

UMA MOTO CIDADÃ: ESTE É O ÚLTIMO TESTE DA HONDA CB 450DX, UMA MOTO VERSÁTIL

MotonlineAgo 04, 2012Arquivo Motonline



CB 450 TR

Ela está em toda parte. São dezenas de milhares rodando nas cidades, nas estradas e nos mais longínquos confins do Brasil, independentemente das condições de ruas e estradas. Emplacando seu 12º ano de existência no mercado brasileiro, a Honda CB 450DX é a moto de média cilindrada mais vendida até hoje no País. Nascida em 1980, com o nome de CB 400, ela foi recebendo e perdendo equipamentos e até cedeu uma "costela" para a criação da CBR 450SR, que utiliza a mesma mecânica. Ameaçada várias vezes de extinção do mercado pelo seu projeto arcaico, ela voltou a ser "atual" graças justamente a esses modismos que vêm e vão sem muitas explicações.

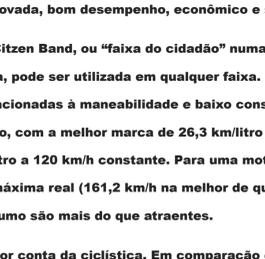


CB 400

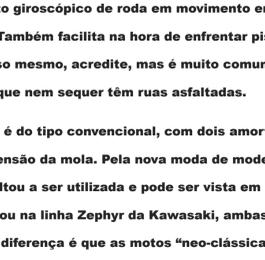


CB 400II

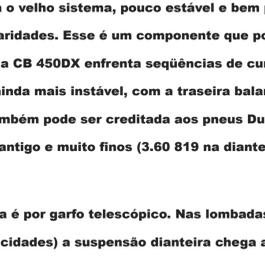
O que está ditando a moda atualmente na Europa e EUA são motos simples, "peladas", sem carenagem, com mecânica simples e, principalmente, fáceis de pilotar. Ou seja, exatamente as características da CB 450DX. Ironicamente, da condição de "brega" ela passou a "in", continuando a servir como ponte para quem sai de uma moto pequena e quer entrar nas grandes. Por tudo isso, justifica-se uma reavaliação desse modelo que, assim como a Fênix (ave mitológica que mesmo queimada, renasce das cinzas) passou por uma fritura no mercado, mas deu a volta por cima e está na moda. Ou melhor, a moda veio a ela.



CB 400 Custom



CB 450 S Piquet



Anúncio da época: CBR 450R

A simplicidade começa na parte mecânica: motor bicilíndrico, quatro tempos, refrigerado a ar, com exatos 447cc, comando simples no cabeçote, com três válvulas por cilindro (duas de admissão e uma de escapamento), potência declarada de 43,3 cv a 8.500 rpm e torque máximo declarado de 4,3 kgf.m a 6.500 rpm. Um dos maiores atrativos da CB 450DX é justamente esse motor de confiabilidade comprovada, bom desempenho, econômico e silencioso.

A sigla CB significa Citizen Band, ou "faixa do cidadão" numa alusão à sua versatilidade. Ou seja, pode ser utilizada em qualquer faixa. Na cidade suas qualidades estão relacionadas à manobrabilidade e baixo consumo. Ela faz uma média de 19,8 km/litro, com a melhor marca de 26,3 km/litro a 40 km/h constante. E a pior é de 16,5 km/litro a 120 km/h constante. Para uma moto que passa dos 160 km/h de velocidade máxima real (161,2 km/h na melhor de quatro passagens), esses dados de consumo são mais do que atraentes.

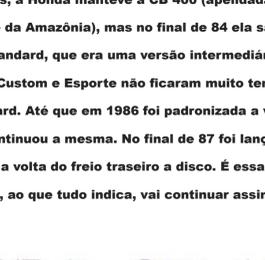
A versatilidade fica por conta da ciclística. Em comparação com as motos esportivas modernas, a ciclística da CB 450DX é bem convencional. Trata-se de um quadro com tubos de aço, tipo Diamond, com o motor fazendo parte da estrutura. O aro dianteiro de 19 polegadas, de liga-leve, garante uma boa estabilidade em retas graças ao maior efeito giroscópico de roda em movimento em relação a um aro de 18 ou 17 polegadas. Também facilita na hora de enfrentar pisos irregulares ou até estradas de terra. Isso mesmo, acredite, mas é muito comum ver as CB 450 aos montes nas cidades que nem sequer têm ruas asfaltadas.

A suspensão traseira é do tipo convencional, com dois amortecedores, reguláveis em seis posições na tensão da mola. Pela nova moda de modelos "standards", esse tipo de suspensão voltou a ser utilizada e pode ser vista em motos como Honda CBX 750 Nighthawk, ou na linha Zephyr da Kawasaki, ambas do mercado americano. A grande diferença é que as motos "neo-clássicas" utilizam amortecedores de última geração, com reservatório independente de gás e reguláveis também na parte hidráulica. O resultado é uma suspensão bem próxima de um monomortecimento.

Já a CB 450DX utiliza o velho sistema, pouco estável e bem pouco progressivo na absorção das irregularidades. Esse é um componente que poderia ser repensado pela fábrica. Quando a CB 450DX enfrenta seqüências de curvas, esse conjunto de suspensão torna-se ainda mais instável, com a traseira balançando perigosamente. Essa instabilidade também pode ser creditada aos pneus Dunlop Gold Seal 1 (com câmara) de desenho antigo e muito finos (3.60 819 na dianteira e 4.10 818 na traseira).

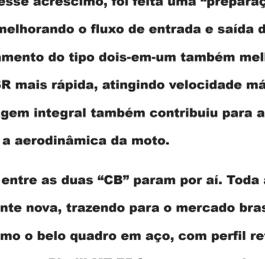
A suspensão dianteira é por garfo telescópico. Nas lombadas e bater mais altas (muito comuns nas grandes cidades) a suspensão dianteira chega a molar no final do curso. A frente também apresenta oscilações nas curvas de alta. Aliás, analisando bem esse conjunto de suspensões, pode-se glorificar ainda mais aqueles heróicos pilotos que corriam na antiga Fórmula Honda 400/450.

Nesses 12 anos de mercado a "Cebezona" teve várias configurações de freios. Do disco simples na dianteira e tambor na traseira, ela passou a contar com duplo disco na dianteira e disco simples na traseira, todos com acionamento hidráulico e com pinças simples. O sistema atual seria eficiente não fosse as dimensões exageradas do disco traseiro, que trava com facilidade.

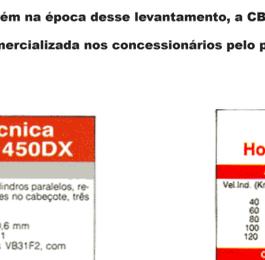


CBR 450 SR pelada

A 100 km/h reais, a CB 450DX percorreu 42 metros para atingir a imobilidade completa. Outro componente que variou nesses 12 anos foi o guidão, que já foi baixo, alto, médio, dividido em dois (na CB 450 Esporte) e até altíssimo (na CB 450 Custom). O guidão atual tem (finalmente) uma medida ideal para percursos urbanos e viagens. A posição de pilotagem é muito confortável, com o banco largo em dois níveis e as pedaleiras bem posicionadas. Uma curiosidade: a pedaleira do lado direito sempre foi dobrável e sem mola, para permitir o acionamento do pedal de partida, apesar da maneta elétrica que ela tem desde seu lançamento. Hoje a CB 450DX não conta mais com o pedal de partida, mas conserva a mesma pedaleira.



Banco da CB 400



CB 450: freio traseiro



CBR 450: painel

Os sinais de alguma ligação com os tempos modernos, aparecem nos comandos elétricos, exatamente os mesmos que equipam a CBX 750F Indy e a CBR 450SR. São práticos e fáceis de manusear. No punho direito estão o corta-corrente e o botão de partida elétrica. No punho esquerdo estão o botão da buzina (dupla), piscas, luzes, lampejador do farol e afogador. O comando da embreagem (a cabo) é macio, assim como o acelerador, mas o freio dianteiro tem acionamento duro e falta uma regulagem na maneta para se adaptar aos vários tamanhos de mãos e dedos (como existe na CBR 450SR e na CBX 750F Indy). Um detalhe tão pequeno, mas que iria melhorar muito o conforto.

O painel tem conjunto retangular agrupando velocímetro (até 180 km/h), contagiros (até 10.000 rpm), luzes espia e o marcador de combustível (pouco confiável devido à marcação muito imprecisa). Mesmo um tanto desgastado, o estilo ainda conserva uma certa elegância, com cromados discretos e o motor pintado de preto. Pode-se dizer que a "Cebezona" soube envelhecer com estilo. Podem falar tudo sobre ela, menos que seja feia.

Basicamente a CB 450DX é feita sob medida para rodar em percursos urbanos. Econômica. Ela até já vem sendo procurada pelos motociclistas profissionais que podem fazer entregas com mais rapidez e conforto. O motor é silencioso e praticamente isento de vibrações, que deixa ainda mais confortável a tarefa de ir e vir.

O mercado recebe muito bem a CB 450DX usada, com valorização garantida e fácil liquidez. Não é à toa que depois da CG 125, a CB 400/450 é a moto de maior sucesso da Honda do Brasil, tendo boa aceitação até no mercado externo, para onde é exportada (Espanha, Itália, Inglaterra, Alemanha e países da América do Sul).

Seria mero exercício de "achologia" dizer que a CB 450DX será descontinuada (maneira elegante de dizer "sair de linha"). Cada vez que ventitou-se essa possibilidade ela aparece acompanhada do velho refrão "novas-cores-e-grafismos", resistindo mais um ano no mercado.

Hoje ela vende menos que a CB 450SR e só não perde para a cara CBX 750F Indy. Mesmo assim deverá continuar sua longa vida, uma vez que todo investimento para sua produção já foi amortizado há muito tempo.

Cada unidade vendida representa uma grande margem de lucro para o fabricante. Enquanto mantiver as vendas estabilizadas, mesmo nesse período de crise, a "Cebezona", vai continuar sendo vista aos milhares por aí. Ainda mais que ela voltou à moda.

História

O lançamento da Honda CB 400 foi em 1980, inaugurando nosso mercado de motos "grandes", que até então vivia às custas de motos de 125 e 180cc. Em 1982 a CB 400 recebeu um guidão mais alto, duplo freio dianteiro a disco e um estilo mais "sóbrio". O motor de 450cc veio em 1983, com o lançamento da CB 450 Esporte e CB 450 Custom. As mudanças no motor foram, passadamente para a parte superior, com aumento no diâmetro e curso dos pistões, passando de 395cc para 447cc. A potência passou de 40 cv para 43,3 cv. Além da nova capacidade volumétrica, o motor recebeu radiador de óleo nos dois modelos e a Esporte ganhou um freio traseiro a disco.

Durante alguns meses, a Honda manteve a CB 400 (apelidada de Tucunaré, em homenagem ao peixe da Amazônia), mas no final de 84 ela saiu de linha e entrou em cena a CB 450 Standard, que era uma versão intermediária sem freio a disco na traseira. As versões Custom e Esporte não ficaram muito tempo no mercado, sobrando só a Standard. Até que em 1986 foi padronizada a versão CB 450TR. A mecânica sempre continuou a mesma. No final de 87 foi lançada a CB 450DX, que tinha como novidade a volta do freio traseiro a disco. É essa versão que continua circulando até hoje e, ao que tudo indica, vai continuar assim por mais algum tempo.

NOVA CB400

Anúncio da CB 400

Até parece mágica. A CB 450 cedeu uma "costela" para dar origem à moderna CBR 450SR em 1989. No caso, a costela foi o motor que recebeu algumas alterações para ganhar 3 cv a mais de potência, passando de 43,3 cv para 46,3 cv a 8.500 rpm. Para conseguir esse acréscimo, foi feita uma "preparação" nos dutos de admissão e escape, melhorando o fluxo de entrada e saída de combustível e gases queimados. O escapamento do tipo dois-em-um também melhorou o rendimento, deixando a CBR 450SR mais rápida, atingindo velocidade máxima de 175,7 km/h. Obviamente a carenagem integral também contribuiu para a maior velocidade máxima, melhorando a aerodinâmica da moto.

Mas as semelhanças entre as duas "CB" param por aí. Toda a ciclística da CBR 450SR é completamente nova, trazendo para o mercado brasileiro algumas soluções inéditas, como o belo quadro em aço, com perfil retangular. Rodas de liga de 17 polegadas e os pneus Pirelli MT 75 formam um conjunto perfeito com a suspensão traseira monoamortecida Pro-Link. A outra grande diferença entre as duas é o preço. Em junho, a tabela dava como preço máximo para CB 450DX Cr\$ 26,5 milhões, enquanto a CBR 450SR estava com seu preço de tabela fixado em Cr\$ 31,6 milhões, porém na época desse levantamento, a CBR estava em promoção, sendo comercializada nos concessionários pelo preço de Cr\$ 27,9 milhões.

Ficha Técnica Honda CB 450DX

MOTOR
Tipo — quatro tempos, dois cilindros paralelos, refrigerado a ar, comando simples no cabeçote, três válvulas por cilindro.
Capacidade — 447cc
Diâmetro x curso — 75 x 50,6 mm
Taxa de compressão — 9,1:1
Alimentação — carburadores VB31F2, com 32 mm de venturi.
Potência máxima — 43,3 cv a 8.500 rpm.
Torque máximo — 4,3 kgf.m a 6.500 rpm

TRANSMISSÃO
Câmbio — seis marchas
Relação primária — 2,960:1
Relação secundária — 2,250:1 (36 dentes na coroa e 16 no pinhão)
Embreagem — multidisco em banho de óleo

DIMENSÕES
Comprimento — 2.070 mm
Largura — 945 mm
Altura — 1.130 mm
Altura do banco — 795 mm
Altura livre do solo — 170 mm
Distância entre-eixos — 1.390 mm
Pesos — 177,5 kg (a seco)

CAPACIDADES
Tanque de combustível — 17,5 litros
Carter do motor — 3,0 litros

ESTRUTURA
Quadro — tipo diamante, de aço, com o motor fazendo parte da estrutura.
Câster — 27°
Trail — 100 mm

SUSPENSÕES
Dianteira — garfo telescópico, amortecedores hidráulicos, 140 mm de curso
Traseira — braço oscilante com amortecedores reguláveis, 96 mm de curso

PNEUS
Dianteira — 360 x 19 (pressão 24 lb/pol²)
Traseira — 410 x 18 (pressão 34 lb/pol²)

FREIOS
Dianteira — disco duplo de acionamento hidráulico
Traseira — disco simples de acionamento hidráulico

SISTEMA ELÉTRICO
Ignição — eletrônica tipo CDI
Bateria — 12 volts, 12,0 A.h
Alternador — 150 watts a 5.000 rpm.

Medições Honda CB 450DX

Mensuração do Velocímetro		
Vel. Ind.	Vel. Real (Km/h)	Erro (%)
40	38,5	3,6
60	67,7	3,9
80	76,4	4,5
100	95,1	4,9
120	114,8	5,2

Consumo de Combustível		
Vel. Real Constante (Km/h)	Consumo (Km/litro)	
40	26,3	
60	23,8	
80	21,8	
100	18,2	
120	16,5	
média geral	19,8	

Aceleração		
Var. Vel. Real (Km/h)	Tempo (s)	
0 - 40	2,8	
0 - 60	3,2	
0 - 80	5,4	
0 - 100	7,4	
0 - 120 m	11,0	

Retomada de velocidade (em 4ta marcha)		
Var. Vel. Real (Km/h)	Tempo (s)	
40 - 60	4,3	
40 - 80	8,4	
40 - 100	12,9	
60 - 80	4,5	
60 - 100	8,5	
80 - 100	5,4	

Velocidade máxima (7ma)		
média 4 passagens	Consumo (Km/litro)	Erro (%)
média 4 passagens	158,3	
média 4 passagens	161,2	

Frenagem		
Var. Vel. Real (Km/h)	Espaco percorrido (m)	
40 - 0	5,1	
60 - 0	13,5	
80 - 0	23,0	
100 - 0	41,5	
120 - 0	52	