

MAIO 2105

EDIÇÃO 0 - ANOII

FORZA

REVISTA DO DESMO OWNERS CLUB CARIOCA

PRIMEIRA VIAGEM OFICIAL DO ANO

Paraty 2015

QUEM GOSTA DE MOTORZINHO É DENTISTA!

GP15 Estréia no Mundial

Monster 1200

A MAIOR E MAIS POTENTE MONSTER JÁ FABRICADA
CHEGA AO BRASIL



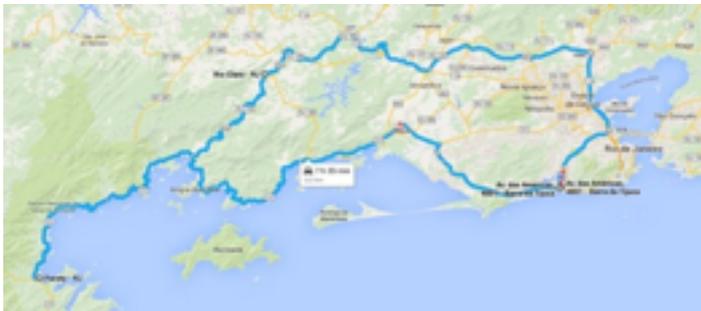
VIAGEM PARATY 2015

QUASE NA DIVISA COM SÃO PAULO, PARATY FOI O
DESTINO DA NOSSA PRIMEIRA VIAGEM OFICIAL DO ANO
MÁRIO BARRETO

O nosso Delegado de Aventura, o Marcos Galindo, estava convidando para uma viagem até Paraty faz tempo. Ele foi sozinho, curtiu muito e vinha incentivando o ForzaRio DOC a fazer esta viagem.

Desde o primeiro momento do ForzaRio DOC, estava programada uma viagem até lá, mas no primeiro ano não conseguimos organizar. Paraty já é um pouco longe e continuo achando que o ideal será fazer um bate e fica. Porém, as dificuldades familiares para o bate e fica são muito maiores e desta vez, para finalmente sair o grande rolé oficial, resolvemos que seria um bate e volta, com almoço.

Para tornar a viagem mais interessante e divertida, bolei um roteiro com ida e volta diferentes, indo por cima, voltando por baixo. Vejam no mapa abaixo.



Rio Petrópolis -> Arco Metropolitano -> Dutra -> Passa 3 -> Rio Claro -> Lídice -> BR 101 -> Paraty.

A volta foi direto pela 101, INFESTADA de radares, um saco.

Apresentaram-se para a aventura 15 motos, 10 Ducati's, 3 BMW's | Kawa e uma Triumph. As Desmos reinaram na estrada. Paramos apenas uma vez para abastecimento e no famoso Bar do Chuveiro, para uma batelada de pastéis. Dia lindo, nem estava muito quente, paisagem maravilhosa, zero de ocorrências. Chegando a Paraty o restaurante já estava reservado e paramos bem em frente, em um imenso estacionamento ao lado da igreja. A comida estava sensacional, o violonista muito bom. Foi realmente um almoço memorável.

Depois do almoço o Luan da Ducati Rio sorteou 2 bonés e duas camisetas Ducati Rio. Os cagões de sempre ganharam os brindes.

Uma pena não poder ficar mais tempo, mas logo depois do almoço metemos o pé na estrada e voltamos brigando com os radares pela BR-101. Também uma linda viagem.

Pelo caminho o grupo foi se dispersando, o Caiado resolveu voltar pelas montanhas, um grupo preferiu voltar pelo Arco Metropolitano, outros se desgarraram mas no final estavam todos em casa por volta das 18:30hs. Exatamente como o combinado.

Um sucesso. Muita diversão, muitos quilômetros em cima das Ducati's, reforçamos nossa camaradagem, fizemos novos amigos, conhecemos um novo restaurante e agora já estamos pensando na próxima viagem, que será Búzios ou Campos do Jordão.

Em nome do ForzaRio DOC agradeço a todos que participaram do evento, agradeço ao Marcio/Ducati Rio o empréstimo da MTS, os brindes e a liberação do Luan.

Vejam todas as fotos em: <https://www.icloud.com/photostream/#A455Z2WM6Lacm>

Vamos preparar o próximo!



FORZA

Uma publicação do
ForzaRio

Desmo Owners Clube
oficial da Ducati no Rio de
Janeiro.

DIRETORIA

Presidente Mário Barreto
Vice Presidente Luis Henrique Pessanha
Gostamos de todas as motos, mas por um motivo ou outro acabamos por gostar ainda mais das Ducati's.

Secretário Fernando Ceriani
Adoramos elas.

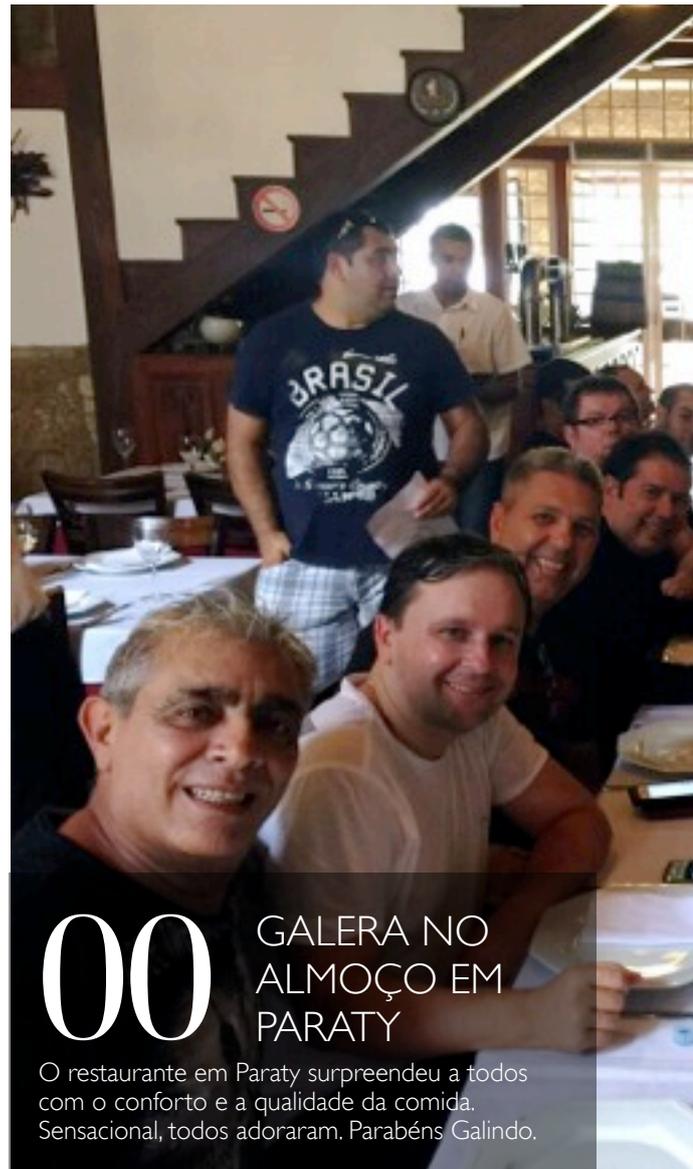
Tesoureiro Karina Rei
Delegado Urban Carlos Alves Filho
Delegado Aventura Marcos Galindo
Elas são diferentes. Muitas vezes é o design que nos apaixona. A Itália é famosa por seus designers e artistas. Sabemos quem é o pai, quem desenhou nossas motos. Foram Tamburini, Galluzzi, Terblanche, Fabbro, entre outros.

Delegado SBK Marcelo Solito Bombana
Delegado Especial Paulo Garrido
Outras vezes é a performance intocável da ciclística que vem sendo evoluída há décadas, em soluções originais de chassi, freios, rodas e acessórios. Ou nos motores, desmodrômicos, sempre fortes e únicos.

O resultado final são motos cheias de história e personalidade. Originais, diferentes, valiosas, que destacam seus proprietários em uma multidão de outras marcas.

Sejam bem vindos ao
ForzaRio

Esta é uma publicação experimental, sem fins lucrativos, para testar a recepção deste tipo de comunicação com os membros do clube e outros.



OO GALERA NO ALMOÇO EM PARATY

O restaurante em Paraty surpreendeu a todos com o conforto e a qualidade da comida. Sensacional, todos adoraram. Parabéns Galindo.

Welcome Kit 2015

A DUCATI PEDIU
DESCULPAS PELO
ATRASSO NA
ENTREGA DO KIT
DOS DOC'S. O
MOTIVO É QUE
DOBRARAM O
NÚMERO DE
MEMBROS EM
TODO O MUNDO!



ROLOU NO FACEBOOK

01

MARCELO SOLITO NO GP

Marcelo Solito Bombana, nosso delegado de SBK, foi também ao GP argentino.

02

ADRIANO SANTOS

Adriano, membro Petropolitano, esteve na Itália visitando a Ducati e mandou dezenas de fotos.

CONTINUA...

03

MÁRIO BERTONE

Encarou uma viagem ao Atacama, também sozinho, com sua MTS

04

INAUGURAÇÃO DA C.L.A. MOTOS

O Carlinhos, mecânico favorito do Ítalo, abriu uma oficina de motos no Itanhangá.

05

MARCOS GALINDO É INTERNADO

Nosso delegado de aventura, o Marcos Galindo foi internado com pneumonia e está se recuperando.

06

ARMANDO VIAJA AO EXTREMO SUL

Veja mais abaixo matéria sobre a grande viagem do Armando ao extremo sul do continente

07

DUCATI APRESENTA NOVAS MOTOS

A Ducati convidou os DOC's do Brasil para a apresentação das novas motos.

08

DUCATI CLUBE DE SÃO PAULO VEM ATÉ ITAIPAVA

Liderados por seu Presidente Yrio, o DCSP veio até Itaipava, em uma viagem cheia de ocorrências.

Desmo Rules! GP15 na área

O Diretor Geral da Ducati Corse, o departamento de corridas da Ducati, Luigi "Gigi" Dall'igna acredita que a GP15 pode vencer já em sua temporada de estréia. A Ducati não ganha uma corrida no MotoGP desde 2010 com Stoner. A GP15 é a primeira totalmente desenhada por Gigi, que é o pai da Aprilia RSV4, uma moto campeã. Contratado a peso de ouro da Piaggio (dona da Aprilia), a expectativa é grande.

Gigi vai correr contra ele mesmo, pois no SBK ele já corre de Panigale contra RSV4 (10x0 para a RSV4) e no MotoGP a Aprilia de Bautista e Melandri é baseada no motor da RSV4, agora com válvulas pneumáticas e um pistãozão de 81mm.

Gigi já fez magia com a GP14, uma moto que foi o resultado de violentas adaptações em seu projeto. Conseguindo reduzir para menos de 10 segundos a diferença no tempo total das provas. Lembrando... a GP11 foi desenhada para ser como a Panigale, uma moto sem chassi, um desenho original de Felippo Preziosi. Porém, ao subir na moto o Rossi foi péssimo e o projeto não foi desenvolvido. Rossi e Burgess exigiram e conseguiram que a Ducati Corse fizesse as pressas um quadro de alumínio do tipo twin spar, vejam bem, coisa que ela nunca fez, pois as motos anteriores eram todas com quadro de treliça. Inclusive o primeiro quadro nem foi feito na Ducati e sim na Inglaterra. Tinha tudo para dar errado pois o principal componente, o motor, foi desenhado para outro uso, mais alto, para segurar a frente e a traseira da moto. Para complicar foi bem no meio da transição de comando para a Audi, com demissões. Então as GP12, GP13, foram motos bacalhau, aguardando um projeto novo. A GP14 é a GP13 um tico evoluída. Agora não, é uma moto totalmente nova.

Diz Gigi: "Our aim this year is very ambitious, because we want to win at least one race. We know that it is an extremely tough objective, but we are used to accepting the most difficult of challenges. Winning a race means finishing ahead of two giants like Honda and Yamaha and their four riders, who are for sure four of the strongest, but this in any case is our aim and we know we can count on Andrea Dovizioso and Andrea Iannone, who in my opinion are capable of fighting on equal terms with their adversaries."

O mais perto que a Ducati esteve da vitória em 2014 foi o quarto lugar do Dovi em Misano, quando chegou a 5.5s do vencedor, Rossi. Ainda não foram revelados maiores detalhes sobre o novo motor Desmosedici que dizem eles, tem aspectos revolucionários.

O que sabemos e precisamos, é que o novo motor é bem menor e centrado, permitindo mais regulagens para a roda dianteira e que pode ser girado no também novo quadro muito mais do que o antigo. Nada foi comentado sobre a nova caixa de marchas, o quanto ela é rápida comparada com o top da categoria, a Honda. Neste item nem a Yamaha conseguiu mostrar algo do mesmo nível, embora esteja prometida para o próximo teste. A moto é mais fina, com uma traseirinha de Panigale e podemos ver que as descargas dos cilindros de trás saem pelo lado direito, antes saíam uma de cada lado.

Acho que podemos sim esperar uma vitória em 2015, a Ducati estreou no MotoGP e venceu com o Capirossi na temporada de estréia. Dovi e Maniac Joe são bons pilotos e a GP15 parece ter boas credenciais. O perigo é a juventude do projeto.

Guaraci melhora!

Finalmente temos boas notícias sobre o Guaraci.

De acordo com notícia publicada no jornal Tribuna de Petrópolis, o Delegado titular da 105ª Alexandre Ziehe conversou com ele, e diz que ele já está em um quarto.

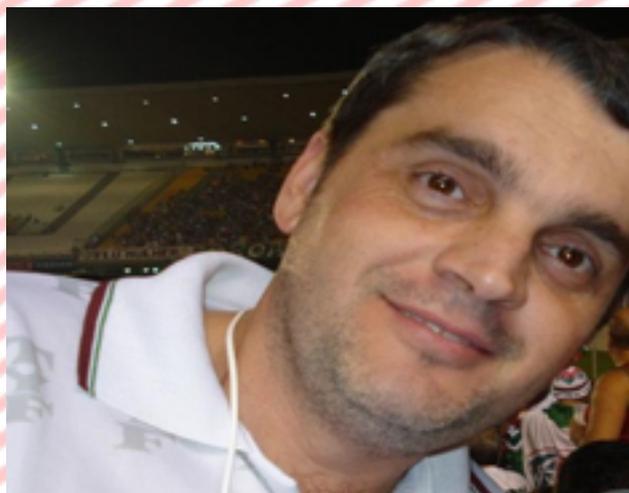
Notícia muito boa, pois a última que tínhamos é que ele tinha piorado e que nem tinha sido operado ainda.

Para quem não acompanhou o caso, trata-se de uma tentativa de assassinato, contra o Guaraci, dono do Museu de Motos Gallery 275. Os dois bandidos se aproximaram em uma pequena moto no momento que ele chegava no Museu, onde também reside.

Tudo foi gravado pela camera de segurança, tudo muito rápido. Eles se aproximaram, não houve briga ou discussão, foram dados 3 tiros e ele ficou caído no chão. Os bandidos fugiram e atirou contra a vítima. Em seguida, a dupla fugiu sem levar qualquer pertence. Para trás foi deixada uma mochila com algumas meias dentro que, segundo a polícia, era utilizada para esconder a arma.

Segundo a polícia pelos cartuchos de munição deflagrada encontrados no local é possível identificar a arma como sendo uma pistola calibre 380.

Ele foi socorrido por sua esposa e por equipes dos bombeiros e da polícia, sendo levado inconsciente para o Hospital Santa Tereza, lá mesmo em Petrópolis.



Segundo o delegado, não existem ainda indícios sobre a autoria e a motivação do crime, e o Guaraci não pode ajudar no momento, pois não se recorda do crime.

É isso aí, FORZA GUARACI!!! Contamos com sua recuperação.

T-Shirt ForzaRio

O Mário criou o Motozoo® no final de 2004.

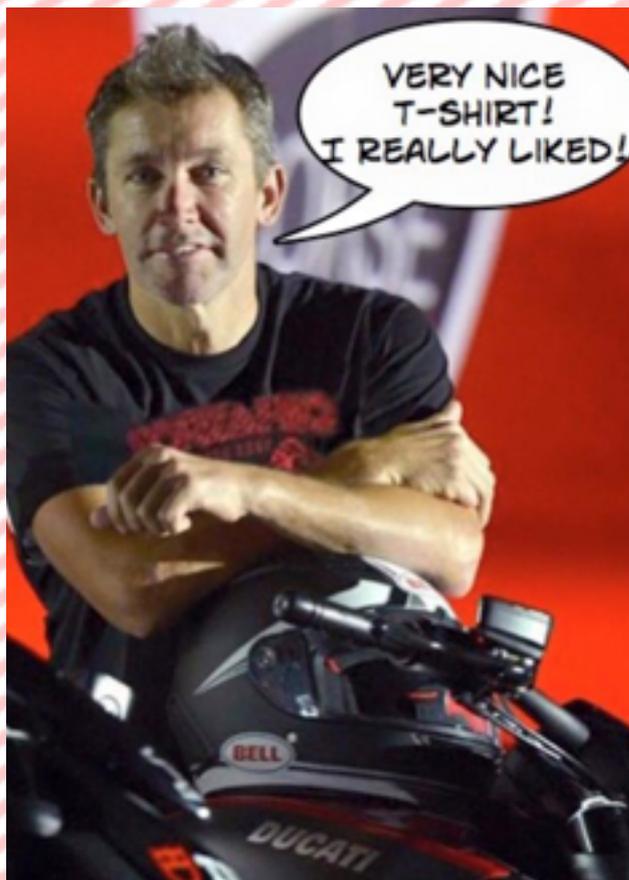
Desde o fim do RioGP, o Grande Prêmio de Motociclismo do Rio de Janeiro, onde ele era redator e articulista oficial, o Motozoo® virou o Blog de Motociclismo onde ele deu continuidade a este trabalho, que para ele é uma curtição.

“Porque sabemos que a galera do motociclismo é mesmo uma “fauna”, com bichos de todos os tipos.”

A lojinha ficou lá no site sem funcionar por mais de dez anos, apenas como uma idéia. Mas agora está funcionando!!

Depois de todo este tempo finalmente a lojinha do Motozoo® entrou em ação. Tudo começou quando fizemos as camisetas do ForzaRio DOC, o Ducati Owners Club oficial do Rio, que o Mário preside. Aí o Rômulo, compadre e fabricante das camisetas, perguntou: Porque não fazer logo umas camisetas bacanas para o Motozoo® e finalmente botar a loja para funcionar?

Então está aí, store.motozoo.com.br, clique e compre. As camisetas são lindas e boas, de alta qualidade. Obrigado para todos e ajudem a divulgar.



MONSTER 1200 FINALMENTE CHEGA AO BRASIL

MÁRIO BARRETO

O FORZA RIO FOI DE SÃO PAULO A CAMPOS DO JORDÃO
PILOTANDO E CONHECENDO A MAIOR DAS MONSTER

A Ducati Brasil finalmente vai começar a comercializar por aqui as novas Monsters 1200 e 821, as de terceira geração, com os desmos refrigerados a água. Nada contra o desmodue refrigerado a ar. Tive vários e são ótimos. A 796 atual é uma moto muito competente e o motor vai continuar em uso na Scrambler, mas os motores novos são mais... como dizer... modernos, hahahaha. Os motores de refrigeração líquida tem a construção mais precisa. Como possuem um sistema capaz de manter a temperatura mais controlada, as camisas de água, a bomba de água, o radiador, a válvula termostática e outros, podem ser mais justos mecanicamente, pois vão trabalhar dentro de uma faixa de temperatura mais estreita. Os motores de refrigeração a ar demoram para esquentar, tem muito mais metal para aquecer, quando aquecem precisam do ar passando para trocar calor. Como o projetista não pode garantir que a moto vai estar sempre em movimento, o motor tem que ter sempre folgas calculadas para não "colar". E também não se pode ir ao limite da potência, pois como sabemos, potência é igual a calor. Logo, os motores a água são mais justinhos e pode-se extrair mais potência deles, aumentando o radiador, a velocidade da bomba de água... Além disso, os motores são mais silenciosos, pois a camisa de água isola muitos ruídos. Contra eles tem o fato de serem mais complexos, tem mais peças. Os motores a ar são mais simples. Além da mecânica, os motores novos da Ducati todos tem uma eletrônica bem bacana, com os ride mode's, controles de tração e ABS integrados. Aprendi a adorar isso. Então estas novas Monsters estão chegando ao Brasil. Demorou um pouco mas o que importa que é chegaram. Primeiro a 1200 e depois a 821. A 1200 a princípio nunca será Made in Brazil, apenas a 821 será fabricada aqui. Depois de apresentar as novas Monster's para a imprensa no Hotel Fasano Boa Vista, a Ducati convidou os Desmo Owners Club para um

passeio com as motos, saindo de São Paulo com almoço em Campos do Jordão e voltando no final da tarde. Achei uma boa oportunidade para confraternizar com os outros DOC's e para finalmente conhecer a motoca. Convoquei o Fernando Ceriani, Secretário do ForzaRio DOC para ir comigo. Muitos membros do ForzaRio DOC já conheciam, pois muitos viajaram para o exterior desde o seu lançamento e eu estava já me sentindo por baixo neste quesito. Além das Monster 1200 normais e S, sendo uma S branca, tinham também as novas Diavel, que falarei em outro post, para render tudo em todas. As motos parecem que vieram dos EUA, pois estavam todas com os canister's americanos, uma trosoba que a lei da Califórnia exige. O visual é já o tradicional e lindo, com a qualidade de construção da Ducati. A qualidade Ducati aparece nos componentes, no desenho e função. Claramente se percebe que são peças boas. O novo quadro treliçado transmite muita solidez e a moto é pequena. A moto tem um desenho lindo, cheio de pequenas curvas. Estavam todas sem qualquer tipo de carenagem, os bikini fairings. Apenas farol e painel. Isso diminui ainda mais a motoca, que é realmente jeitosa e pequena. Não é alta e, salve, mesmo com o radiador ali para atrapalhar, tem mais curso de guidão do que a 796, embora não seja uma CG. Escolhi logo a branca 1200 S, uma meio burrice pois com o troca troca de motos eu dificilmente chegaria na subida da serra com ela. As S tem suspensões Ohlins, as pinças de freio da Panigale e 10 cv a mais no motor. Além disso tem as capas da descarga pretas, com as normais tendo a capa prateada. Subir na moto é fácil, e tudo é já familiar para o ducatista. O painel é quase totalmente digital (não é totalmente porque luzes espia's são de led) e tem a característica de serem completamente diferentes nos ride mode's Urban, Touring e Sport. Uma coisa bacana e inteligente. O Acelerador é eletrônico, um joystick, sem cabos. Depois de



50 anos usando aceleradores normais eu estranhei 2 coisas nele. Primeiro a sede, ali onde antes ficava a "roda" com o acionador do cabo, é bem pequena, do diâmetro do punho, onde sempre era maior, achei estranho. Depois ele tem uma folga no início do curso que me irritou na cidade. O Sebá também reparou nisso, mas o Fernando não. Vai ver que é uma frescura minha (e do Sebá) que gostamos de aceleradores bem justinhos Domino, coisa fina.

Para ligar, virar a chave, elas não são Keyless. O ronco é bem bacana, grossinho, malvado. Rodou 10 metros, moto em Urban, e o piloto já está completamente confiante e adaptado.

Pegamos a Marginal em formação e assim que pegamos a Ayrton Senna, repleta de pardais, passei para o Touring e o Marcelo da Ducati, que estava guiando o grupo com uma MTS, puxou o grupo de 9 motos com decisão, para não ter monotonia. Nos retões da Carvalho Pinto as suspensões Ohlins não tinham o que mostrar, mas o motor sim. Gente, o motor é interminável sem uma carenagem. Simplesmente é impossível acelerar a moto até o fim de 4, 5 ou 6. A moto é um demônio e sua cabeça quer ser arrancada do pescoço. Para não voar da moto tem que segurar-se no guidão com uma força animal, tudo fica borrado e perigoso. Olhei para o velocímetro e li 227 km/h, com ela longe da faixa vermelha, enfim, não dá, desisti de "dar tudo". Eu com certeza colocaria uma pequena carenagem para aliviar isso. Andando normal é uma delícia, pois ela não é afrita como a 796, é silenciosa e tem força para dar e vender nas retomadas e subidas. Vibra pouco quase nada e encostar o joelho na descarga quentinha do cilindro dianteiro é bem gostosinho. Na estrada o acelerador levinho é super bom também e a posição de pilotagem, para andar em velocidades humanas de até 170 km/h é ótima.

No Frango Assado confirmou-se minha burrice e vieram babando para a minha S branquinha. Passei para uma normal vermelha e com ela subi a serra. A mesma folguinha no acelerador a mesma força, o mesmo freio bom a mesma suspensão boa. Prá falar a verdade, não senti onde estão os 10cv's extras, não senti onde está a diferença no freio ou suspensão. A subida da serra foi em ritmo acelerado e forte, fui

seguindo o Ducati man, que não é bobo e deitou bem a MTS dele. Um ritmo esportivo que não é fácil de atingir. A Monster deu um show de competência. Forte até dizer chega, ela sobe como desce, nunca falta marcha ou força, neutra de atitude de chassi, ela me pareceu gostar de ser pilotada um pouco mais para a roda traseira. Isso acaba facilitando pois as Ducati's geralmente preferem carregar a roda dianteira e isso é sempre mais exigente. A Monster não me pareceu assim, ela não é teimosa, é firme e gosta de levantar no motor com você imaginando que ela vai andar de com louvor. Ela agarrou todas as minhas linhas sem o menor esforço, balançada ou exigir correções. O pneu dela, que não vi qual é, é excelente, com um bom grip no ombro e amante das transições, é rápido, gosta de deitar e se joga.

Cheguei inteirasso, descansado, o que confirma a qualidade da moto e sua ergonomia. Provavelmente é a melhor Monster que já foi fabricada. Tem tudo o que uma Monster precisa e sempre teve, só que com um motor de MTS/Diavel. Aliás, o motor não é exatamente o mesmo, mas é bem parecido. É uma moto de 1200cc sem frescuras que vc pode usar na cidade e encarar estradas, desde que não queira "dar tudo", porque você não aguenta. E ela não toma ralo de ninguém, pode parar uma Diavel do seu lado e te chamar para o pau e vc pode ir, ela não vai te levar. Nem uma MTS, esta é a curtidão.

O preço sugerido para o modelo normal é de 63K e a S eu esqueci, mas é 70 e poucos, não muitos. É muito dinheiro, mas temos que nos lembrar que é o topo das Monsters, que ela é importada e que o dólar está nas alturas.

Tem gente que não gosta ou não consegue se dar bem com as grandes Multistradas e Diavels, e quer ter uma Ducati de 1200cc que não apanha de ninguém. É esta, a nova Monster 1200.

Obrigado Ducati pelo convite, aguardo muitos mais. Todo o grupo é muito legal e competente, o almoço foi divertido e a oportunidade bem aproveitada. Depois falo da Diavel 2015.

QUILÔMETROS DE PILOTAGEM SOZINHO NA PATAGÔNIA ARGENTINA E CHILENA

Armandinho se jogou na estrada. Seus planos foram grandiosos, ir até o GP argentino em Termas do Rio Hondo e depois dar “uma esticadinha” até ali, no Ushuaia. Haja disposição!! Saiu do Rio com seu amigo “Argentino” mas este voltou de Posadas depois de dois dias com muita chuva.

Escolheu ir com sua GS Adventure, deixando a Ducati Pikes Peak em casa. Segundo ele, e a torcida do Flamengo, uma escolha mais acertada pois a grande BMW protege mais o piloto. Mas reclamou muito do pneu original e ficou tirando fotos de todas MTS que encontrou por lá. Curtiu muito o GP e mandou muitas fotos.

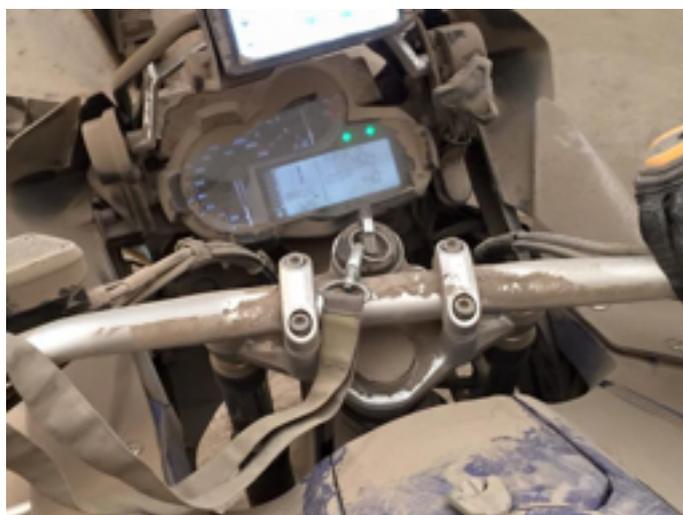
Já sozinho ele virou a moto para o sul e encarou grandes desafios na região dos lagos e inclusive ficou três dias preso em San Martín de los Andes, durante a explosão do vulcão Calbuco, que encheu tudo com cinzas vulcânicas. Quem viu as fotos do vulcão pode perceber como deve ter sido uma experiência aterradora.

Mais para o sul o frio pegou pesado. Apesar de muito equipado, sofreu com o frio e vento. Tudo isso junto e mais a inadequação do pneu fizeram que ele desistisse de ir até o fim do mundo e voltasse, em insanas jornadas de 1400 kms por dia. Um tarado.

Taí de volta, cheio de histórias para contar e de dicas sobre como enfrentar o frio destas regiões. E promete voltar em agosto, para pegar a região nevada.

Bem vindo Armando, vamos marcar uma palestra para vc passar esta experiência para os membros do ForzaRio.

ARMANDO TOVAR FOI ATÉ O GP DA ARGENTINA



Santiago°

Rosario°

CHILE

Talcahuano°

ARGENTINA

Temuco°

Neuquén°

Bahía Blanca°

Puerto Montt°

RIO DE JANEIRO - RIO HONDO - USHUAIA

FORZARIO NO USHUAIA

ARMANDO VAI ATÉ O FIM DO MUNDO

Localização Atual >

Punta Arenas°

ILHA MALVINAS (ILHAS FALKLAND)



ForzaRio
Avenida Embaixador Abelardo Bueno I
T +55 21 3437-4609
forzario@forzario.com.br

www.forzario.com.br