

Amante de quads exclusivos e dos irrequietos 2T em particular, Octávio Passos já nos havia brindado com o projeto do seu Yamaha Banshee há umas edições atrás, e agora volta a brindar-nos com outro altamente exclusivo: a preparação de um Honda TRX 250R, quase cem por cento "Duncanizado".

Com uma vida curta, de apenas quatro anos de produção (1986-1989) o Honda Fourtrax 250R tornou-se num dos quads desportivos mais populares do seu tempo, com as vendas a revelarem-se uma verdadeira surpresa, com dezenas de milhares de exemplares a serem rapidamente comercializados. Entre a década de 1990 e no início dos anos 2000, muitos destes quads foram transformados em obras primas de coleção, em particular no mercado americano, visto que 90% das unidades produzidas deste Fourtrax, acabaram por ficar nos Estados Unidos da América. O Honda 250R era o moto4 desportivo mais desejado pelos pilotos na competição, com muitos especialistas e preparadores de motos a dedicar-se e investir milhões de dólares a desenvolver e aperfeiçoar toda a moto, tanto a nível de motor, como ao nível da ciclística. O 250R ficou conhecido no mundo

dos moto4 como um dos melhores modelos de sempre, no que diz respeito à relação peso/potência/geometria.

#### Ai vão dois

Depois de terminar o projeto da Yamaha Banshee (publicado na edição nº 1472 da MotoJornal), Octávio Passos ainda não se sentia plenamente satisfeito e realizado, e o nome TRX 250R surgia-lhe constantemente na mente. Tinha que ser! Sendo altamente fascinado por projetos de quads radicais, voltou a arregaçar as mangas e deu início à construção de um novo sonho. O resultado é este que se vê... obrigado Octávio! Tal como aconteceu com o Banshee da Yamaha, o seu amigo e mecânico Pedro Oliveira alinhou em mais este desafio, e voltou a dedicar-se de forma incansável à conclusão desta "loucura".

# DE BABAR...



#### Muitas horas de trabalho

Octávio Passos partia para este sonho com só e apenas isso: um sonho e sem um TRX na garagem. Após muitas horas de pesquisa, telefonemas e trocas de emails com construtores e preparadores dos Estados Unidos, a tentativa foi crescendo, até que num grupo específico da Honda TRX250R de uma rede social, Octávio encontrou um proprietário na fronteira da França com a Bélgica que possuía um chassis do TRX250R, e com muita história, uma vez que havia participado há muitos anos no Mundial de Quad Pont-de-Vaux, estando, por isso, o chassis todo reforçado e preparado para competição. Após várias tentativas, e com algumas dificuldades pelo meio, conseguiu convencer o proprietário a vender o chassis, bem valorizado monetariamente, tendo em conta que somente vinha o chassis. Estava dado o tiro de partida para a odisseia, longe de imaginar o que tinha pela frente e da dificuldade que foi conseguir encontrar e adquirir material na Europa para este modelo em específico, inclusive na própria Honda Europa.

#### Espera e muitas incertezas

Foram dois longos anos, com meses e meses de muita espera e incertezas. O passo seguinte foi encontrar uns cárteres do motor, e posteriormente elaborar uma extensa lista de material de origem, tal como carretos, veios, caixa velocidades, contra-balanço do motor, rolamentos, vedantes, todas as borrachas do chassis assim como todos os parafusos e fazer o pedido num representante da Honda de West Virginia, EUA, que prontamente tratou de arranjar a maioria do material. Com algumas peças já descontinuadas, restava o mercado de usados, com horas e horas



de procura e negociações. Devido à grande procura de material e escassez do mesmo, o mercado dos usados encontra-se a cada dia que passa mais inflacionado. Para termos uma ideia, o mentor do projeto chegou a pagar 40€ por duas pequenas borrachas pouco maiores que uma moeda de 20 cêntimos do suporte da caixa de filtro de ar. Encontrar algum material específico foi uma verdadeira missão ao nível do agente James Bond.

Com o desejo de recriar a moto da Duncan Racing International, que o campeão de Quad MX Americano, Travis Spader correu, contactou a Duncan para encomendar algumas peças, solicitar informações e tratar da preparação do cilindro, carburador e da cambota.

"A construção geral e os acabamentos da Duncan são de primeira qualidade. Desde a simples guia frontal de corrente à qualidade do cromado e polimentos, nada foi esquecido. Eles são absolutamente os melhores construtores do setor. Loren e Leonard Duncan são apaixonados pelo que fazem e cuidam atentamente dos seus clientes", conta-nos Octávio Passos.

O passo seguinte foi tratar da restante geometria da moto. A nível de suspensão a ideia foi montar o mesmo modelo de suspensões que Travis Spader utilizava, umas Custom AXIS Racing Shocks de tripla mola, com regulação de dureza e velocidade de retorno, mas o problema foi que a AXIS já não existe na sua plenitude, tendo sido adquirida pela Penske Racing Shocks. Depois de vários contactos, conheceu o Micah McDonough, ex-Manager da Custom Axis Shocks, e atual da Penske Racing, com toda a simpatia conseguiu arranjar os corpos exteriores das suspensões assim como as botijas em segunda mão, iguais aos que se montavam nas motos dos profissionais de Quad MX, tendo posteriormente montado com as molas específicas para o seu peso e geometria pretendida.

A nível de braços e escora, as AXIS estão montadas nuns braços de longo curso da Roll Design Lobo, assim como uma escora de aço reta da Roll Design, específica para motocross, de ação direta com o chassis, não levando o comum sistema de link de suspensão, o que dota a moto de uma ação mais direta e com peso melhor distribuído. 🏆

## VALEU A PENA?

Foram muitas as ocasiões em que Octávio se sentiu fraquejar e à beira de dar por terminado o projeto devido aos obstáculos que lhe foram surgindo. Foram dois longos anos, em que pelo meio veio a pandemia COVID-19 que dificultou todo o processo uma vez que foram muitas as empresas que pararam a produção. Outra dificuldade foi a falta de matéria-prima e o consequente aumento de peças e acessórios. Por fim, terminou da melhor maneira, com este trabalho que deixa qualquer um de queixo caído e sim, valeu a pena todo o trabalho e investimento, que se fixou bem perto dos 32 000€!

No final desta missão quase impossível, Octávio Passos faz questão de agradecer a algumas pessoas em particular: "um agradecimento especial à minha família pela paciência, ao Robert Wildman, à [www.rc4.pt](http://www.rc4.pt) ao Pedro Oliveira e aos meus amigos David e Eduardo por todo o apoio."

## MATERIAL E EQUIPAMENTO

- Guiador Renthal 922; manete embraíagem Works Connection; coluna direção da Roll Design; punhos da ODI
- Componentes anodizados de azul, tendo peças da Duncan como as da Works Connection
- Travagem da frente com pinças da TRX 450R; mangas de eixo; malhas de aço; discos da Streamline Performance Braking e bomba superior da Beringer
- Travagem traseira tem uma adaptação de uma bomba direta da Honda CRF 450R com a pinça da 250R, malha de aço e disco da Streamline Performance Braking
- Eixo traseiro da marca Californiana DuraBlue de garantia vitalícia, com cubos da Lone Star Racing; cremalheira Vortex de 39 dentes; pinhão de 13 dentes com uma corrente da RK. À frente estão instalados uns cubos das rodas muito raros da Nac's Racing com tampas anodizadas em azul da Duncan Racing
- Pousa pés, da IMS/Roll Design com nerf-bars da AC-Racing
- Jantes de alumínio bastante resistentes da Douglas Racing (DWT) com pneus de quadcross da Terache Tyres
- Caixa do filtro de ar original com o filtro da K&N

## PREPARAÇÃO DO MOTOR

- Dentro do motor conta com os carretos de velocidades da Yukon em Nickel Chromoly; cesto da embraíagem da Hinson com um conjunto Duncan Racing C12 clutch kit e molas da Honda CR500
- Cambota de longo curso trabalhada pela Duncan; pistão PRO-X; cilindro Paul Turner com "Port Eliminator" específico para quadcross; culassa em alumínio, com maior altura e melhor refrigeração e taxa compressão com dome de 22 cc
- O cilindro conta com a gravação/registo do numero de serie, mês e ano que foi trabalhado e com a gravação do nome do proprietário "PASSOS"

### UMA ODISSEIA ONDE HOUE:

- Encomendas perdidas na importação da América para Portugal
- Um volume completamente violado no seu transporte, chegando com peças partidas, juntas de motor rasgadas e sacas plásticas abertas/rasgadas
- Atrasos de até cinco meses no desalfandamento
- Desconhecimento do modelo nos concessionários da Honda em Portugal e por sua vez dificuldade em encontrar algumas peças





### EDIÇÕES LIMITADAS

PROMOÇÃO VÁLIDA DE 15 NOVEMBRO A 31 DE DEZEMBRO

**YCF EDA**



**YCF EDA**



**START F335**



**START F335**



**PILOT F350**



**Ycf-Racing.com**

MAIS INFORMAÇÕES NUM PONTO DE VENDA PERTO DE SI!