

SUA PARCERIA EM DUAS RODAS

CURIOSIDADES - HISTÓRIAS - CUIDADOS

MO
TO

Créditos:
Influencers
Referência

PARA QUEM TEM E
PARA QUE TERÁ

Albuquerque - NAM

CONTEÚDO



HISTÓRIA DA MOTO

HISTÓRIA DA HONDA

HISTORIA DA YAMAHA

HISTÓRIA DA SUZUKI

HISTÓRIA DA BMW

HISTÓRIA DA HARLEY-DAVIDSON

AMACIAMENTO DE MOTOR - REVISÕES

DICAS PARA ESCOLHER A MOTO IDEAL

DIREÇÃO DEFENSIVA - COMO PILOTAR

EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PARA O PILOTO

EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PARA A MOTO

DICAS DE COMO LAVAR CORRETAMENTE SUA MOTO

CRÉDITOS: HISTÓRIA DE INFLUENCERS QUE INICIARAM A CARREIRA ATRAVÉS DE UMA MOTO E HOJE GERARAM HISTÓRIA DE SUPERAÇÃO E MUDANÇA DE VIDAS.

HISTÓRIA DA MOTO



Há muitos Relatos de como surgiu a Primeira moto

A história mais contada e tida como versão original é que em 1885, na Alemanha, os engenheiros Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach, produziram a primeira motocicleta com motor como nós conhecemos e utilizamos atualmente, com combustão interna.

Mas a motocicleta era com um corpo de madeira e ainda possuía rodinhas extras para auxiliar no equilíbrio, semelhante àquelas de bicicletas de criança, bem diferente das motos que temos hoje. E estes dois criadores fundaram nada menos que a montadora Mercedes-Benz.

Antes disso em torno de 1867, o americano Sylvester Roper, produziu um modelo movido a vapor. E por mais engraçado que possa parecer, do outro lado do mundo, no mesmo período o francês Louis Perreux também projetava uma motocicleta seguindo os mesmos moldes a vapor.

Em 1894 já surge a primeira fábrica de motocicletas na Alemanha e chamava-se Hildebrand & Wolfmüller. Já no primeiro ano foi um sucesso com mais de 200 modelos vendidos, um marco para a época, A empresa também foi a responsável pela criação do sistema de arrefecimento.

No caso de Roper, se aventurou tanto no projeto que deu literalmente a vida por ele. Em junho de 1896 ele realizou uma volta pública com as motocicletas, desafiando pilotos de bicicletas em uma pista de madeira.

Na primeira volta ele superou todos em uma média de 48 km/h. Animado, tentou superar seu recorde em uma volta mais rápida, porém a motocicleta começou a oscilar e quando caiu, jogou o piloto de 73 anos morto fora da pista, mas a causa foi um infarto fulminante durante o percurso.

Depois que a primeira fábrica começou, diversas outras abriram e fecharam e seguida, pois a empolgação fez que a oferta fosse maior que a demanda.

Por fim no início do século XX começaram a surgir as empresas consagradas que já conhecemos, como Honda, Harley & Davidson, Vespa e Yamaha, e a partir destas surgiram modelos diferentes como motos elétricas, off-road, as street, scooters e outros

Mas o início das motocicletas não poderia ser diferente de pilotar uma atualmente, cheio de liberdade e aventura.

HISTÓRIA DA HONDA

A história de determinação do fundador da Honda Motors serve de inspiração tanto para os amantes da marca, para empreendedores.

Soichiro Honda nasceu em 1906 na aldeia de Komyo, na cidade de Hamamatsu, no Japão, o filho mais velho de um ferreiro. Uma criança curiosa, que desde muito cedo ficava observando os motores.

Nunca foi um bom aluno, mas nem por isso não era inteligente, pois apesar de não se interessar pelas teorias dos livros, ele preferia a prática das coisas!

Aos 8 anos, já havia construído uma bicicleta e, aos 13 já tinha uma série de pequenas “invenções”!

Aos 16 anos, Honda foi para Tóquio como aprendiz numa oficina mecânica e poucos anos mais tarde, voltou para Hamamatsu e abriu a sua própria oficina.

Aos 25 anos, sua oficina já havia crescido e se tornado muito lucrativa! Honda pôde começar a sua vida excêntrica ! Construiu um barco de corrida, e um carro muito potente, com motor de avião American Curtiss Wright!

Já com 30 anos, decidiu fabricar peças ao invés de consertá-las e começou a fabricar anéis para pistões. Mas fabricar não era tão fácil como pensava e, apesar da estrutura (50 funcionários e sede própria), Honda passou por um período muito difícil. Seus recursos quase acabaram!

Depois de muita pesquisa, Honda descobriu (com a ajuda de um antigo professor) o que faltava na liga dos anéis: o silício!

Finalmente, em final de 1937, a “Tokai Seiki Heavy Industries” começou a fabricar anéis de qualidade e se tornou novamente (muito) rentável!

Honda decidiu estudar mais os metais e entrou no Instituto de Tecnologia de Hamamatsu. Como nunca foi estudioso, só assistia às aulas que lhe interessava. Quando o reitor foi explicar que não poderia receber o diploma, Honda lhe disse: “Diploma? Isso vale menos que um ingresso de cinema. O ingresso lhe garante a entrada no cinema pois você pagou e o diploma não garante que se possa ganhar a vida com ele...” (em suas empresas, as pessoas sempre foram promovidas pelo trabalho e competência, independente do grau de instrução)

A rendição do Japão se deu quando Honda lutava para reconstruir suas máquinas e instalações! Com futuro incerto, Honda vendeu sua fábrica para a Toyota, que era cliente de seus anéis.

Um pouco desiludido, Honda ficou um tempo fora do circuito, gastando parte do dinheiro da venda na “vida boa”!

Ambicioso e predestinado, em outubro de 1946, criou o Instituto de Pesquisas Técnicas Honda, no centro de Hammamatsu.

O Japão pós-guerra estava caótico e um dos piores problemas era o transporte. Com o racionamento de combustível e trens lotados, Honda pensou pela primeira vez nas motocicletas! Comprou então um lote de motores usados para geradores. Com sua capacidade criativa, os adaptou em bicicletas e logo estava vendendo os primeiros ciclomotores!

O primeiro lote de 500 motores arrematados foram vendidos rapidamente e Honda começou a projetar seu próprio motor. Era um motor de 50 cc com potência de 0,5 cavalo. O sucesso de vendas foi tanto, que em setembro de 1948, foi fundada a Honda Motor Company!

O primeiro ciclomotor Honda era de 90cc, chamado de A. Este ciclomotor era conhecido como “Chaminé” pois a mistura combustível era rica em terebintina devido ao racionamento de gasolina e fazia muita fumaça!

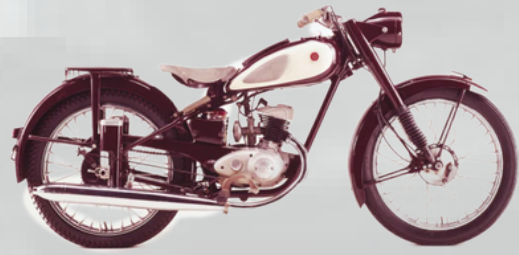
Mas Honda queria algo mais e após vários protótipos, em 1949 nasceu a primeira motocicleta Honda, com 98 cc e 3 cavalos, que seria chamada muito apropriadamente de “Dream” (sonho)!

Soichiro parecia que nunca estava satisfeito e sempre incentivou as pesquisas, o que levou a Honda a participar de competições de motos e carros, invariavelmente com incrível sucesso!



**você sabia que
Honda era
o nome do criador
da Honda?**

HISTÓRIA DA YAMAHA



Quero fabricar motores para motocicletas.

— Genichi Kawakami, primeiro presidente da Yamaha Motor

Foi a partir destas palavras proferidas por Genichi Kawakami em 1953 que nasceu a atual Yamaha Motor Company. Genichi Kawakami foi o primeiro filho de Kaichi Kawakami, o presidente de terceira geração da Nippon Gakki (instrumentos musicais e eletrônicos, atualmente a Yamaha Corporation). Genichi estudou e formou-se na Escola Comercial Superior de Takachiho em março de 1934.

Em julho de 1937, foi o segundo Kawakami a entrar para a Nippon Gakki Company. Ascendeu rapidamente ao cargo de gestor da Tenryu Factory Company, que produzia instrumentos musicais e pertencia à empresa, e depois a Diretor-geral Sênior, antes de assumir a função de Presidente de quarta geração em 1950 apenas com 38 anos de idade.

Em 1953, Genichi estava à procura de uma forma de utilizar equipamento de maquinação que tinha sido utilizado para fabricar hélices de avião e que já não usavam. Olhando para o passado, para a fundação da Yamaha Motor Company, Genichi tinha isto para dizer: "Enquanto a empresa estava com um bom desempenho e tinha alguma margem de manobra financeira, senti a necessidade de procurar a nossa próxima área de negócio. A procura é algo que criamos. Por isso, pesquisei um pouco."

Explorou o fabrico de muitos produtos, incluindo máquinas de costura, peças de automóvel, scooters, veículos utilitários de três rodas e... motocicletas. Com o tempo, o mercado e os fatores competitivos levaram-no a concentrar-se apenas no mercado das motocicletas. Genichi visitou os Estados Unidos da América muitas vezes durante este período. Pediu ao chefe da divisão de pesquisa e a outros gestores que visitassem as melhores fábricas de motos em todo o país.

"Regressaram e disseram-me que mesmo sabendo que estávamos a entrar tarde neste mercado, ainda existiam muitas oportunidades. Não queria estar totalmente mal preparado neste negócio desconhecido, pelo que fomos visitar fábricas alemãs antes de nos lançarmos na construção da nossa primeira moto de 125 cc. Participei nesta viagem pela Europa onde os meus engenheiros aprenderam a construir motos. Investigámos o máximo possível para termos a certeza de que conseguiríamos construir uma moto tão boa como qualquer outra. Assim que sentimos aquela confiança necessária, começámos a trabalhar."

"Se vai fazer algo, faça o melhor."

Com estas palavras como lema, a equipa de desenvolvimento colocou todas as suas energias na construção do primeiro protótipo e, dez meses depois, em agosto de 1954, estava concluído o primeiro modelo. O resultado foi a Yamaha YA-1. A moto era impulsionada por um motor monocilíndrico de 125 cc a 2 tempos com refrigeração a ar. Quando terminada, foi submetida a um teste de resistência sem precedentes de 10.000 km para garantir que a sua qualidade era de classe superior. Estava destinada a ser a primeira cristalização daquilo que hoje se tornou uma longa tradição de criatividade da Yamaha e um espírito inesgotável de desafio.

Em janeiro de 1955, foi concluída a construção da fábrica da Nippon Gakki em Hamakita e iniciou-se a produção da Yamaha YA-1. Com confiança na nova direção que Genichi estava a tomar, a Yamaha Motor Co., Ltd. foi fundada a 1 de julho de 1955. Com uma equipa de 274 colaboradores entusiastas, a nova fabricante de motos fabricou cerca de 200 unidades por mês. Poucos dias após a sua fundação, a Yamaha participou com a sua nova YA-1 nos dois maiores eventos de competição do Japão: a 3.^a Corrida de Subida do Monte Fuji e a 1.^a Corrida das Terras Altas de Asama. Em ambas as estreias, a Yamaha venceu a categoria de 125 cc. No ano seguinte, a YA-1 venceu novamente a Asama Highlands Race nas categorias Leve e Ultraleve. Em 1956, um segundo modelo estava pronto para produção, a YC1, uma monocilíndrica de 175 cc a dois tempos e, em 1957, a Yamaha iniciou a produção da sua primeira 250 cc com dois cilindros a dois tempos, a YD1.

De acordo com a firme convicção de Genichi de que um produto não é um produto enquanto não falar por si próprio em todo o mundo, a Yamaha tornou-se em 1958 a primeira fabricante japonesa a aventurar-se na arena da competição internacional. O resultado foi um impressionante 6.º lugar na corrida do Grande Prémio de Catalina nos EUA.

HISTÓRIA DA BMW

A BMW, que significa Bayerische Motoren Werke, foi fundada no dia 7 de março de 1916, na Alemanha. Prestes a completar 107 anos, a companhia hoje é conhecida pelos automóveis e motocicletas de luxo, tem sua origem marcada pela fusão de duas fabricantes de motores de avião: a Rapp Motorenwerke e a Gustav Otto Flugmaschinenfabrik.

As raízes da BMW estão ligadas a estes 2 cidadãos, Gustav Otto e Karl Friedrich Rapp, respectivamente proprietários das empresas.

Com a derrota alemã na I Guerra Mundial, o Tratado de Versalhes proibiu a fabricação de aviões em território alemão, o que fez com que a BMW passasse a trabalhar em outros setores.

Em 1923 lançou sua primeira motocicleta e em 1928 começou a atuar na produção de carros. Apesar disso, durante o regime nazista a marca retomou a fabricação de motores de aviões e ao final da II Guerra Mundial, a marca entrou no mercado de eletrodomésticos para sobreviver, retomando a produção de motos em 1948.

Em 1923 lançou sua primeira motocicleta e em 1928 começou a atuar na produção de carros.

Depois de tantos percalços, a BMW Motorrad se firmou como uma das principais fabricantes de motos e carros de luxo do mundo. No Brasil, a companhia desembarcou em 1995, como uma importadora de veículos. Porém, foi somente em 2014 que a companhia marcou presença oficialmente em território brasileiro, quando inaugurou sua fábrica em Araquari (SC) e posteriormente em 2016, uma fábrica exclusiva para motocicletas em Manaus (AM). Hoje, é a maior fábrica BMW Motorrad fora da Alemanha.



HISTÓRIA DA SUZUKI

Muito antes de sonhar em produzir motos, a Suzuki especializou-se na construção de teares para tecelagem, atividade que cresceu exponencialmente até à Segunda Guerra Mundial. Porém, após o conflito houve uma crise no setor têxtil e a marca começou a cogitar entrar em outros setores.

Na fase pós-guerra, o desejo de mobilidade da população japonesa levou ao florescimento de inúmeras fábricas de bicicletas motorizadas. Só na área de Hamamatsu haviam cerca de trinta fabricantes.

Shinzo Suzuki, diretor da empresa na época, era só mais um com o desejo de uma nova forma de mobilidade. Foi assim que cansado de voltar para casa pedalando – muitas vezes contra o vento – teve a ideia de um novo produto em 1951.

E graças à experiência adquirida pelos técnicos com teares têxteis, que a transição de um novo projeto para o desenvolvimento do que viria a ser a Power Free foi curta. Já em janeiro de 1952, começaram os testes no primeiro protótipo, batizado de Atom e equipado com motor de 30 cc e apenas 0,2 cv.

Em 3 de março, um segundo protótipo saiu às ruas, desta vez movido pelo motor definitivo. Uma unidade monocilíndrica de 36 cc, com potência máxima de 1 cv a 4.000 rpm. Shinzo e o próprio fundador, Michio Suzuki, participaram dos testes para verificar pessoalmente o conforto e praticidade.

Todas as modificações ainda necessárias foram feitas e o modelo de produção foi então aprovado em 12 de abril. No entanto, para iniciar a produção rapidamente, a Suzuki optou por empregar vários fornecedores externos e construir internamente apenas o motor e os componentes em torno dele.

A Suzuki registrou a patente mecânica da Power Free, que também contava com um exclusivo sistema de transmissão de duas velocidades, equipado com embreagem multidisco.

Contudo, essas medidas permitiram que o modelo superasse a concorrência em termos de desempenho e facilidade de condução. O modelo se tornou uma estrela da motorização em massa do Japão, mas teve sua carreira curta.

Com a atualização do Código da Estrada, em agosto de 1952, abriram-se novos cenários para motores maiores, mais potentes e resistentes. Assim, a Power Free permaneceu em produção por algum tempo, porém, à sombra da Diamond Free de 60 cc, lançada em 1953.

HISTÓRIA DA HARLEY DAVIDSON

A Harley-Davidson é uma icônica fabricante americana de motocicletas. Fundada em um pequeno galpão em 1903 por William S. Harley e os irmãos Arthur e Walter Davidson em Milwaukee, Wisconsin. A Harley produz motocicletas tradicionais que utilizam motores V-Twin refrigerados a ar.

Quando a Harley e a Davidson produziram e venderam sua primeira motocicleta em 1903, elas eram uma das muitas pequenas marcas de motocicletas surgindo nos Estados Unidos. Dessa forma, mais de um século depois nota-se Harley-Davidson é tão enraizada na cultura americana que a história da empresa se entrelaça com a história da própria América.

A Harley-Davidson se incorporou em 1907, com William Davidson oficialmente unindo forças com seus dois irmãos e Harley. Estabelecendo raízes em Milwaukee. Logo a Harley-Davidson começou a contratar funcionários e, no final da década, estava produzindo bicicletas usando seu exclusivo V-Twin refrigerado a ar de 45 graus.

A Harley-Davidson produziu muitas motocicletas para os Estados Unidos durante as duas guerras mundiais.

A Harley continuou a crescer e, no início dos anos 30, seu único rival doméstico sobrevivente era a Indian. Nessa época ela expandiu-se em tempo de paz, e produziu grandes quantidades de bicicletas para os militares americanos durante a Segunda Guerra Mundial. O press kit da Harley-Davidson cita sua produção de motocicletas em tempo de guerra em 90.000 unidades.

Os desenvolvimentos Harley-Davidson do pós-guerra incluem a introdução do Sportster em 1957, o mais antigo modelo de produção na atual linha, bem como outros modelos exclusivos.

A Harley experimentou mudanças em sua propriedade nos anos 60, tornando-se pública em 1965, e também fundindo-se à American Machine and Foundry (AMF) em 1969. Um declínio nas fortunas fez com que a AMF vendesse sua participação de volta para a atual propriedade, que incluía membros das famílias fundadoras. No início dos anos 80. O envolvimento da família Davidson no dia-a-dia da DH continua, com o descendente direto Willie G. Davidson atuando como presidente.

Os anos 80 e 90 viram a introdução de modelos que continuam até hoje, como as linhas Softail, FLT e Road King, unindo modelos clássicos como o Electra Glide. Nos anos 90, a Harley-Davidson também consolidou seu domínio sobre as motocicletas Buell, assumindo o controle do fabricante americano de bicicletas esportivas e de rua e vendendo motocicletas Buell em muitos revendedores Harley-Davidson.