



FOR THE RIDE

## Triumph Daytona 675R

A superesportiva Daytona 675R foi totalmente remodelada, após três anos de desenvolvimento pela engenharia da Triumph. Lançada inicialmente em 2011, a moto mantém seu tradicional propulsor de três cilindros, mas teve sua potência ampliada em 3 cv, atingindo 128 cavalos. Um novo chassi melhorou a distribuição de peso da motocicleta. Seu visual ganhou linhas mais retas na carenagem, um novo posicionamento do escapamento e o conjunto ótico foi renovado. O modelo também ficou 1 kg mais leve, pesando agora 184 kg. Vários outros componentes também são novos, como as suspensões. Como resultado, a moto ficou mais rápida, segura e fácil de ser pilotada.

Referência absoluta no segmento desde o seu lançamento, a Daytona 675R 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. Nas pistas pelo mundo, a Daytona já ganhou centenas de corridas e muitos títulos, ao mesmo tempo em que seduz os admiradores com seu som diferenciado típico de um propulsor com três cilindros e um comportamento de mundo real na estrada.

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

Além de estar intimamente associado à história da Triumph, o tradicional motor de três cilindros da marca combina as melhores características dos motores de quatro e de dois cilindros, acrescentando um som exclusivo e



FOR THE RIDE

altamente agradável que traz uma dimensão extra para o prazer de pilotar. Este propulsor oferece o equilíbrio perfeito entre a alta potência obtida em um quatro cilindros e a força intermediária de um dois cilindros – e esta combinação torna a Daytona uma motocicleta ideal para o uso nas ruas e nas pistas.

O novo motor da Daytona 675R passou por várias mudanças para melhorar ainda mais o seu desempenho. Para começar, o diâmetro e o curso foram modificados de 74 mm x 52,3 mm para 76 mm x 49,6 mm. Um curso mais curto significa que os pistões têm menos distância para percorrer em qualquer rotação, resultando em velocidades mais baixas do pistão. Como a velocidade do pistão é o fator restritivo no limite de rotações do motor, isso permitiu que os engenheiros da Triumph definissem um limite de rotações de 500 rpm maior. Isso permite que o motor “mantenha” sua potência por mais tempo, resultando em taxas de aceleração e funcionalidade significativamente superiores.

Os pistões trabalham, agora, em cilindros com revestimento em nicasil. Esta nova construção é mais resistente, permitindo a geração de pressões mais elevadas na câmara de combustão, o que significa maior resistência ao torque e potência elevados. Outra inovação importante é o uso de válvulas feitas de titânio, um material consideravelmente mais leve e resistente do que o aço convencional.

A nova Daytona conta com dois injetores por cilindro, o que é um diferencial tecnológico no mercado mundial que permite ao modelo atingir níveis superiores de potência e torque, com mais agilidade, e ainda reduziu as emissões de poluentes da motocicleta. Um injetor está posicionado na extremidade do bocal de admissão e aponta diretamente para baixo da extensão do duto de admissão, para fluir maiores quantidades de combustível quando o acelerador abre mais e em altas rotações quando a demanda do motor for mais elevada. Já o injetor secundário fica situado mais próximo da válvula de admissão em um ângulo voltado para o fluxo de ar. Este conjunto proporciona um aproveitamento mais preciso do combustível.



FOR THE RIDE

Estas inovações permitiram um aumento da sua potência e torque, que passaram para 128 cv de potência (125 cv na versão anterior) a 12.500 rpm e 74 Nm de torque (72 Nm no modelo antigo) a 11.900 rpm.

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 salte 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 vem de série com 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, melhorando a agilidade.

Uma variedade de inovações foi desenvolvida para melhorar a centralização de massa da nova Daytona 675R, como o novo



FOR THE RIDE

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.

A Daytona 675R vem equipada com as mais recentes pinças de freio dianteiro em monobloco Brembo. Os monoblocos são usinados com blocos individuais de alumínio em vez de duas seções parafusadas. Isso aumenta sua força e reduz a distorção sob as pressões extremas em frenagens mais fortes, reduzindo o tempo de resposta e, claro, aumentando a segurança do piloto. O sistema Brembo também é especialmente resistente ao chamado *fading* (efeito de redução de atrito causado por superaquecimento).

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 23 graus, e uma redução da distância horizontal para 87,9 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



FOR THE RIDE

condução.

A posição de pilotagem foi ligeiramente levantada e inclui uma pequena redução na altura do banco (agora com 830 mm), mas ainda é uma 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. A moto conta com uma série de inovações que ampliam seu nível de sofisticação, como painéis internos na carenagem com cobertura total, parafusos usinados de fixação do motor, placa de fixação da balança integrada e conjunto da placa/luz traseira destacável para facilitar a conversão para moto de pista.

O subquadro traseiro com acabamento em vermelho é complementado com detalhes vermelhos na carroceria e riscas vermelhas nas rodas, com um característico logotipo "R" na proteção do radiador. Este subquadro de alumínio fundido sob alta pressão não só tem boa aparência, mas também sua construção ajuda a reduzir o tamanho e o peso da traseira, uma ajuda adicional para a centralização de massa. Esta configuração, e a mudança do sistema de escapamento, contribuíram para a decisão de usar uma embreagem deslizante e o recurso da abertura parcial do acelerador ao usar o freio motor, pois há menos peso sobre a roda traseira.

A esportiva 675R é equipada com garfos dianteiros Öhlins NIX30, com redução de atrito reduzida, que oferece controle mais preciso de amortecimento e uma maior faixa de regulagens. A traseira vem com amortecedor Öhlins TTX *Twin Tube* com dois cilindros internos. Em amortecedores convencionais, o óleo é forçado em uma direção durante a compressão e, em seguida, volta na direção oposta.

No modelo TTX, o óleo circula por um cilindro interior principal e por outro externo. À medida que o amortecedor é comprimido, o óleo localizado abaixo do pistão é empurrado para baixo do cilindro interior. Na parte de baixo, o óleo flui na borda e para cima no sentido oposto, ficando entre o cilindro exterior e o interior. Em seguida, flui através de um sistema de válvulas no topo do amortecedor, com válvulas exclusivas de sentido único para garantir seu fluxo por um conjunto de válvulas sob compressão e outro conjunto no curso de retorno, quando o óleo se move



FOR THE RIDE

na direção oposta.

Esta nova tecnologia traz vários benefícios. Um delas é que todos os reguladores de amortecimento (compressão/dourado e retorno/preto) estão localizados juntos, no topo do amortecedor, tornando o ajuste mais fácil. Em segundo lugar, ao circular por um circuito com este perfil, fica mais fácil para o óleo eliminar calor indesejável, de modo que tende a ficar mais frio.

Mas a principal vantagem é que o óleo está sempre sendo empurrado para as válvulas pelo pistão do amortecedor. Em um amortecedor convencional, no curso de retorno, o óleo está sendo puxado através das válvulas quando o pistão se afasta destas, um movimento de sucção que reduz substancialmente a pressão sobre o óleo. Quando o óleo está quente e o movimento é muito rápido, como acontece em elevadas velocidades de suspensão, a queda de pressão pode causar a formação de bolhas de gás dentro do óleo, um processo chamado de cavitação. Assim, o óleo forma espuma, e é quando o amortecedor perde as suas propriedades ideais de amortecimento.

Além das funções já existentes (contador de voltas, dois computadores de bordo, indicadores de mudança de marcha, relógio e mostrador *shift light*, que indica a rotação para a troca de marcha), o painel de instrumentos da Daytona também conta agora com medidor de combustível e preparação para o Sistema de Monitoramento de Pressão dos Pneus (opcional).

### **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)

