

TESTE | ROYAL ENFIELD CLASSIC 500 MILITARY GREEN

MÁQUINA DO TEMPO

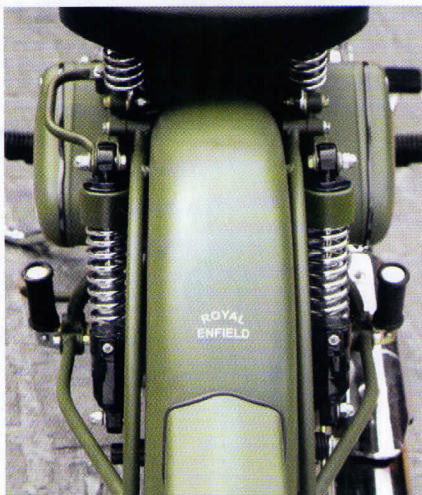
A maior moto indiana chega ao Brasil em versão militar, direto dos anos 50

POR EDUARDO VIOTTI | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

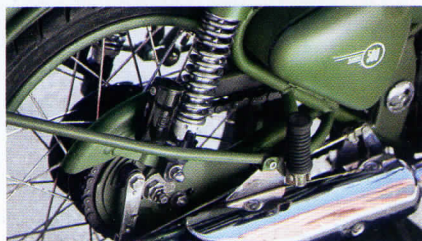


Calor do catalisador causa manchas no cromado do escape

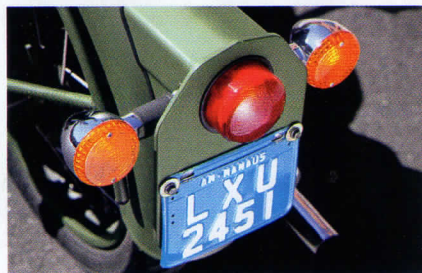




Molas sob o selim e nos amortecedores a gás



Reforçada e de acabamento rústico: militar



Piscas cromados destoam do aspecto geral



Anacronismo. Essa palavra com cara de poucos amigos define a situação da Royal Enfield Classic 500 Military Green no mercado globalizado de motos. E essa dissonância de épocas é, paradoxalmente, seu maior charme e apelo – ela está para o mundo das duas rodas como gravata borboleta, suspensórios e chapéus estão para a indumentária masculina atual.

Sem tirar nem pôr, a indiana Classic 500 é uma inglesa Royal Enfield Bullet de 1955, ano em que os ingleses começaram a produzi-la na Índia. Bem, a arquitetura geral é mesmo idêntica, mas alguns detalhes mudaram. É o caso dos piscas modernos, feiosos, e do disco de freio dianteiro, boa evolução. A adoção de injeção eletrônica no big

single de 499 cc é bem-vinda, além de necessária para atender às exigências das leis antipoluição atuais. O mesmo ocorre com o catalisador no escape.

De resto, a sensação – total curtição, diga-se desde já – é a de pilotar uma moto de 57 anos. Seu ingresso na Índia deu-se por meio de encomendas do governo indiano, em 1954, para uso militar na fronteira com o Paquistão – um daqueles conflitos étnico-religiosos que parecem nunca ter fim... Tem origem na independência do subcontinente, em 1947, quando o Paquistão resolveu separar-se da Índia majoritariamente hinduísta para seguir a orientação político-religiosa muçulmana. O sucesso da moto foi tanto que a marca optou pela instalação de uma

fábrica por lá. Encurtando a história, anos mais tarde a matriz faliu e hoje a Royal Enfield sobrevive na Índia.

A Classic 500 é oferecida pela Royal Enfield Brasil em sete versões. Além da Military Green, há as Chrome Royal Garnet (cromada com detalhes vermelhos), Chrome Black (cromada com detalhes pretos), Desert Storm (cáqui fosco, como o usado pelas forças de combate no deserto), Green (turquesa), Royal Garnet (vermelho metálico) e Black (preto). Todas têm o mesmo preço, fixado em moeda norte-americana, de 11.450 dólares (23.500 reais em agosto). É salgado, mas talvez fique mais doce com a nacionalização via Manaus anunciada para o ano que vem. Com 25% a mais, dá para encostar em



Pilotagem ereta, muito confortável e diferente das atuais



Freio a disco dianteiro é sempre bem-vindo



Não é banco: é um legítimo selim ciclístico



Grade retilínea sob farol com pestana destoa

uma Harley-Davidson Sportster XR 883 Roadster, que custa cerca de 29 000 reais e, tecnicamente, oferece mais. E não tenha dúvidas de que a maior concorrente da Royal Enfield no Brasil – talvez a única – é a Harley-Davidson. Ambas têm os mesmos valores agregados: história, tradição e design retrô.

MOTO ESSENCIAL

A tocada da motinho é excelente, divertida até não poder mais. Não pelo que ela permite em ousadias de pilotagem, mas pela graça da posição, baixinha e ereta, pelo batidão do cilindro e pelos olhares que atrai.

Nós a colocamos na estrada, para valer, em trechos alternados de pista dupla e de serra sinuosa, bom e mau

asfalto. O comportamento foi sempre divertido e relaxante, apesar do nível de vibrações característico do big single parafusado metal com metal em um chassi bem rígido. A posição de guiar é totalmente diferente daquela de uma moto moderna. Ela é toda retinha – o tanque mantém-se nivelado no mesmo plano do banco – e você se sente em cima de uma bicicleta. Sobre uma Classic, você entende a ideia de um tanque entre as pernas: é ali que ele fica, e essa posição justifica a adoção das proteções plásticas do tanque, que obrigam o piloto a ficar com as pernas abertas.

O painel é básico, dividido em três círculos: um para a rústica chave de ignição, outro para duas luzes-espia – de injeção e de alerta da reserva do

TOCADA

Ágil, estável e pequena, excelente para uso diário urbano. Também é ótima para passeios descompromissados. Encara viagens dentro dos limites legais.

★★★★★

DIA A DIA

Perfeita. Com todo charme e individualidade, ainda é relativamente econômica e nem um pouco visada por malfeitores. Faltam-lhe bagageiros.

★★★★★

ESTILO

É seu ponto alto em todas as versões – e é de verdade, legítimo, não caricaturado. Quem gosta do estilo militar, despojado e fosco, vai amar esta Military Green.

★★★★★

MOTOR E TRANSMISSÃO

O cilindro é pesado, parte do estilo. Parece muito robusto e tem bom torque em baixa. O câmbio é lento. Em reduções esportivas, cai no vazio.

★★★★★

DE ZERO A DEZ

Performance

Motor	8
Câmbio	8
Freio dianteiro	8
Freio traseiro	8
Suspensão diant.	8
Suspensão tras.	8
Acabamento	6

Pilotagem

Posição	9
Agilidade	9
Instrumentos	7
Ruído	9
Conforto	9

Bolso

Consumo	8
Mercado	5

Total 7,8

SEGURANÇA

Os freios são duros, mas param a moto em espaços seguros. Sua agilidade e seus bons pneus Avon ingleses são boas virtudes.

★★★★★

MERCADO

Melhor não arriscar previsões. Tem charme e graça, mas depende dos passos seguintes da empresa no mercado para se firmar. Por enquanto, é uma curiosidade – um brinquedo caro.

★★★



Velocímetro e luzes-espia encaixados em peça que parece esculpida em um só bloco metálico



Cilindro também pode ser ligado por pedal



Luzes de posição sobre o farol são charme

tanque – e um maior, que abriga velocímetro e luzes de facho alto, pisca e neutro. Os espelhos e piscas cromados são ruins e feios. Sobre o farol há duas luzinhas legais que poderiam fazer as vezes de piscas, mas funcionam como luzes de posição. Um charme total.

Andando, o torque de mais de 4 “quilos” impressiona, disponível desde rotações muito baixas. Isso faz com que a tocada peça poucas trocas de marcha. É boa de subida de serra: deixa muita gente jovem para trás. Para ser objetivo, ela tem mais ou menos o desempenho de uma moto japonesa moderna de 250 cc, por exemplo.

Nas medições, acelerou de 0 a 100 km/h em 14,6 segundos. A Yamaha Fazer 250 Blueflex fez o mesmo, com álcool, em 14,7 segundos. A diferença está no torque do cilindro de meio litro, de 4,2 mkgf a 4 000 rpm, contra 2,1 mkgf a 6 500 rpm do 250 cc da japonesa. É o dobro, exato, e faz uma enorme diferença na maneira de pilotar.

A tocada urbana é quase perfeita. Na estrada também é gostosinha, especialmente graças aos bons pneus ingleses Avon e à rigidez das suspensões, que permitem uma estabilidade surpreendente. Mas nem tente brincar de raspar as pedaleiras e fazer faísca: elas são fixas, não retráteis como nas motos modernas, e isso pode acabar mal...

Ao contrário da experiência anterior que tivemos com uma Royal Enfield Classic 500, a unidade que testamos desta vez estava perfeitamente alinhada e balanceada e permitia atingir velocidades superiores a 130 km/h no plano. É suficiente para o que se espera do modelo e permite acompanhar o fluxo das estradas em segurança – e como um personagem simpático.

Ela é feita sob medida para quem gosta de se diferenciar e privilegia estilo. Se dispensassem um pouco mais de carinho aos detalhes de acabamento, poderia ficar ainda mais atraente, mas já esbanja charme e simpatia. <<QR

RE 500 MILITARY GREEN



Dimensões

Comprimento (cm)	215
Altura/largura (cm)	108 / 80
Entre-eixos (cm)	137
Peso (kg)	187 (em ordem de marcha)
Vão-livre (cm)	14
Altura do assento (cm)	80
Tanque (l)	14,5

Desempenho

0-100 km/h (s)	14,6
0-200 km/h (s)	n/d
De 40 a 70 km/h em 3ª (s)	5,4
De 60 a 90 km/h em 4ª (s)	5,8
De 80 a 110 km/h em 5ª (s)	5,6
De 100 a 130 km/h em 6ª (s)	n/d
Máxima na pista de testes (km/h)	n/d
Velocidade real a 100 km/h (km/h)	93,0
Consumo esportivo (km/l)	18,5
Consumo econômico (km/l)	23,2

Ficha técnica

Motor

monocilíndrico vertical / OHC / 499 cc / refrigeração a ar

Alimentação: injeção eletrônica

Ignição: eletrônica

Partida: elétrica e a pedal

Diâmetro x curso (mm): 84 x 90

Taxa de compressão: 8,5:1

Potência (cv a rpm): 27,2 a 5 250

Torque (mkgf a rpm): 4,21 a 4 000

Câmbio

5 marchas com transmissão final por corrente

Chassi

Quadro: berço semiduplo tubular de aço

Suspensão

Dianteira: telescópica convencional com 35 mm de diâmetro e 130 mm de curso

Traseira: balança bicoque com 5 regulagens de pré-carga da mola, amortecedores a gás e 80 mm de curso

Freios

Dianteiro: disco de 280 mm de diâmetro e pinça de 2 pistões

Traseiro: tambor de acionamento mecânico com 153 mm de diâmetro

Pneus

Dianteiro: 90/90-18

Traseiro: 110/80-18

R\$ 23 500

O preço é fixado em moeda norte-americana, 11 450 dólares. Cara com o câmbio atual.