



Triumph Tiger 800XRx low seat

As novas Tiger 800XCx e Tiger 800XRx trazem como principais diferenciais novo visual, tecnologia mais focada no piloto com novos itens de conforto e segurança de série, menor consumo de combustível e melhor desempenho *off-road*, entre muitas outras inovações.

Na Salão Duas Rodas, a empresa está apresentando uma nova versão: a Tiger 800 XRx low seat, com altura do assento 50 mm mais baixa, tornando-a acessível a mais pilotos. A menor altura foi atingida com um assento redesenhado e um novo curso da suspensão. A moto também possui uma proteção do radiador refeita, bem como um protetor de cárter de alumínio. O modelo conta com o mesmo pacote de equipamentos da versão XRx convencional.

A nova Tiger 800 é uma motocicleta do segmento “adventure”, bastante dinâmica, projetada para proporcionar ao piloto tudo o que ele precisa, independente do seu estilo de pilotagem. Na estrada ou fora dela, o novo estilo da Tiger, sua posição de condução, dirigibilidade e motor potente oferecem ao piloto tudo o que é necessário para aproveitar cada momento. As versões XRx e XCx trazem mais tecnologia para a categoria, fornecendo aos pilotos equipamentos projetados especialmente para cada uma das versões.

A tecnologia com foco no piloto é um dos principais pontos que diferencia a nova Tiger dos modelos concorrentes. A motocicleta da Triumph incorpora uma tecnologia que foi desenvolvida para otimizar a pilotagem, tanto na estrada como no *off-road*. Isso inclui uma série de recursos de ponta, como o sistema de aceleração eletrônico “Ride by Wire”, freio ABS comutável, controle de tração, diferentes mapas de aceleração, modos de pilotagem selecionáveis e piloto automático, entre outros itens que colocam a nova Tiger 800 na liderança do quesito tecnologia deste segmento, estabelecendo novos parâmetros de segurança, desempenho e conforto.



O sistema ABS comutável é padrão em todos os modelos da linha Tiger 800 e utiliza a mais avançada tecnologia para prevenir o travamento das rodas, garantindo segurança máxima e controle em todas as condições de terreno. Nestas versões, o sistema ABS pode ser ligado ou desligado, de acordo com a necessidade do usuário.

Os pilotos podem personalizar suas escolhas para o sistema de freios ABS através dos três modos de pilotagem avançados. Quando o modo *off-road* é selecionado, por exemplo, o ABS é desabilitado para a roda traseira e o sistema também permite, em algum nível, o travamento da roda dianteira. Isso proporciona ao piloto um nível de intervenção eletrônica de frenagem, ao mesmo tempo em que otimiza o desempenho *off-road*.

O sistema Triumph de Controle de Tração (TTC) está presente nas duas versões. Este recurso sofisticado previne o giro inesperado da roda traseira, cortando o torque do motor para evitar a perda de aderência lateral, proporcionando máximo controle tanto na estrada como em terrenos *off-road*. O piloto pode selecionar a sua configuração de TTC para “ligado” ou “desligado”.

A versão XCx, top de linha, conta também com as configurações “estrada” e “off-road”, além de “ligado” e “desligado”. No modo “off-road”, o controle de tração permite maior deslizamento da roda traseira em comparação ao modo “estrada”. Os motociclistas podem configurar suas preferências do controle de tração em conjunto com os ajustes dos três modos de pilotagem, aumentando ainda mais a praticidade e a versatilidade da motocicleta.

Permitindo a escolha entre quatro diferentes mapas de aceleração, os usuários podem selecionar a melhor configuração de acordo com suas preferências e condições climáticas. As diferenças entre os mapas são definidas pela abertura da aceleração: o motor fornece potência máxima em todos os mapas, mas o piloto precisa de diferentes acionamentos do acelerador para obter a mesma resposta.

O modo “chuva”, por exemplo, reduz a resposta da aceleração para se adequar a situações onde há umidade e risco de derrapagem. Já o modo



“esportivo” proporciona uma resposta mais agressiva e rápida, sendo necessário um menor acionamento do acelerador. No modo “off-road”, a aceleração é otimizada para encarar trilhas e terrenos não pavimentados. O modo “estrada” é a configuração padrão, oferecendo uma aceleração extremamente linear e suave para as condições do dia a dia.

Uma característica fundamental da nova Tiger 800, nas duas versões XR_x e XC_x, é a possibilidade de configurar a moto para determinados tipos de terreno através do acionamento de apenas um botão. Quando o motociclista desejar passar da pilotagem numa estrada para um terreno *off-road*, por exemplo, bastará dar um simples toque neste botão, seguido do acionamento da embreagem, para alterar o comportamento da sua motocicleta de “estrada” para “off-road”. Esta ação configura automaticamente o sistema de freios ABS, o controle de tração e os mapas de aceleração, mesmo com a moto em movimento, garantindo uma melhor pilotagem nas novas condições.

Existem três modos de pilotagem disponíveis na nova Tiger 800: “estrada”, “off-road” (que configura automaticamente o sistema de freios ABS, o controle de tração e os mapas de aceleração para o modo “off-road”, reduzindo a ação dos sistemas ABS e de controle de tração, o que permite um maior nível de derrapagem) e “pilotagem programável”. Este último modo é completamente ajustável e permite ao piloto estabelecer suas próprias preferências para o sistema de freios ABS e controle de tração e selecionar um dos quatro mapas de aceleração disponíveis. Como um recurso adicional de segurança, se o piloto optar por um modo que desative os freios ABS ou o controle de tração, é necessário que o piloto pare a moto e acione o modo para que só então estes sistemas sejam efetivamente desativados.

Outra inovação do modelo é a inclusão do controle de velocidade de cruzeiro (piloto automático) – é a primeira motocicleta da categoria equipada com este recurso. É um item de série nas duas versões, que é muito útil em longas viagens, reduzindo o cansaço do piloto e melhorando o consumo de combustível. A Tiger 800 também vem equipada, de série, com computador de bordo que fornece ao piloto informações como



tempo de viagem, velocidade média, autonomia e consumo instantâneo de combustível.

A Tiger 800 redefiniu o que os pilotos deveriam esperar de uma motocicleta da categoria “adventure”. Proporcionando uma pilotagem ainda mais agradável, empolgante e recompensadora, a nova Tiger é uma moto mais confortável e refinada, com maior eficiência no consumo de combustível, mais ágil e com uma melhor adequação às viagens.

O tradicional motor Triumph de três cilindros, com 95 cv, proporciona à motocicleta uma personalidade única e sofisticada. Internamente no propulsor, os inúmeros aperfeiçoamentos reduziram ruídos e melhoraram seu desempenho. Assim, a nova Tiger 800 conta com um motor extremamente eficiente que fornece força contínua e suave em baixas velocidades, proporciona uma ampla potência na faixa intermediária de rotações e ainda permite ao piloto utilizar a faixa alta de potência, até o limite de 10.000 rpm.

Tirar o máximo da personalidade agressiva do motor se tornou mais fácil graças ao mecanismo mais leve e preciso de troca de marchas, que agora utiliza peças da superesportiva Daytona 675, líder mundial no seu segmento. O consumo de combustível também foi consideravelmente reduzido – em até 17% em um trajeto de “uso misto”, aumentando a autonomia do modelo nas viagens.

A nova Tiger utiliza um chassi líder da categoria, o que se traduz em dirigibilidade excepcional e um melhor desempenho *off-road*. A Tiger fornece bastante *feedback* ao piloto e possui uma grande estabilidade e neutralidade, o que permite ao motociclista colocar a moto exatamente onde ele quer, seja em terrenos homogêneos ou acidentados.

O modelo XR_x vem equipado com suspensão Showa, calibrada para uma excelente dirigibilidade em qualquer superfície. A suspensão dianteira tem curso de 43 mm, com garfo USD, agora em preto anodizado. A suspensão traseira possui um amortecedor único Showa, com ajuste de pré-carga de fábrica, permitindo fácil adequação e flexibilidade para ajustar a



configuração da suspensão às necessidades de cada viagem, seja um percurso solitário ou uma aventura com alguém na garupa.

A suspensão WP foi usada para uma melhor adesão ao ambiente *off-road* no modelo XCx. O garfo USD, também de 43 mm, com rebote e amortecimento de compressão, é facilmente ajustável através de dispositivos nas cabeças do garfo. A suspensão traseira possui um amortecedor único WP, ajustável para pré-carga e compressão de amortecimento.

As rodas destacam as diferentes personalidades dos modelos XRx e XCx. A nova Tiger XRx vem com rodas de alumínio, com 17 polegadas de diâmetro na traseira e 19 polegadas na dianteira, o que garante dirigibilidade e estabilidade superiores. O modelo XCx utiliza rodas de raios para uma maior durabilidade em terrenos hostis, com diâmetro de 17 polegadas na traseira e 21 polegadas na dianteira, uma medida especialmente direcionada para o uso *off-road*.

A nova Tiger 800 ganhou um novo visual no qual se destacam a nova proteção para o radiador e as linhas mais ousadas do painel lateral do tanque de combustível. O novo design deu à moto um estilo mais arrojado e dinâmico. Além de estéticas, algumas mudanças cumprem outras funções. O novo design do tanque, por exemplo, também proporciona uma canalização do ar quente do motor para longe das pernas do piloto. O novo acabamento em "Titanium" destaca o visual do quadro duplo e do chassi, enquanto o acabamento semi-fosco no motor, combinado às rodas pretas e ao guidão, dão à nova Tiger um visual sofisticado.

Os retoques práticos são muitos. Além da altura do banco ajustável e do posicionamento do guidão, a moto também vem com um tanque grande para a categoria, com capacidade para 19 litros, um ajuste rápido de altura para o farol para viagens a dois, uma tomada elétrica auxiliar próxima à ignição e um protetor de cárter de alumínio, de série em todos os modelos.

O conforto foi melhorado em ambas as versões através de mudanças na geometria, projetadas para reduzir o peso nos punhos e para aumentar o



espaço para as pernas. Como ambas as motos possuem assento e guidão ajustáveis, o piloto pode encontrar a melhor posição de condução dentro da categoria. As proteções contra as intempéries também aumentaram através da combinação do perfil de ombros altos, característico da Triumph, e do novo protetor contra insetos. O para-brisa é ajustável, sem a necessidade de ferramentas. As duas versões também são equipadas com protetores de mão para aumentar a segurança dos pilotos.

Um conjunto de pacotes de acessórios foi desenvolvido para a nova Tiger 800. Com opções “esportivo”, “conforto”, “viagem”, “proteção” e “bagagem”, os pilotos podem personalizar a moto segundo suas necessidades e preferências pessoais.

MAIS INFORMAÇÕES

g6 Comunicação Corporativa

Eduardo Sanches (eduardo@g6comunicacao.com.br)

Fones: (11) 5042-0287 e 9.9305-3328

www.g6comunicacao.com

www.facebook.com/g6comunicacaocorporativa

