

A REVISTA DA MOTO!

MOTO

2010
ANO 16
Nº 183
R\$ 7,50

SUPERTÊNÉRÉ



**Conheça a nova
Yamaha XT 1200Z**



COMPARATIVO

**HONDA
BIZ
contra
YAMAHA
CRYPTON**



COMPARATIVO

**SUZUKI BANDIT 650
contra
YAMAHA XJ6N**



**TVS APACHE
RTR 150,
da Índia
para o Brasil
via DAFRA,
por R\$ 6.290**

NOVIDADE

COMPARATIVO



**Ducati
1198
contra
KTM
RC8R**

**HONDA
CB 300R
contra
YAMAHA
YS 250 FAZER**

COMPARATIVO





FOTOS: M. MORETTI

SUMÁRIO

40 APRESENTAÇÃO

O retorno da Supertênêre! A Yamaha mostra a XT1200Z, dois cilindros, ABS, cardã e 110 cv

48 COMPARATIVO

A desejada Ducati 1198 enfrenta a KTM RC8R. Quem venceu esse duelo dos sonhos?

56 AVALIAÇÃO

Fomos à Índia pilotar a nova sensação da Dafra, a TVS Apache 150 RTR, que está chegando

64 COMPARATIVO

A nova Yamaha XJ6N enfrentou a boa a velha Suzuki Bandit 650. O mercado vai pegar fogo!

72 TESTE

A gigantesca Suzuki B-King 2010 agora é nacional. O melhor é o novo preço

78 COMPARATIVO

Será que a nova Yamaha Fazer 250 agora é capaz de vencer a boa Honda CB 300R?

86 COMPARATIVO

A renascida Yamaha Crypton está com a difícil tarefa de bater a Honda Biz. Será?

94 VELOCIDADE

Aceleramos a nova CB 600F Hornet de competição. A categoria retorna no RM Racing Festival

102 MOTOGP

Mais um treino pré-temporada em Sepang. Valentino Rossi continua sendo o cara!

108 WSBK

Começa a temporada 2010 do Mundial de Superbike. Suzuki surpreende!

114 VELOCIDADE

Pirelli Superbike Series é o novo Campeonato Brasileiro de Motovelocidade

SEÇÕES: EDITORIAL **8**
NEWS **12** CULTURA **32**
CARTAS EUROPA **34** CARTAS **36**
TABELA **128**
SEGURANÇA **130**

CAPA:
Yamaha XT 1200Z
foto: Divulgação
TVS Apache RTR 150
foto: Divulgação
Ducati 1198 e KTM RC8R
foto: M.Moretti
Honda CB 300R e Yamaha Fazer
foto: M.Moretti

150 das índias

ESPECIAL | TVS APACHE RTR 150

Uma caprichada utilitária desembarca no nosso mercado prometendo ser além do que apenas "mais uma"



Não teria sido necessário viajar quase trinta horas, cruzando continentes, para fazer apenas um test-ride com a mais nova 150 de nosso mercado, a TVS Apache RTR, e disso bem sabiam os executivos da brasileira Dafra e da indiana TVS ao levar uma dezena de jornalistas especializados a Bangalore, na Índia.

A ideia era bem outra, e não um mero teste: fazer conhecer ao grupo um pouco de um distante país e muito sobre uma de suas importantes indústrias motociclísticas. Mais do que conhecer profundamente a Apache RTR 150, o que sinceramente esperamos poder fazer em breve num exaustivo teste a ser realizado aqui mesmo, no Brasil, o que fomos fazer na

Índia durante quatro corridos mas interessantíssimos dias foi verificar como Brasil e Índia são, ao mesmo tempo, próximos e distantes, semelhantes e diferentes e, principalmente, sentir a férrea vontade que a terceira maior indústria de motos da Índia e sexta do mundo, a TVS, tem de "acertar a mão" e conquistar mercado no Brasil.

A escolha foi a categoria 150 e isso já demonstra a coragem dos indianos e seus parceiros brasileiros, tendo em vista que na briga ela terá que enfrentar simplesmente o que há de melhor em nosso mercado. Para tal, o planejamento da TVS e Dafra previu uma 150 muito bem equipada, de aparência agradável e construção sólida, supostamente apta para encarar as estradas boas e ruins da Índia,

do Brasil e de onde quer que seja. Uma moto honesta, que não exhibe uma tecnologia de última geração pois ainda é dotada de alimentação por carburador, mas que mostra-se bem acabada, equipada e com um preço, R\$ 6.290, muito competitivo tendo em vista o que oferece face às concorrentes em nosso mercado.

Estar na Índia e visitar o "berço" da Apache, a fábrica da TVS em Hosur, distante cerca de 40 km de Bangalore, foi realmente o diferencial da viagem. E para quem imagina que fábrica de motocicleta "é tudo a mesma coisa", avisamos: não é. Pertencente a um grupo industrial fundado em 1911, a TVS-Motor produz quase dois milhões de motos/ano e a Apache é seu produto "top"





150 DE CARÁTER - Mostrada no Salão das Duas Rodas no final de 2009, a Apache RTR 150 chama a atenção pelo porte. É uma 150 "das grandes" e isso se nota também pelo peso a seco declarado, robustos 135 kg, pelo menos 15 kg acima do peso a seco de sua principal concorrente, a Honda CG 150.

O design é um ponto controverso da indiana, uns gostaram, outros criticaram. Uma coisa é certa: há personalidade e ela não se parece com nenhuma outra moto de sua categoria. O destaque vai para elementos como as aletas nas laterais do tanque, o spoiler sob o motor e a carenagem de farol encimada por uma bolha parabrisa de acrílico fumê. A rabeta tem uma lanterna elegante ladeada por convenientes alças para o passageiro.

Os fãs do estilo da Apache destacam a sua imponência, que é inquestionável; os seus detratores apontam um excesso de recortes e ângulos, especialmente nas tampas laterais. De fato há razão em ambos os lados, todavia é inegável que se trata de uma moto harmoniosa, equilibrada.

Um destaque incontestável é o acabamento. Tanto na pintura como no encaixe das diversas partes plásticas – que esperamos não se tornarem fonte de ruídos com o passar dos quilômetros – a Apache mostra elevado grau de construção. Nota alta também merece a pintura do motor muito elegante, cinza-grafite quase preto, assim como o filete vermelho presente nas rodas de alumínio, toque de esportividade.

O panorama ao guidão é agradável, com o painel garantindo o pretendido requinte que a



Imponente. Este é um bom adjetivo para definir a Apache RTR 150. O test-ride realizado na pista de testes da fábrica da TVS, em Hosur, fez entrever boas qualidades dinâmicas e um caprichado acabamento. Abaixo a linha de montagem da TVS, que começou fabricando motos há 30 anos sob licenciamento Suzuki, mas que há dez projeta e produz autonomamente, contando com o maior catálogo de modelos da poderosa indústria de motos da Índia



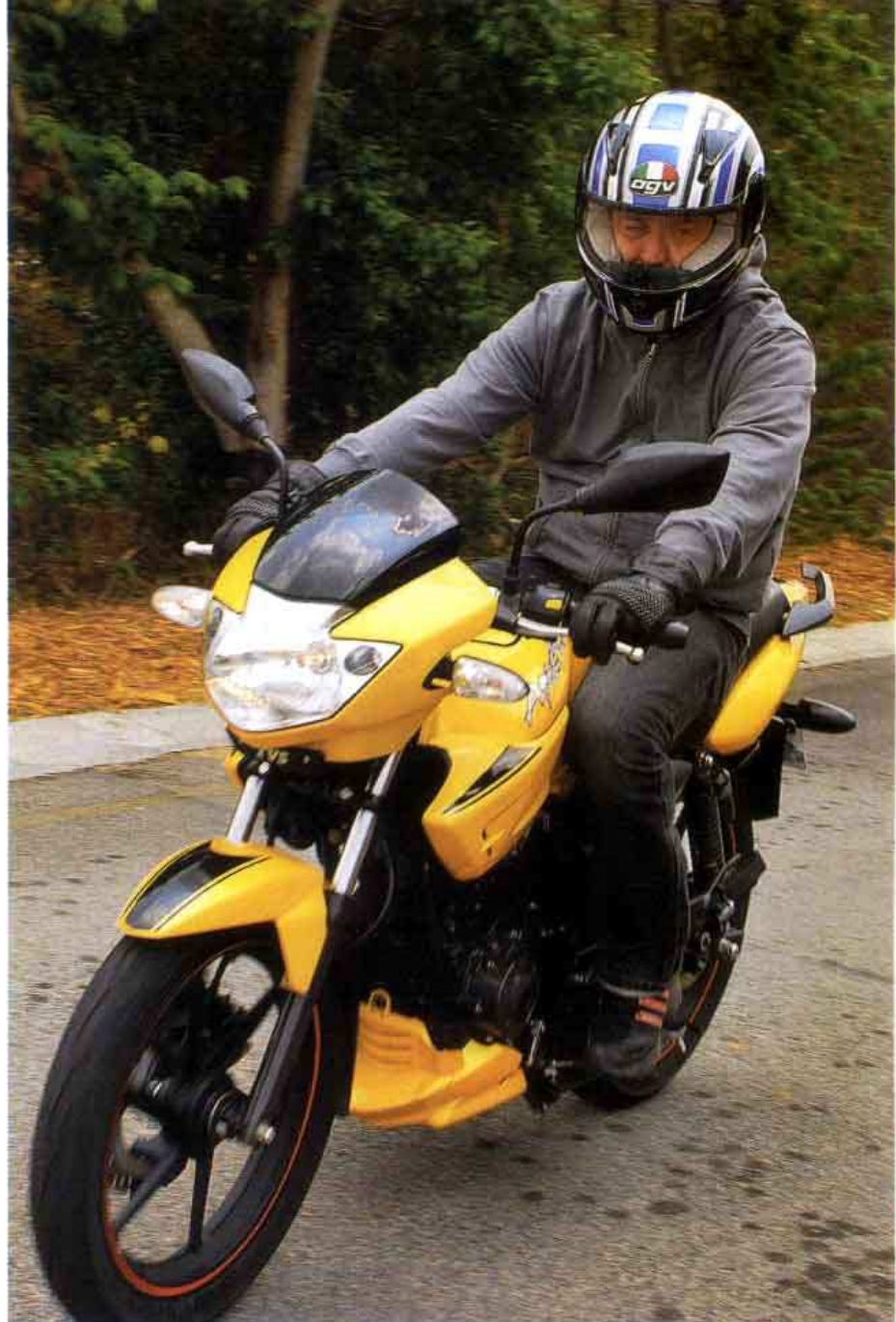
Apache almeja transmitir, já que segue a linha das mais modernas motos da atualidade, mesclando um contágiro analógico a um display multifunção de cristal líquido com velocímetro, marcador do nível de combustível, hodômetro total e parcial (2), relógio e cronômetro que, uma vez zerado, guarda na memória as melhores marcas de aceleração. Além disso é possível também acessar a velocidade máxima atingida desde o último reset.

Em vez de ter um cano cromado como guidão, a Apache tem semiguidões apoiados em suportes de alumínio, mesmo material usado nos "bacalhaus" que sustentam as pedaleiras do passageiro, piloto e os pedais. Bons também são os espelhos retrovisores, punhos elétricos, manetes e manoplas. Acompanha este padrão elevado a tampa de tanque tipo aeronáutico.

NA PISTA - A partida elétrica acorda o motor OHC que se mostra pouco ruidoso, tanto quanto a barulhos mecânicos quanto à "voz" do escape. A ponteira preta é recoberta por uma folha de aço inox que previne queimaduras na perna, mas cuja bela aparência deve ter prazo de validade curto.

Acelerador macio, embreagem idem e câmbio preciso são impressões deste teste breve a serem reconfirmadas em solo brasileiro. O que realmente dispensará revisão é o poder do freio a disco dianteiro, um "margarida" mordido por pinça dupla, ao mesmo tempo progressivo e potente. As suspensões têm um ajuste exato, nem macias nem duras, e o destaque vai para o par de amortecedores traseiros com reservatório de gás separado, inédito em motos desta categoria.

Quanto à performance do motor, apesar da brevidade do contato, foi possível verificar a ausência de vibrações significativas e de "buracos" de carburação, assim como uma boa



Confortável por vibrar pouco e ter suspensões bem calibradas, além de uma ergonomia bem estudada, a Apache cativa por também parecer uma moto maior do que uma 150 cc. Abaixo, o grupo de brasileiros e os anfitriões indianos na fábrica da TVS em Hosur, onde foi possível conferir o profissionalismo da empresa e a hospitalidade de seus dirigentes



Sim, outro planeta. Não apenas por ser distante e ter uma cultura tão diferente da brasileira, a Índia é um país singular na diversidade étnica, linguística e racial.

Com 1 bilhão e 200 milhões de habitantes, a Índia tem um território 2,5 vezes menor que o do Brasil, com uma população seis vezes maior. Num voo noturno que fizemos de Bangalore a Nova Delhi, a densidade populacional da Índia ficou evidente: enquanto no Brasil um sobrevoo desta mesma magnitude – 2.300 km, equivalente ao trecho SP- Fortaleza – se veem cidades aqui e acolá e grandes áreas escuras, desabitadas, na Índia o território é pontilhado de luzes. Pequenos vilarejos e cidades médias e grandes se sucedem como as estrelas num céu limpo, confirmando a densidade demográfica estimada em 330 hab/km², contra os parques 22 hab/km² do Brasil.

Nas cidades que visitamos, Bangalore (8 milhões de habitantes) e Nova Delhi (16 milhões), fica evidente como a Índia foi capaz de produzir mais de 7,5 milhões de motos em 2009, pois no alucinante trânsito urbano é a moto o veículo dominante, e por moto entenda-se as utilitárias de no máximo 150 cc. A cada abertura de semáforo um enxame de motos dispara sob uma sinfonia de buzinas, inquietante característica da Índia aos olhos de um brasileiro pois buzinar, lá, é a regra, por qualquer motivo. E mesmo sem motivo...

Se a desorganização do trânsito e a poluição sonora das cidades indianas fazem as ruas das cidades brasileiras parecerem cidades europeias há, por lá, um elemento tristemente comum aos dois países, a miséria. Favelas e mendigos estão, como aqui, por toda a parte. Na verdade, a impressão é que a quantidade de miseráveis e pedintes é soberbamente maior e a vista nas áreas mais carentes das grandes cidades brasileiras, o que é coerente se considerarmos a população seis vezes maior que a nossa num país com menos da metade da extensão do Brasil.

Sim, como nós, o povo indiano convive com o contraste. Uma reforma política e econômica realizada em 1991 colocou a Índia num trilho de desenvolvimento que pode ser comparado ao que ocorreu conosco entre 1990 e 1994, com a abertura das importações de maquinários e consequente renovação da indústria e a instituição do Real, que nos deu estabilidade econômica e crescimento.

Contudo a Índia é exagerada, inclusive no ritmo em que se desenvolve, pois

nos últimos quatro anos teve um crescimento médio de 8% ao ano, enquanto o Brasil no mesmo período cresceu 3%. Considerados "bola da vez" da economia mundial, junto com China e Rússia, Brasil e Índia convergem e divergem: tanto lá como cá é evidente que o potencial da indústria motociclística ainda está longe de atingir seu ápice. Tanto lá como cá, condições de transporte público precário ou até mesmo inexistente empurram a população para a opção do transporte individual barato, a motocicleta, os ciclomotores, as motonetas e os scooters. Tanto lá quanto cá temos uma população jovem e ávida pela independência, pela gestão individual de seu ir e vir de maneira econômica, e isso torna a moto insuperável. E tanto lá quanto cá o clima ajuda o uso da moto.

O Brasil perde da Índia não só em população mas também em qualidade de educação. A Índia é um líder tecnológico mundial, com uma sofisticada indústria e uma pesquisa científica muito mais evoluída que a brasileira. Exporta programadores de softwares e em quase tudo que se relaciona à alta tecnologia a Índia é referência. Mas o Brasil tem a vantagem de não ter um inimigo declarado tão incômodo e perigoso quanto o vizinho Paquistão, e nem ter mais de 50% de sua população ainda dependente da atividade agrícola e portanto "riscada" do bem-estar econômico que o galopante crescimento econômico e industrial proporcionou nestes anos mais recentes.

Poderosas, as indústrias indianas cresceram e ganharam dinheiro com seu carente e ansioso mercado interno. Agora chega a hora de olhar para o restante do planeta, globalizar-se, vender o que produz a mercados apetentes.

A TVS, sexta maior fabricante de motos do mundo, certamente não vê o Brasil apenas como mais um cliente, mas como um bom lugar para aprender. E a TVS Apache RTR 150 é seu balão de ensaio, tanto para colocar seu grande e poderoso pé em nosso território quanto, suponho, para se aperfeiçoar através do elevado padrão de exigência de nosso consumidor.

Se todos, indianos e brasileiros, ganharmos com esta ação é algo que sabermos dentro de algum tempo, o tempo suficiente para saber se a Apache foi bem recebida pelo nosso consumidor, você, tornando-se uma válida e acessível best-seller em nosso vistoso mercado.

Roberto Agresti



O OHC monocilindro refrigerado a ar é capaz de 14 cv a 8 mil rpm e 1,27 kgf.m de torque a 6 mil rpm. Respeita os índices de emissões, mesmo sem injeção

disposição para fazer a Apache ganhar velocidade apesar do peso elevado do conjunto. A posição de pilotagem é outro ponto alto da indiana, com o assento em dois níveis dotado de espuma com densidade adequada.

Enfim a TVS Apache RTR 150 mostrou-se uma moto muito bem cuidada do ponto de vista da fabricação, resultado de um projeto que certamente teve como alvo buscar a excelência dentro de seu segmento. No breve tempo em que atua no mercado a Dafra conseguiu não apenas uma razoável fatia nas vendas (quase 4% em 2009), como uma boa credibilidade entre seus clientes. A Apache vem para ocupar o topo de seu catálogo e mais do que acessórios chamativos num "corpinho" atraente, parece ter qualidade – e preço justo – para fazer esta fatia aumentar. Para felicidade de brasileiros e indianos.



Acima o belo e dotado painel, impar em motos desta categoria. Ao lado o bem conformado assento, com espuma de densidade correta e desenho adequado. Abaixo, à esq., a bonita rabeta com as úteis alças para o passageiro. O tambor de freio traseiro de 130 mmØ cumpre sua função

Bonito de ver e bom de seu usar é o freio a disco dianteiro tipo "margarida", com pinça de duplo pistão. Charme esportivo vem do filete vermelho nas belas rodas de liga leve



Inéditos nesta categoria de motos são os amortecedores traseiros com reservatórios do gás separados, que ajudam a reduzir a perda da eficiência por aquecimento, além de aumentarem a vida útil e a eficiência do conjunto

TVS APACHE RTR 150

Motor-Cilindros-Disposição	4 tempos-1- vertical
Potência declarada	14,08 cv a 8.000 rpm
Torque declarado	1,27 kgf.m a 6.000 rpm
Comando-Válvulas por cilindro	OHC-2
Refrigeração	a ar
Diâmetro e curso	57 x 57,8 mm
Cilindrada	147,5 cm ³
Taxa de compressão	9,5:1
Alimentação	carburador Ucal BS26
Lubrificação	forçada
Ignição	IDI - digital
Partida	elétrica
Transmissão primária	engrenagens
Transmissão final	corrente
Embreagem	multidisco em óleo
Câmbio	5 marchas
Quadro	Berço duplo de aço
Suspensão dianteira	telescópica convencional
Curso	105 mm
Suspensão traseira	dois amortecedores



Curso	n.d.
Pneus	Pirelli
Dianteiro	90/90-17
Traseiro	100/80-17
Freio dianteiro	disco 270 mmØ
Freio traseiro	tambor 130 mmØ
Tanque-Peso a seco	16 L - 135 kg

PREÇO

TVS APACHE RTR 150 R\$ 6.290

CONCORRENTES

HONDA CG 150 TITAN EX MIX R\$ 7.490

INFORMAÇÕES

www.dafra.com.br