Puch Florida - Restaurador - Rali Sueco II - A Bridgestone - Final CNV Estoril 3

Continente 3,50€

MENSAL - DEZEMBRO 2010 Nº6

mcv Motos Clássicas & Vintage

Lousan Classic Enduro
convívio na serra

Norton Dominator 20 anos de sucesso

Clássica de capa

Norton Dominator SS Cafe Racer
Norton Dominator 88

50 anos a bombar

Nada como duas versões muito diferentes do mesmo modelo de moto para ilustrar as diferenças de comportamento que modificações várias podem induzir num mesmo pacote básico. Especialmente no caso da Norton Dominator, que durante a melhor parte de 20 anos saiu em cerca de 10 versões diferentes, sempre à procura de eliminar problemas derivados de uma gestação problemática, nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial. Gradualmente, a modesta cavalagem inicial do motor de 497cc foi melhorada com mudanças ao grupo térmico, taxa de compressão e formato das admissões, e são estas últimas, juntamente com dois carburadores, que fazem a diferença na Cafe Racer. O grande pulo, porém, está na ignição electrónica elaborada por Mick Hemmings, que fazia mesmo um iniciado como eu pegar a moto primeiro kick, todas as vezes. Mesmo assim, a Domi 88 standard, modelo Touring, é de 1959, e como tal já tinha o benefício de sistema eléctrico por bobine, alternador e distribuidor, um vasto melhoramento sobre os magnetos Lucas das primeiras gerações até 1958.

Não uma, mas duas Dominator 88 em estados de preparação muito diversos, que nos ajudam a pôr em perspectiva um dos mais bem sucedidos modelos de uma marca mítica, revelando os seus pontos fortes e fracos, tal como eram há 50 anos...

Texto Paulo Araújo Fotos Vitor Schwantz, Paula Brandão

Se a Cafe Racer ganhava no arranque, porém, em andamento a vertente desportiva, com amortecedores Girling, pés chegados atrás e largo depósito de alumínio a cravar as arestas nas nossas coxas, tornava-a mais dura e desconfortável de conduzir, facto ainda ampliado pela suavidade de caixa da moto de origem, talvez pelos muitos Km rodados, ao contrário da mais nova, totalmente reconstruída há menos de 600Km. Ambas exibem uma ampla faixa de binário, que dá uma agradável sensação de potência logo pelas 2000 rpm, o que é pelo melhor, já que a subida de regime é lenta ao virar o punho, como se os 31 cavalos do motor (na melhor das hipóteses da Cafe Racer) estivessem em dificuldades para colocar os 200 quilos da moto em movimento. Na hora de abrandar, com todo o cuidado necessário à condução de um veículo em que todos os nossos instintos de anos de condução de japonesas são contrariados pela localização do travão no pé esquerdo e mudanças no direito, é que a diferença entre as duas era mais evidente: A Café racer, com travão de dupla came, travava passavelmente, dada uma mão firme na manete, já na Touring, o mesmo grau de esforço apenas produzia um ligeiro

Ambas exibem uma ampla faixa de binário, que dá um agradável sensação de potência logo pelas 2000 rpm...

A posição de condução da Cafe Racer só é prejudicada pela angulosidade do enorme depósito de alumínio, cujas arestas se cravam no interior das coxas do condutor. Em tudo mais calma, a moto standard sofria de travões raquíticos, mas por outro lado era dotada de uma caixa suavíssima e maior conforto.

"do you speak Dominator?"

A Café Racer é pertença e obra, pelo menos do ponto de vista conceptual, de Pietro Carvalho, médico lisboeta com 3 décadas de aventuras em moto. É uma unidade com historial, pois veio para Portugal para ser usada em corridas (chegou a correr em Motocross com Elcino Nascimento), antes de passar por vários donos, que incluíram o preparador José Ferreira e um mais recente que a transformou em "chopper". Ironicamente, o seu amigo Rafael Rodrigues, dono da moto standard, foi em tempos um desses donos, e obreiro da maioria das modificações em ambas, como profundo conhecedor do modelo que é, após estudar engenharia mecânica em Inglaterra antes de enveredar pela medicina há mais de 40 anos. Especificamente no caso da sua Dominator, já restaurada há mais de 10 anos, o guarda-lamas posterior tinha sido "aparado" por um dono anterior que achou o de origem deselegante, a buzina fraquita de origem fora substituída por um item francês Mixo, capaz de provocar arritmias em camionistas, e o carreto da bomba de óleo substituído por um "upgrade" originalmente projectado para as Norton de competição. Esta modificação duplica o débito de óleo e evita gripagens das cames por falta de lubrificação, já que na parte alta do motor esta se faz no circuito de

retorno ao tanque de óleo sob o banco e é portanto a primeira a sofrer em caso de falta. Na Café Racer, o que salta à vista é o depósito de 25 litros (bem, 5 galões imperiais, ou 23 litros se quisermos ser mesmo precisos) da Tankshop escocesa e os amortecedores Girling. Menos evidente, mas com o maior efeito na prestação da moto, a presença da ignição electrónica Mick Hemmings escondida na posição do alternador e a cabeça das mais recentes SS, com as admissões "downdraft" inclinadas, uma modernice de 1962, que aliada aos dois carburadores Amal concêntricos e panelas Dunstall eleva a potência desta última para talvez 32 cavalos... felizmente a adopção de um cubo de duas sapatas torna a travagem também mais potente. A simplicidade do todo nega o muito dinheiro gasto na preparação, que também teve a ver com o estado decrépito em que ela fora "salva" do anterior dono.

abrandamento, tornando a antecipação e ajuizamento correcto do binómio velocidade/distância antes de qualquer manobra, uma necessidade imperativa: isto, mais uma vez conduzindo à moderna quase sem recurso ao travão traseiro. Quando, pelo contrário, este era usado em conjunção com a frente, a alavanca providenciada pelo longo pedal gerava desaceleração mais consensual com a percepção do que um travão devia ser.

Com tudo isto, foi uma surpresa encontrar as duas muito fáceis de conduzir em curva, obedecendo aos toques no guiador e mantendo uma linha escolhida sem problemas, atestando as boas qualidades que tornaram lendário o quadro Featherbed que ambas equipam. Encontrar o neutro nos semáforos já era outra história, por vezes fácil, outras nem tanto, que atribuirei mais à falta de hábito do ensaiador que propriamente a qualquer defeito das unidades AMC de quatro velocidades ainda independentes do motor, como era hábito na altura. Estas caixas a seu tempo substituíram as originais Burman da Norton, à medida que toda a indústria inglesa era engolida pela voracidade de fusões sem nexo que primeiro diluíram as personalidades de cada marca e finalmente acabaram mesmo com a indústria, mais que propriamente a concorrência japonesa terá feito. Andar nestas motos faz perceber o porquê de tantas Triton, em que basicamente a mesma ciclística era melhorada com a troca de um motor Triumph pelo da Norton, menos vivo e com algumas vibrações irritantes que parecem anunciar a sua destruição iminente se nos atrevermos a levá-lo vagamente perto da redline de 6000 rpm. A impressão geral é duma moto pesada, agradável de conduzir sem pressas e, dentro dos seus limites, bem divertida. Dois donos contentes atestam sobejamente este último facto.

Muito alumínio polido na Cafe Racer, ao lado da patine dos anos na Domi88 de origem. As duas acabam por simbolizar dois extremos de preparação e condição dos muitos modelos que ainda se encontram por aí, nomeadamente em Portugal, onde a marca de James Lansdowne Norton gozou de grande popularidade.

Agradecimento

Aos dois felizes proprietários, doutores, vizinhos e amigos, Pietro Carvalho e Rafael Rodrigues, que participaram neste trabalho, colocando as suas montadas à disposição sem hesitações e contribuindo com um manancial de informação sobre os modelos e a sua história.

Ficha Técnica	Norton Dominator
Motor, Tipo e configuração	Biclíndrico paralelo, 4T, ref. a ar
Cil x Dimensões D x C	597 cc, SOHC, 62 x 71 mm Comp. 6,9:1
Potência /Binário	39 cv às 8000 rpm /11,8 Kg/m /6500 rpm
Alimentação	2 Carburadores Amal
Caixa e embraiagem	Caixa de 4, multidisco em banho de óleo
Transmissão final	Corrente
Quadro	Aço tubular Reynolds Featherbed
Dimensões (C x L x A)	2.355 x 840 x 1.155 mm
Distância entre-eixos	1.450 mm
Ângulo de direcção/ avanço	28°/ 100 mm
Altura do banco	810 mm
Distância ao solo	150 mm
Suspensão Frente	Garfo hidráulico
Suspensão Trás	2 amortecedores Girling
Travões frente	Tambor de sapata dupla
Travões trás	Tambor simples
Rodas	Aros Borrani em liga raiados
Pneus	110/90-18 Fr. e 130/90-17 Tr.
Peso	209 Kg a seco
Capacidade depósito	25 litros
Valor aprox.	6.500 €
Proprietário(s)	Pietro Carvalho/ Rafael Rodrigues

A Dominator- História do Modelo

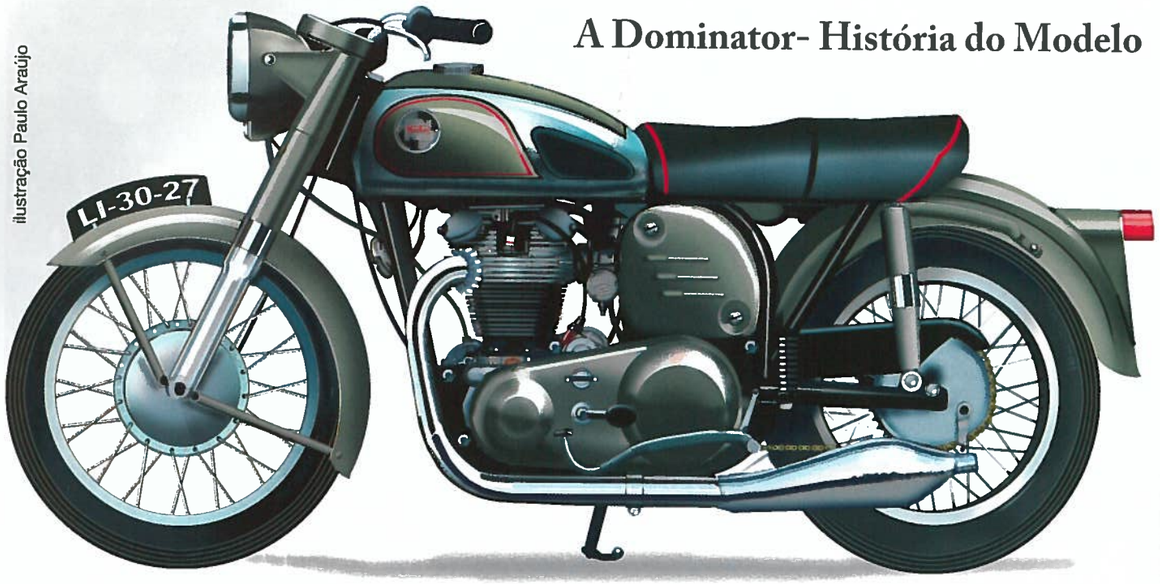


ilustração Paulo Araújo

A Norton Dominator foi criada em 1948 para competir com a bem-sucedida Triumph Speed Twin, e projectada pelo próprio Bert Hopwood, que tinha trabalhado no design da Speed Twin. O modelo teve de levar em consideração as condições antiquadas da fábrica Norton e a necessidade de trabalhar com gasolina de octanagem pobre no período pós-guerra, além de ter de encaixar no quadro para monocilíndricas existente. Dai a escolha de um único carburador e muitas partes ciclo da ES2, disfarçadas com um novo depósito e guarda-lamas.

Considerada a primeira Norton bicilíndrica da era moderna, a série, começada pela Model 7, acabou por se tornar no padrão das bicilíndricas da marca durante quase 30 anos. O motor com cabeça de ferro de 497cc, conseguidos com medidas de 66 x 72,6mm, a compressão modesta de 6,7:1, utilização de um carburador Amal Type 66 de 26mm e ignição por magneto da Lucas, além do quadro "plunger", davam-lhe capacidades modestas, com uma velocidade máxima de cerca de 145 km/h. Em 1953, o modelo é actualizado com braço oscilante, amortecedores e um novo quadro, com roda dianteira de 19" e panelas ovaladas em forma de pêra, passando a chamar-se Model 88. Porém a Model 7 ainda se fabrica até 1955. A adopção do quadro Featherbed, projectado para a Norton pelos irmãos McCandless e feito nas instalações da Reynolds em vista das limitações da fábrica mãe, deu origem a uma nova motocicleta, 20 quilos mais leve e por isso capaz de atingir os 150 Km/h, exibindo ainda os melhores travões de qualquer moto inglesa da época. Feitas à cadência de 200 por dia, a antiquada fábrica não ajudava, dando origem a numerosos problemas de estanquidade nos motores, entre outros. Em 1957 a caixa Burman passa a ser uma AMC e a came é nova. Em 1961 o modelo 88SS de dois carburadores é introduzido, com cabeça de admissões inclinadas a partir de 1962. Em 1956 surge a Model 99, com a capacidade aumentada para 596cc, cabeças modificadas com mais aletas de refrigeração e compressão mais elevada, resultando isto tudo em cerca de mais 3 cavalos de potência, mas o grande sucesso vem com a 650SS de 1960, mais leve com o quadro "slimline" e a mais bem sucedida das Dominator, que em 1964 dariam lugar ao modelo Atlas de 750cc. Os detalhes básicos do motor ainda passam da Atlas para as Commando, a origem comum perfeitamente reconhecível embora não houvesse praticamente peças intercambiáveis.

> *"Considerada a primeira Norton bicilíndrica da era moderna, a série acabou por se tornar no padrão das bicilíndricas da marca durante quase 30 anos"*

Números de Quadro e Motor

Nº de Quadro e Motor devem ser equivalentes e são comuns a todos os modelos, sendo completados por sufixos de letras que indicam detalhes de produção ou do modelo. Por ex: 122= Model 88, 12= Model 7, 14= Model 99, 15= Model 77
Até 1960, a letra inicial indica o ano alfabeticamente, começando por A em 1946.

1948- C 13792 a C 20700
1949 - D 20701 a D 27099
1950 - E 21100 a E 35559
1951- F 35560 a F 42699
1952- G 42700 a G 48899
1953 – H 48900 a 55349
1954 – J 55350 a 60699
1955 – K 60700 a 66599
1956 – L 66600 a 71359
1957 – M 71360 a 77399
1958 – N 77400 a 80487
1959 – P 80488 a 87037
1960 – R 87038 a 94499
(código de letra descontinuado)
1961 - 94500 a 101059
1962 – 101060 a 104999
1963 – 105000 a 107999
1964 – 108000 a 111649
1965 – 111650 a 115869
1966- 115870 a 119759
1967 – 119760 a 124299
1968 – 124300 a 129999

DISTINGUINDO AS DOMINATOR

Model 7 – 1948-1952

Motor de 497cc com cambota a 360º e came movida por engrenagem e corrente na parte da frente do motor. Os martelos integrais com a cabeça do motor eliminavam juntas e ruído mecânico. O longo curso também favorecia a produção de binário a baixos regimes. Quadro monotubo com suspensão "plunger" na traseira. Um carburador Amal, 29 cv de potência.

Dominator Model 7 1952-1955

Introduzida mesmo antes da 88 com quadro Featherbed, ficou à sombra, mas teve sucesso como moto de sidecar, já que estes não podiam ser acoplados aos quadros Featherbed.

Dominator 88 1953-1966

Quadro Featherbed 15 quilos mais leve, motor de 497cc e reservada para exportação até 1953. A 88, apresentada em Earl's Court em 1951, pingava óleo do primário, mas tornou-se num fenómeno de vendas. A partir de 1954, a secção de sub-quadro traseiro é soldado em vez de aparafusado ao resto. Em 1954 é modernizada com um novo cubo dianteiro de 8" e cabeça de liga de alumínio mais leve, debitando 29,5 cavalos e podendo atingir as 7000rpm. Em 1957 chegam cabeças modificadas para melhor dissipação térmica e as panelas voltam a ser direitas. 1958 vê o dínamo e magneto serem substituídos por bobines e alternador. Até 1960, as mudanças subsequentes são meramente cosméticas.

Dominator 88SS 1961-1962

Das mais bem sucedidas variantes em vista do carburador duplo, melhorado ainda com as admissões inclinadas em 1962.

Dominator 88 DeLuxe 1960-1962

Variante que pretendia competir com a Speed Twin da Triumph com as saias fechadas, que não eram populares, durou apenas 3 anos.

Dominator Model 99 1956-1962

Motor aumentado para 596cc e potência elevada para 31cv graças a uma taxa de compressão mais elevada, admissões revistas, novo carburador Amal de 27mm e cames Daytona. A adopção do quadro "slimline" em 1961 reduz o peso.

Dominator Nomad

Em 1958, a 77 desaparece e dá lugar à Nomad, uma "scrambler" reservada à exportação para os EUA, com guiador elevado, escape curvo para cima e pneus mistos. Com 36 cavalos conseguidos com o uso de carburador duplo, deu origem à procura de modelos de dois carburadores.

Dominator Model 77 1956-1957

A Model 77 Dominator consistia essencialmente de uma ES2 com o motor de 596cc da Dominator 99, mas acabou quando em 1957 se conseguiram adaptar sidecars ao quadro Featherbed. Em 1957, as varetas passam a ter pontas de aço e as cabeças mais aletas.

Dominator 650SS 1962-1964

Com um motor de 650cc, admissões "downdraft" e carburador duplo, a 650SS tinha 49 cavalos e atingia os 170 km/h com o seu quadro "Slimline", pelo que cedo ganhou fama como a melhor das Dominator. Em 1964, os sistemas eléctricos passam a 12 volts, uma vasta melhoria, mas de pouca dura, pois a Atlas de 750cc aparece, ditando o fim das Dominator.

Dominator Mercury 1966 -1968

Último resquício da Dominator, dizem muitos que para acabar o stock de peças existente quando se começou a fazer a Commando, a Mercury combinava o quadro Featherbed com um motor de 650 e muitos acabamentos pintados em vez de cromados para poupar custos.

Moderna do mês

Kawasaki Z1000

10.784€ / 136 cv / 221 Kg

Texto Paulo Araújo
Fotos Schwantz

A Z1000 de 2010 é a mais recente de uma longa linhagem de máquinas musculadas a ostentar essa designação. Ao aspecto anguloso e futurístico vêm juntar-se, finalmente, prestações a condizer, tornando a Z1000 na...

*Kawasaki*essencial

Selim de pele de cobra aparte, a nova Z1000 é espantosa. Esguia, agressiva, avançada, logo à primeira vista, numa tentativa de seguir em frente do mau gosto deixado pela versão de 2007, que nunca chegou arrancar com as vendas, fruto duma estética estranha numa ciclística que não inspirava confiança no limite. Para conseguir isto, a Kawasaki empreendeu várias modificações, tornando a Z1000 de 2010 numa moto completamente nova: O sub-quadro traseiro é agora em alumínio vazado, mais leve e contribuindo assim para a centralização de massas, além do seu design ter eliminado a necessidade de tampas laterais. Isto por sua vez permite à área do banco ser mais estreita, o que nos deixa colocar os pés no chão mais firmemente na hora de parar. O guiador oval é montado rígido, 23mm mais largo, 14 mm mais à frente e 7mm mais acima, tornando a posição de condução menos apertada. A travagem também foi revista com discos de 300mm mordidos por pinças radiais de 4 êmbolos actuados por bomba igualmente radial. Pode ser só essa ligeira mudança na posição de condução, pode ser uma nova leveza do todo, o caso é que a Z1000 agora atira-se para as curvas como nos apeteça com toda a confiança, a frente plantadíssima e os pneus Dunlop a corresponder a cada solicitação do chassis para colocar a moto exactamente onde apontámos, nem sempre uma certeza numa "naked" de litro. Quanto à saída de motor, parece uma Supersport, subindo de rotação muito facilmente, mas depois dotada de imenso binário, de tal forma que se acaba por utilizar o motor perto das 6-7000 rpm sem que as vibrações incomodem mais que numa ligeira faixa quase imperceptível. O modelo branco e laranja parece reunir consenso, certamente não deixa ninguém indiferente, e o consumo, com a ajuda da

Versys actualizada em 2010

O mostrador em quartzo líquido é completo, mas nem sempre fácil de visualizar. Posição de condução desportiva é perfeita.

injecção electrónica Keihin, acaba por ser uma agradável surpresa, na casa dos 6 litros. Instrumentos modernos dão toda a informação necessária, mas já antes tínhamos criticado a consola por não ser muito visível em certas condições de luz. Nos traços gerias, porém, a Kawasaki acertou em cheio desta vez. A Z1000 vive de novo!

Ficha Técnica	Kawasaki Z1000 ZR1000D
MOTOR	
Tipo	Tetracilíndrico em linha, ref. líquida, 4T DOHC 16 válvulas
Cil x Dimensões	1043 cc, 77 x 56 mm, comp. 11,8:1
Distribuição	Correia dentada exterior
Potência Declarada	136 cv às 9.600 rpm
Binário Declarado	11,2 Kg/m às 7.800 rpm
Alimentação	Injecção electrónica Keihin, 4 corpos 38 mm
TRANSMISSÃO	
Caixa	6 velocidades, lubrificação forçada, cárter húmido
Embraiagem	Multidisco em óleo
Transmissão final	Corrente
CICLÍSTICA	
Quadro	Perimétrico em alumínio
Escora	Duplo braço oscilante em alumínio
Dimensões (C x L x A)	n.d.
Distância entre-eixos	1.440 mm
Suspensão Frente	Garfo invertido Kayaba 41/120 mm, ajustável
Suspensão Trás	Monoamortecedor, 135 mm curso
Travões frente	Duplo disco 300 mm, pinças de 4 pistões (opção ABS)
Travões trás	Disco pétala de 250 mm, pinça de 1 êmbolo
Pneus	Pirelli Scorpio Trail, 120/70 17 Fr., 190/55 17 Tr.
DETALHES	
Peso	221 Kg em ordem de marcha
Capacidade depósito	15 litros
Preço	10.784 € /11.322€ ABS
Importador	Kawa Motors, Abóboda, 214 481 540

A Kawasaki Versys é um daqueles modelos mal-amados, como a Yamaha TDM ou a Suzuki TL, que fazem tudo bem e oferecem tanta versatilidade a tão grande número de utilizadores, que acabam por apelar a muito poucos. O modelo é muito semelhante à ER-6 mais estradista, juntando-lhe, pelas dimensões mais generosas e posição de condução mais erecta e mais protegida pela pequena carenagem, maior versatilidade... lá está o nome a dizer tudo! Para 2010, a Versys foi actualizada com novas linhas mais agressivas, começando no novo grupo óptico mais estilizado mas mantendo o distintivo mono amortecedor de montagem lateral. Mantém-se a polivalência do conjunto, só diminuída por alguma vibração do motor que se faz sentir justamente na faixa do motor mais utilizada. De resto, o bicilíndrico paralelo que equipa o modelo semelhante ao de ER-6, é muito divertido de utilizar e mesmo a envergadura da moto, com altura do banco de 845mm, não é intimidante, pois não se nota em movimento. Ao contrário da Z1000 aqui ao lado, o mostrador da Versys é claro e fácil de ler, e sem ter os melhores travões ou suspensão do mercado, tudo acaba por funcionar bem em conjunto. Posição de condução perfeita para cidade ou longas distâncias, consumo de cerca de 6 litros aos 100 e um preço de apenas 7.359 Euros são outros pontes fortes do modelo, que também vem em versão ABS. Já agora, as cores para 2011 são o vermelho e preto, e a moto é também oferecida em versões City (com mala e protecção de depósito) e Tourer (com malas e pára-brisas variável).

História da Z1000

A Kawasaki introduziu a primeira Z1 em 1972, e foi uma revolução: um potente quatro em linha com dupla árvore de cames à cabeça tornou a Z900 na moto a bater durante quase uma década. A Z1R de 1978 actualizou a estética com uma pequena carenagem e cores metalizadas. Já em 1977, surge a primeira moto chamada Z1000, sendo uma evolução dessa primeira bem sucedida Z1 900. O advento das naked modernas, embora originado pela Kawasaki com as séries Zephyr, passa um bocado ao lado da Z1000, até que, em 2003, aparece uma edição especial dos 30 anos da série, seguida em 2004 pela mais pequena Z750. A moto elevava o conceito de naked, com uma combinação de estilo retro, de que eram ex-libris os 4 escapes dourados em forma de canos de caçadeira, combinados com a cauda da Zx-6 contemporânea e tecnologia de ponta.

Kawasaki
Let the good times roll.

A Z1000 segui-se à revolucionária Z1 para manter a Kawasaki à frente do jogo, tendo poucas modificações em relação à 900 aparte o aumento da cilindrada para 1015cc.

Dois anos depois da Z1000, em 1978, surge a Z1R. Lindíssimas cores metalizadas não fizeram grande mossa no mercado, pois a concorrência tinha entrado no jogo, por essa altura, nomeadamente a Suzuki com a GS1000.

Em 2004, o quatro em linha, agora com refrigeração líquida, aparece numa estranha combinação de modernismo de linhas com escapes retro em forma de canos.

As séries Zephyr foram uma inspiração Kawasaki que acabou por dar origem ao regresso das Naked- motos básicas e simples com motores musculados.

Mais recentemente, em 2009, a coisa deu a volta e as "naked" voltam a exibir pequenas carenagens, e mecânicas actuais.

Em 2007, seguiu-se uma evolução mais angulosa, com um visual moderno e agressivo, mais, talvez, do que o débito do motor algo indiferente, que provinha da então obsoleta ZX-9R. O volumoso silenciador não era ao gosto de todos e algumas vibrações mesmo na faixa de utilização ideal estragavam o conjunto. Agora, a Z1000 aparece totalmente renovada, com novo quadro de alumínio, painel de instrumentos, estética renovada e, finalmente, prestações à altura do aspecto.

Norton Dominator 88 e 88SS Cafe Racer

Foto: Schwantz

contacto Puch MV 50 3V Florida

Ao Sol da Flórida

Um final de tarde junto à baía de Skäldarviken levou-nos ao encontro de um simpático ciclomotor com o nome de um estado norte-americano. Um oceano separa a Flórida da Europa, mas a imagem do disco alaranjado sobre o mar no horizonte e o ar quente da atmosfera condizíam na perfeição com a alusão ao "Sunshine State" por parte da pequena Puch. Nascida na capital da Estíria, a Florida foi uma das mais populares da marca austríaca em território escandinavo, à imagem do que a irmã Maxi alcançou noutros países europeus.

Texto Fernando Pedrinho Martins
Fotos Lisa Daniel

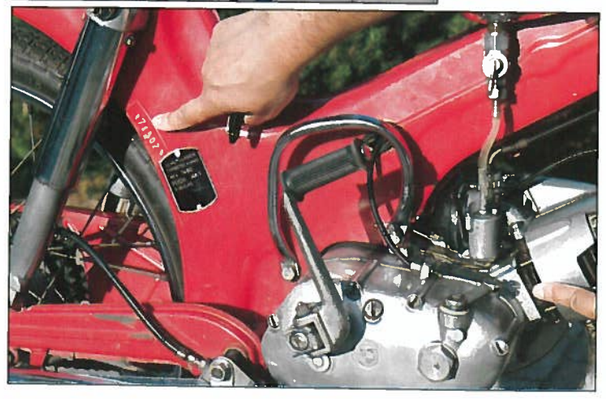
E que melhor cenário para a MV 50 3V, (ou Florida na Suécia), que a língua de mar bem delineada pela "montanha da bola", ou Kulaberg, em sueco, e a estrada costeira que nos leva de Ängelholm ("arquipélago dos anjos") até Bråstad, famosa pelo torneio de ténis que aí atrai todo o jet-set sueco atrás das estrelas, Nadal, Federer e do indígena, Robin Söderling. Esta era a moto com que Gittan Bondesson, uma anónima sueca de meia-idade da província de Skåne se deslocava para as suas voltas na pequena aldeia costeira de Magnarp, ou até à não muito distante cidade de Ängelholm. Com a compra de uma outra Puch, desta feita automática, passou a ser o marido, Bernt, a utilizá-la de quando em vez para dar um giro. Datada de 1973, vale actualmente cerca de 18.000 corôas suecas (pouco menos de 2.000 euros) pois esta unidade possui algo que não é muito habitual: o número do quadro e do motor são o mesmo. Este pequeno detalhe vale, só por sí, cerca de 5.000 corôas mais (cerca de 540 euros) no mercado de usadas. Comprada há cerca de três anos por 8.000 corôas (pouco mais de 850 euros), tem sido usada periodicamente, não obstante a excelente condição e revela-se um bom investimento pela constante valorização que estes modelos têm vindo a registar. A unidade ensaiada exibia 10.870 km, distância bem interessante para um ciclomotor, que vinha de origem limitado a 30 km/h de velocidade máxima, através de um restritor colocado na falange do carburador. A remoção deste elemento permite-lhe, agora, atingir uns emocionantes 45 km/h, pois o pequeno motor MSV não renega o ruído desportivo tão característico dum dois tempos. Robustas e de manutenção fácil, é natural encontrar unidades até mais antigas e modelos antecedentes ainda a rolar, algumas da década de cinquenta. Nota curiosa e importante, é o facto de grande parte dos modelos da marca fundada por Johann Puch importados para a Suécia terem nomes de estados norte-americanos, com excepção da popular Maxi e da Monza.

Aparência frágil

A Florida é uma "cinquenta" de aparência bem elegante e simpática. O metal polido do depósito de combustível e do guarda-lamas dianteiro constrasta de forma notável com o vermelho vivo do quadro em chapa estampada, do guarda-lamas traseiro e até da forquilha dianteira (que se une ao farolim) ou até mesmo do braço oscilante. O seu ar algo frágil quase a leva a ser tomada por um bicicleta com motor: atente-se na esbelteza do guiador, no assento com molas, na grelha porta-bagagens sob a roda traseira e no diâmetro dos aros raiados para percebermos a sua ligação ao mundo das duas rodas com pedais. Os dois amortecedores e o escape quebram um pouco este ar de velocípede, para o que também contribui o motor MSV de três velocidades, que num dos lados exibe uma turbina – a qual gira solidária com o volante magnético, como se de uma corôa deste orgão se tratasse - forçando o ar pelo interior de uma autêntica carenagem de metal que envolve o motor, optimizando desta forma a circulação de ar e, com isso, a refrigeração do motor. Os bons lubrificantes da actualidade permitem ao seu proprietário fazer a mistura a 2%, apesar de a documentação original recomendar um valor de 4%.

Curiosidades do equipamento

A instrumentação resume-se a um velocímetro VDO, graduado até 60 km/h, que inclui um totalizador de quilometragem. No que toca aos comandos, apresentam um desenho bem actual: selector de mudanças do lado esquerdo, pedal de travão e de arranque do lado direito. No guiador, com manetes de bicicleta, encontra-se o interruptor de luzes, botão da buzina e o corte do motor – não existe chave de ignição! A grelha traseira permite transportar alguma bagagem e há uma forte mola para prender alguns objectos soltos sem recurso a tiras ou elásticos de fixação. Uma pequena tampa sobre o depósito de combustível esconde a ferramenta – de origem nesta moto, a julgar pelo estado de oxidação evidenciado. Existe ainda uma torneira de gasolina, do lado direito, e um enriquecedor de mistura, para os arranques a frio, situado no carburador Bing. A buzina fica sob o quadro e o descanso é do tipo central. Do lado esquerdo do quadro, sobre o motor, situa-se o filtro de ar – muito bem escondido por uma tampa, mas de fácil acesso.



Aparentemente, a ocorrência de números de quadro e motor idênticos é suficientemente rara nas Puch para valorizar bastante a máquina em questão. Aparte isto, todo o modelo exibe um encanto muito próprio, aliado a um pragmatismo de engenharia que ainda hoje é admirável numa 50cc.

Detalhe delicioso da tampa do depósito que se remove para dar acesso ao estojo de ferramentas... o estado de oxidação destas demonstra bem que isto é uma clássica em utilização quotidiana...

Boas baixas

O monocilíndrico entra facilmente em funcionamento, como se esperaria de um dois tempos. Apesar da cilindrada e dos números oficiais no que respeita à potência e binário, o pequeno motor austríaco é bastante generoso nos regimes baixos, o que acaba por não surpreender assim tanto, se repararmos que o valor do curso supera largamente o do diâmetro. É isso que lhe dá a força necessária para arrancar sem dificuldades. A caixa de três velocidades não coloca entraves, com a primeira a servir quase exclusivamente para colocar a Florida em movimento. Num ápice engrenamos a terceira velocidade, onde permanecemos a quase totalidade do tempo em que se circula. Ponto menos, as muitas vibrações de alta frequência que passam pelo assento e se transmitem ao condutor. Tratando-se de uma moto para pequenas deslocações, isto não é muito preocupante face à alegria que o motor denota e o sorriso que nos cola na face.

Qualidade de vida

O casal Bondesson, a quem agradecemos a disponibilização da Puch, personaliza a típica família do sul da Suécia, onde o tempo dedicado à família e ao lazer assume muita importância, assim como os muitos "brinquedos" ao dispôr deste tipo de agregados. Vivendo no campo, possuem cada um a sua Puch, esta de 1973 e outra de 1968. Gittan optou pela MS 50 automática, devido a um condicionamento no pé esquerdo, sequelas de um acidente de automóvel de há uma dezena de anos atrás. Às duas austríacas junta-se a Harley-Davidson Electra Glide Ultra Classic de 2006 com que ambos já efectuaram diversos passeios pela Europa; assim como um impecável Renault 8 Gordini, de 1969 (há apenas três carros deste modelo em toda a Suécia), onde nem o "roll-bar" falta, que lhes conserva a memória de várias "aventuras" da adolescência. Bernt passa várias horas de volta das suas "meninas" (e "menino"), e numa das vezes que o visitámos lá estava ele com a caixa de velocidades do Renault pendurada num diferencial. Noutra ajudámo-lo a reconstruír o motor da MS 50 automática, numa história que ficará para outra edição da MCV.

Virar no espaço de uma carica!

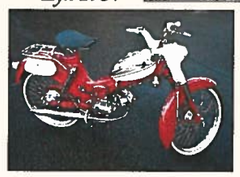
Dinamicamente, a Puch Florida é muito agradável de conduzir. Na verdade mais parece que vamos sentados numa daquelas bicicletas de senhora, mas com um motor e caixa de velocidades. O assento, com molas helicoidais, é alto e contribui para essa sensação, até porque à nossa frente o que temos de moto é mínimo. As suspensões cumprem a sua função e só a travagem se mostrou algo curta, previsível num sistema de dois tambores num ciclomotor com quase quarenta anos de idade. Curiosamente, é a sua agilidade que nos faz sorrir uma vez mais, com a Florida a ser capaz de virar no espaço de uma carica, fazendo dela uma "máquina infernal" nas deslocações citadinas. Aliás, toda esta destreza trás de novo à baila a comparação com uma bicicleta, fruto de uma enorme ligeireza e de uns pneus (os desta unidade eram chineses, pois já são algo complicados de encontrar na gama das marcas de pneumáticos mais conhecidas) muito estreitos, montados em aros raiados de 19".

Ficha Técnica	Puch MV50 Florida 1973
Motor	Monoclíndrico 2T, ref. a ar forçado
Cil x Dimensões	49 cc, 38 x 43 mm Comp. 6,5:1
Potência /Binário	1 cv /3.750 rpm /0,24 Kg/m /2.500 rpm
Alimentação	Carburador Bing 12mm
Caixa e embraiagem	Caixa de 4, multidisco em banho de óleo
Transmissão final	Corrente
Quadro	Monotrave em chapa estampada
Dimensões (C x L x A)	1.830 x 640 x 990 mm
Distância entre-eixos	1.190 mm
Altura do banco	800 mm
Distância ao solo	150 mm
Suspensão Frente	Garfo telescópico
Suspensão Trás	2 amortecedores
Travões frente	Tambor de 105 mm
Travões trás	Tambor de 105 mm
Rodas e Pneus	Aros cromados, 2,25"-19"
Peso	50 Kg em ordem de marcha
Capacidade depósito	5,5 litros
Valor aprox.	2.000 €
Proprietário(s)	Bernt e Gittan Bondesson

O desenho básico da Puch Florida remonta a 1954, com a MS 50, tendo as primeiras unidades sido importadas para a Suécia no ano seguinte. Na altura, o importador situava-se em Malmö, daí a razão pela qual se encontram tantas nas áreas mais a sul da Suécia. O desenho básico era o mesmo que encontramos na Florida ensaiada. Seguiu-se a MS 50 L, um ano depois, com um quadro mais robusto, e incrivelmente semelhante à Florida, apesar de ter um motor de duas velocidade, arranque por pedais e escape tipo "sapo" situado sob o motor. (Hoje é moda nas desportivas e dá pelo nome pomposo de "mid deck"). A MS 50 L mantém-se até 1959, mas em 1957 surge a VS 50 L "Lyx" (abreviatura de "Luxury model", por oposição às designações "Sport" ou "standard"), com formas mais orgânicas e envolventes (e um escape mais convencional). Um desenho ainda mais envolvente (corrente de transmissão totalmente coberta e carenagem de farol, mantendo as malinhas laterais de Lyx) é o que se pode ver na VS 50 KF California, de 1961, com motor de um cavalo de potência e pedal de arranque. Também em 1961 surge a VS 50 KSF Arizona, com o assento comprido, depósito de combustível gordo, reminiscência dos antigos modelos de motocrosse, guiador baixo e plano, assim como luz de travagem. O regresso ao desenho básico dá-se, precisamente, com a MS 50 KF Florida, em 1963, muito mais aligeirada de aspecto se comparada com as Lyx, California ou Arizona. O motor de três velocidades chega à Florida em 1967, altura em que a pintura desportiva que combina o vermelho vivo com o metalizado surge neste modelo. Em 1968 haveria de aparecer uma versão mais "raçuda", com caixa de quatro velocidades, cilindro trabalhado, compressão mais elevada, carburador maior, escape mais desportivo e amortecedores de melhor comportamento, capazes de catapultar a pequena Florida para mais de 70 km/h. De igual modo, nesse ano surge a MS 50 KA, uma automática de duas velocidades sem embraiagem, e com o regresso do escape central tipo "sapo". Entretanto, na Florida sucedem-se várias combinações de cores, embora mantendo-se a mesma fórmula. A M50 Racing, de 1975, faz lembrar as Casal e Zundapp da época, com quadro de berço simples desdobrado e motor arrefecido por ar, mas sem turbina. Não consegue vingar pois a juventude prefere as japonesas da Yamaha e Honda. A M50 Racing seguia mais o estilo da VZ 50 Dakota, de 1966, cuja base é a mesma dos modelos que vimos anteriormente, embora com uma posição de condução e público alvo bastante mais desportivos. Bastante semelhantes são as Puch Texas e Colorado. Já nos anos oitenta, haverá quem se lembre das Puch Monza, que seguem a linhagem da M50 Racing, mas com um motor de quatro velocidades. A produção de ciclomotores e motociclos Puch durou até 1987, altura em que uma grande reestuturação da empresa levou ao encerramento da linha de montagem e à venda deste departamento à Piaggio.

Puch MS50L 1956

Puch VS50L Lyx 1957



Puch VS50KF California 1961

Puch VS50SKF Arizona 1961

Puch MV50KF Florida 1963

Puch MV50KA 1968

Puch VZ50 Daytona 1966

Puch M50 Racing 1975

Puch Monza 4 Speed 1984