

HOG®



›LIVEWIRE™ EXPERIENCE TOUR AMÉRICA LATINA
›VIAGEM POR TODAS AS CONCESSIONÁRIAS H-D® DO BRASIL
›PREVIEW NATIONAL H.O.G.® RALLY 2015›CANNONBALL RUN

UM DIA PARA
ENTRAR NA HISTÓRIA
DE TODO HARLEYRO.
E POR QUE NÃO,
NA JAQUETA.

NATIONAL
H.O.G.®
RALLY 2015.

Do dia 18 a 20 de abril
em Caldas Novas - GO.

Junte os amigos e pegue a estrada para aproveitar
um evento que traduz o que o espírito harleyro
tem de melhor: amigos, histórias, música e muita
Harley-Davidson. Serão diversas atrações especiais
em um evento exclusivo para membros do H.O.G.®.

AS VAGAS SÃO LIMITADAS. MAIS INFORMAÇÕES EM
WWW.HARLEY-DAVIDSON.COM.BR





A REVISTA HOG® É PUBLICADA
PELO HARLEY OWNERS GROUP®
HOG.COM

Gerente de projeto
Karina Jaramillo-Saa Gerente
de Marketing para América Latina

ENVIE SUAS CONTRIBUIÇÕES PARA:
HOGBRASILMAG@HARLEY-DAVIDSON.COM

A revista HOG é editada e desenvolvida para
o H.O.G. por Archant Dialogue, Prospect House,
Rouen Road, Norwich NR1 1RE, Reino Unido
Tel: +44 (0) 1603 664242
www.archantdialogue.co.uk

ARCHANT } DIALOGUE

Zoë Francis-Cox Diretor editorial
Matt Colley Editor
Olivia Hanks Editora assistente
Nick Paul Diretor de arte
Richard Berry Editor de arte sênior
Matt Copland Editor de arte
Tom Smith Editor digital
Katherine Berryman Diretora de contas
Gavin Miller Diretor administrativo



Nós nos importamos com você. Pilote com segurança, respeito e dentro dos limites da lei e de suas habilidades. Use sempre um capacete aprovado, viseira adequada, roupas de proteção e convença seu passageiro a usá-los. Nunca pilote sob efeito de álcool ou drogas. Conheça sua Harley®, leia e entenda por completo seu manual do proprietário.

A revista HOG é publicada trimestralmente pelo Harley Owners Group, uma divisão da Harley-Davidson Motor Company. Devido a diversas circunstâncias, algumas informações nesta edição estão sujeitas a alteração. Harley-Davidson, Harley, H-D, H.O.G., revista HOG, o logotipo da Harley-Davidson e o cabeçalho da revista HOG são marcas registradas da Harley-Davidson Motor Company.

Esta publicação não pode ser reproduzida de modo integral ou parcial sem a autorização por escrito do editor.

Todas as informações enviadas tornam-se propriedade da Harley-Davidson Motor Company, suas afiliadas e colaboradores autorizados da Harley-Davidson e Buell. As informações enviadas não serão devolvidas e poderão ser utilizadas pela Harley-Davidson Motor Company para todo e qualquer tipo de propósito comercial.

As informações enviadas podem ser publicadas na Revista HOG ou postadas no site oficial da Harley Owners Group: www.hog.com.

O Harley Owners Group se reserva o direito de editar histórias por questões de conteúdo, espaço e clareza.

Todos os direitos reservados. ©2015 H-D®



OLÁ AMIGOS DO H.O.G.®!

É um grande prazer reencontrá-los para a nossa primeira edição de 2015 da Revista HOG! Depois de muitos desafios, conquistas, viagens e, tenho certeza, novas histórias e amizades que cada um colecionou ao longo de 2014, espero que todos tenham tido um ótimo Natal e que estejam com os motores ligados para fazer deste ano o melhor de suas vidas!

Da nossa parte, podem ter certeza que estamos muito entusiasmados para continuar fazendo suas experiências serem fantásticas a bordo da sua Harley-Davidson, ou participando dos eventos do H.O.G.®. É para isso que trabalhamos diariamente. Este é o nosso objetivo e vocês são os nossos maiores incentivadores.

Da nossa parte, podem ter certeza que estamos muito entusiasmados para continuar fazendo suas experiências serem fantásticas a bordo da sua Harley-Davidson ou participando dos eventos do H.O.G.®. Nós queremos realizar seus sonhos de liberdade pessoal. É para isso que trabalhamos diariamente, este é o nosso lema e vocês são os nossos maiores incentivadores.

Este ano já começa com a notícia de mais um grande evento que estamos organizando: o National H.O.G.® Rally, a ser realizado entre os dias 18 e 20 de abril de 2015, em Caldas Novas (GO). Essa é uma confraternização especial, que temos muito orgulho de preparar para vocês, pois é o momento em que reunimos os chapters de todo o Brasil, que pegam a estrada rumo a um único destino e com apenas um propósito: divertir-se. Estamos preparando muitas atrações, por isso, peço que fiquem ligados nos canais de comunicação oficiais da empresa para que não fiquem de fora dessa!

Mas as novidades no H.O.G.® não param por aí. Neste ano, implementaremos no Brasil o Riding Academy. Para quem não conhece, é um programa de treinamento de pilotagem para que o motociclista sinta-se confortável na motocicleta e forneça as habilidades necessárias para pilotar

com segurança. Inicialmente, o Riding Academy estará disponível em algumas concessionárias do País com pilotos treinados e certificados pela Harley-Davidson Motor Company no mesmo nível do que já é realizado em diversas outras partes do mundo. Com isso, estamos oferecendo mais oportunidades para que vocês pilotem cada vez com mais segurança e desfrutem de seus passeios e viagens da melhor maneira possível.

Fiquem ligados no site oficial e em outros canais de comunicação da Harley-Davidson para saber das novidades dessa e de outras ações do H.O.G.® que serão planejadas e implementadas neste ano.

Nesta edição da Revista HOG vocês ainda poderão conferir como foi o LiveWire Experience América Latina, realizado em Miami em dezembro passado. Nós aproveitamos a oportunidade que a primeira motocicleta elétrica da Harley-Davidson estava passando por Miami e desenvolvemos um programa especial de três dias para clientes, concessionários e jornalistas da América Latina conhecerem e testarem esse protótipo fantástico. Eu estive lá e o que ouvi dos que pilotaram essa motocicleta foi somente elogios e vocês poderão ver como foi nas próximas páginas.

Para quem curte viagens, não percam o roteiro por Petrópolis, na serra fluminense, percorrendo trechos que contam muito sobre a história do nosso País, e a aventura do nosso companheiro de estrada, Paulo Eduardo Dias, que visitou todas as 19 concessionárias Harley-Davidson do Brasil à bordo de sua motocicleta.

Essas são apenas algumas das novidades da Harley-Davidson e do H.O.G.® para o futuro. A estrada está à nossa frente, basta acelerarmos juntos e nos divertirmos.

Boa leitura!

Equipe de Marketing, H.O.G.®, Experiência do Cliente e Relações Públicas da Harley-Davidson do Brasil



NESTA EDIÇÃO

NOTÍCIAS

- 03 BEM-VINDO a edição 1 2015 da revista HOG®
- 07 FIQUE POR DENTRO | Inauguração da concessionária Rota 65 em Cuiabá, Festas de Final de Ano dos chapters
- 11 ENTREVISTA | Marco de Barros, diretor do Sorocaba Chapter
- 12 NOVIDADES | Conheça o jovem casal André e Naiana Ribeiro, Programa de Milhagem H-D, Programa Renew the Ride
- 16 GALERIA INTAKE | Suas fotografias

RALLY ROUNDUP

- 22 EVENTOS | Projeto LiveWire™ Experience Tour em Miami, National H.O.G.® Rally
- 27 CALENDÁRIO | Uma lista de eventos H.O.G.® pelo mundo

A REVISTA

- 28 PETRÓPOLIS | Conheça a cidade em um tour com a H-D Street Glide®
- 33 VIAGEM | Harleyo visitou todas as concessionárias da H-D no Brasil
- 42 TESTE | Conheça a Harley-Davidson Breakout®, novidade no País
- 44 AS MONTANHAS ADIRONDACKS | Explorando a diversidade e as emoções desta estrada
- 48 FIM DA ANARQUIA | Conversamos com dois atores da série *Sons of Anarchy*
- 52 A CORRIDA DE CAVALHEIROS | Guy Bolton visita Nova Jersey (EUA) para uma corrida "Old School"
- 56 CANNONBALL RUN | Thomas Trapp pilota modelo F, de 1916, por 6.500km
- 60 IRÃ | Membro do H.O.G.® da Alemanha, Rolf Kummer vivencia a beleza e hospitalidade do país
- 66 DE CASABLANCA ATÉ PORTO | Pastor Chris Martin conta sua jornada de Marrocos a Portugal
- 70 A ESPINHA DORSAL DA AMÉRICA | Um relato detalhado da rodovia 50, que cruza os Estados Unidos

SEÇÕES

- 37 MOTORCLOTHES® | Conheça a Coleção Genuína da H-D
- 78 ENTRELINHAS | Dicas de pilotagem segura em diferentes pistas e condições
- 80 FOTO ESPECIAL | Chegada de corrida decidida por milésimos de segundos
- 82 VIAGENS DE US\$ 100 | Uma viagem econômica pela famosa ilha do Havaí
- 84 ARQUIVOS | Olhando para o passado, na época da AMF
- 86 SEU TIME DO H.O.G.® | Conheça o time internacional do H.O.G.® e informações sobre os benefícios e renovações de sua filiação
- 90 EXHAUST | O jovem Arthur Richter conta suas aventuras no motociclismo e na equipe do H.O.G.®



**BOTOU O PÉ NA
ESTRADA E NÃO LEVOU
SUA REVISTA H.O.G.®?**

SEM PROBLEMAS.

**REVISTA H.O.G.®,
AGORA ON-LINE.**

Para isso, basta acessar members.hog.com ou utilizar o QR Code, fazer o login e clicar no link “arquivo”, localizado na parte inferior da página.

Confira todas as histórias, fotos e viagens mais legais do mundo do H.O.G.® diretamente no seu computador, tablet ou smartphone.

Caso não tenha cadastro no site, crie um perfil utilizando seu número válido de membro. É fácil e rápido e você terá acesso a muitas outras novidades do universo H.O.G.® do Brasil e do mundo.



WWW.HOG.COM

Os capacetes utilizados na foto não são permitidos pela legislação brasileira.



momax

Todos juntos fazem um trânsito melhor.





FACEBOOK

Agora temos uma página –
facebook.com/harleydavidsondobrasil



VOCÊ ESTÁ NOS SEGUINDO?

Seja o primeiro a saber o que está acontecendo!
twitter.com/harleydavidson

HARLEY-DAVIDSON CONQUISTA O CENTRO-OESTE

Era o único estado da região Centro-Oeste onde a Harley-Davidson ainda não tinha uma revenda. Pois é... era! Em 19 de novembro, teve início as operações da Rota 65 Harley-Davidson, primeira concessionária da marca no Mato Grosso, mais especificamente em Cuiabá, a capital!

A inauguração reforça a importância estratégica do estado para a Harley-Davidson, e reafirma seus planos de expansão para estar presente nos principais centros econômicos do País. Segundo Longino Morawski, diretor-superintendente Comercial da Harley-Davidson do Brasil, a Rede de Concessionárias é a grande responsável por proporcionar a cada um dos clientes da Harley-Davidson a vivência do verdadeiro espírito de liberdade da marca.

“Por isso, a expansão é uma de nossas prioridades. A Rota 65 Harley-Davidson foi a terceira concessionária aberta em 2014.”

A Rota 65 Harley-Davidson tem 800 m², divididos em três pavimentos. O subsolo compreende uma oficina equipada com quatro boxes de atendimento. No térreo, encontra-se o showroom, especialmente projetado para criar a atmosfera Harley-Davidson e acomodar a área de venda de motocicletas e peças originais. O andar superior é dedicado à venda de acessórios e MotorClothes®, e conta com um espaço de convivência, que promete ser o ponto de encontro dos clientes da região.

A inauguração, em 18 de novembro, ocorreu em dois momentos muito especiais. O primeiro foi a cerimônia de entrega da

placa oficial, na própria concessionária e que contou com cerca de 200 convidados. Logo após, uma grande festa foi organizada para cerca de 800 pessoas.

A Rota 65 Harley-Davidson pertence ao Grupo Enzo, que atua no setor automotivo desde 1984, com várias marcas, em Presidente Prudente, interior de São Paulo, Dourados e Campo Grande, incluindo a Rota 67 Harley-Davidson, no Mato Grosso do Sul.

SERVIÇO

Rota 65 Harley-Davidson
Avenida Fernando Correa da Costa, 742
Tel.: (65) 3318-9000
Aberto de segunda a sexta-feira, das 8h às 19h; aos sábados, das 8h às 12h
www.rota65hd.com.br





FACEBOOK

Agora temos uma página –
facebook.com/harleydavidsondobrasil



VOCÊ ESTÁ NOS SEGUINDO?

Seja o primeiro a saber o que está acontecendo!
twitter.com/harleydavidson

FESTAS DE FIM DE ANO AGITAM H.O.G.® POR TODO O BRASIL



Como já é tradição, e com tradição não se brinca, diversas concessionárias Harley-Davidson organizaram festas de final de ano para celebrar as conquistas de 2014 e brindar a chegada de 2015. Confira algumas delas:

Rio de Janeiro

Cerca de 800 apaixonados por Harley-Davidson se reuniram no Nailia By Rio, uma ilha paradisíaca no Canal de Marapendi, Barra da Tijuca. Ao som do harleyro “Rick Ferreira Toca Rauuul e Banda”, a animação foi garantida.

Além de muita diversão, também houve o momento de homenagem para a diretoria do Chapter local.

Belo Horizonte

A BH Harley-Davidson fez sua aguardada festa na cervejaria Krug Bier, tradicional ponto de encontro da cidade, que serve



cervejas diferenciadas. Ao som da banda “Live the Rock Trio”, 220 membros do H.O.G.® e seus familiares se divertiram muito, cantaram e dançaram até de madrugada.

Durante o evento, os diretores do Belo

Horizonte Chapter Brasil também foram homenageados pelos trabalhos realizados, o que tornou o encontro ainda mais marcante.

Florianópolis

Na capital de Santa Catarina, a festa Luau



Floripa Dream foi realizada no Hotel Porto Sol, localizado na Cachoeira do Bom Jesus. Durante o evento, uma motocicleta Iron 883 zero quilômetro foi sorteada, para alegria de Jéssica Kravetz, a ganhadora. Sortuda!

Ribeirão Preto

A animação também esteve presente em Ribeirão Preto, interior de São Paulo.



Regados à boa música e muita cerveja, os cerca de 200 membros do H.O.G.® presentes aproveitaram o sol escaldante da cidade e se esbaldaram na piscina.

Sorocaba

O tema da festa em Sorocaba, interior

de São Paulo, foi Preto e Laranja, cores que tomaram o bar Runa Class. Além da diversão, aproximadamente 300 associados fizeram uma boa ação, já que toda a renda dos ingressos foi revertida para o Lar e Creche Mæzinha de Itu, interior paulista, que cuida de 283 crianças.



Riding Tunes

CONFIRA AS DICAS DE TRILHA MUSICAL PARA APROVEITAR UM BOM SOM A BORDO DE SUA HARLEY-DAVIDSON



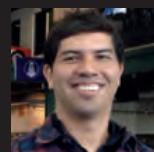
Flávio Villaça, gerente de Marketing, Produto e Relações Públicas da Harley-Davidson do Brasil:

- Cake – Guitar Man
- Iron Maiden – The Rime of the Ancient Mariner
- Black Sabbath – War Pigs
- Pearl Jam – Crazy Mary
- Bon Jovi – Wanted Dead or Alive



Rafael Borges, gerente de Imprensa da Harley-Davidson do Brasil

- Motorhead – I'm so Bad Baby I don't Care
- Guns 'n Roses – Nightrain
- AC/DC – Let There Be Rock
- Black Crowes – Hard to Handle
- Dio – I Speed at Night



Rafael Maurício – Diretor do Chapter de Ribeirão Preto (SP) (FOTO)

- AC/DC – Hells Bells
- Creedence – Fortunate Son
- Bruce Springsteen – Born in the USA
- Aerosmith – Walk this way
- AC/DC – What Do You Do For Money Honey

RENOVAR SUA ASSOCIAÇÃO DO H.O.G.® É SIMPLES. AINDA NÃO FEZ? SEUS COMPANHEIROS DE ESTRADA NÃO VÃO FICAR ESPERANDO.



PASSO A PASSO PARA RENOVAÇÃO:



1. Acesse o site members.hog.com e faça seu login.



2. Clique em seu nome/apelido (no link superior à direita) e escolha a opção “renovar”.



3. Confira seus dados, escolha a duração de sua renovação e clique em “continuar comprando”.



4. Clique em “continuar para o check out”, confirme os dados de seu cartão e boa viagem.

Os capacetes utilizados na foto não são permitidos pela legislação brasileira.
Alguns modelos mostrados nesse material têm especificações dos Estados Unidos e podem não ser disponibilizados para venda no Brasil.

ACESSE: MEMBERS.HOG.COM



Família e paixão motivam sorocabano a ser diretor de chapter

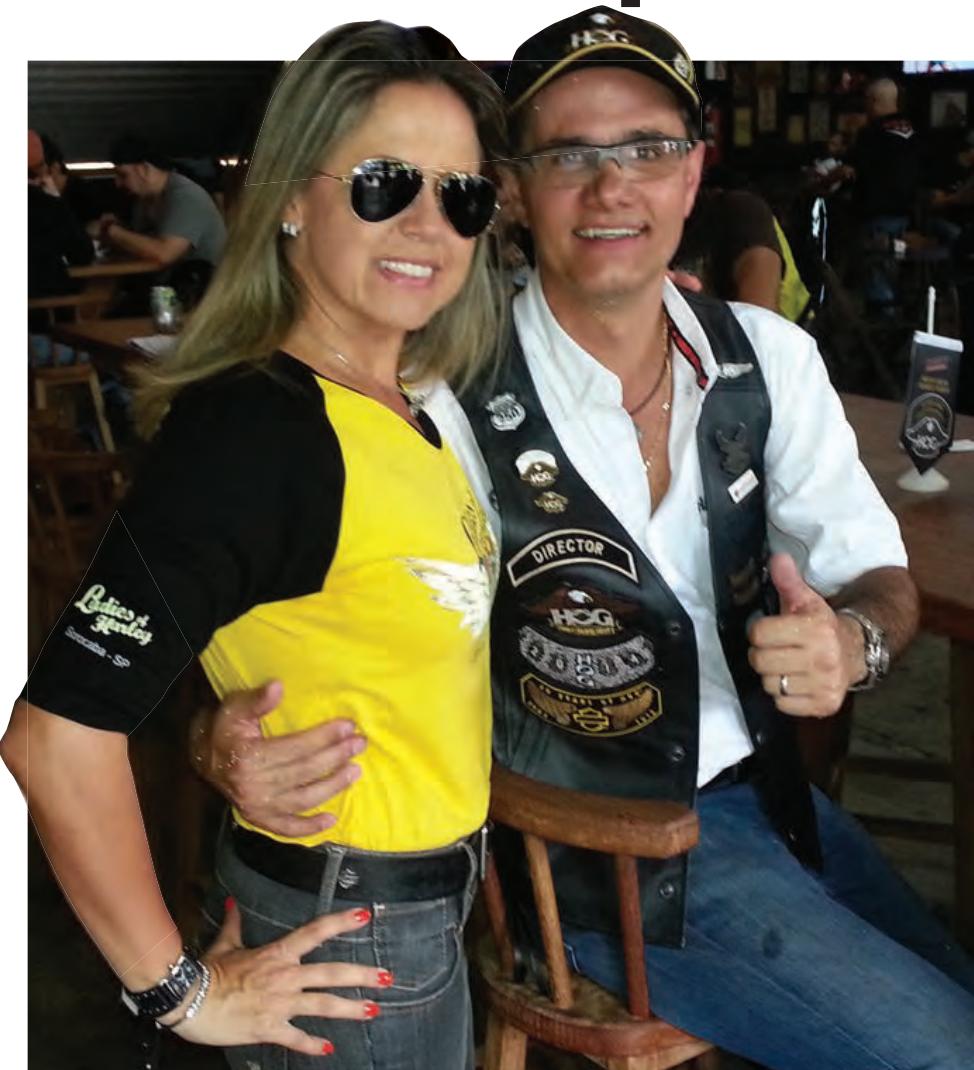
Envolvido com o mundo Harley-Davidson há seis anos, o ginecologista Marco Antônio de Barros, de 50 anos, é um apaixonado pela marca. Tanto, que dedica boa parte de seu tempo ao cargo de diretor do Sorocaba Chapter, no interior de São Paulo, o mais novo do Brasil. Empolgado por natureza, assumiu a função em meados de julho de 2014 e, desde então, sua agenda está sempre lotada.

Os cafés da manhã ocorrem semanalmente na concessionária e os passeios, geralmente, a cada quinze dias. Em média, 60 motos participam. Nestes cinco meses de operação, o trabalho tem sido intenso, mas não há motivo para reclamação. "Ser diretor de chapter demanda muito tempo e exige bastante responsabilidade. No entanto, é um trabalho recompensador e estou extremamente feliz por fazer parte da família Harley", diz Marco.

A família, aliás, tem participação fundamental na paixão de Marco Antônio. No começo de 2009, seu cunhado o apresentou à Harley-Davidson. "Foi paixão à primeira vista. Naquele momento, percebi que tudo seria diferente. Comecei a fazer propaganda no meu condomínio, clube e entre os amigos. Acho que comecei minha vocação como diretor do chapter nesse momento", brinca.

A primeira moto foi uma 883R e, a partir dela, já foram seis, média de uma por ano. Hoje, pilota uma Ultra Limited.

Além do "empurrãozinho" do cunhado, Marco encontrou em casa outra aliada. Sua mulher, Teresa Cristina Sratí, também se apaixonou pela marca e sempre o incentivou. E, assim como ele, assumiu um papel de destaque no chapter, como diretora das Ladies, grupo que reúne mulheres apaixonadas pela Harley. "Poder contar com a parceria da minha mulher é muito bacana. Dividimos as experiências de pilotagem, e isso nos aproxima ainda mais."



Uma das experiências mais marcantes para o casal foi um passeio pelas serras paranaense e catarinense. No total, percorreram cerca de 2.200 km, em sete dias. "Nessa viagem, sentimos exatamente a liberdade que a Harley proporciona. Passamos por momentos ótimos e apreciamos paisagens maravilhosas. Com certeza, faria novamente."

Apesar de todos os elogios, a viagem que considera inesquecível é outra. Em setembro de 2013, Marco rodou pela mais famosa e tradicional estrada para os harleyros, a Rota 66. O ginecologista considera a

experiência única e indescritível, por toda a atmosfera envolvida, paixão e união de todos os motociclistas.

O próximo passo nos Estados Unidos já está sendo planejado. Desta vez, a intenção é percorrer a também famosa Tail of the Dragon, localizada entre os estados da Carolina do Norte e do Tennessee, com 318 curvas, em um percurso de 11 milhas. "Quero organizar essa viagem pelo chapter e ir com meus irmãos de estrada, já no final de 2015. Tenho certeza que todos vão adorar." ■

Harley-Davidson, um sonho de infância

Desde criança, o baiano André Augusto de Lima Ribeiro, 37 anos, sonhava em ter uma moto. Seus pais, no entanto, nunca permitiram que fosse adiante, e a paixão ficou esquecida por alguns anos. Quando casou com Naiana Ribeiro, sua relação com a Harley-Davidson começou.

Todos os finais de semana, André, junto com seu filho Miguel, ia a um tradicional posto de gasolina de Salvador, para lavar e abastecer o carro. Antes da abertura da concessionária Harley-Davidson na cidade, este era o ponto de encontro dos membros do H.O.G.®, para se divertirem ou como local de partida dos passeios.

Como sempre gostou muito de motos, André começou a se aproximar do grupo e a concretizar seu sonho de infância. Para ajudar, Miguel, hoje com sete anos, também sempre curtiu e incentivava. “O Miguel herdou meu DNA. Adora as motos tanto quanto eu. Ele subia nas Ultra e ficava dizendo que seria sua. Os membros do H.O.G.® faziam a maior festa com ele, e nos tratavam como família, mesmo sem termos nenhuma relação. Ainda...”, comenta.

A aproximação foi fundamental para André resolver tirar habilitação de moto e fazer parte daquela família, “formalmente”. E assim fez. Em setembro de 2013, apenas dois meses depois da inauguração da concessionária, comprou sua primeira Harley-Davidson, uma Fat Boy®. “Foi uma sensação incrível. Eu parecia um moleque que tinha acabado de ganhar seu primeiro brinquedo. Foi simplesmente demais.”

Como ele e sua esposa estavam de férias, resolveram curtir a moto. André conta que no primeiro dia rodou 300 quilômetros. E precisou fazer a primeira revisão recomendada com apenas um mês de uso.

Naiana também tomou gosto e começou a acompanhá-lo em tudo o que envolvia a Harley-Davidson, especialmente nos passeios e cafés da manhã. Surgiu, então, a ideia de ela tirar a habilitação, prontamente aprovada por ele.

Em uma das visitas à concessionária, Naiana viu uma edição especial da Super Glide® Custom amarela e ficou apaixonada. Todas as vezes que olhava, dizia que era a moto dos seus sonhos,



exatamente como queria. André começou, então, um plano para comprá-la, sem que ela soubesse.

Falou com Davidson, dono da Bahia Harley-Davidson, e juntos começaram a articular. “Comprei a moto em segredo e fui conversando com ela, sondando que tipo de customização gostaria. Pedi para fazer e deixar a moto do jeito que a Naiana queria.”

Depois de tudo pronto, André acertou com a concessionária a forma de entregar a moto sem que ela desconfiasse. Poucos dias antes do Natal, ele colocou o plano em prática. Durante um café da manhã na loja, arrumou uma desculpa para sair do lado dela. Vestiu-se de Papai Noel e, minutos depois, desceu com a moto pelo elevador de serviço, que fica bem no centro da loja. “Foi um momento muito



bacana. Desci fazendo a maior algazarra, buzinando e tudo mais que podia ser feito. Ela viu aquele Papai Noel em cima da moto que ela queria, mas não desconfiou que era eu. Passada toda a bagunça, tirei a fantasia, peguei um microfone, fiz uma declaração de amor e entreguei um buquê, que estava com um dos amigos que sabiam de tudo. Ela adorou. Foi realmente muito especial", relata.

Depois disso, o casal seguiu fazendo os passeios juntos, mas cada um em sua moto. "O que eu achei que não podia melhorar, melhorou."

O próximo passo era comprar uma moto maior, para levar os filhos em passeios curtos, para diversão. Além de Miguel, eles são pais de Daniel, outro apaixonado por motocicletas. Como sua Fat Boy® não era ideal para levar uma criança na garupa,

decidiu comprar uma Ultra, em julho deste ano. "Foi uma ótima decisão. Mas me desfazer da Fat Boy® foi muito difícil porque, para mim, Harley é para a vida toda. Vendi para um grande amigo, porém coloquei uma série de condições", brinca.

André diz que sua relação com a Harley-Davidson pode ser definida em duas palavras: intensidade e amor. Além disso, ele conta que a forma como os membros do H.O.G.® se tratam é o que mais gosta, e um diferencial que só a marca tem.

"Fazer parte do H.O.G.® é muito bacana. Existe um espírito de união, de companheirismo. Todos são iguais, não importa a moto que você tenha. O problema de um é o problema de todos. Isso me marca muito. Eu sou um cara muito família, que gosta de ter a mulher e filhos por perto. A forma como o grupo trata a família é algo diferente, que me faz amar e respeitar ainda mais esse estilo de vida". Ele lembra, ainda, as ações de caridade promovidas pelo grupo, e define a atitude como louvável.

#Ficaadica

Fascinado por viagens com sua Harley, André recomenda uma em especial. A estrada que liga Salvador a Aracaju, capital de Sergipe. "São cerca de 350 quilômetros de estrada em boas condições e paisagens belíssimas. Sempre que possível, viajamos para lá, inclusive com as *ladies* daqui. É possível ter um passeio tranquilo e curtir a liberdade que tanto prezamos." ■

Harley-Davidson vai plantar 50 milhões de árvores

O motociclismo tem a ver com sair de casa e curtir o ambiente lá fora, admirando o mundo atrás do guidão de sua moto.” Esta afirmação do vice-presidente de Marketing da Harley-Davidson, Mark-Hans Richer, ilustra bem o propósito do projeto Renew the Ride (Renove o passeio, em tradução livre), encabeçado pela Harley-Davidson, em parceria com a ONG The Nature Conservancy.

A iniciativa está mobilizando a comunidade global de motociclistas para levantar fundos, para plantar 50 milhões de árvores em todo o mundo até 2025, como contribuição ao programa global da The Nature Conservancy de plantar um bilhão de árvores no planeta.

O Brasil faz parte do programa global da The Nature Conservancy. Desde 2008, a ONG já recuperou uma área que abrange mais de 14 milhões de árvores na Mata Atlântica, localizada na região costeira do

País. O objetivo é restaurar as florestas mais críticas do mundo, com especial atenção à Mata Atlântica, às províncias de Yunnan e Sichuan, na China, além de áreas nos Estados Unidos.

Com o objetivo de preservar o caminho aberto para gerações futuras de motociclistas, Renew the Ride é a missão global mais recente da Harley-Davidson. Com ela, a empresa encoraja seus clientes e concessionárias a dedicarem tempo e realizarem doações em prol da The Nature Conservancy, organização sem fins lucrativos, cuja missão é conservar plantas, animais e comunidades naturais que representam a diversidade da vida na Terra, protegendo espaços que necessitam para sobreviver.

Fique ligado, pois diversas ações do Renew the Ride vão ocorrer neste ano e você pode contribuir. “Estamos planejando ações com as nossas concessionárias e

clientes para o futuro próximo, e fazer desta campanha mais um sucesso. Nossa País possui belas paisagens, que são um convite para um passeio de moto. Por isso, estamos muito entusiasmados por contribuir com este programa global da Harley-Davidson aqui no Brasil”, afirma Flávio Villaça, gerente de Marketing, Produto e Relações Públicas da Harley-Davidson do Brasil. ■

Para informações adicionais, acesse
<http://www.renewtheride.com>.



Programa de Milhagem premia harleyros que rodam mais



Você já conhece o Programa de Milhagem da Harley-Davidson? Já faz parte? Se as respostas forem não, a leitura desta matéria é obrigatória. O Programa de Milhagem é um benefício oferecido exclusivamente a membros do H.O.G.®, incentivando-os a rodar com suas motocicletas. Afinal, nossas Harleys foram feitas para pegar a estrada. E quanto mais quilômetros rodados, melhor!

O programa premia com Pins e Patchs os motociclistas que atingirem determinadas distâncias a bordo de suas bikes. Para participar é muito simples. Basta preencher o formulário de milhagem que vem todo ano no Adventure Guide, ou buscar sua concessionária de preferência, onde a secretaria do H.O.G.® irá auxiliá-lo.

No formulário, deve-se inscrever a motocicleta, ou simplesmente informar a quilometragem atingida (Veja tabela no final do texto). Para computar outra quilometragem, compareça novamente à concessionária com sua bike, para validação da distância percorrida. Com o formulário preenchido

e devidamente validado, basta enviá-lo ao SAC da Harley-Davidson, via Correios, para Avenida Morumbi, 7.850 – Brooklin – São Paulo/SP – CEP: 04703-001. Ou digitalizado, por e-mail: sac@harley-davidson.com.

Na empresa, os quilômetros percorridos são cadastrados e os prêmios encaminhados para a casa do cliente, no endereço registrado no H.O.G.®.

O participante pode inscrever quantas motocicletas quiser no programa. No entanto, antes de começar a computar a quilometragem, todas devem ser cadastradas com a sua marcação inicial de hodômetro, sendo zeroquilômetro ou seminovas. Se for usada, o membro do H.O.G.® deve informar com quantos quilômetros a bike foi adquirida.

Não perca tempo. Procure a secretaria do H.O.G.® em sua concessionária de preferência e comece a participar. Em caso de dúvidas, entre em contato com o SAC da Harley-Davidson pelo telefone 0800 724 1188. ■

Nos vemos na estrada!

TABELA DE DISTÂNCIAS PARA RECEBER OS PRÊMIOS

Distância em quilômetros

1.610
8.050
16.100
40.250
64.400
96.600
128.800
161.000
201.250
241.500
281.750
322.000
402.500
483.000



Passeando em um domingo por pontos turísticos da cidade de São Paulo com minha Road King® Classic – Paulo Sérgio

GALERIA INTAKE



**Queremos
suas fotos!**

Envie suas fotos em sua Harley® por email e publicaremos as melhores na próxima edição da revista *HOG®*. Não se esqueça de

colocar seu nome, país e de contar um pouco sobre a foto. O email para o envio é hogbrasilmag@harley-davidson.com



Acima: Sou fotógrafo e apaixonado pela Harley. Esta foto foi tirada na estrada que vai para a minha cidade, Muzambinho, no sul de Minas – Filipe de Oliveira

Esquerda: Foto tirada em um passeio para São Francisco do Paraguaçu, na Bahia – Delmir Vidal

Direita: Foto na Rodovia do Parque, na chegada a Porto Alegre, emoldurada pelo belo entardecer junto ao Rio Guaíba – Marcelo Ritzel



Esquerda: Passeio com as Harleys com frio e sol pela praia de Caiobá, no Paraná



Esquerda: Olá amigos do H.O.G.®! Segue uma foto com minha inseparável companheiro Fat Boy® Special – Rodrigo Alessio

Direita: Eu, minha esposa Liane e meu filho João Manuel no Parque Tingui, em Curitiba – Fabio Vieira

Abaixo: Foto da viagem que fiz com minha esposa por 12 estados norte-americanos e o oeste do Canadá – Roberto Zaidan





Esquerda: Eu, no deserto da Califórnia, em pleno verão de 2014 fazendo 46 graus, de casaco, bota e capacete, mas feliz com a vida – Marcelo Varela

Acima direita: Foto da minha Super Glide Custom na BR 020, em Brasília, pegando muita chuva – Rodrigo da Fonseca

Abaixo direita: Olá amigos, sou membro do H.O.G.® desde 1998 e segue uma foto com minha Ultra Classic 2007 – Ingo Bernauer





Acima: No caminho de São Miguel do Oeste para Florianópolis, fui surpreendido pelo nascer do sol em meio à neblina – Ruy Silva

Direita: Foto da minha viagem percorrendo o Tail of the Dragon em agosto de 2014: 318 curvas em 11 milhas – Paulo Renato Terra





Acima: De mãos dadas pela Rota 66 seguimos juntos nossa estrada - Marcelo e Cris Rider

Esquerda: Nos conhecemos na adolescência nos anos 70, ela era a minha garupa de bicicleta. Nos reencontramos e casamos em 2014 e agora ela é a minha garupa numa Harley - Antonio e Cristina Ferezin

Direita: Segue foto da minha Mary Jane em passeio junto com a minha esposa para Ubatuba - Álvaro Ferreira



PROJETO LIVEWIRE™ EXPERIENCE TOUR

PROJETO LIVEWIRE™ EXPERIENCE TOUR RECEBE CLIENTES DA AMÉRICA LATINA

Primeira motocicleta elétrica da Harley-Davidson® surpreende consumidores e jornalistas especializados

Por Gregório Russo



RESUMO

Projeto LiveWire™
Experience Tour
Miami, Estados Unidos
Dezembro de 2014



Miami, nos Estados Unidos, foi o cenário para clientes da América Latina conhecerem de perto os detalhes do projeto LiveWire, primeira motocicleta elétrica da Harley-Davidson. E, melhor de tudo, pilotá-la. O evento ocorreu em dezembro de 2014, na

concessionária Peterson's H-D.

Considerado um dos projetos mais revolucionários da Harley-Davidson em seus 111 anos de história, a LiveWire ainda é um protótipo e conta com cerca de 30 motos produzidas artesanalmente. Os modelos estão

percorrendo diversas cidades norte-americanas, para que os clientes possam emitir suas percepções e expectativas.

Além dos test rides, o "LiveWire Experience Tour" conta com uma estrutura completa para satisfazer a vontade e curiosidade de todos os tipos de públicos. Uma das principais atrações é o *Jump Start*, simulador estático que reproduz a pilotagem. Desta forma, mesmo quem não

é habilitado pode ter a sensação real de conduzir a moto.

Em 2014, 30 concessionárias dos Estados Unidos receberam o “LiveWire Experience Tour”. Como divulgado na Edição 3 de 2014 da Revista H.O.G.®, o pontapé inicial do projeto foi dado nada mais nada menos que na Rota 66, um templo para os amantes do estilo de vida da marca. Para 2015, o tour continua pelas terras do Tio Sam, Canadá e cruza o Oceano Atlântico, rumo a países da Europa, com o mesmo objetivo.

A passagem por Miami foi planejada, exclusivamente, para que clientes de toda a América Latina tivessem acesso à LiveWire e pudessem experimentá-la.



No total, cerca de 100 pessoas, do Brasil, México, Porto Rico e de outros países da região, sentiram a emoção de pilotar a primeira Harley-Davidson elétrica.

Opinião dos clientes

Muitos brasileiros apaixonados pela marca foram até os Estados Unidos, especialmente para conhecer a moto de perto e, o melhor de tudo, subir a bordo e sentir suas características.

As opiniões colhidas foram muito positivas, e mostram como o cliente Harley-Davidson enxerga este projeto revolucionário. “A LiveWire superou todas as minhas expectativas. Confesso que quando ouvi que a Harley faria um moto



elétrica tive dúvidas, por conta de toda a tradição envolvida. Mas bastou subir para tudo mudar. Ela é potente, tem um torque incrível e é bonita. A Harley-Davidson conseguiu unir o que parecia impossível: tradição com inovação”, diz a moradora de Santos (litoral de São Paulo) Fernanda Martins Fernandes, proprietária de uma Fat Boy e vencedora de um concurso cultural em parceria com a rádio Kiss FM, que premiou três clientes mais acompanhante com esta viagem a Miami.

Deise Fernandes, sua mãe, também esteve presente ao evento e foi ainda mais incisiva. “É a melhor moto que já pilotei na vida. É simplesmente fantástica.” A empolgação de Deise falando sobre a moto reflete o sentimento em casa. “Agora tudo para minha mãe é LiveWire. Está ficando até chato”, brinca a filha.

Ricardo Webster, de Porto Alegre (RS), conta que saiu do Brasil apenas para conhecer a bike e fez quase um Bate&Volta a Miami, já que foi em uma sexta-feira à noite e voltou domingo de manhã. “Assim que soube da oportunidade, me programei para ir. Não poderia ficar de fora de uma oportunidade tão exclusiva como esta.”

Para o gaúcho, a “ousadia” da Harley-Davidson em fazer um evento tão ➤



PROJETO LIVEWIRE™ EXPERIENCE TOUR



grandiosa foi recompensada. "Gostei muito da experiência proporcionada. Mesmo fora do País, me senti em casa, pois toda a equipe da Harley do Brasil estava à disposição para nos ajudar, tirar dúvidas. Foi um evento de brasileiro para brasileiro. Simplesmente incrível."

Sobre a moto, também só tem elogios. "A LiveWire é surpreendente. É leve, ótima de pilotar, por ter um centro de gravidade baixo, e possui uma aceleração que parece não ter fim. Compraria uma amanhã", brinca.

Para Roberto Faíscó, de São Paulo (SP), o que mais chamou a atenção foi o som emitido pela moto durante a aceleração, que "lembra filmes de ficção científica". "A moto toda é muito interessante, mas o barulho é surpreendente e estimula a usar a manopla da direita. A Harley-Davidson conseguiu substituir o som tão característico e marcante das motos tradicionais por um igualmente empolgante."

Opinião dos jornalistas especializados

Além dos clientes, a Harley-Davidson levou dez jornalistas de diferentes segmentos da imprensa para testarem a moto.

O resultado também foi muito positivo.

Diego Ortiz, editor do Jornal do Carro

Pilotar a LiveWire me permitiu sentir que é um modelo ótimo para o uso urbano. A ausência da embreagem facilita no andar e para do trânsito. Como as baterias ficam embaixo, o centro de gravidade também ficou baixo e centralizado, o que proporciona à moto uma ciclística leve e ágil, ajudada pela rabeta curta.

Rafael Miotto, repórter do portal de notícias G1

Visualmente, a LiveWire quebra com a tradição da marca e é capaz de transmitir uma modernidade nunca vista em motos da H-D. No entanto, a empresa conseguiu manter seu DNA na moto: basta olhar para dizer "sim, é uma Harley-Davidson". Isto fica nítido em detalhes, como o farol dianteiro, para-lamas e botões de comando da motocicleta.

A moto transmite uma aceleração contundente e essa "veia" radical também é percebida no posicionamento do motociclista que, apesar de natural e confortável, insinua uma dose de esportividade.

Renan Batista, editor de arte da revista GQ

Logo na primeira curva, percebi o quanto o modelo é leve. Foi muito fácil deitar nas curvas, voltar ao eixo e retomar a aceleração com rapidez. Aliás, depois dela, perdi meu parâmetro sobre acelerar: ao girar a manopla da mão direita pareço lançar um míssil. Não existe curva de





aceleração e a sensação é de ter o corpo estilingado numa velocidade impressionante. Quando desci da moto, ainda estava um pouco tenso, eufórico e muito ofegante. Minha vontade era perguntar se “foi bom pra você, LiveWire?”.

A moto

Apesar de elétrica, a LiveWire é uma autêntica Harley-Davidson. Forte e

apaixonante. Potente e pesando apenas 208 kg, o modelo chega a acelerar de 0 – 100 km/h em apenas 3,8 segundos. No centro do guidão, há uma tela touchscreen com as funções de marcador de velocidade, aceleração, hodômetro, GPS e nível de bateria, além do modo de pilotagem escolhido – *Power*, que entrega mais potência, e *Range*, que visa a autonomia. Pode-se alterar entre milhas por hora ou km/h, com um simples toque na tela.

A curva de torque, aceleração e velocidade são controladas pela intensidade com a qual você gira a manopla da direita. Os freios, dianteiros e traseiros, apesar de muito bem calibrados, quase não necessitam ser usados. Isso porque, basta tirar a mão do acelerador para que a velocidade da moto diminua gradativamente. Esta desaceleração também recarrega a bateria e ajuda a aumentar a autonomia, que chega a quase 100 quilômetros no modo *Range*. O tempo para recarga é de aproximadamente 3 horas, em tomada de 220 V.

A bateria, aliás, foi, e ainda é, um dos principais alvos da equipe de engenharia. Além de fundamental importância para o projeto, ela foi estrategicamente posicionada e deixada à mostra na parte central do quadro, mantendo as características estéticas tradicionais de uma moto Harley-Davidson. A localização também garantiu um centro de gravidade baixo, de forma a otimizar a ciclística do modelo.

Outra característica marcante da LiveWire é o som, que se assemelha ao de um jato de combate em um porta-aviões. O atributo foi pensado para ser único e “casar” perfeitamente com o design arrojado do modelo.

“O projeto LiveWire é parecido com uma guitarra elétrica, não com um carro elétrico”, diz Mark-Hans Richer, vice-presidente sênior e chefe de Marketing da Harley-Davidson Motor Company. “É uma expressão de individualidade e estilo icônico, que só acontece com esse modelo elétrico. O projeto é um direcionamento ousado para nós, como empresa e como marca.” ■



NATIONAL H.O.G.® RALLY 2015



NATIONAL H.O.G.® RALLY 2015

Depois de um incrível evento em 2014 na charmosa cidade de Gramado, na Serra Gaúcha, a expectativa para a edição de 2015 do National H.O.G.® Rally é das maiores. E para garantir uma experiência única, que somente a Harley-Davidson é capaz de proporcionar, um novo recanto natural foi escolhido: Caldas Novas (GO).

O evento anual da H-D, exclusivo para membros do H.O.G.®, acontecerá entre os dias 18 e 20 de abril, e contará com cerca de mil clientes durante o feriado de Tiradentes na cidade.

Esta importante estância hidromineral é um verdadeiro paraíso das águas, e abriga vastas belezas naturais, além paisagens típicas do cerrado brasileiro. Com uma ampla estrutura hoteleira e localização geográfica

privilegiada no centro do país, a cidade oferece características perfeitas para estimular todos a pegarem suas motos e colocá-las na estrada, rumo a este que será mais um grande encontro!

Conhecida por sua característica acolhedora, a cidade será envolvida pelo verdadeiro espírito de aventura, liberdade, e companheirismo. Serão três dias de programação com uma agenda exclusiva, especialmente preparada para proporcionar momentos inesquecíveis e de muita diversão ao lado dos amigos.

Programação

No sábado, dia 18, ocorrerá o *Welcome Reception*, em que os participantes receberão seus kits e poderão desfrutar de um cardápio tradicional da região, curtindo

uma boa música, enquanto encontram seus companheiros e compartilham as histórias da estrada.

No domingo, o dia começa com um almoço no *HOG Point*, seguido por diversas atividades durante a tarde, como as gincanas de *MotorGames* e o rally de regularidade. À noite, uma festa temática vai embalar a todos os participantes sem hora para acabar.

A segunda-feira começa com o tradicional desfile de motos pelas ruas da cidade, seguido por um almoço de confraternização com todos os participantes reunidos. O jantar, que terá a cerimônia de homenagem aos *Chapters* e Concessionários, além de um leilão benéfico, marcam o encerramento do evento.

Preparem-se, pois a festa será inesquecível! ■

Confira a agenda completa e todas as informações do evento no site www.harley-davidson.com.br





Eventos



ABRIL 2015

 National H.O.G.® Rally Brasil
De 18 a 20 de abril

Africa Bike Week
Margate, África do Sul
De 23 a 26 de abril

MAIO

Euro Festival
Golfo de St. Tropez, França
De 07 a 10 de maio

Harley Dome Cologne
Colônia, Alemanha
De 23 a 24 de maio

Ireland Bike Fest
Killarney, Irlanda
De 29 de maio a 1º de junho

JUNHO

Magic Bike Rüdesheim
Rüdesheim, Alemanha
De 04 a 07 de junho

Open Road Festival
Lago Balaton, Hungria
De 11 a 15 de junho

Benelux H.O.G.® Rally
Bergen/Mons, Bélgica
De 12 a 14 de junho

European H.O.G.® Rally 2015
Jerez, Espanha
De 18 a 21 de junho

Hamburg Harley Days®
Hamburgo, Alemanha
De 26 a 28 de junho

JULHO

Scandinavian Harley Days®
Voss, Noruega
De 02 a 05 de julho

Barcelona Harley Days®
Barcelona, Espanha
De 03 a 05 de julho

Swiss Harley Days®
Lugano, Suíça
De 03 a 05 de julho

American Tours Festival
França
De 03 a 05 de julho

Morzine Harley Days®
Morzine, França
De 11 a 14 de julho

Finnish Harley Weekend
Turku, Finlândia
De 31 de julho a 02 de agosto

AGOSTO

St Petersburg Harley Days®
São Petersburgo, Rússia
De 06 a 09 de agosto

South of England Rally
Hickstead, Inglaterra
De 14 a 16 de agosto

Thunder in the Glens
Aviemore, Escócia
De 28 a 31 de agosto

SETEMBRO

Prague Harley Days®
Praga, República Tcheca
De 04 a 05 de setembro

European Bike Week®
Faaker See, Áustria
De 08 a 13 de setembro

VOLTA ÀS RAÍZES DO BRASIL



Palácio Rio Negro, construído em 1889 pelo Barão do Rio Negro, é utilizado como residência de verão dos presidentes da república

Harley-Davidson Street Glide® é máquina do tempo em roteiro a Petrópolis (RJ)

Texto: Aldo Tizzani/ Agência INFOMOTO

Fotos: Mario Villescusa/ Agência INFOMOTO

Com seu patrimônio arquitetônico preservado, atrativos históricos e personagens ilustres, a Cidade Imperial oferece ao turista a oportunidade de voltar ao passado e vivenciar parte da história do Brasil.

Encravada na Serra Fluminense, Petrópolis é a “Cidade de Pedro”, já que as terras que deram origem ao município – fundado em 1843 por Dom Pedro II – pertenciam a seu pai, o Imperador Dom Pedro I. *Point* no inverno, a cidade é para os cariocas o que Campos de Jordão é para os paulistas. Só que com muito mais charme, requinte e história. A Cidade Imperial tem um belo patrimônio arquitetônico preservado, muitos atrativos históricos, hotéis e pousadas aconchegantes, além de uma gastronomia bastante diversificada. Isso sem falar na beleza da região, que é abraçada pela Mata Atlântica.

Para chegar até lá, escolhemos a Harley-Davidson Street Glide, uma das integrantes da família Touring, atualizada

pelo Projeto Rushmore, cujos novos modelos receberam um incremento de desempenho, tecnologia, conforto e novo *design*. A Street Glide é uma touring despojada, mas tão divertida quanto sua irmã mais equipada, a Ultra Limited. Com a “nossa” HD revisada, tanque cheio, bagagem nas malas laterais e, é claro, um *pen drive* recheado do melhor do *classic rock* era hora de pôr o “pé na estrada”. A partir daí, a Street Glide se transformaria numa máquina do tempo que nos levaria a conhecer parte da história do final do Segundo Império e início da República.

Nesta viagem, tudo estava conspirando a nosso favor: sol, céu azul e zero possibilidade de chuva. Para melhorar, iria conhecer uma cidade que sempre me encantou por causa de seus ilustres personagens.

O encanto começa já no trajeto e na Serra Fluminense. Nesta primeira visita a Petrópolis, pude perceber que, apesar de nossos quinhentos e poucos anos, o Brasil é muito rico em sua história e também em





seus personagens. Entre eles, cito Alberto Santos Dumont, o Pai da Aviação, que, aliás, era um *habitue* na cidade e muito admirado pela realeza brasileira, principalmente pela Princesa Isabel, filha de Dom Pedro II.

No total, a HD Street Glide rodou quase 1.500 km. Os maiores trechos de deslocamentos aconteceram nas rodovias Presidente Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro; e na BR-040, elo entre Minas Gerais e Bahia, passando pelo Rio. Aliás, pilotar pela 040 (Rodovia do Aço) é pura diversão, e o trecho que cruza a região de Petrópolis é repleto de curvas, com asfalto excelente e, de quebra, emoldurado por paisagens fascinantes. Rodar ali já valeu qualquer esforço, inclusive o desgaste nos inúmeros pedágios.

PONTOS TURÍSTICOS E GASTRONOMIA

Depois de algumas horas na estrada, a chegada a Petrópolis foi tranquila. A cidade é bem sinalizada e a maioria dos pontos turísticos está no Centro Histórico. Petrópolis oferece boas opções de compras, passeios, atividades culturais e uma vasta agenda de eventos. Vale a pena dar uma parada nas *delicatessens* alemãs para saborear alguns dos produtos típicos, sempre bem acompanhados por um chope gelado, uma especialidade da casa. Mas, se beber, não pilotar. Por isso, deixe sua “companheira de viagem” descansando no hotel.

Além do Museu Imperial – que serviu de residência para Dom Pedro II e que hoje abriga as relíquias da época do Império –, o Centro Histórico tem inúmeras atrações: a casa de veraneio de Santos Dumont, o Palácio Rio Negro, o Palácio de Cristal, a Catedral São Pedro de Alcântara e outras construções curiosas, como a Casa da Ipiranga, mas que todos conhecem como “Casa dos Sete Erros”, devido à sua arquitetura irregular. Detalhe: a Avenida Koeler, que liga o centro à catedral, é considerada o principal corredor arquitetônico da cidade. Lá estão casas, casarios, mansões e palacetes construídos na época em que a nobreza brasileira desfilava com suas charretes pela cidade. Os nobres se foram, mas as charretes continuam conduzindo turistas.

A gastronomia, influenciada pelas imigrações alemã e italiana, é saboreada em boas opções de bares e restaurantes. Em Petrópolis, o imperdível bolinho de bacalhau com o tradicional chope é pedida certa na Casa D'Angelo – Rua do Imperador, 700 –, assim como petiscar e beber uma cerveja bem gelada no Marowil Rink, na ▶



O Palácio Quitandinha passou por reformas e hoje funciona como um polo cultural

Praça da Liberdade, ambos bem no centro.

O distrito vizinho de Itaipava é o principal destino para quem quer cometer os pecados da gula. Com grande número de restaurantes famosos, a cidade também conta com pousadas badaladas e aconchegantes, como a surpreendente Pousada Tankamana.

DUMONT E O MUNDO DAS DUAS RODAS

Mineiro de nascimento, Alberto Santos Dumont adotou Petrópolis como seu refúgio. Durante 14 anos, passou os verões na cidade. Em sua casa no alto da colina, ele escrevia, fazia ensaios e observava as estrelas. Entre balões, 14-Bis e Demoiselle, Dumont sempre foi fascinado pela engenharia mecânica e motores a combustão – vindo das motos. Em 1892, por exemplo, ele promoveu a primeira corrida de motociclos em Paris, na França. O Pai da Aviação usou uma bicicleta presa às cordas do Balão América. Além disso, Santos Dumont é o precursor do trem de pouso. No 14-Bis, por exemplo, utilizou rodas de uma bicicleta. Mas a principal ligação entre o inventor e a motocicleta foi o uso do motor da Buchet, tradicional fabricante francesa de carros e motos, tornando-o apto para o uso aeronáutico no início do século XX.

Em seu livro “Santos Dumont e a Invenção do Vôo”, o professor Henrique Lins e Barros cita o uso desse tipo de propulsor nas invenções de Dumont. O Demoiselle também estava equipado com um compacto

motor Clément-Bayard refrigerado a água e que gerava 40 hp. Com dois cilindros opostos, tinha um desempenho extraordinário para a época. Atingia 110 km/h e necessitava de apenas 200 metros para a aeronave decolar. Em seus inventos, ele também usou Dion-Button, considerado o primeiro motor de combustão interna de alto desempenho. Sua arquitetura de dois cilindros em “V” foi licenciada para mais de 150 fabricantes. Foi uma escolha popular entre as montadoras de motocicletas no início dos anos 1900, como as norte-americanas Indian e Harley-Davidson.

OURO LÍQUIDO

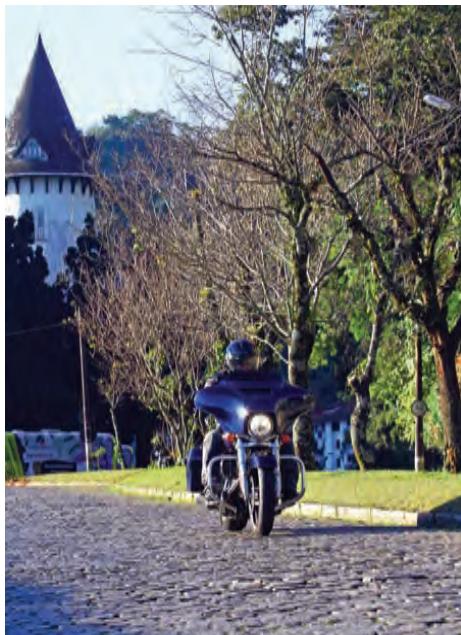
Para os amantes da cerveja, a região oferece três opções de Beer Tour: Centro de Experiência Cervejeira Bohemia, Cervejaria Petrópolis (Itaipava) e Cervejaria Imperial. Optamos pela Bohemia, considerada a mais antiga do Brasil, fundada em 1853 pelo colono alemão Henrique Kremer. Totalmente interativo, o passeio conta a criação da cerveja, a história da bebida no Brasil e no mundo, as variações de tipo e copos ideais para o consumo. O tour passa pela sala do mestre cervejeiro, um alquimista moderno, que tinha como princípio criar a perfeita combinação entre os elementos da natureza e os ingredientes usados na produção do “ouro líquido”, que foi até usado como moeda de troca. É possível conhecer todos os processos de fabricação e, para finalizar em grande estilo, brindar

com uma cerveja bem gelada. A visitação acontece de quarta a sexta, das 11h às 16h30. Sábado e domingo, das 11h às 18h30. O ingresso custa R\$ 19,50. Rua Alfredo Pachá, 166, Centro.

GALLERY 275

Entre nobres, visionários, empreendedores e inventores, encontramos um apaixonado pela história da motocicleta no Brasil. Com um sobrenome ligado à realeza, Guaraci de Oliveira e Silva atua restaurando motos das décadas de 1970, 1980 e 1990. Depois de restaurar suas próprias bicicletas, em 1987, em parceria com o amigo Carlos Alberto de Paiva, comprou uma Honda CT90 Trail 1972, de oito marchas – quatro normais e quatro reduzidas –, usada nas plantações de fumo. Hoje, o Museu de Motos “Gallery 275” tem um acervo de 110 motos – de 50 cc a 1.100 cc – e mais de duas dezenas a serem recuperadas. No galpão de 600 m², é possível encontrar algumas raridades, entre elas, as Yamaha YB50, RS125, RS100, F5B, FS1, DT125 e R5 250; as Honda SS50, S90, ST70 e CJ 250; as Suzuki A50, A100, GT185, GT250 e GT380; e o único exemplar no Brasil da Kawasaki A1 1970 Special 250 cc.

Com um bar temático e muitas referências da década de 1980, o Gallery 275 é ponto de encontro de motociclistas aos sábados. Metido a mecânico, Guaraci trabalha atualmente com logística e diz que o acervo será seu legado. “Isto aqui é uma parte importante da história da motocicleta no Brasil. É a minha vida. Aqui



tem muito amor, dedicação e horas de trabalho", finaliza emocionado. O "Gallery 275" fica na Rua Cândido Portinari, 275, Bairro Mosela. O ingresso custa R\$ 10,00. www.gallery275.com.br ou (24) 2235-8512.

GUIA DE PETRÓPOLIS

- **Museu Imperial:** O Palácio, em estilo neoclássico, abriga mobiliário e objetos da família Imperial – Rua da Imperatriz, 220 – Centro

- **Catedral São Pedro de Alcântara:** De estilo neogótico francês, na bela catedral estão os restos mortais de Dom Pedro II e de sua esposa Dona Teresa Cristina – Rua São Pedro de Alcântara, 60 – Centro

- **Museu Casa de Santos Dumont:** A inusitada casa foi residência de verão de Alberto Santos Dumont. Conservada, seu interior reflete a simplicidade e criatividade do Pai da Aviação. Há vários documentos, livros, esculturas, homenagens, um chapéu – sua marca registrada – e réplicas de suas criações – Rua do Encanto, 22 – Centro

- **Casa da Ipiranga:** Mais conhecida como Casa dos Sete Erros, foi erguida em 1884 por José Tavares Guerra, afilhado do Barão de Mauá. Seus jardins foram projetados pelo botânico francês Auguste Glaziou – Av. Ipiranga, 716 – Centro

- **Palácio Rio Negro:** Construído em 1889 pelo Barão do Rio Negro. É utilizada como residência de verão dos Presidentes da República, tradição iniciada em 1903. Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e Fernando Henrique passaram por lá. O mais recente hóspede foi o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva – Av. Koeler, 255 – Centro

- **Palácio de Cristal:** Por iniciativa do Conde D'Eu, sua estrutura pré-moldada foi construída na França. Inaugurado em 1884, abriga eventos culturais e shows de música brasileira – Rua Alfredo Pachá, s/nº - Centro

Mais informações e atrações no site www.petropolis.rj.gov.br.

ONDE FICAR

- **Solar do Império:** Formado por dois antigos casarões, construídos em 1875 e 1893, restaurados e tombados pelo IPHAN. Com um belo jardim, o palacete tem 24 suítes, em quatro categorias distintas: Master, Real, Imperial e Standard. Todas equipadas com camas *king size*, TV LCD com sistema de HDTV, DVD, internet *wireless*, ar quente e frio e frigobar. Diária a partir de R\$ 437,00. Fica no Centro Histórico – Av. Koeler, 376. www.solardoimperio.com.br ou (24) 2103-3000.

- **Pousada Tankamana:** Esta dica é para quem quer tranquilidade, privacidade e um toque de romantismo. Fica a 20 minutos de Itaipava, com acesso por estrada de terra (cerca de 4 km). Encravada no Vale do Cuiabá, a pousada conta com 16 chalés bem equipados, todos construídos no melhor estilo country



sofisticado, alguns com hidro outros com ofurô. Destaque para o restaurante que oferece uma gastronomia contemporânea internacional e brasileira. Experimente a truta com banana ou o creme de queijo servido no pão orgânico. Diárias a partir de R\$ 485,00. Estada Júlio Capua, 0. www.tankamana.com.br ou (24) 2222-9181.

ONDE COMER

- **Bordeaux:** Instalado no antigo estábulo da Casa da Ipiranga, o restaurante oferece cardápio variado e excelentes vinhos. Funciona também como empório de vinhos – Rua Ipiranga, 716 – Centro – www.bordeauxvinhos.com.br.

- **Luigi Pizzaria:** Em um ambiente simples e bom atendimento, a pizzaria conta com uma boa variedade de sabores: da tradicional Margherita a opções doces. Praça Rui Barbosa, 187, no Centro Histórico – (24) 2244-4444.

COMO CHEGAR

- **Rio de Janeiro** – Fica a cerca de 70 km do Rio pela BR 040

- **Belo Horizonte** – Também pela BR-040, a capital mineira fica a 400 km de Petrópolis.

- **São Paulo** – São quase 500 km de distância. Segue-se pelo Corredor Ayrton Senna-Carvalho Pinto e Via Dutra até Volta Redonda. Siga a RJ 393 até a BR 040. Se tiver tempo e preferir, pode-se rodar pela região de serra, passando por Piraí, Mendes, Miguel Pereira, Paty do Alferes e Araras, até sair na BR 040 e chegar a Petrópolis.

- **Pedágios** – Durante a viagem, o que pesa na conta é a quantidade de pedágios e os preços abusivos cobrados por algumas concessionárias. Por exemplo, cheguei a pagar R\$ 5,45 na Via Dutra. Além disso, há o desgaste natural do motociclista em parar a moto, tirar a luva, pegar o dinheiro, pegar o troco, guardar o comprovante, calçar as luvas e seguir em frente. Sem contar com a falta de segurança, pois não há cabines exclusivas para moto. O piloto fica a mercê de um motorista desatento, um carro desgovernado ou até mesmo uma poça de óleo. Os valores dos pedágios variam entre R\$ 1,05 e R\$ 5,45. Por isso, ao fazer este roteiro, reserve R\$ 50,00 só para os pagamentos. ■



Equipada com motor de dois cilindros em "V", a Street Glide® entrega potência de forma progressiva



CONTE-NOS SOBRE SUA CIDADE FAVORITA!

É a hora de você participar nos contando sobre a sua cidade favorita e o que faz ela ser especial para você. Conte-nos por onde você gosta de pilotar e quais são seus locais preferidos. Para participar, mande seu artigo para hogbrasilmag@harley-davidson.com e não se esqueça de incluir fotos em alta resolução!



Paulo Eduardo Dias, 60 anos, é aventureiro por natureza e apaixonado pelo universo Harley-Davidson. Em julho de 2014, ele resolveu unir as duas paixões e visitar todas as concessionárias da marca em operação no Brasil. Todas! Foram 18 revendas, em 48 dias de viagem e incríveis 12.760 km percorridos.

O sonho começou a tomar forma assim que se aposentou. Todos seus amigos harleyros contavam histórias sobre

viagens e lugares inesquecíveis, que visitaram a bordo de suas motocicletas. As histórias sempre precediam a seguinte pergunta: "Você já foi lá?". Muitos dos lugares eram desconhecidos, o que o incentivava ainda mais.

Fazendo uma breve pesquisa, Paulo percebeu que grande parte dos lugares mencionados estava na rota das concessionárias Harley-Davidson no Brasil. Não teve dúvida, decidiu que inovaria ➤



HARLEYRO VISITA TODAS AS CONCESSIONÁRIAS DA MARCA NO BRASIL E FAZ HISTÓRIA





e seria o primeiro brasileiro a percorrer todas as revendas do País, de Norte a Sul, Leste a Oeste.

Empolgado, contou a ideia a familiares e amigos. "Alguns me apoiaram e acharam espetacular. Outros disseram para eu desistir, por conta de supostos perigos nas estradas. Decidi me apegar aos que apoiavam", diz Paulo.

Com o incentivo vieram as sugestões. Leda Maria, sua irmã, criou uma página no Facebook para divulgar o projeto, batizado de "Bate&Espirra" (<https://www.facebook.com/pages/Bate-Espirra/794276147251254?fref=ts>). "Não era um Bate&Volta e nem um Bate&Fica. Eu visitaria o local e espirraria para outros. Daí o nome."

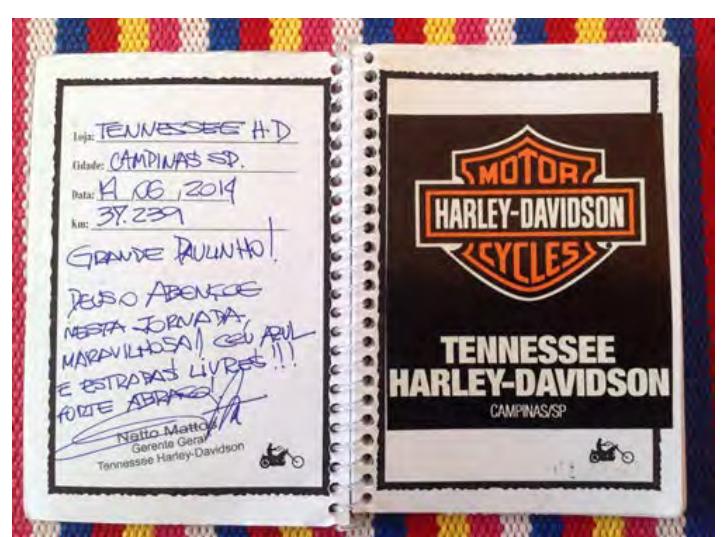
Os amigos tiveram participação fundamental. Cássio Rossete e Rafaela Colombi o presentearam com um "passaporte", para ajudá-lo na aproximação dos concessionários e para receber o carimbo por onde passasse. Fabrício Petean o agraciou com cartões de visita.

Os preparativos começaram dias depois. Paulo comprou equipamentos para frio e calor intensos, ferramentas, capa de chuva e somente o indispensável em roupas.

Depois, levou sua FXST 2008 para revisão e preparo para uso extremo.

Com tudo pronto, era hora de partir. A saída aconteceu em 14/06/2014, da concessionária Tennessee, em Campinas (SP), com o hodômetro marcando 37.239 km. Paulo percorreu, pela ordem, Ribeirão Preto (SP), Campo Grande (MS), Goiânia (GO), Brasília (DF), Fortaleza (CE), Recife (PE), Salvador (BA), Belo Horizonte (MG), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), São Paulo (SP), Sorocaba (SP), Curitiba (PR), Florianópolis (SC), Porto Alegre (RS), até voltar para Campinas. No total, ele visitou 18 concessionárias, em 48 dias de viagem. O hodômetro registrava 49.999 km, contabilizando 12.760 km percorridos, aproximadamente 700 km diários.

A frieza dos números não traduz a emoção do passeio. "Sempre que chegava à concessionária era uma festa. Todos me recebiam muito bem e me incentivavam a continuar com minha jornada. Além disso, assinaram meu capacete, com dedicatória, e carimbaram o passaporte. É indescritível o que senti durante toda a aventura", conta, emocionado. "Comprovei o espírito de

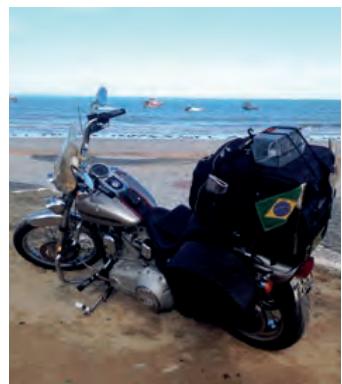


liberdade da Harley-Davidson em todo o Brasil. A receptividade e o calor humano me fizeram sentir em casa, mesmo sem retornar uma vez sequer."

Paulo aproveitou a oportunidade para visitar amigos e parentes, e conhecer a cultura, culinária e paisagens de diversos lugares "belíssimos". "Considero-me muito abençoado por poder

conhecer grande parte deste País incrível. Sou realmente um cara de sorte."

O aventureiro conta que, conforme avançava pelas estradas, levava um pouquinho de cada um que conhecia. Pessoas que gostariam de segui-lo, se pudessem. "Conheci muita gente, mas algumas foram especiais e faço questão de mencioná-las." ■



Ribeirão Preto HD: Mauro Francisco e Bruno

Campo Grande Rota 67 HD: Oswaldo Tourinho e Júlio Moura

Goiânia Umuarama HD: Márcio Lacerda, Paulo Maciel e Said

Brasília HD: Tiago Oliveira, Vitor Castilheiro, Fábio Lacerda, Ronald Guido e Marcos Caviccioli

Fortaleza Newroad HD: Katiane Dantas

Recife HD: Marcelo Miranda

Salvador Bahia HD: Davidson Botelho, Ângelo Chaves, Sandra e Santi

Belo Horizonte HD: Hermann Gribel, Fernanda Dutra e Renata Silvério

Rio de Janeiro HD: Paulo Sérgio, Carlos Roosvelt, Renata Ramos, Luiz França Filho

Santos HD: Toninho

São Paulo Autostar HD: Roberto Piu-Piu e Fábio Fernandes

São Paulo ABA HD: Alê Marques

Sorocaba HD: Giolito, Daniella Borges, Bruno Castro, Leif Mora, Marco Antonio "Piré", Rafael Cadamuro, Betão Roberto e Fagner Camargo

Curitiba The One HD: Arnaldo de Oliveira Silva e Clóvis Brambilla

Florianópolis Floripa HD: Ivan José Coelho, Iara Bruna Vargas Fernandes, Stéfani e Karine

Porto Alegre HD: Júlio Neto, João Spindler e Zandor Pires





**SÓ UMA MOTO PODE SER MELHOR
DO QUE A SUA HARLEY: SUA HARLEY
COM OS ACESSÓRIOS DA LINHA DE
PERFORMANCE SCREAMIN' EAGLE.**

A LENDÁRIA LINHA DE PEÇAS
SCREAMIN' EAGLE CHEGOU AO BRASIL.

GARANTA MAIS DESEMPENHO PARA
SUA HARLEY-DAVIDSON.

IMAGEM MERAEMENTE ILUSTRATIVA.

VISITE UMA CONCESSIONÁRIA E TRANSFORME SUA MÁQUINA.

-  harley-davidson.com.br
-  [/harleydavidsonbrasil](https://www.facebook.com/harleydavidsonbrasil)
-  [@harleydavidsonbrasil](https://www.instagram.com/harleydavidsonbrasil)





**COLEÇÃO GENUÍNA
DA HARLEY-DAVIDSON®
OFERECE OPÇÕES PARA
HOMENS E MULHERES
DE TODAS AS IDADES**

A Coleção Genuína oferece um visual lendário Harley-Davidson® com opções que irão inspirar qualquer piloto, garupa e entusiastas da marca. Cada modelo traz consigo o espírito americano de liberdade e companheirismo através de detalhes como bordados, estampas e costuras. Essa coleção original H-D é caracterizada por sua aparência vintage.

Feitas em algodão, as roupas da Coleção Genuína da Harley-Davidson podem ser usadas em qualquer estação do ano e são perfeitas para aliar estilo com conforto. A gama de produtos é bastante diversificada e conta com camisetas, camisas, blusas, entre outros, para atender ao público de todas as idades.

A Coleção Genuína é tradicional e uma das linhas mais desejadas pelos clientes.

Preocupada em manter a fidelidade e aumentar a linha para seu público, a Harley-Davidson investe sistematicamente no aumento da oferta de produtos, tanto para homens quanto para mulheres. ■





NÃO DEIXE A CAMISA SOCIAL SE TRANSFORMAR EM CAMISA DE FORÇA.

DANE-SE A ROTINA.



VAMOS PRA ESTRADA.

Vá a uma concessionária e faça um test ride.



[harley-davidson.com.br](http://harleydavidson.com.br)



[/harleydavidsonbrasil](https://www.facebook.com/harleydavidsonbrasil)



[@harleydavidsonbrasil](https://www.instagram.com/harleydavidsonbrasil)



PRODUZIDO
NA ZONA FRANCA
DE MANAUS
IBAMA
HOMOLOGADO
CONHEÇA O AMAZONAS

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Imagens meramente ilustrativas. Os capacetes utilizados na foto não são permitidos pela legislação brasileira.



PERFORMANCE – Mais torque e potência com o motor Twin Cam 103TM – High Output Twin-CooledTM.

TECNOLOGIA – Sistema de infotainment com tela touchscreen de 6,5 polegadas, comando de voz, Bluetooth[®] e GPS.

CONFORTO – Para o motociclista e para o garupa.

Reportagem: Ícaro Bedani
Fotos: Renato Duraes –
Revista Cycle World –
edição 17 – janeiro de 2015

SAMBA ROCK

PARA FAZER UM SAMBA COM BELEZA É PRECISO UM BOCADO DE AÇO E GASOLINA

A maioria dos sons é inconfundível. Como o tom do tamborim que acompanha o surdo no samba bem tocado de Beth Carvalho e Bezerra, tão poderosos quanto a batida do coração. Mesmo que não seja seu ritmo favorito, aposte que algum refrão batucado paira em sua memória. Da mesma forma, a orquestra criada pelos V2 das Harley-Davidson é singular. Você pode até não gostar da moto ou de batuque, mas seu ouvido reconhece quando ambos estão por perto – e o som é sentido no peito. O que você não sabia é que juntar as duas coisas dá samba.

ABRE-ALAS

Para mostrar o outro lado da H-D, levamos a custom para desfilar pelo azul e rosa da

quadra da escola de samba Rosas de Ouro, sete vezes campeã do carnaval paulista no Grupo Especial. O último título veio em 2010, com o enredo *Cacau é Show*. Em 2015, a escola sairá com *Depois da Tempestade, o Encanto*, de Wellington Rosa Gonçalves, dono de Harley há dois anos. Sabemos que você está acostumado com a imagem da Fat Boy rodando ao som de Guns N' Roses, ao comando de Arnold Schwarzenegger. Mas regras servem para serem quebradas: neste momento, um sujeito está assobiando um samba ao guidão da moto mais rock'n'roll do planeta. Aceite isso.

Suas curvas, típicas da linha Softail, escondem a suspensão traseira sob o para-lama bem recortado, que deixa a mostra o pneu traseiro de 240 mm, o mais

largo entre as HD, e o mesmo da Night Rod, a moto mais esportiva da marca.

Seu abre-alas, porém, é a pintura em cinza brilhante chamada Hardy Candy Quiksilver Flake, com flocos de metal expostos, que adiciona R\$ 1.650 ao valor de R\$ 58.700. Há outras quatro opções de cores sem custo extra.

Durante o dia, a pigmentação não faz tanta diferença junto do cinza que predomina na cidade de São Paulo, mas, à noite, na rua deserta, quando não há destino nem rumo, como cantava Elizeth Cardoso nos primórdios do samba, em 1957, a Breakout se transforma. Seus flocos prateados funcionam tão bem quanto a fantasia usada pelas passistas da Escola. É impossível não reparar no seu brilho.



SAMBA TRISTE

A Harley-Davidson Breakout chegou ao Brasil em dezembro, já com freios ABS, como toda a linha. Até então, o modelo lançado em março de 2014 só existia nos Estados Unidos. Perto de suas irmãs, ela sustenta um charme próprio.

Diferentemente de outros modelos da marca americana, ela parece ter sido customizada no berço, dentro da fábrica de Milwaukee, nos EUA. Seu *swing* é singular e o rodar com a custom é marcado por um guidão reto, como os usados em motos *dragster*, e um garfo dianteiro avançado. A combinação é bela e dá ainda mais estilo para quem pilota.

O banco original, feito de couro, leva o símbolo da marca aplicado em uma chapa de metal. Ele tem bom formato e acomoda



bem as cadeiras. Poderia existir um apoio maior para a lombar. Para a garupa, a rigidez e as pancadas da suspensão são sentidas. Para levar a patroa ao samba, é melhor comprar um assento mais macio. Ou instalar encosto no banco.

SARGENTO

O samba-enredo da Harley é cantado de forma rouca e, principalmente, alta. O escape duplo cromado, com as ponteiras pintadas de preto, produzem uma sinfonia tão característica quanto a voz de Nelson Sargent na clássica *Agoniza, mas não morre*.

Essas notas só são alcançadas graças ao motor V2 de 1.585 cc, chamado Twin Cam 96B, uma evolução de vários outros motores da marca como, por exemplo, os antigos *Panhead*, ou cabeça de panela em inglês, que ganharam o nome por terem os cabeçotes em formas de panela virada para baixo. No dinamômetro da CTM Motos, a Breakout mostrou 56,8 cv a 4.460 rpm e 10,6 kgf.m de torque a 2.670 rpm. A Harley não divulga a potência de nenhuma de suas motos, mas afirma

que a Softail tem 11,8 kgf.m a 2.750 rpm. Na prática, os números são bastante compatíveis.

QUANDO CHEGAR

A Breakout não é uma máquina para ser levada ao limite. Seu perfil parrudo não colabora para um desempenho esportivo. No entanto, o acelerador consegue responder rápido ao punho direito. O ponto forte é a faixa de força espalhada por todas as rotações. Não há problemas em retomar a velocidade em quinta ou sexta marcha, por exemplo, sem que a Breakout comece a rebolar. O cluster mostra a velocidade e, na parte digital, a marcha que está engatada, odômetro e autonomia.

Os engates são duros e o manete é pesado, como manda o samba da Harley, mas a cada engatilhada feita pelo pé esquerdo, o tranco faz você pensar que vai voar com a custom. É, no mínimo, divertido. E quem vê a Breakout assim, parada de longe, garante que ela não sabe sambar. Mas, a verdade é que ela está se guardando para quando o carnaval chegar. ■



AS INCRÍVEIS MONTANHAS ADIRONDACKS

É emocionante explorar a diversidade das paisagens montanhosas e as atrações da estrada

Texto e fotos: Liz Palmer e Robert Roland

Quando meu marido Rob e eu viajamos longas distâncias, buscamos algo especial. Procuramos caminhos cheios de curvas, belas paisagens, florestas abundantes, muitos lagos e rios, paradas que dão as boas-vindas ao motociclista e que fazem da chegada a maior diversão. Atrações na estrada pelas quais vale a pena parar, e rodovias que proporcionem uma experiência emocionante de viagem e pilotagem. Encontramos tudo isso e muito mais em nosso roteiro às montanhas Adirondacks.

Quando se pensa nesse lugar, é comum associá-lo aos esportes de inverno. Porém, os meses de verão e outono também tornam as montanhas Adirondacks uma oportunidade fascinante para explorar e fazer turismo de moto, especialmente o parque Adirondack, com quase 2,5 milhões de hectares, aproximadamente o tamanho do estado de Vermont. É gratuito, sem

portões e sem guardas-florestais e é considerado um modelo para os parques ao redor do mundo.

Há uma "linha azul" imaginária em torno de seu perímetro, que abriga mais de 140.000 habitantes, tornando-o uma combinação de terras públicas e privadas. E a boa notícia é que ele nunca fecha. As estradas que o cortam passam por muitas cidades pitorescas, algumas sem semáforos; vilarejos com mais vacas do que pessoas; muitas com opções para se fazer refeições, desde pequenas lanchonetes, passando por combinações de restaurante e bar, até estabelecimentos requintados. Nos vilarejos, a hospedagem vai das pensões aos *resorts* de luxo.

Da perspectiva de um motociclista, os 2,5 milhões de hectares do parque podem ser emoldurados por grandes estradas a oeste (Rodovia 81), ao sul (Rodovia 90), ao leste (Rodovia 87) e ao norte: o Rio Saint Lawrence e as estradas ao longo de sua costa sul. O acesso é feito por estradas designadas como "Scenic Byways".

O *Olympic Scenic Byway* começa no vilarejo Sackets Harbor, a oeste, atravessa a Rodovia 81, que pode ser acessada da fronteira pela ponte Ivy Lea, corta o parque e inclui o lago Placid, em Keesville, na Rodovia 87. Esta atração natural espetacular fica a apenas quatro horas ao norte de Nova York, a um dia de viagem de Ontário e a duas horas de Montreal.

Nossa rota começou em Toronto, com uma Harley-Davidson® Electra Glide Ultra Classic®, confortável moto de passeio.

Pilotamos ao longo da Rodovia 401 Leste, com uma escolha de três pontes para os Estados Unidos, a partir do Canadá: Ivy Lea, Ogdensburg ou Cornwall, uma viagem fácil de três horas, seguindo as velocidades da rodovia. Pegamos a ponte Cornwall e a Rodovia 37 Leste para Malone. Depois, seguimos para a Rodovia 30 Sul, em direção a Paul Smiths, para pegar a Rodovia 86 e, finalmente, prosseguimos por ela até os lagos Saranac e Placid. Nossa tempo de viagem total foi de seis horas.

Ficamos no Whiteface Lodge, no Lake Placid, localizado convenientemente no coração das Adirondacks. Encontramos nele uma ótima base para passeios diurnos. Além de ganhar inúmeros prêmios, o Whiteface Lodge é listado como um dos principais hotéis do mundo! Com o estilo rústico-chique, oferece todo o luxo moderno de um *resort* cinco estrelas. O serviço foi de primeira qualidade e não havia bar.

Ficamos em uma suíte térrea, com vista para as montanhas e para as quadras de tênis com jardins exuberantes. Nossa suíte tinha uma cozinha completa, lavanderia em estilo europeu, móveis artesanais e toques do estilo das montanhas Adirondacks, com uma bela lareira em ferro fundido e uma acolhedora, confortável e extravagante cama *king size*, especial para depois de um dia de viagem. À noite, o evento "Experience the Lodge" foi uma ótima surpresa, que envolvia fazer seus próprios *marshmallows* ao redor da fogueira e conhecer os outros hóspedes. O spa possui alguns tratamentos luxuosos

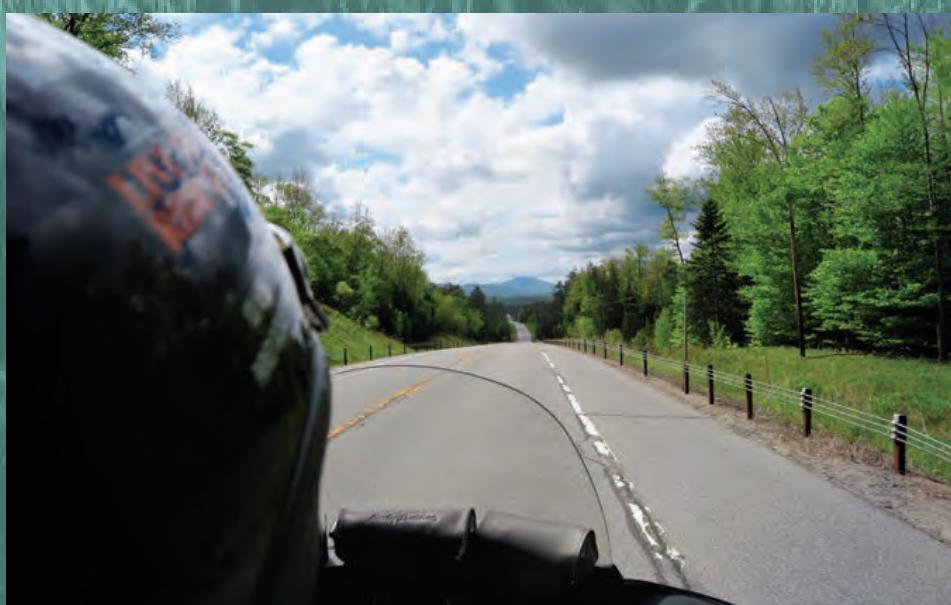


interessantes, de massagens aos tratamentos faciais para praticantes de atividades externas.

A elegância rústica do restaurante Kantu ainda de mãos dadas com a apresentação de uma abordagem inovadora e elegante da cozinha norte-americana da estação. O chef utiliza os ingredientes locais frescos e orgânicos, junto com peixe e caça locais. Cada seleção é cuidadosamente combinada com um vinho específico, escolhido pelo *sommelier* da casa, disponível em sua premiada carta de vinhos.

Um bom primeiro dia é pilotar até o Museu de Adirondack, no lago de Blue Mountain. Partindo de Tupper Lake, vá pelo atalho Adirondack Trail (Rodovia 30 Sul) até o lago Blue Mountain. É uma viagem fácil, que leva de uma a duas horas. O museu é composto de 24 edifícios, em um espaço de 130 mil m², e inclui programas diários permanentes, mostras de arte e várias belezas. Uma delas é o café com vista para uma paisagem deslumbrante. Fizemos a visita guiada por áudio, vimos réplicas dos cenários e escutamos sobre o desenvolvimento histórico do parque Adirondack, que nos deu uma visão sobre esta área tão diferenciada.

Outra ótima excursão é ao longo do atalho Central Adirondack Trail (Rodovia 28). Do lago Blue Mountain, vá para o leste até o Forte Ticonderoga, no lago Champlain. Uma viagem fácil com muitas opções para almoço ou jantar e ótimas vistas das montanhas e lago. Este forte, ➤





em sua localização estratégica, já esteve nas mãos dos franceses, britânicos e, agora, dos EUA. Aqui, encontramos uma grande variedade de exposições, demonstrações, reencenações e passeios com um excelente café. Você passará algumas horas muito agradáveis, caso seja um fã de história.

Visitar as atrações geológicas é outra ótima maneira de explorar o parque, como ir à ponte Natural Stone e ao parque Caves, em Pottersville, logo na saída da Rodovia 87. Passando de geração a geração e sendo operado pelos Becklers, a genealogia desta família é tão interessante como as grutas, pedras e joias do lugar. Atraente para qualquer pessoa que ama geologia e história, é um passeio para ser feito a pé. Dica: para o passeio, peça por um guia que seja membro da família.

A nossa próxima parada foi o Ausable Chasm, uma das atrações mais antigas dos

Estados Unidos (desde 1870) e “onde o espírito de aventura começa”. Pegue a Rodovia 87 em direção a Keesville e você chegará ao Ausable Chasm. A atração tem algo para todo mundo, incluindo uma área de acampamento que é perfeita para os motociclistas, com uma tenda, passeios de bote, escalada e trilhas no incrível cenário de Adirondack.

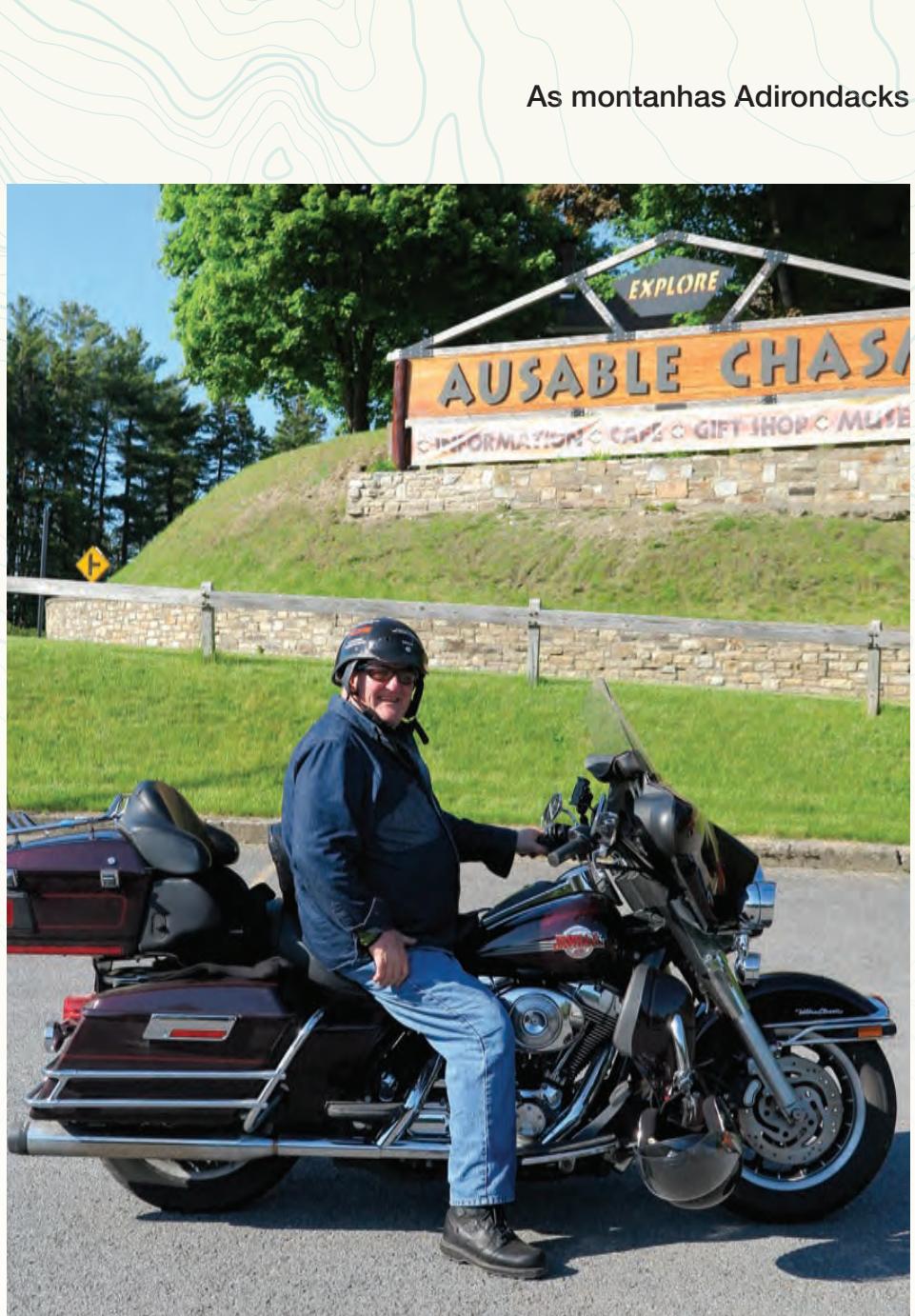
Descobrimos que muitos restaurantes usam alimentos locais e frescos, uma abordagem totalmente orgânica. Um exemplo disso é o Turtle Island Café, um restaurante premiado pelo New York Times e ganhador do prêmio de excelência Wine Spectator Award de 2010! O Turtle Island Café pertence e é operado pelo casal chef David Martin e Mimi Lane, que acreditam fortemente em eco-gastronomia (reconhecimento das ligações fortes entre o que vai ao prato e o planeta).

David graduou-se no Culinary Institute

Eventos de motociclismo na região de Adirondack

Americade no lago George: Início de junho. É o maior evento multimarca de motocicletas do mundo.

Warrensburg: Início de junho. Evento para a família, oferece ótimos passeios, fornecedores e atividades relacionadas a motos.



of America, possui mais de 20 anos de experiência e ganhou inúmeros prêmios culinários. Estávamos com sorte. Um dos seus populares pratos da estação, "caranguejo de casca mole", estava no cardápio! Realmente delicioso! Os *foodies* (aficionados por comida e bebida) também vêm de muito longe para saborear o hambúrguer estilo americano feito pelo David. As motocicletas são bem-vindas aqui, e o café está localizado no coração de Willsboro, a minutos do lago Champlain e do cais Essex Ferry.

Uma das épocas mais belas para pilotar pelo parque Adirondack é, certamente, o outono, quando a folhagem ganha as cores laranja, amarelo e cobre, e a natureza está prestes a dar lugar ao inverno.

É a oportunidade perfeita para desfrutar o que o parque tem a oferecer e, ao mesmo tempo, fotografar o caleidoscópio de cores deslumbrante que se forma. ■



FIN DA ANARCHIA

“Sons of Anarchy” começa sua sétima e última temporada aclamado pela crítica, com milhões de telespectadores sintonizados a cada semana, para saber o destino de seus personagens favoritos. Quem, se sobrar alguém, vai sobreviver?

Texto: Mike Zimmerman **Fotos:** Wes Allison

Kim Coates e Theo Rossi estão no seriado desde o início, e no começo da última temporada seus personagens ainda estão entre os vivos. Passamos algum tempo com estes dois motociclistas dedicados, falando sobre pilotagem e motocicletas e de como participar da série mudou suas vidas

Resumo do personagem: “Cruel e estranho”, Tig é o membro mais violento e instável do motoclube (MC). Antigo sargento de armas, ele é leal até a alma, disposto a recorrer a quaisquer meios necessários para proteger a honra do clube.

História de pilotagem do Kim:
Piloto a vida toda.

Sobre pilotar no seriado: “Quando começamos, há sete anos, havia apenas outros dois pilotos no seriado. Ninguém mais sabia andar de moto. Não me importo com o que lhe dizem, mas a verdade é que ninguém mais sabia pilotar... As primeiras temporadas foram um pesadelo. Agora o Charlie (Hunnam, “Jax”) é simplesmente um motociclista incrível. O Theo melhorou muito. O Tommy (Flanagan, “Chibs”) tem uma BMW, caramba. E o Boone (Mark Boone Junior, “Bobby”) pilotou a vida toda, como eu”.

Sobre pilotar com o elenco: “Somos todos bons amigos no seriado. E não estou falando da boca para fora. É a verdade. Realmente gostamos de estar juntos e nos

respeitamos. Brigamos como membros de uma família e, em seguida, sentimos falta um do outro, quando não nos vemos por dois ou três meses, quando a temporada termina. Pilotamos juntos, mas nunca há tempo suficiente. Quando o seriado começa, meu irmão, é a todo vapor”.

Sobre os fãs do SOA: “Ou eles morrem de medo de chegar perto de mim ou chegam falando ‘Ai, meu Deus!’. Mal podem se conter. Mas aqueles que são reflexivos nunca viram nada igual. Eles nunca tiveram essa sensação de um programa de TV assim. Porque, no fundo, a alma do programa é um drama familiar. O tema é o drama da família Teller-Morrow”.

Pensamento de despedida: “Faço isso há muito tempo e fico feliz por ter dito sim para o personagem. Mas também estou bastante animado para fazer meu próprio programa e voltar a atuar em filmes. Tem sido uma grande realização. Todos nós trabalhamos muito bem. Nossa equipe é fenomenal. Podemos todos dar tapinhas nas costas um do outro e ter certeza de que foi um trabalho bem-feito”.

KIM COATES

TIG



THEO ROSSI

JUICE

Resumo do personagem: Como "membro mais frágil emocionalmente" da equipe do SOA, Juice, no fundo, é apenas um garotinho com medo. O clube é a única família que ele tem, o que faz com que as brigas constantes e violentas sejam extremamente difíceis de suportar.

História de pilotagem do Theo: "Meu tio mudou do norte da Califórnia para Nova York quando eu tinha 14 anos. Ele era um grande motociclista. Um dia ele ficou doente e não pôde mais pilotar. Mas ele falava literalmente o dia todo, todos os dias, sobre pilotagem. Ele faleceu alguns anos antes da série. Quando eu li o roteiro para o piloto original, pensei sinceramente que estava lendo uma das suas histórias. Isso me fez querer (o papel) ainda mais".

Sobre pilotar no seriado: "Quando me mudei para Los Angeles, no final de 1999, decidi, porque não tínhamos dinheiro, que a coisa mais inteligente que eu poderia fazer era tirar uma licença de motociclista. Então, fiz o curso New Rider na Harley-Davidson®. O que percebi depois que terminei é que não tinha dinheiro para comprar uma motocicleta.

Oito anos depois, fiz uma audição para o Sons e a única coisa que me disseram foi (e eu nunca vou esquecer isso): "Você tem uma carteira de motociclista?", e eu disse, "Sim". E então, saí da sala".

Sobre pilotar com o elenco:

"Costumávamos ser capazes de pilotar muito mais. Algumas vezes, pilotamos nos fins de semana. Descíamos a rodovia PCH (Pacific Coast Highway) ou pilotávamos pelos arredores da cidade. Obviamente, com o sucesso da série, isso se tornou muito mais difícil. As pessoas sabem quem você é quando está pilotando, e tiram você da estrada para fazerem uma foto!".

Sobre os fãs do SOA: "Você vai morrer no seriado?" É a pergunta que mais me fazem! Mas nossos fãs são os melhores do mundo. Eles são tão envolvidos, que fazem cada pergunta o mais rápido que puderem no menor tempo possível. Simplesmente, querem saber de tudo. No entanto, ao mesmo tempo, não querem estragar tudo".

Pensamento de despedida: "Eu sempre vejo o seriado como sendo os 'caras', quando havia o Clay, o Piney e o Opie, e tínhamos toda aquela gente na mesa. Estávamos todos apenas sentados, contando piadas, tirando sarro um do outro antes das câmeras começarem a rodar. Só um monte de caras brincando de caubói e índio, usando roupas de couro e se preparando para montar em suas motos". ■



PASSEIOS DA VIDA REAL

Wide Glide® 2010 do Kim

"Ela é preta, com uma mesa de 10 polegadas, crânios por toda parte, algumas taxinhas. Apenas uma moto deslumbrante e artisticamente linda, feita para mim pela Eagle's Nest Harley®, em Sacramento."

Street Bob® 2012 do Theo

"É a minha favorita, sem dúvida. Simplesmente a amo. É absolutamente perfeita. Por isso, todas as vezes em que Kim e eu liderávamos a Boot Ride (parada militar) e me perguntavam que moto eu queria pilotar, respondia Street Bob. Tenho a sensação de que ela foi feita para mim."





Vintage e visceral

Texto e fotos: Guy Bolton

Todos os anos, entusiastas dos “velhos tempos” se encontram em Nova Jersey para uma prova de arrancada diferente

A “Race of Gentlemen”, conhecida pelo público e pelos competidores como “TROG”, remete a tempos mais simples e emocionantes, quando os homens usavam boinas e eram destemidos, e as máquinas de corrida eram ajustadas com chaves inglesas, não computadores.

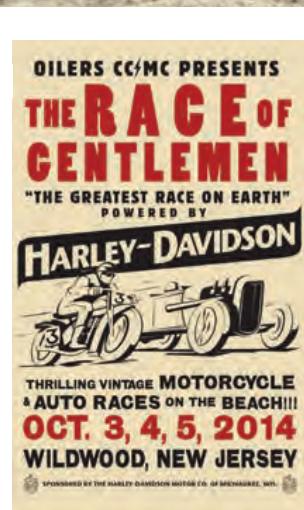
A aparência e os sons do evento parecem sair de um noticiário antigo em preto e branco, daqueles que passavam nos cinemas: cartazes dos velhos tempos, lindamente reproduzidos, anunciam a corrida, enquanto juízes vestidos de macacão branco e capacetes coloniais se misturam entre os pilotos. Enquanto isso, Sara, a garota infinitamente energética que dá as bandeiradas, salta no ar a cada intervalo de poucos minutos, para anunciar o início de outra corrida.

Postos de observação de madeira, feitos à mão, e pódios axadrezados na areia marcam as linhas de partida e chegada. Quando a maré desce, a areia compactada junto à água forma a pista de corrida, estendendo-se apenas por 200 metros.

Tudo acontece em Wildwood, uma estância costeira ao sul de Atlantic City, em Nova Jersey. Os motéis e bares de tons pastel dos anos 1950, que pontilham as ➤







avenidas, dão ao local um ar jovial, *kitsch*. É o cenário ideal para uma corrida na praia inspirada pelos gloriosos tempos do passado.

O evento é aberto a carros e motocicletas e todos têm de cumprir regras bastante rígidas. As motocicletas devem ser de fabricação anterior a 1947 (o ano em que a Knucklehead foi descontinuada, após seus 11 anos de produção), as marchas controladas no guidão e a embreagem no pé, com engrenagem de corrida periódica. Ver as JDs, WLs, WRs, VLs e Knuckleheads da Harley-Davidson emparelharem com suas rivais antigas foi um deleite raro.

A TROG foi criada por Meldon Van Riper Stultz III, ou Mel, para os íntimos. Ele é um

clube de carros e motocicletas antigos, o Oilers, no qual, cada membro é, por si só, um entusiasta destas máquinas fabricadas antes dos anos 1940, e tem uma paixão por fazer coisas antigas andarem rápido.

É a terceira edição da TROG e a notícia está se espalhando. É um evento único e espetacular, que está chamando a atenção de multidões cada vez maiores e dos meios

personagem cativante, com energia e entusiasmo ilimitados. Um ex-fuzileiro naval totalmente tatuado, que está descalço constantemente e tem uma paixão profunda por máquinas antigas e pelos valores tradicionais de tempos mais simples. Mel consegue, com perfeição, apoio do seu

de comunicação. "Acho que seu apelo é o cenário, a bela praia," galanteia Mel. "Mas também é a atenção aos detalhes. Tenho paixão pelo *design*, nos preocupamos com a aparência do evento, a cenografia, a sinalização etc. É uma ideia simples, mas não é uma coisa do estilo de vida *vintage*. Não estou tentando emular algo antigo. Gosto do fato de que quando você fazia alguma coisa nos velhos tempos, fazia certo. Com vontade. Eu gosto do jeito que as coisas eram feitas naquela época."

A TROG pode dar uma sensação *vintage*, mas é uma experiência visceral. O som dos V-Twins e dos escapamentos abertos nos ouvidos, a areia voando por todos os lados e milhares de espectadores apaixonados gritando. A Harley-Davidson é uma das principais patrocinadoras do evento e Mel promete que, com a ajuda da marca, a TROG só vai ficar maior e melhor. ■



“

A TROG é um evento único e espetacular, que chama a atenção de multidões cada vez maiores e dos meios de comunicação

”



UM DESEMPENHO VINTAGE

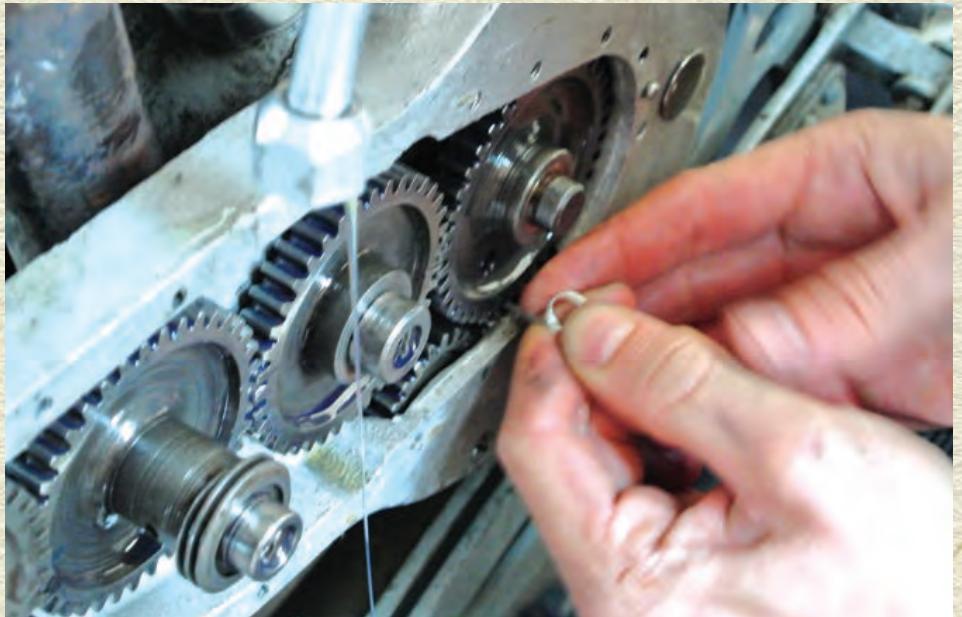
Thomas Trapp, da fábrica Harley® de Frankfurt, pilotou seu centenário modelo F por quase 6.500 km, através dos EUA, na Cannonball Run de 2014

Corridas de rua em máquinas históricas, acrobacias, *sprints* de quarto de milha em velhos aeródromos, antigas corridas em pistas circulares de tábuas de madeira. Thomas Trapp, da fábrica da Harley® de Frankfurt, passou por tudo isso. Ele pilota motos *vintage* há quase 40 anos, mas a Motorcycle Cannonball Run de 2014, corrida de quase 6.500 km que cruza os Estados Unidos de costa a costa, em 16 dias, foi um novo teste. “Parecia uma ideia louca desde o início,” diz Thomas. “Mas depois que tive tempo para pensar sobre o assunto, sabia que não podia resistir a esse desafio para mim e minha moto.”

A Cannonball Run, organizada pela primeira vez por Lonnie Isam Jr., em 2010, foi inspirada pelas façanhas de Erwin “Cannonball” Baker, que pilotou de San Diego a Nova York, em 12 dias, em 1914. A corrida tem como objetivo provar que motocicletas antigas podem enfrentar um desafio extremo. A edição de 2014 contou apenas com motos anteriores a 1937, o que incluía, principalmente, VL Flatheads, ▶



Cannonball Run



Knuckleheads e as últimas JDs da Harley-Davidson®, bem como algumas Indians e diversos outros modelos exóticos, garantindo mais emoção. Não é uma corrida na qual “vence o primeiro que chegar”. Os participantes marcam pontos para cada fase que concluírem no prazo.

A Harley Modelo F, de 1916, de Thomas, era uma de apenas cinco motos anteriores a 1920 na competição, a mais antiga era uma H-D® 10E, de 1914, pilotada por Victor Boocock. Em preparação para a corrida, modificações relevantes para a segurança são permitidas. Por exemplo, novas rodas dianteiras foram instaladas nas Harley® modelos JD. Para Thomas, porém, isso estava totalmente fora de questão. Um verdadeiro purista, ele precisava de um modelo de fábrica, como o que Cannonball Baker pilotou, ou nada feito. Afinal, ele ressalta, nada era modificado naquela época!

Duas semanas antes da largada, tudo estava andando bem e ainda havia tempo suficiente para um teste de estrada de 500 km. Três dias antes da corrida, as motos ficaram prontas em Orlando, e Thomas viajou a curta distância até o ponto de partida em Daytona, na Flórida, para ser ovacionado com um “Uau! Você veio de Orlando até aqui!”

A rota levou os motociclistas de Daytona por Lake City, Chattanooga e Nashville, e depois 320 km pelo Mississippi, até Cape Girardeau. Após atravessar as pradarias amplas do Kansas até Colorado Springs, e as Montanhas Rochosas, no 12º dia, os



motociclistas encontravam-se no Deserto de Sal de Bonneville, em Utah, onde o recorde de velocidade sobre rodas foi quebrado muitas vezes, mais recentemente em 2012. Finalmente, as estradas sinuosas e paisagens arborizadas de Idaho deram lugar às vastas áreas de cultivo de frutas e legumes, até Yakima, depois Tacoma, até o fim de sua jornada épica.

Os organizadores escolheram uma rota que incluiu muitas atrações para os motociclistas. O Museu Cyclemos, em Red Boiling Springs, Tennessee, exibe motocicletas clássicas e recordações, e também proporcionou uma oportunidade para uma revisão rápida das motos! A linha de chegada para essa fase, no terceiro dia da corrida, estava em Coker Tire, conhecida pela produção de pneus para motos *vintage*. O gerente Corky Coker serviu hambúrgueres para todos os motociclistas, rodeados por sua maravilhosa coleção de modelos *vintage*.

A parte de Missouri da viagem incluía atravessar o rio Mississippi várias vezes, sobre belas pontes de aço antigas. Aqui, cada parada para reabastecimento era uma experiência, com atendentes de estilo simples do interior, sempre prontos para jogar conversa fora. Uma recepção em Cape Girardeau preencheu o dia de folga. Centenas de pessoas, a rede de televisão local e emissoras de rádio, e a rua principal bloqueada fizeram da Cannonball o centro das atenções.

Indo mais para oeste, o museu de motocicletas das Montanhas Rochosas, em Colorado Springs, deu aos motociclistas uma chance de descongelar depois de pilotar por um dia frio de nevoeiro. O dia seguinte incluía uma visita ao estúdio de David Uhl, o famoso artista que pinta os maravilhosos cenários com motocicletas, que foi estrategicamente escolhido como ponto de chegada para o 10º dia. O desafio dos desfiladeiros do Colorado, com gradientes entre 6% e 8% e parada obrigatória para uma foto no cume, aconteceu no 12º dia, com a viagem seguindo pela paisagem branca devido à neve no Deserto de Sal de Bonneville.

A corrida é um verdadeiro teste de resistência. Muitos motociclistas tiveram

“No final da primeira metade da corrida, 50% dos participantes já tinham desistido”

problemas ao longo do caminho, incluindo, eventualmente, Thomas, para quem um condensador defeituoso, três dias antes da chegada, colocou um fim nas suas esperanças de vitória. Temperaturas de 0°C em Missouri traziam outro problema: o carburador tinha que ser envolvido em toalhas para impedir que congelasse totalmente. Em Lake City, onde, graças à chuva torrencial, estava fazendo jus ao nome, um motociclista de Henderson capotou diante de Thomas e seu companheiro de viagem. Cinco costelas quebradas, mas uma moto intacta, foi o veredito no final do dia. Porém, o principal foi que ele estava de volta na linha de partida na manhã seguinte! No final da primeira metade da corrida, 50% dos participantes já tinham desistido.

“Após os primeiros acidentes, me perguntei se estava fazendo a coisa certa (*pilotar um modelo padrão de fábrica sem modificações*),” admite Thomas. “Mas todos os dias eu sentia uma afinidade crescente com a moto e, na metade do caminho, estava alerta a qualquer alteração no ruído da engrenagem ou mudança na superfície da estrada, esperando que tudo aguentasse até o fim. Essas motos davam margem para este tipo de desafio em suas épocas. Ao final, sabia

que tinha feito a escolha certa.”

O fim de uma aventura como essa é uma experiência emocional. Na fase final, de Yakima a Tacoma, os pilotos viajaram lado a lado com seus companheiros. Todas as dores e aflições foram esquecidas. Todos estavam felizes e prontos para abraçar e beijar suas motos! Embora Thomas estivesse desapontado por não ganhar depois de manter uma pontuação perfeita por boa parte da viagem, estar lá, na linha de chegada, era o que importava.

A camaradagem e o vínculo formados entre piloto e moto são indescritíveis. Ninguém embarca em uma viagem como essa apenas pela aventura. Eles são todos motociclistas e mecânicos, sendo que a maioria sabe exatamente o que está fazendo. A vitória ficou com Hans Coertse, da África do Sul, mas as celebrações na linha de chegada foram para todos os motociclistas, muito felizes por provar que eles e suas motos eram páreo para o desafio. ■

Para visitar o site da fábrica da Harley®, em Frankfurt, acesse www.hd-kortegruppe.de.

O Modelo F

O ano de 1915 viu desenvolvimentos significativos na fabricação das motos Harley-Davidson®. O modelo F conta com uma caixa de câmbio de três velocidades, permitindo à moto alcançar uma velocidade máxima de 97 km/h, e uma bomba mecânica a óleo, que melhorou a vida útil do motor.

ESPECIFICAÇÕES

Motor: Entrada sobre exaustão, V-twin

Capacidade: 1.000 cc

Potência de saída: 11 bhp

Transmissão: Três velocidades, transmissão por corrente

Quadro: Circuito tubular

Suspensão: Garfo dianteiro com conexão à frente, traseira rígida

Peso: 147,5 kg

Velocidade máxima: 97 km/h (60 mi/h)

LIÇÃO DE HISTÓRIA EM UMA HARLEY®





Membro do H.O.G.®, Rolf Kummer fez uma viagem gigantesca e memorável de ida e volta, da Alemanha ao Irã



Quando aprendi sobre Ciro, Dario e Xerxes na escola, surgiu em mim um desejo de contemplar os domínios destes grandes governantes. Em 2014, o sonho se tornou realidade. Como tinha uma motocicleta Harley-Davidson®, comprada em 1995, a solução óbvia era fazer a viagem com ela. Como tinha total confiança na qualidade do material de Milwaukee, nem passou pela minha cabeça que uma Harley antiga como a minha não estaria à altura da viagem. Afinal, ela me levou para as montanhas do Cáucaso, e de volta, em 2004.

Partimos da floresta bávara para a fronteira iraniana, atravessando Graz e Zagreb, na costa croata, passando por Montenegro e Albânia, até o lago Ohrid. De lá, parti para a Grécia e, depois, Turquia. Em Gallipoli, pegamos a balsa ➤



para cruzar o Estreito de Dardanelos e, em seguida, pilotamos até Bursa e Ancara, para chegar à fronteira iraniana, em Dogubayazit. A chuva torrencial até então tinha sido uma característica regular da nossa jornada.

A entrada no Irã levou mais de uma hora, mas ocorreu sem problemas. Passamos a primeira noite em Maku. Visitamos os mosteiros armênios de São Tadeu e São Stepanos, patrimônios mundiais da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), localizados em uma paisagem montanhosa remota. Depois, pilotamos pelo vale de Arras para chegar a Tabriz. Nosso passeio nos levou, em seguida, a Kermanshah, via Sanandaj, com paradas em Bisutun e Taq-e Bostan.

Em seguida, continuamos pelas serras de Ahvaz. No caminho, visitamos o túmulo de Daniel, em Susa, e as pirâmides feitas de tijolos de lama no Chogha Zanbil, uma residência real desde o período elamita médio. De Ahvaz, pilotamos por campos de petróleo rumo às montanhas de Shiraz, onde passamos vários dias vendo a paisagem.

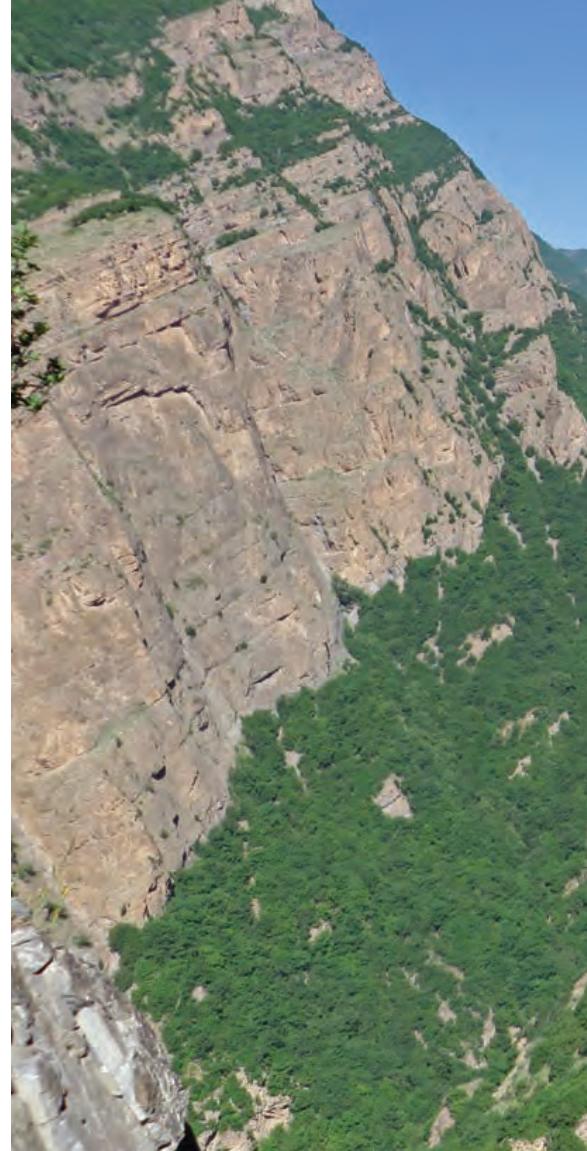




De Shiraz, chegamos ao ponto alto da nossa viagem, Persépolis. Esta foi a realização do meu sonho de infância. Passamos quase dois dias explorando a cidade, com peso histórico estupendo. Em Pasárgada, outro local considerado Patrimônio Mundial da UNESCO, vimos a tumba de Ciro, o Grande.

Nosso passeio nos levou para Yazd, cidade no deserto pela qual nos apaixonamos. Continuamos por Dascht-e Kavir, um grande deserto de salinas no planalto iraniano. Depois de passar alguns dias maravilhosos em Yazd, visitamos Isfahan, uma das mais belas cidades do Irã, com sua impressionante Praça de Imã (Imam Meydan-e), a Mesquita de Jame Abbasi, o Palácio de Ali Qapu, a mesquita do xeique Lotfollah e o Grande Bazar, todos locais tombados pela UNESCO.

De lá, pilotamos por Dascht-e Kavir, onde experimentamos a noite em um hotel no deserto. Em seguida, viajamos para o mar Cáspio, via Damghan, e depois para Chalus. A viagem que se seguiu, através das montanhas de Alborz e para Qazvin, foi gloriosa. Visitamos o vale de Alamut com seu castelo. O local está entre as mais belas paisagens do Irã e é parada obrigatória. De Qazvin, nosso passeio nos levou pela cordilheira de Teerã até Ardebil. Aqui, valeu a pena visitar o santuário do xeique Safi. De Ardebil, pilotamos até Bazagan, de onde atravessaríamos de volta à Turquia no dia seguinte. ➤



Pilotamos pela fronteira Armênia, através de Kars e Ani, até Artvin, pela paisagem montanhosa. Chegamos ao Mar Negro e, com uma parada em Perseme, pilotamos por sua costa até Inebolu. Na sequência, fomos em direção ao interior para Kastamonu e pilotamos para Bo azkale, onde visitamos a capital hitita de Hattusa e o santuário de rochas naturais de Yazilikaya.

A caminho da Capadócia, onde ficamos dois dias, passamos por Ankara. Na capital da Turquia, nossa Harley® alcançou as 100.000 milhas. Rumamos para Istambul, onde permanecemos por quatro dias, com um amigo. Tudo foi perfeito. Nossa viagem continuou, em seguida, através da Bulgária, Sérvia, Croácia, Eslovênia, Áustria e de volta à Alemanha. Na verdade, queríamos atravessar as montanhas dos Balcãs, mas decidimos abandonar aquele plano devido à previsão de tempo ruim.





Foi uma viagem excepcionalmente maravilhosa e interessante. Só tivemos experiências positivas no Irã. Os iranianos são pessoas carinhosas e prestativas. Um exemplo disso aconteceu em Ahvaz, quando perguntamos a três jovens em um carro parado no semáforo onde era o Hotel Pars. Eles se consultaram entre si brevemente e, então, nos disseram para segui-los. Ficamos surpresos de, frequentemente, pararem para perguntar a policiais. Quando chegamos no hotel, percebemos que eles nem eram de Ahvaz, mas de Kermanshah, e também não conheciam a cidade. Raramente experimentamos tamanha bondade como no Irã, e só temos boas recomendações para dar sobre esse belo país.

Em 52 dias, viajamos 9.576 milhas (15.418 km) e nossa Harley funcionou como um relógio, sem problemas. ■



Portugal e o sul da Espanha apresentam rotas e cenários excelentes para viajar de motocicleta. O Pastor Chris Martin, de Casablanca, tirou uma folga para ver a região do assento de sua XR®

Eu precisava dar uma pequena pausa na minha rotina diária e não há terapia melhor do que uma semana (ou mais) em uma Harley®. É como, certa vez, ouvi alguém dizer: "Você nunca verá uma

motocicleta em frente ao consultório de um psiquiatra!". Assim, eu saí com alguns amigos, Allan e Woody, que também queriam tirar uma folga para pilotar. Nós nos encontramos em Casablanca, Marrocos, e seguimos para o norte.

Allan e Woody haviam feito alguns passeios antes de nossa viagem no Marrocos e se aventuraram a encarar uma culinária diferente, o que resultou em problemas estomacais. Eles eram esforçados, mas tivemos que fazer paradas mais frequentes do que normalmente faríamos. E eles desenvolveram um novo sentimento de amor pelo bidê europeu.

Dia 1

Fomos em direção ao norte atravessando o Marrocos até a cidade portuária de Tânger, onde embarcamos em uma balsa que nos



DIA
UM



levou à cidade de Tarifa, na Espanha. Dali, seguimos para Gibraltar. Encontrar hospedagem foi um pouco mais difícil do que o esperado, mas achamos um lindo hotel em Sotogrande e excelentes carnes, nas proximidades da avenida Galerias Paniagua.

Dia 2

Atravessamos pelo túnel no lado norte do Rochedo de Gibraltar para visitar o farol e os monumentos no topo e depois voltamos pela cidade. O clima estava perfeito e as vistas eram incríveis.

De Gibraltar, seguimos para o norte em um trajeto surpreendente pela estrada A-397 de San Pedro Alcantara à cidade Ronda. São 50 km de pura diversão, com muito pouco tráfego e um cenário fantástico. Eu queria parar para tirar



DIA DOIS

algumas fotos, mas estava me divertindo tanto que pilotei os 50 km sem parar. Em Ronda, esperei pelos meus companheiros, que não estavam dispostos a pegar a estrada tão rápido quanto a XR queria. Fiz uma pequena pausa para dar uma olhada em Ronda, onde começava uma tourada moderna, e para ver a famosa Puente Nuevo sobre a garganta do desfiladeiro de El Tajo.

Conhecemos um homem na praça que nos disse que tinha acabado de vir por uma cidadezinha chamada Algodonales e que iríamos encontrar um bom hotel lá. Chegamos na cidade, que era muito tranquila e claramente não tinha turistas! Parecia uma cidade fantasma, até que chegamos a uma enorme igreja, que estava cheia de pessoas chegando para a missa. Encontramos apenas um hotel na

cidade e éramos os únicos hóspedes aquela noite. O jovem proprietário também era o *chef*, o garçom e o *barman*, bem como gerenciava o hotel!

Dia 3

Rumamos para Sevilha e, no momento em que alcançamos os arredores da cidade, estava começando a chover. Queríamos visitar aquela cidade, por isso, aceleramos nossas motos para chegar o quanto antes. Quando chegamos na parte urbana de Sevilha, a chuva caiu forte e o tráfego ficou muito congestionado. Esta foi a única experiência ruim em nossa viagem, mas não durou muito, e logo estávamos livres da chuva. Após a chuva e uma visita rápida nos arredores da cidade, pilotamos na direção de Sagres, Portugal. Atravessamos a fronteira e viajamos pela estrada costeira

em direção a uma cidadezinha inacreditável chamada Tavira, onde passamos uma noite e desfrutamos de uma excelente refeição em um restaurante com terraço.

Dia 4

Em Sagres, passamos algum tempo visitando a Fortaleza de Sagres e o Farol do Cabo de São Vicente. Esta área é o ponto mais sudoeste da Europa e tem algumas vistas espetaculares, onde as ondas batem nas rochas e explodem no céu. Foi difícil nos afastarmos de um lugar tão bonito, mas com o passar do dia, percebemos que precisávamos encontrar um hotel, de forma que rumamos para o norte, seguindo pela N268 e pela N120. Estas estradas circundam a costa e se mesclam ao cenário tranquilo de uma floresta ➤

DIA TRÊS



DIA QUATRO



nacional. Foi um trajeto excelente sem nenhum outro veículo à vista. Então, pegamos a estrada N393 até uma cidadezinha chamada Vila Nova de Milfontes. Lá, encontramos um hotel e um restaurante fantásticos, onde o Allan provou a especialidade local: feijões e polvo! Visitamos um monumento dedicado aos aviadores portugueses que fizeram o primeiro voo de Portugal a Macau em 1924.

Dia 5

Querendo chegar ao Porto, pegamos a autoestrada e aceleramos em direção ao norte. Percebi que os motoristas são muito velozes em Portugal, e minha XR pareceu confortável a 115 km/h. Ocionalmente, entretanto, eu me

via no fluxo do tráfego e percebia que estava indo mais rápido.

Dia 6

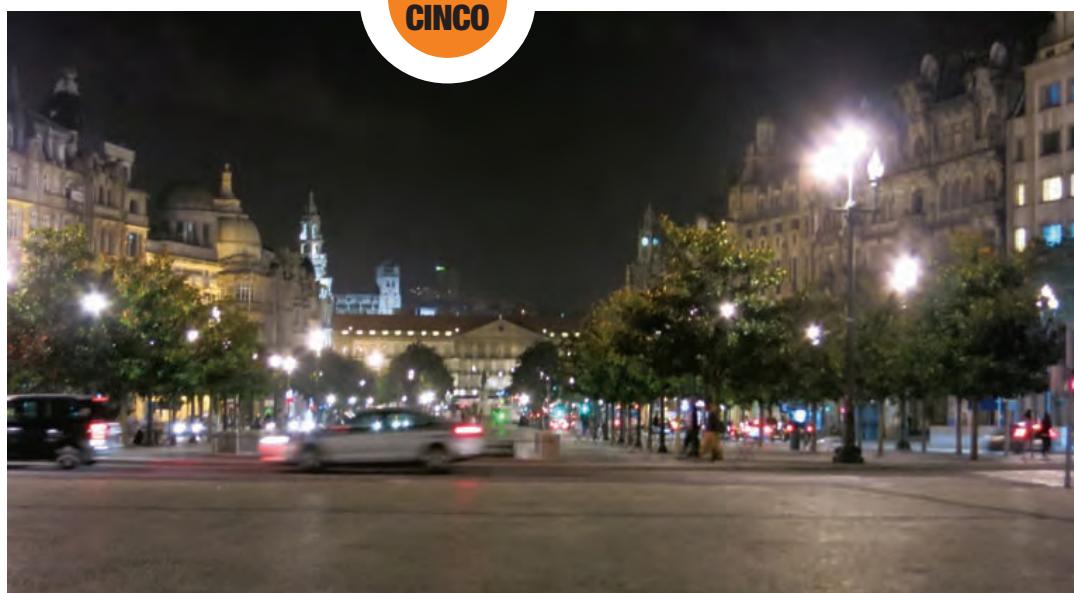
Decidimos descansar um pouco e apreciar a cidade. Caminhando até o rio para um café da manhã, topamos com os rapazes do H.O.G.® chapter do Porto. Eles nos cumprimentaram e conversamos um pouco. Passamos o resto do dia visitando os edifícios e as áreas mais famosas da cidade, e também fizemos um passeio no rio e de teleférico, além de uma visita a uma adega, onde aprendemos sobre a história do porto. Nós também caminhamos bastante, o que foi uma mudança bem-vinda depois de cinco dias no banco da motocicleta. No final do dia, Woody tinha se apaixonado pela cidade do Porto.

Dia 7

Rumo ao sul, saindo da cidade do Porto pela autoestrada A32, acertamos nosso destino para a cidade de Viseu, pela tortuosa N227. Nenhum dos programas de mapas que tentamos nos deixou traçar essa rota, e nem mesmo chegar na área que não conseguíamos encontrar. Finalmente conseguimos. Que maravilha! Foram 79 km de estrada sinuosa entre as montanhas com uma cidadezinha ou outra. Lá pela metade do caminho, paramos para um café em uma dessas pequenas cidades na região do Douro. É impossível tomar um café ruim em Portugal. Sentamos em um terraço e assistimos ao ritmo lento da cidade. Entrei no café para pedir um copo d'água, mas embora eu falasse isso em inglês,



DIA
CINCO



francês e espanhol a garçonete não entendeu o que eu queria. Um senhor mais velho chamado Alberto se aproximou e disse a ela o que eu estava pedindo. Ele falou em perfeito francês e um pouco de inglês. Alberto me disse que tinha 34 motocicletas e começamos a conversar. Perguntei se poderíamos ver suas motocicletas e ele se entusiasmou em exibir suas máquinas. Voltei e contei a Allan e Woody sobre meu novo amigo Alberto. Woody falou: "Ahh, como é que ele tem 34 motocicletas? Ele convida caras que encontra no café com motocicletas para irem à sua casa... agora ele vai ter 37!" Felizmente ele não era, de fato, um assassino, apenas um cara legal que adora colecionar e restaurar motocicletas antigas. Minha favorita entre

todas que ele nos mostrou era uma Alpino. Alberto disse que seu pai a comprou em 1951 para trabalhar. Ele puxou-a para fora, deu a partida e levou-a para um passeio pela rua. Uma máquina surpreendente! De Viseu, rumamos para o sul, em direção a Badajoz, passando uma noite em Arroyo de la Luz.

Dia 8

De manhã, começamos a jornada em direção a Sevilha! Chegamos à cidade antes do almoço e visitamos a Plaza de España e o museu da guerra antes de encontrar algum *pollo frito* local. De Sevilha, visitamos Jerez e a pista de competições da cidade, depois seguimos para Cadiz e pegamos a estrada litorânea em direção à Tarifa. Pegamos a última

balsa para fora da Espanha e encontramos um hotel em Tânger.

Dia 9

De volta ao Marrocos, era hora de terminar o nosso passeio e voltar à vida normal. Fomos para o sul e tomamos café da manhã na cidade marroquino-portuguesa de Asilah antes de ir para a capital, Rabat. Allan e Woody tiveram que pegar estrada para Ifrane, enquanto eu continuei indo para casa, em Casablanca.

Foi brilhante: nove dias longe da vida normal e nós percorremos algumas excelentes estradas, bebemos cafés fantásticos e tivemos refeições incríveis. Em resumo: De Casablanca ao Porto, ida e volta, era exatamente o que o médico receitou. ■

Rodovia 50

A E S P I N H A
D O R S A L

A M É R I C A



D A

Esta história começa com um telefonema do HOG®, perguntando se eu estaria interessado em pilotar a nova Low Rider por toda a espinha dorsal da América, enquanto fotografava. A oportunidade de pilotar uma motocicleta clássica americana, por uma parte histórica dos Estados Unidos, certamente não levou muito tempo para colocar um sorriso no meu rosto e para eu dizer um rápido sim. Esta é a nossa jornada.

Ao escrever sobre a Rodovia 50, o autor de *Blue Highways*, William Heat Moon, declara: “para os sem pressa, esta rodovia pouco conhecida é a melhor estrada nacional que atravessa o meio dos Estados Unidos”. A rota oferece um corte tão verdadeiro e convincente desse país, que a revista *Time* dedicou quase uma edição inteira a ela, em 1997, chamando a história de “A Espinha Dorsal da América”.

A Rodovia 50 atravessa, literalmente, centenas de pequenas cidades paradas no tempo, a maioria permanecendo ainda intocada pelas lojas de conveniência e cadeias de *fast food*. Do Kansas à Califórnia, seguindo o rio Arkansas ao longo da histórica ferrovia de Santa Fé, subindo pelo planalto do Colorado, até a Grande Bacia e através da “estrada mais solitária da América”, a rota apresenta a cultura típica americana que desaparece a cada dia. Nada mais perfeito para uma motocicleta Harley® e uma câmera. ▶

Texto e fotos: Carlan Tapp





1º DIA (À DIREITA): Fiz o passeio “Steel Toe Tour” na fábrica da H-D, em Kansas City, onde a Low Rider® é produzida. Cada peça é moldada, soldada, inspecionada, novamente inspecionada, polida e tratada em um processo de revestimento com sete etapas. “Feita nos Estados Unidos, com orgulho!”

2º DIA (ACIMA): A última vez que andei de motocicleta em Kansas, estava úmido e ventava. Você adivinhou, estava a mesma coisa nesse dia. Deixei Emporia pela manhã, e Clements foi a minha primeira parada ao longo da Rodovia 50. Belos edifícios antigos. Bati em uma porta. Não acho que tenha alguém em casa há muito tempo. Milha após milha, lembretes das primeiras tentativas de fixar residência no oeste americano pontilham a paisagem.





3º DIA (ABAIXO): Nove milhas a oeste de Dodge City, Kansas é uma das partes mais bem preservadas da ferrovia de Santa Fé. De 1822 a 1872, os comerciantes enxergavam este lugar como um território isolado. Para os índios das planícies, essa era a sua casa. A história ganha vida.

5º DIA (À ESQUERDA): Há cinco gerações, a família Knapp cultiva melões em Rocky Ford, no Colorado. Passei uma hora com Brian, ouvindo muitos episódios da história e do orgulho dos melões doces cultivados nesse vale especial.

6º DIA (ABAIXO): ABC Motel, em Gunnison, Colorado. Conheci os suíços Urs, Bernhard e Walter. Compartilhamos histórias de estrada, trocamos endereços. O final perfeito para um dia indescritível. ›



2º DIA: Parei em Peabody, Kansas, para abastecer. Peabody ganhou seu nome por causa de F. H. Peabody, o antigo vice-presidente da Atchison, Topeka e Santa Fe Railway. A cidade é conhecida na região pela sua histórica rua principal, no centro, datada de 1880, e pelos edifícios. “A rua principal da América.” Antigos armazéns e ruas de tijolos refletem a história da região. ➤







6º DIA (ACIMA): A ponte Royal Gorge é a mais alta da América e está entre as pontes suspensas mais altas do mundo. O Royal Rush Skycoaster balança pessoas a 80 km/h, para mantê-las momentaneamente suspensas a 365 metros acima do rio Arkansas.

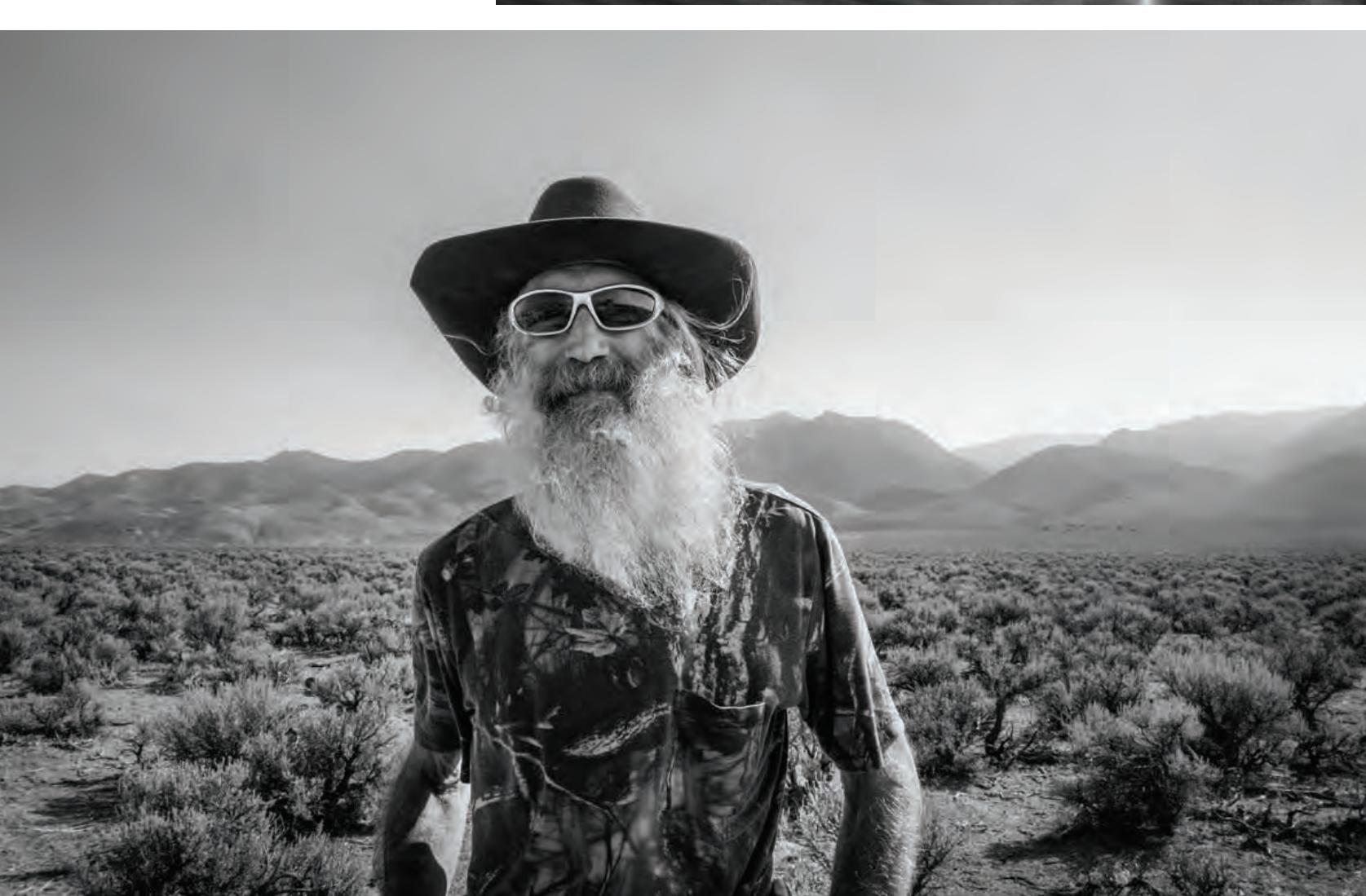
9º DIA (À DIREITA): Excelente café da manhã no Mom's Café, em Salina, Utah, na mesma mesa em que Willie Nelson comeu "um grande bife".

10º DIA (ABAIXO): Os motociclistas e harleyros em lua de mel, Jeff e Holly, são do Arkansas, e estão fazendo um grande círculo pelo Canadá e o oeste.



11º DIA (À DIREITA): Os proprietários Fredda (foto) e Russ Stevenson dedicam-se a preservar as últimas estações Pony Express, Middlegate e Roadhouse. Após o desaparecimento do Pony Express, em 1861, a estação continuou em operação até o fechamento das minas. Sem eletricidade, um gerador a diesel é usado para alimentar a estação e o motel.

(ABAIXO): Conheci Tom Whiteman ao fazer uma pausa na estrada. Ele vive em Nevada. Bombeiro durante muitos anos em Montana, trabalhando para o serviço florestal, ele estava a caminho, para ajudar como pudesse com os incêndios em Sierra. ■



OBSTÁCULOS PELO CAMINHO

Como permanecer regular quando o caminho se torna difícil

Todo mundo já passou por isso. Você está pilotando, vivendo o melhor momento da sua vida em uma bela estrada, quando as coisas, de repente, ficam um pouco feias. Talvez seja alguma construção ou o início de uma chuva ou a estrada que se transforma em terra batida. Mas isso não tem que encurtar ou estragar sua viagem. Ao conhecer algumas técnicas simples, você pode pilotar por locais difíceis com confiança e chegar onde quer sem incidentes.

Terra e cascalho

Apesar de as motocicletas Harley-Davidson® não serem feitas para as condições *off-road* [fora de estrada], não há razão para você não ir um pouco para fora do caminho pavimentado de vez em quando, e ver onde uma estrada de terra convidativa pode lhe levar. Se mantiver alguns fundamentos em mente, a pior parte pode ser apenas o tempo extra que você vai gastar pilotando a sua moto à noite, por exemplo.

Regra n.º 1: Relaxe. Se pilotar pela terra faz com que fique tenso, você terá mais dificuldade em manter o controle. Em vez disso, mantenha uma empunhadura ligeiramente mais solta no guidão, com seus braços e ombros relaxados. O desnível natural de uma estrada de terra vai transmitir um pouco de trepidação ao guidão. Não lute contra isso, deixe seu corpo absorver. Reduza a velocidade, mas mantenha a mão firme no acelerador. Evite acelerar ou frear subitamente. Mantenha seus olhos na estrada, à procura de buracos, pedras grandes e outros obstáculos. Evite-os se puder, mas não o faça se estiver muito próximo. Não abra mão de sua capacidade de reagir com calma; ajuste a sua velocidade.

Se você não tiver outra escolha, senão passar por cima de um buraco ou obstáculo grande, trate-o como faria com qualquer outro: mantenha a moto na vertical tanto quanto possível, aproxime-se e se levante do banco um pouco para absorver o impacto com os joelhos, em vez de fazê-lo com a sua coluna.

Chuva e umidade

Graças à tecnologia moderna dos pneus, pilotar na chuva está mais fácil do que nunca. Depois de encostar para colocar a capa, não há motivos para você fazer uma viagem ruim só porque começou a chover. O segredo, claro, está em manter e maximizar a tração. Faça isso ao reduzir



um pouco a velocidade: da sua moto e da sua mente. Em outras palavras, mantenha-se relaxado e evite fazer qualquer coisa de repente. Reduza gradualmente na curva, para uma velocidade que lhe permita manter a moto mais ereta que o habitual e, em seguida, acelere para fora da curva com mais suavidade do que está acostumado em tempo seco. Lembre-se que você vai precisar de mais tempo e espaço para parar. Fique ainda mais atento ao que está à sua frente e use o freio com a maior suavidade e do modo mais gradual possível.

Quando avistar poças d'água na estrada, reduza a velocidade enquanto se aproxima. Não freie ou acelere quando estiver passando pela poça, mas também não reduza a velocidade. Qualquer mudança que fizer, afetará negativamente a tração.

Lembre-se que o início de uma tempestade é quando a estrada está mais escorregadia, devido ao óleo e outros contaminantes que estão sendo lavados. Isso é pior no meio da estrada. Por isso, esforce-se para permanecer nas trilhas dos pneus de um veículo à sua frente.

Neve e gelo

Você não pensa realmente em sair pilotando naquela nevasca, pensa? Sempre é melhor evitar a neve e o gelo. Mas pode acontecer situações inesperadas, como naquela montanha a 3 mil metros de altitude! Pedaços de gelo podem permanecer na estrada até muito tempo depois de ela ter descongelado, como nas pontes, pontos obscuros e em vários outros lugares.

Se você não puder evitá-los, trate esses locais como se fossem poças, conforme descrito anteriormente: lento, firme e com a moto ereta, sem mudanças de direção, frenagem ou acelerações.

Sulcos de chuva

São estriadas finas e paralelas que cortam o asfalto longitudinalmente, canalizando a água das chuvas nas estradas. Eles são ótimos para os carros, mas não tão bons para as motocicletas. Devido à forma arredondada dos seus pneus, em vez do formato plano que equipa os carros, os sulcos tendem a “agarrar-se” um pouco às motocicletas. Mas só um pouco. Por isso, este pode ser um desafio mais psicológico do que físico.

Pilote pelos sulcos de chuva da mesma maneira que faria em uma superfície escorregadia. Mantenha uma empunhadura leve, mas constante no guidão, e evite fazer qualquer mudança súbita de direção. Se sentir uma pequena vibração, não resista, deixe que suas mãos e braços absorvam o movimento, mantendo seu olhar à frente e a mão firme no acelerador.

Trilhos ferroviários

Há algo sobre os trilhos ferroviários que pode inquietar a alma de um motociclista. Talvez seja a abertura que eles representam para o mundo em termos de viagens e transporte. Porém, trilhos e duas rodas não combinam muito bem, especialmente quando estão molhados. E aquele aço frio e bonito fica tão liso quanto gelo.

O segredo para atravessar trilhos com segurança é cruzar o mais perpendicular possível a eles. Se os trilhos estão inclinados na estrada, reduza a velocidade, tanto quanto necessário, para mudar o seu “ângulo de ataque” e cruzá-los a 90 graus. Atravesse a uma velocidade constante, evitando acelerar, frear ou mudar de direção.

Reforçando: tudo isso é especialmente importante se os trilhos estiverem úmidos.

Se a passagem estiver em mau estado, trate-a como faria com qualquer outro obstáculo: com seu peso sobre os pés, glúteos ligeiramente levantados do assento e os joelhos flexionados para absorver os solavancos.

O mais problemático é quando os trilhos estão paralelos à estrada, podendo “agarrar” seu pneu, como acontece às vezes nas cidades com um sistema de transporte leve sobre trilho. A regra n.º 1 é evitá-los ao máximo, ajustando sua posição nas faixas, se necessário. Se você tiver que fazer uma curva sobre eles, faça-a da forma mais acentuada que puder (desacelere se necessário), para cruzá-los em um ângulo o mais fechado possível.

Grelhas em pontes

As grelhas de metal em pontes fornecem uma superfície durável e forte, que ajuda a evitar o acúmulo de neve e gelo na estrada. Da mesma forma que os sulcos de chuva, elas podem ser ótimas para quatro rodas, mas um pouco desconcertantes para duas. Reforçando: o segredo é lembrar que isso pode ser um desafio mais mental do que físico. Em clima seco, encare as grelhas de

ponte da mesma forma que você lida com os sulcos de chuva.

Condições de alta umidade pedem precaução extra, porque a superfície metálica, mesmo com as bordas serrilhadas, pode ficar um pouco escorregadia. Trate-as como faria com qualquer outra superfície escorregadia. A boa notícia é que há boas chances de não ser necessário fazer curva sobre uma superfície de grelhas de ponte.

Às vezes, uma ponte pode ter uma superfície de grades em uma pista e asfalto em outra. Se o asfalto estiver seco e em boas condições, você pode escolher ficar do lado do asfalto.

Lama e derramamentos

Qualquer coisa pode ser derramada de um caminhão e criar um perigo na estrada: terra, grãos, estrume, cabeças de peixe, o que você conseguir pensar. Na maioria das vezes, os grandes derramamentos são óbvios e podem ser evitados facilmente. São os menores que podem assustar e causar problemas. Talvez um pouco de areia da parte de trás de uma caminhonete ou um monte de lama trazido para a estrada pela chuva.

Reforçando: muitos dos mesmos princípios-chave se aplicam para a navegação áreas potencialmente traiçoeiras. Cuidado com a velocidade. Mantenha uma empunhadura leve, mas constante no guidão. Evite frear e acelerar. Pilote em linha reta e com os olhos na estrada (não se concentre no monte de lama).

Pensando à frente

Finalmente, uma palavra sobre a antecipação. Nenhuma das técnicas vai adiantar se você não puder executá-las porque não viu as asperezas que vinham em sua direção. Lembre-se da técnica SEE em todos os momentos. *Search (Procure):* observe ativamente a área à frente, procurando por perigos em potencial. *Evaluate (Avalie):* processe as informações e decida se há uma situação em que você precisa reagir. *Execute (Aja):* tome uma decisão e siga em frente com confiança. ■

Becky Tillman é instrutora na MSF RiderCoach, treinadora da Harley-Davidson™ Riding Academy e gerente de Marketing da Harley-Davidson Motor Company.

FOTO ESPECIAL





FOTO DA CHEGADA

As corridas de motocicletas são, muitas vezes, ganhas por frações de segundo. Mas Kenny Coolbeth Jr. (2) foi além, ao chegar à frente de Bryan Smith (42) por míseros 0,010 segundos de vantagem. A proeza aconteceu na corrida de flat track da AMA Pro Racing, em 31 de agosto de 2014, na Springfield Mile, em Springfield, Illinois. Foi uma vingança doce para uma manobra semelhante que Smith usou contra Coolbeth no início da temporada, quando o primeiro ganhou do motociclista da Harley-Davidson® na mesma pista, por uma diferença de 0,040 segundos. ■

Foto: Matt Polito

VIAGENS DE US\$ 100

UM PASSEIO PELA BIG ISLAND

Por Greg Ormson

A Big Island, como é conhecido o Havaí, não é feita para um passeio longo e sem paradas, estilo *iron-butt*. Nas ilhas, os atrativos são a vista para o mar, os vales verdes e as estradas abertas, cercadas por árvores frutíferas. Isso é o que eu queria. E por US\$ 100, foi o que eu tive

Nosso grupo se reuniu na H-D® de Kona: seis aventureiros oriundos do Colorado, Massachusetts, Wisconsin e Oregon, com pouco mais de 260 km à nossa frente. Partimos em direção ao sul na Rodovia Queen Ka'ahumanu – uma subida de pouco mais de 600 metros, em um trecho de oito quilômetros. É um cenário deslumbrante, com penhascos pontiagudos que se projetam rumo ao Oceano Pacífico.

Chegamos à estrada principal, pilotando até sentir o aroma dos grãos de café torrados trazido com o vento de Kona. O clima perfeito para provar o melhor café do mundo. Depois de apenas 20 km, paramos para saborear a bebida. Como poderíamos resistir?

Com a cafeína circulando nas veias a todo o vapor, atravessamos a região chamada Captain Cook. Pegamos a Napoopoo Road, uma trilha sinuosa, até a baía Kealakekua, para ver o tão famoso túmulo do Capitão Cook, com direito a uma parada rápida na fazenda Big Island para comprar um pote de mel orgânico de Wilelaiki.

Da baía, pegamos um atalho de 13 km até a rodovia. Pilotando por uma estrada estreita e difícil, com condições semelhantes às de um deserto, cercada por arbustos espinhosos e por rochas vulcânicas, passamos por Pu'uhonua 'O Honaunau, um santuário para os personagens da história havaiana que romperam com

tabus. Se a pessoa conseguisse chegar até lá, estaria livre de castigos.

Nossas motos estavam bem, mas nós estávamos apenas nos aquecendo, enquanto contornávamos o Pacífico por outros 65 km, em direção a Na'alehu, onde viramos à esquerda. Ao subir as montanhas pela pacata Kaalaiki Road, passamos por campos de cana-de-açúcar abandonados, onde a vegetação chega a seis metros de altura.

A Kaalaiki Road se estende por 25 km de terreno selvagem: pastos, árvores frutíferas, afloramentos rochosos com pequenas quedas d'água, tudo com o Pacífico ao longe. As estradas estavam tranquilas e a vista inigualável. Paramos para colher goiabas maduras, cortando-as ali mesmo, para aproveitar a fruta fresca. A Kaalaiki Road é o trecho mais bonito, isolado e divertido em que já pilotei.

Quando nos deparamos com um homem e uma mulher alimentando cavalos, paramos e perguntamos se poderíamos chegar mais perto. As montanhas verde-escuras ao fundo, nuvens brancas no céu e uma manada de cavalos bufando bem perto de nós. Tudo parecia perfeito.

Montamos de volta em nossas motos e partimos em direção ao oceano, seguindo por Kaalaiki até a cidade de Pahala, a tempo para o almoço. Paramos no café do Drake e da Patty Fujimoto, o Hana Ho, em Na'alehu, o "restaurante mais meridional dos EUA".

Devidamente abastecidos, fomos em direção a Kona e Ali'i Drive, um pedaço turístico 95 km ao norte, que se assemelha mais a um desfile do que a uma estrada. Repleto de locais para alugar pranchas de surfe, bares, restaurantes, estúdios de tatuagem e praias, tudo cheira a óleo bronzeador com aroma de coco.

Estacionamos em Ali'i e caminhamos até Kanaka Kava para comer *poke*, uma salada rústica, e uma casca de coco de 'Awa, uma bebida espessa da Polinésia, conhecida no Havaí por suas *kavalactonas* (anestésico e analgésico naturais). A bebida é um relaxante suave e tem sabor amadeirado, um pouco parecido com terra.

Fui fisgado por um aroma de café e decidi entrar para saboreá-lo no café de Kona. Coloquei alguns grãos na bolsa da minha moto, enchi o tanque e fiz os cálculos do consumo do dia: 51 centavos acima do orçamento. De qualquer forma, acho que posso viver com isso. ■

COMBUSTÍVEL	US\$ 13.61
ALIMENTOS	US\$ 58.95
SOUVENIRS	US\$ 27.95
TOTAL	US\$ 100.51



Nada mau

De 1969 até junho de 1981, a AMF era proprietária da Harley-Davidson®. Nada de bom veio daquela época. Certo?

Para alguns, o período da AMF foi a idade das trevas, da qual a Harley-Davidson® teve a sorte de sair. Mas há muito mais no enredo do que se provou ser um tempo complexo na história.

Em 1965, a H-D® abriu seu capital. A Honda e outras empresas estavam pegando pesado com motos de passeio acessíveis e confiáveis, e a Motor Company precisava de capital para poder concorrer. Em 1968, os executivos da H-D estavam, justificadamente, preocupados com uma aquisição hostil pela Bangor Punta, um conglomerado internacional conhecido por adquirir e liquidar negócios. O outro candidato era a American Machine and Foundry (AMF), de White Plains, Nova York. Com uma oferta de US\$ 22 milhões e uma promessa do CEO, Rodney Gott, de manter a H-D na estrada, o presidente William H. Davidson incitou os acionistas a aceitarem a oferta, que foi assinada em 8 de janeiro de 1969.

A AMF acomodou a Harley-Davidson na sua categoria de produtos recreativos, junto com suas lucrativas máquinas de colocação de pinos de boliche, equipamentos de esportes Voit e outras marcas. Gott queria posicionar a fabricação da AMF cada vez mais na direção dos produtos de lazer, e para longe dos equipamentos industriais. No entanto, a AMF encontrou uma série de problemas com a Harley-Davidson, incluindo um estoque inchado, problemas de qualidade e, às vezes, o ouvido surdo dos concessionários. Isso acarretou em uma base de clientes estática, que tinha se acostumado às motocicletas H-D e que parecia nunca mudar.

As próprias estratégias da AMF revelaram-se igualmente infelizes. No centro do novo plano, estava um ritmo de produção de alto volume, que a Harley-Davidson não estava preparada

para suportar. Para piorar, os clientes não apresentavam demanda para o aumento. A relação com os concessionários piorou com a nova política da AMF de exigir que eles comprassem modelos leves, menos interessantes, para cada Sportster®, Super Glide® ou Electra Glide® encomendada.

A AMF dizia que Milwaukee não entendia de negócios e Milwaukee dizia que a AMF não entendia de motocicletas. O apontar de dedos era desenfreado.

Mas a AMF também investiu muito dinheiro no desenvolvimento de novos produtos, incluindo um motor de 1.100 cc e o Projeto Nova, uma moto V-4 inteiramente refrigerada a água. Apesar de nenhum dos produtos chegar ao mercado, os componentes desenvolvidos para o Projeto Nova sobreviveram na popular FXRT Sport Glide®, do início de 1980. Mais importante ainda, o Projeto Nova apresentou a usinagem CNC e outros recursos de fabricação que melhoraram a qualidade da H-D. Parte do plano global do produto, nascido na década de 1970, foi um novo motor V-Twin apresentado no modelo do de 1984. Até hoje, o Evolution® é, às vezes, descrito como "o motor que salvou a Harley-Davidson".

Os orçamentos para expandir a linha de produtos tradicionais da H-D estavam mais apertados, mas levaram a novas formas de pensar em termos de rodas, esquemas de pintura e outros acabamentos. Como exemplo, temos a Low Rider®, de 1977, e a agora famosa FX Super Glide, de 1971, que juntou um motor Big Twin com um garfo dianteiro estilo Sportster mais leve. O período também trouxe a FLT Tour Glide™, de 1980. Com sua carenagem montada no quadro e o motor isolado por coxins de borracha, é a ancestral do modelo Road Glide® atual.

Em 1980, espalhou-se a notícia de que a AMF procurava por uma saída. Vaughn

Beals, que veio da AMF e era o vice-presidente na época, estava fazendo lobby para que vendessem a Harley-Davidson para ele e uma equipe de investidores. Beals e outros 12 membros da administração H-D concluíram um acordo para comprá-la de volta em 16 de junho de 1981, por US\$ 75 milhões.

O moral dos funcionários melhorou imediatamente. Um novo slogan publicitário se espalhou: "The Eagle Soars Alone". Como parte do acordo, a Harley-Davidson tomou posse da fábrica de York, na Pensilvânia. Sem ela, a H-D nunca poderia ter alcançado os ganhos de produção dos anos 1980 e 1990.

Mas nem tudo foi tranquilo durante o período da 'recompra'. O setor de motocicletas estava pulverizado, a concorrência no exterior fazia incursões melhores do que nunca aos Estados Unidos, e uma recessão florescia com força total.

Beals e outros arregaçaram as mangas e se puseram a trabalhar. As fábricas se tornaram mais enxutas e uma nova motocicleta foi apresentada em 1984, a Softail®. Um novo grupo de motociclismo patrocinado pela fábrica, o Harley Owners Group®, fortaleceu os laços com os concessionários e com os clientes. Beals e sua equipe intensificaram uma filosofia de escutar os motociclistas, a razão pela qual a H-D se mantém no mercado desde 1903.

Durante o início e meados da década de 1980, um rumor se espalhou entre os concessionários e seus clientes: A Harley-Davidson estava de volta e melhor do que nunca. E, sem o episódio da AMF, ela poderia ter se tornado outra nota de rodapé na história. ■



CORTESIA DOS ARQUIVOS DA
HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY
COPYRIGHT H-D®



HARLEY DAVIDSON

CYCLES

EQUIPE H.O.G.®

SEDE



**Jeremy
Pick**

Gerente de Operações
H.O.G. EMEA



**Gemma
Kirby**

Especialista de Operações



**Marta
Ostrowska**

Gerente de Estratégia
de Eventos e Execução



**Kara
Taylor**

Assistente de Eventos



**Vickie
Claridge**

Finanças

GERENTES H.O.G.® REGIONAIS



**Marjorie
Rae**

Gerente H.O.G.®
Reino Unido e Irlanda



**Stephane
Sahakian**

Gerente H.O.G.®
França



**Evelyne
Döring**

Gerente H.O.G.®
Alemanha e Áustria



**Giacomo
Marzoli**

Gerente H.O.G.®
Itália, Espanha e Portugal



**Liza
van Hernen**

Gerente H.O.G.®
Benelux – Bélgica,
Holanda e Luxemburgo



**Antoinette
Hug**

Gerente H.O.G.®
Suiça



PARA GARANTIR A SATISFAÇÃO DE 1 MILHÃO DE MEMBROS DO H.O.G.® EM TODO O MUNDO, EXISTE UM TIME TRABALHANDO PARA QUE TODOS APROVEITEM CADA SEGUNDO DE SUA MOTOCICLETA HARLEY-DAVIDSON® E DE SUA FILIAÇÃO AO H.O.G.®



**Bjorn
Solberg**

Gerente Regional H.O.G.® e
Experiência do Consumidor
Escandinávia



**Barbara
Villacis**

Gerente Regional H.O.G.®
América Latina



**Pavlos
Emmanuel**

Gerente H.O.G.® e de
Serviços ao Motociclista
- Sudeste da Europa



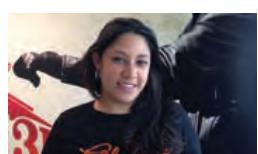
**Laura Sanchez
Chaparro**

Gerente de Marketing
e Responsável pelo
H.O.G.® LADM



**Sue
Nagel**

Gerente H.O.G.® e de
Serviços ao Motociclista
- Centro e Sul da África



**Sandra
González**

Gerente H.O.G.®
México



**Ahmed
Farahat**

Gerente H.O.G.® e de Serviços
ao Motociclista - Oriente
Médio e norte da África



**Ronaldo
Berg**

Gerente H.O.G.®
Brasil





Todos juntos fazem um trânsito melhor.



TODO MUNDO TEM UMA HISTÓRIA DE AMOR PARA CONTAR!

Ainda mais se for com uma Harley-Davidson®.
Envie suas histórias e fotos para: hogbrasilmag@harley-davidson.com



harley-davidson.com.br



[/harleydavidsondobra](https://www.facebook.com/harleydavidsondobra)



[@harleydavidsondobra](https://www.instagram.com/harleydavidsondobra)

Os capacetes utilizados na foto não são permitidos pela legislação brasileira. Foto meramente ilustrativa.

VOCÊ ESTÁ TIRANDO O MELHOR PROVEITO DE SUA FILIAÇÃO AO H.O.G.®?

Quer fazer sua renovação online? Precisa atualizar seus dados pela internet?

Se suas respostas foram afirmativas, acesse o endereço hog.com e crie um perfil, caso ainda não o tenha feito.

É fácil e só levará alguns minutos. Vale lembrar que só é permitido registrar um endereço de e-mail.



CRIE UM PERFIL

Crie seu perfil completando o cadastro abaixo.

* Indicação de campo obrigatório

Endereço de e-mail*

O endereço de e-mail será utilizado para realizar o log in.

rafael.borges@harley-davidson.com

Senha*

A senha deve conter 7 ou mais caracteres incluindo, pelo menos, uma letra e um número. A senha não pode conter espaços.

Digite a senha novamente*

Nome* Segundo nome Sobrenome*

Rafael Borges

CEP*

TERMINAR CADASTRO

Acaba de se registrar no H.O.G.®? Precisa de um perfil H.O.G.®?

Para poder navegar no site hog.com, primeiramente é necessário criar um perfil com seu número de filiação. Siga as instruções que aparecem na tela. Se você se registrou no H.O.G.® recentemente, pedimos que aguarde cerca de 10 dias antes de criar o seu perfil no site.

Atualize seus dados e renove sua filiação

Somente é possível criar um perfil no site se sua filiação estiver atualizada. Caso já esteja expirada, entre em contato com o Serviço de Atendimento ao Cliente por telefone ou e-mail para mais informações e proceder com a renovação.



LIVE TO RIDE EVENTOS CHAPTERS

GERENCIAR MINHA ASSOCIAÇÃO

RAFAEL

Número do associado: BR 4361894

Tipo: pleno

Vencimento: 03/2015

Editar perfil

Renovar associação ▶ Alterar associação ▶ Adicionar membro ▶ Presentear associação Pedir um cartão H.O.G. Atualizar perfil de associação

TODO MUNDO TEM SEUS MOTIVOS PARA FAZER PARTE DO HOG.

1. Ao logar-se no site, clique em "Associação" no canto superior direito da tela.
2. Selecione "Gerenciar associação" no menu que aparece abaixo.
3. Na tela seguinte, será necessário atualizar seus dados para fazer sua renovação.
4. Certifique-se que o e-mail e o endereço estejam corretos. Além disso, assegure-se de ter marcado a opção para receber as comunicações do H.O.G.® e da Harley-Davidson.

Não se esqueça de salvar as alterações e fazer todas as atualizações necessárias que podem ser vistas em um prazo de 10 dias.

PRONTO. AGORA SAIA E APROVEITE SUA MOTO!

Harleyro desde criancinha

O jovem **Arthur Richter** nos conta suas aventuras no motociclismo e na equipe do H.O.G.®



Minha história com motocicletas começou há 23 anos, ou seja, desde o dia em que nasci. Tenho muita sorte de fazer parte de uma família apaixonada pelas duas rodas. Ou quase isso. Não posso deixar de relatar a constante preocupação de uma mãe perante as loucuras de um pai apaixonado por este universo.

Fotografias provam que meu pai me levava para dar pequenas voltas em sua moto desde que eu tinha dois anos, o que gerou problemas para a minha “babá”, que corria para evitar que eu tentasse subir em sua moto sem que ninguém visse.

Depois disso, fiquei cerca de 10 anos sem contato com motos, mas nunca deixei de gostar delas. Com 12 anos ganhei minha primeira motocicleta e entrei no mundo do *motocross*. Foi neste universo que tive os meus primeiros aprendizados sobre companheirismo, aventura, liberdade e amizade, conceitos sólidos que levo até hoje.

Na época, eu andava com meu irmão e alguns amigos e dependíamos muito uns dos outros. Quando um caía, todos ajudavam para que ele pudesse se

levantar, pois não tínhamos força suficiente para fazer isso sozinhos. Foram tempos gloriosos, de muita diversão e ossos quebrados.

Pouco tempo depois, com 17 anos, ganhei minha primeira motocicleta para cidade e estrada. Era uma bela 883 Low, 2004, carburada, com escapamento e filtro de ar “Screamin’ Eagle”. Eu fiz de tudo com aquela moto, e meu pai ajudava. Alguns diziam que ela era pequena para mim, mas não, era perfeita. Em meu primeiro passeio andei 700 km. Ela virou meu meio de transporte para todos os lugares, do cursinho à faculdade. Tanto que fiquei conhecido como o garoto da Harley-Davidson. Nada mal, não?

Depois da 883, já com carteira de habilitação, tive uma XR 1200X™ e, mais recentemente, uma Night Rod® Special.

Em 2012, um amigo da faculdade me informou de uma vaga aberta na Harley-Davidson do Brasil. Recebi incentivo de todas as pessoas próximas a mim, que diziam que seria minha segunda casa. Bem, eles estavam certos. Hoje, com dois anos e meio trabalhando na Harley-

Davidson faço o que amo, e tenho a oportunidade de passar esta paixão a todos os nossos clientes e amigos. Poder trabalhar na área de *Customer Experience* e H.O.G.® é indescritível. São diversas histórias e experiências que tenho o privilégio de vivenciar. E aquele primeiro aprendizado que tive aos 12 anos com um bando de “moleques” se fortalece diariamente em meio a esse ambiente. Afinal, ainda somos todos garotos em nossas motos buscando novas aventuras.

A todos que estão lendo esta revista, é um prazer fazer parte da mesma família que vocês.

Aos mais jovens um pequeno conselho: ser rebelde é muito bom, mas sempre respeitando as leis. Divirtam-se bastante, mas segurança vem em primeiro lugar. E, acreditem, não há nada melhor do que uma Harley-Davidson.

Nos vemos na estrada. Ótimo 2015 a todos. ■

Arthur Richter
Customer Experience e H.O.G.®

CALL ME SPECIAL

Nova Street Glide® Special com sistema Infotainment.
Toda a tecnologia de que você precisa para ir mais longe.



SISTEMA DE ÁUDIO BOOM! BOX 6.5GT

GPS INTEGRADO

TOUCH SCREEN

Vá a uma concessionária e faça um test ride.



harley-davidson.com.br

[/harleydavidsondobrasil](https://www.facebook.com/harleydavidsondobrasil)

[@harleydavidsondobrasil](https://www.instagram.com/harleydavidsondobrasil)

PRODUZIDO
NA ZONA FRANCA
DE MANAUS
CONHEÇA O AMAZONAS



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Imagem meramente ilustrativa.



JÁ QUE VOCÊ VAI
LEVAR QUASE
NADA NA SUA
VIAGEM, PELO
MENOS ESCOLHA
BEM O QUE VAI
LEVAR.



Motorclothes®: roupas desenvolvidas
por pilotos, para pilotos.