



## Triumph Daytona 675

Poucos meses depois do lançamento da superesportiva Daytona 675R no mercado brasileiro, a Triumph trouxe a versão mais “comportada” da linha, a Daytona 675. O modelo foi equipado com o mesmo conjunto mecânico da 675R, mas passou por algumas modificações tecnológicas que o tornaram mais “dócil” para a pilotagem nas ruas e, ainda, reduziram o seu preço.

A maior parte das diferenças aparece no conjunto de suspensões e freios. A suspensão dianteira, por exemplo, agora da marca Kayaba, conta com garfos invertidos de 41 mm, regulagem de amortecimento de pré-carga, retorno e compressão de alta/baixa velocidade, com curso de 110 mm. Na traseira, também da marca Kayaba, há um amortecedor único com reservatório extra, regulagem de amortecimento de pré-carga, retorno e compressão de alta/baixa velocidade e curso de 129 mm. Nos freios dianteiros, os pistões da Daytona 675 são da marca Nissin e o sistema ABS é comutável como item de série.

Externamente, alguns detalhes também identificam o novo modelo. A motocicleta vem equipada, por exemplo, com painéis de preenchimento de carenagem de fibra de carbono com visual bem atraente, no lugar dos painéis pretos do outro modelo. Além disso, também conta com um para-lamas frontal de fibra de carbono.

A linha Daytona foi totalmente remodelada, após três anos de desenvolvimento, pela engenharia da Triumph. As duas versões são equipadas com o clássico motor Triumph de três cilindros em linha, com 675 cc e 128 cavalos de potência. Referência absoluta no segmento desde o seu lançamento, a Daytona 675 definiu novos padrões para as superesportivas, passando rapidamente a ser reconhecida como a moto mais rápida na pista e a melhor para andar na estrada, além de contar com características que lhe conferem personalidade própria, ao contrário de outras esportivas do mercado.

Para desenvolver a nova versão, a missão dos engenheiros da marca não foi fácil: manter tudo que é exclusivo e atraente na Daytona 675, porém



FOR THE RIDE

usando a experiência adquirida nas pistas e na estrada com o modelo anterior, combinada com os mais recentes desenvolvimentos em tecnologia de engenharia e concepção, para criar um modelo mais rápido, de melhor dirigibilidade, mais fácil de andar e, portanto, perfeitamente adequado à segunda década do século 21. Como resultado, nasceu uma moto mais leve, mais potente, mais rápida, mais bonita, mais segura e que oferece ainda mais prazer para o seu piloto.

A Triumph Daytona ainda recebeu uma nova e exclusiva embreagem, com sistema deslizante *slip-assist*, que exige atuação significativamente mais leve na alavanca, e também ajuda a prevenir que a roda traseira trave durante uma frenagem brusca. Este mecanismo é auxiliado pelo gerenciamento do motor, que abre as borboletas do acelerador nessas circunstâncias para reduzir a frenagem do propulsor.

Complementando o sistema de transmissão, o modelo também possui como acessório o moderno sistema *quick-shift* de mudança rápida das marchas, que foi reprogramado nesta nova versão para oferecer mudanças ainda mais rápidas e suaves. O recurso modifica o tempo de corte da ignição de acordo com a velocidade e a carga do motor, proporcionando uma mudança de velocidade suave sob condições de alta velocidade na pista e também em pilotagem moderada nas ruas.

Um grande esforço foi feito para conseguir uma maior centralização da massa da moto, um fator crucial na melhoria da agilidade, pois a concentração das massas no centro leva à redução da resistência às mudanças de direção. Patinadores no gelo exploram isso quando estão girando. Com os braços completamente estendidos e a massa bem espalhada, giram lentamente, então quando recolhem os braços, sem alteração na massa total, giram cada vez mais rápidos. A energia utilizada para girar com os braços estendidos é capaz de fazê-los girar muito mais rápido quando sua massa está centralizada.

O mesmo se aplica a uma motocicleta, que chega numa curva em um sentido e deve sair dela em outro. As forças necessárias para virá-la vêm dos pneus em atrito com o piso da estrada. Quando a moto está mais fácil de virar, há maior aderência para maiores ângulos de inclinação. A moto



também responde mais prontamente aos comandos do piloto através do guidão.

Uma variedade de inovações foi desenvolvida para melhorar a centralização de massa da nova Daytona 675, como o novo posicionamento do sistema de escapamento, o novo subquadro traseiro, novos garfos e novas rodas. A alteração mais visível aconteceu no sistema de escapamento. O conjunto, incluindo seu silenciador, que antes ficava debaixo do assento, agora foi transferido para baixo do motor, o que melhorou ainda mais a dirigibilidade da nova Daytona.

Esta nova localização indica que a massa do escapamento foi levada para muito mais perto do centro da motocicleta, uma estratégia que também contribui para deixar a moto mais rápida nas curvas. As rodas e os garfos ficaram mais leves e a distância entre eixos foi reduzida, inovações que trouxeram melhorias significativas no desempenho geral da motocicleta. Para se ter ideia, só a roda traseira ficou 500 gramas mais leve.

A motocicleta é equipada, de série, com o mais moderno sistema de freios ABS regulável do mercado. Seu conjunto pesa somente 1,5 kg e conta com sofisticações como sua configuração de pista, que permite a derrapagem da roda traseira para aumentar a segurança do piloto. O sistema também permite uma frenagem mais agressiva em boas condições, o que significa que o ABS só será ativado ao atravessar superfícies molhadas ou a lateral da pista. Em pista seca perfeita, o piloto não vai nem notar o funcionamento do sistema ABS.

O quadro é semelhante ao do modelo anterior, porém é uma nova concepção feita com oito peças fundidas - em vez de 11. Isto resulta em menos soldas e numa construção mais leve, sem perda de resistência ou rigidez. A geometria foi melhorada, com uma mudança no ângulo de inclinação, agora de 22,9 graus, e uma redução da distância horizontal para 87,2 mm. A posição do pivô da balança é regulável para ajudar o piloto a personalizar a dirigibilidade de acordo com o seu estilo e as condições de condução.

A posição de pilotagem foi ligeiramente levantada e inclui uma pequena redução na altura do banco (agora com 820 mm), mas ainda é uma



FOR THE RIDE

postura de pilotagem superesportiva, completa e projetada para o controle ideal em condições de pista. A carenagem é toda nova e representa uma evolução significativa em relação ao modelo antigo, com uma aparência mais elegante e mais agressiva.

### **MAIS INFORMAÇÕES**

g6 Comunicação Corporativa

Eduardo Sanches

[eduardo@g6comunicacao.com.br](mailto:eduardo@g6comunicacao.com.br)

Fones: (11) 5042-0287 e 99305-3328

[www.g6comunicacao.com](http://www.g6comunicacao.com)

[www.facebook.com/g6comunicacaocorporativa](https://www.facebook.com/g6comunicacaocorporativa)

