



» TESTES

HUSQVARNA VITPILEN 401

KYMCO AK550

» 8 DICAS

PARA VIAJAR A DOIS

» MOTOCICLISMO

DO FUTURO

» TOM VITOÍN

TRIUMPH

Tiger 800 XRT



A TUA SPORTSTER® 1200
“FULL EQUIP”
POR APENAS MAIS 1€
O ESTILO VEM DE SÉRIE
A CRIATIVIDADE É TUA



COMPRA A TUA SPORTSTER® 1200 ANTES DE 15 DE JULHO
E POR APENAS MAIS 1€ TERÁS 1.000€ EM PEÇAS, ROUPA E ACESSÓRIOS.

PORQUE SIM...



José
Fernandes

Muito obrigado!

Este é o número #01 da Revista mensal, digital e gratuita ANDAR DE MOTO.

Com ela, passamos a ter uma “trilogia” de um só projecto, cujo objectivo é informar, divulgar, dinamizar o mercado das motos, equipamentos para motociclistas e tudo o que tem a ver com o mundo das motos.

A primeira parte da “trilogia” é o Diário Digital andardemoto.pt. A segunda é a sua Revista semanal, digital e gratuita, em formato de newsletter. E agora temos também a sua Revista mensal, digital e gratuita. Não sabemos se a obra fica completa mas, seguramente, fica ainda mais rica, com maior capacidade de comunicar, mais plural nos formatos, indo de encontro a preferências mais diversificadas.

Quando iniciámos o projecto ANDAR DE MOTO estávamos já em plena crise de leitura, ouvindo frequentemente dizer que já ninguém lia e muito menos os motociclistas que, diziam, nem sabem ler. Não pensávamos assim, mas tivemos receios. No entanto, acreditámos que os motociclistas sabiam e gostavam. Talvez estivessem mesmo à frente de outros grupos e, por isso, preferissem outros formatos mais consonantes com o seu modo de vida, com a mobilidade, liberdade e diferença que os caracterizam.

Hoje, o número de leitores que temos demonstra que, de facto, os motociclistas e muitos outros que, não o sendo ainda, mas que gostam de motos, lêem e sabem ler.

Muito obrigado a todos os que durante o ano de 2017 nos visitaram. Estes, que são os nossos leitores, totalizaram 1.196.147 e geraram 10.567.920 visualizações (pageviews).

A média mensal foi de 123 mil 562 leitores.

Muito obrigado aos que este ano continuam

connosco e a todos os que se vão juntando, e que são muitos. Nos primeiros 5 meses deste ano (1 de Janeiro a 31 de Maio de 2018), o ANDAR DE MOTO já foi lido por 649 565 pessoas que geraram 10.571.146 visualizações (pageviews).

Este ano (2018) tivemos nos primeiros cinco meses, uma média mensal de 155 mil 356 leitores (utilizadores únicos).

Queremos também deixar aqui um agradecimento a todos os que acreditaram neste projecto como

"Este ano tivemos nos primeiros cinco meses, uma média mensal de 155 mil 356 leitores.."

o grande meio de comunicação para transmitir as suas mensagens publicitárias, investindo e incentivando-nos, contribuindo assim para o desenvolvimento deste mercado.

Fica também um agradecimento antecipado a todos os que ainda não o fizeram. Estamos certos de que irão, em breve, investir connosco num projecto que é de todos.

Obrigado a todos os que, directa ou indirectamente, têm trabalhado diariamente, e muito, para que possamos todos ANDAR DE MOTO. Vamos todos contribuir para que andar de moto continue a ser um prazer.

Bons andamentos!

N100₅**#NOLANRIDERS
ON TOUR**

MARGO MELANDRI




- CONCEBIDO, DESENVOLVIDO E PRODUZIDO EM ITÁLIA • 3 TAMANHOS DE CALOTA EXTERNA
- SISTEMA DE REMOÇÃO DO CAPACETE EM CASO EMERGÊNCIA (NERS) • MELHOR VISIBILIDADE
- MECANISMO VISEIRA COM SISTEMA DE DUPLA ACÇÃO • PINLOCK ACOPOLADO DE SÉRIE • SISTEMA DE AJUSTE DE ESTABILIDADE (ASD) • ALTA ESTABILIDADE A VELOCIDADES ELEVADAS • MAIOR ÁREA DE CONFORTO NA ZONA DO QUEIXO • FECHO DA CORREIA COM SISTEMA DUPLO "D" • INTERIOR COM SISTEMA DE CONFORTO "CARBON FITTING RACING EXPERIENCE" • PINLOCK ACOPOLADO DE SÉRIE



BE #NOLANRIDERS

NOLAN

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Não é o destino... é a viagem!

A grande evolução registada ao longo do último ano, em termos de audiências, e cuja tendência se mantém, tornou o ANDAR DE MOTO naquele que é, sem qualquer dúvida, o maior meio de comunicação nacional actual do mundo das duas rodas.

E isso não aconteceu por mera coincidência ou fenómeno de moda. Foi seguramente o fruto de muito trabalho, mas foi inegavelmente também a conquista de uma audiência fiel, espalhada por todo o território português, que nos agracia com a sua preferência, leitura, partilha e comentário dos nossos artigos.

Nos últimos anos, o ANDAR DE MOTO tem publicado regularmente a mais recente e completa informação do mundo das motos. Aproximadamente 25 artigos semanais proporcionam uma informação que pretendemos interessante, diversificada, esclarecedora, bem escrita, graficamente apelativa, e facilmente legível em qualquer uma das principais plataformas digitais (smartphone, tablet e PC), browsers e diversos sistemas operativos.

É nossa primordial intenção que a informação que publicamos chegue ao máximo de entusiastas, das mais diferentes orientações e preferências motociclísticas, comunicando as mais recentes propostas das marcas de motos, equipamentos e acessórios, mas alertando também para a importância da segurança, das boas práticas e da boa convivência rodoviária.

Pretendemos, sobretudo, que uma boa parte dos conteúdos que publicamos permaneçam acessíveis e actuais ao longo de períodos alargados, para poderem ilustrar ou complementar novos artigos. E como se isso ainda não chegasse, socorremo-nos frequentemente dos nossos diretórios de marcas, modelos, concessionários e outros, para tornar a

informação mais completa e prática para o leitor.

Fazemos os possíveis para produzir cada vez mais conteúdos: actualidade, história, conselhos, divulgação, momentos lúdicos, exemplos ou experiências, em mais reportagens ou opiniões, em cima ou ao lado das motos.

O que não vamos seguramente fazer, vai ser cair na tentação do clique fácil, com títulos maiores que o conteúdo, ou com meias notícias, sem interesse, somente para aumentar o número de visualizações!

É nossa preocupação que a informação que transmitimos contribua para um maior interesse pelo motociclismo e, conseqüentemente, para o crescimento do seu mercado e da sua indústria.

Porque não?

Porque os nossos leitores merecem todo o nosso respeito, e não queremos crescer à custa da sua perda de tempo! Até porque o tempo já é tão escasso para ANDAR DE MOTO!

Bons andamentos!

Honda Monkey 2018



» Galeria de fotos aqui



A NOVA MONKEY ESTÁ PRONTA PARA O FUTURO!

AS PRIMEIRAS MONKEY SURGIRAM EM 1961. Originalmente desenvolvido como um brinquedo para crianças, para o parque de diversões Tama Tech em Tóquio, este modelo com um motor de apenas 49 cm³ tornou-se imediatamente tão popular que prontamente foi desenvolvida, em 1963, uma versão homologada para a estrada.

Inicialmente exportada apenas para a América e para a Europa, exibia um depósito cromado e distinto, um guidador que se podia dobrar e rodas de 5 polegadas com montagem rígida (sem suspensão). A enorme popularidade granjeada devia-se ao seu design agradável e às suas dimensões super-reduzidas, bem como ao seu "peso-pluma" – características que faziam da Monkey original uma moto

muito divertida de conduzir na cidade.

Em 1969 as suas rodas cresceram para 8 polegadas de diâmetro e, a partir de 1970, este modelo ganhou ainda mais popularidade com a adição de uma forquilha de desmontagem rápida, para que fosse ainda mais fácil colocá-la na mala de um carro.

1978 foi o ano que assinalou o início do verdadeiro "período de ouro" para a Monkey – a moto foi redesenhada para ficar mais apelativa e popular para as legiões de condutores de RVs (Recreational Vehicles – Veículos de lazer) que precisavam de um meio de transporte conveniente que pudessem usar quando estacionassem os seus veículos.

E foi por esta altura que a "atrevida" Monkey cimentou o seu lugar dentro de milhares de corações; >>

COM UM ESTILO
FORTEMENTE INSPIRADO
NO MODELO ORIGINAL,
MAS COMPLEMENTADO
POR SISTEMAS MODERNOS
QUE LHE GARANTEM
UM IMPRESSIONANTE
CONSUMO DE
1,49 L/100 KM,



com a sua caixa de 3 velocidades automáticas, dotada de embraiagem centrífuga (que não precisava das "tradicional" capacidades exigidas para conduzir uma moto com embraiagem normal), permitindo que milhares de condutores pudessem ter a sua primeira experiência de "enrolar punho" num veículo de duas rodas a motor.

Este novo modelo apresenta um estilo, pintura e cromados com forte inspiração no modelo original. O motor de 125cc refrigerado por ar, debita uma potência de 6,9 kW (9,5cv) e um binário de 11Nm, e regista um consumo referencial de 1,49 l/100 km (67 km/l).

Quadro em aço, forquilha invertida, duplo amortecedor atrás e pneus de 12 polegadas, e um peso em ordem de marcha de 107 kg. O assento está a 775 mm de altura, toda a iluminação é em LED e o depósito cromado tem capacidade para 5,6 litros de combustível, exibindo com orgulho o logótipo histórico "3D" Old Wing da Honda.

Os dois guarda-lamas da Monkey, fabricados em aço cromado e montados em posição alta – juntamente com a protecção de escape característica, os espelhos retrovisores de formato circular e o guiador alto – prestam todos homenagem ao modelo original.

Como seria de esperar, as tecnologias mais modernas também beneficiam esta nova Monkey, apesar do "look" tradicional do modelo: o painel de instrumentos digital LCD de formato circular inclui um velocímetro (que pisca alegremente quando se liga a ignição), um conta-quilómetros totalizador, dois "trips" parciais para as distâncias percorridas e um indicador de seis segmentos para o nível do combustível;

A chave ondulada (também com o mesmo logótipo Old Wing do depósito) tem um sistema de resposta incluído "Answer Back" que pisca os indicadores de direcção mediante uma pressão num botão e permite localizar facilmente a Monkey no meio de um estacionamento cheio. O sistema ABS de um canal, com unidade

de medição de inércia (IMU) impede que a roda traseira descole do piso em caso de travagem forte.

No que respeita à motorização, e mantendo-se fiel às suas origens, a Monkey está equipada com uma unidade monocilíndrica horizontal de 125 cm³ e uma árvore de cames à cabeça (SOHC); a sua construção simples é, no entanto, muito robusta e esta unidade está preparada para oferecer excelentes performances no trânsito das cidades.

O sistema de alimentação de combustível é o famoso sistema PGM-FI, permitindo ao motor debitar uma potência de 6,9 kW às 7.000 rpm e um binário de 11 N·m às 5.250 rpm, e a caixa de velocidades tem 4 relações.

O quadro monotrave em aço da Monkey foi ajustado para oferecer um equilíbrio adequado entre rigidez e subtileza – perfeito para a grande variedade de condições em que este modelo certamente vai ser mais usado. O braço oscilante tem secção oval e reflecte o "design circular" que abunda em toda a moto.

Uma distância entre eixos de 1.155 mm confere um diâmetro de viragem de apenas 1,9 metros. O peso em ordem de marcha é de apenas 107 kg, com o banco a 775 mm do chão. Este componente elegante é feito em uretano de alta densidade e oferece o máximo conforto.

Os dois amortecedores traseiros têm um curso de 104 mm e a altura ao solo é de 160 mm. A travagem está a cargo de um disco de 220 mm à frente e de outro disco de 190 mm atrás, gerida pelo sistema ABS com IMU. As jantes são de 12 polegadas estão calçadas com pneus largos e de tacos com dimensões de 120/80-12 65J à frente e 130/80-12 69J.

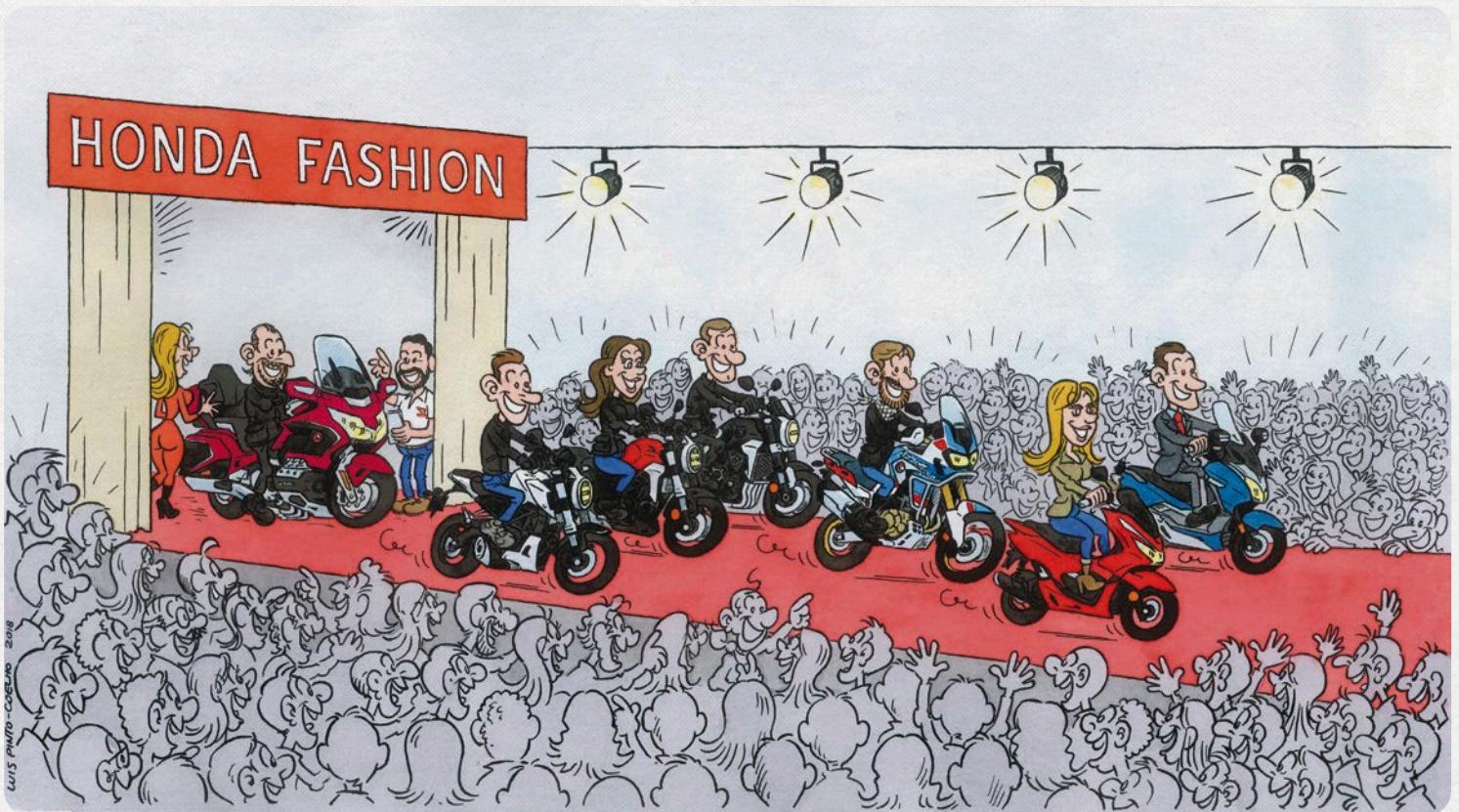
Com um preço recomendado de venda ao público a ser anunciado oportunamente, a Monkey de 2018 vai estar disponível no mercado nacional no próximo mês de Julho de 2018 em três esquemas cromáticos, a saber: //

HONDA

The Power of Dreams

#DESFILEDEOFERTASHONDA

8-9 JUNHO



(VEM CURTIR ESTE DESFILE, DE OFERTAS ÚNICAS)

PORTAS ABERTAS DOS CONCESSIONÁRIOS*
→ HONDA MOTOS ←

≡ EXPOSIÇÃO NOVIDADES 2018 E APRESENTAÇÃO NOVA PCX125 ≡

≡ TESTES DRIVES ≡

≡ CHECK-UP GRATUITO ≡

≡ 10% DESCONTO EM PEÇAS ≡

≡ 20% DESCONTO EM ACESSÓRIOS ≡

≡ OFERTA 10€ EM CARTÃO COMBUSTÍVEL NA TROCA DE PNEUS ≡

≡ BRINDE EXCLUSIVO ≡

*SX.100 SUPERSPEED**SX.100 BIG SHOT**SX.100 I-FLUX**SX.100 TOXIC*

Nexx lança 4 novos SX.100

A PORTUGUESA NEXX INTRODUZ NA SUA GAMA DE CAPACETES INTEGRAIS SX.100 QUATRO NOVOS MODELOS PARA 2018.

COM UMA CALOTA relativamente leve e um design desportivo que lhes confere um elevado equilíbrio em termos de estabilidade e isolamento acústico, os SX.100 são capacetes pensados tanto para uma utilização diária como para touring.

Todos os capacetes NEXX distinguem-se pelo seu design único que convida cada utilizador a expressar a sua individualidade através das diferentes misturas de cores, dos detalhes desportivos e dos contornos fluidos. Por isso, a marca apresenta agora os novos modelos.

SX.100 SUPERSPEED - De linhas vincadas e uma elegante paleta de cores minimalista, o SX.100 Su-

perspeed é um capacete de estilo desportivo, com um look moderno e actualizado

SX.100 BIG SHOT - Com um design "old school" e com os seus excêntricos dizeres "desenhados" à mão, o Big Shot inspira-se na cultura jovem dos anos 90, nomeadamente nas ousadas bandas rock de garagem.

SX.100 I-FLUX - O I-Flux é um capacete com um design futurista que alia pormenores fluidos à sua mistura de cores eléctricas.

SX.100 TOXIC - O Toxic apresenta uma decoração com detalhes minuciosos que se desdobram numa combinação de cores corrosivas. //



» Galeria de fotos aqui



Moto Morini Corsaro 1200ZT

A MOTO MORINI ACABA DE APRESENTAR UMA NOVA MOTO DESTINADA A UMA UTILIZAÇÃO URBANA E DESCOMPROMETIDA

APRESENTADA COMO UMA EVOLUÇÃO da consagrada Corsaro ZZ, a nova Moto Morini Corsaro 1200 ZT é destinada a utilizadores urbanos que pretendam uma moto fácil de conduzir, mas que mantenha o carácter de exclusividade típico da marca italiana.

Apesar de a sua unidade motriz se apresentar inalterada, com o bicilíndrico em “V” a 87°, de 1200cc a debitar os mesmos 140cv e 11,5Nm de binário, os engenheiros da fábrica de Trivolzio alteraram inúmeros aspectos técnicos para tornar a ZT numa moto mais fácil de usar e desfrutar. A entrega de potência foi revista, e a ECU desenvolvida pela Athena torna-a mais suave e progressiva, o que contribui para uma condução mais relaxada e um consumo de combustível inferior.

A forquilha, invertida e com elementos de 46mm de diâmetro, foi desenvolvida pela Mupo Race Suspension e é completamente regulável, oferecendo um curso de 135mm. O amortecedor traseiro, também integralmente regulável, apresenta um curso de 120mm e uma afinação de pré-carga com comando remoto.

Na travagem, encontramos material de fricção Brembo, com pinças de 4 pistões a morder os discos

da roda dianteira.

O depósito de combustível é mais pequeno e esguio, e um novo farol dianteiro, redondo, confere um aspecto clássico. Na traseira, o guarda-lamas mais pequeno ajuda a tornar as linhas mais leves e elegantes. Todas estas alterações representam um ganho de 6 quilos no peso total da Corsaro ZT, que se cifra em 191kg.

A altura do assento mantém-se nos 860mm, e nas rodas encontramos pneus 120/70-17” Pirelli Diablo Rosso III na frente, e 190/55-17” Pirelli Diablo Rosso III (ou 180/55-17” na opção de jantes de raios) na traseira.

No entanto, a ZT mantém o suporte de matrícula em fibra de carbono, uma das peças que caracteriza a qualidade de construção e o nível de design da gama Corsaro, e ainda apresenta o novo painel de instrumentos LCD de 5 polegadas, com múltiplas configurações.

A Corsaro ZT representa uma nova filosofia da marca italiana, que pretende lançar 4 novos modelos nos próximos 2 anos. Ainda não há preço nem disponibilidade anunciados para o nosso país, pelo que deve contactar o importador da Moto Morini para Portugal, a Garage Central. //

Royal Enfield Classic 500 Pegasus

A ROYAL ENFIELD ACABA DE APRESENTAR UMA EDIÇÃO LIMITADA DA SUA MÍTICA “CLASSIC 500”. UM TRIBUTO ÀS MOTOS QUE SERVIRAM NA SEGUNDA GRANDE GUERRA.

A **FLYING FLEA (PULGA VOADORA)**, foi uma moto extremamente leve e compacta, com uma cilindrada de 125cc, concebida pela então britânica Royal Enfield para ser lançada de pára-quedas, por detrás das linhas inimigas.

Uma “arma secreta” fabricada numas instalações subterrâneas em Westwood, na Grã-Bretanha, que teve uma produção superior a 4.000 unidades.

As Classic 500 Pegasus agora apresentadas, prestam homenagem a essas motos que apoiaram as tropas aliadas e tiveram um importante papel (entre outros) na estratégia do Dia D na Normandia.

Esta edição da Classic 500, limitada a apenas 1.000 unidades, vai estar disponível em apenas duas cores: verde tropa e castanho ferrugem, e vai ostentar o emblema Azul e Castanho do corpo de paraquedistas britânico, representando um cavalo alado (Pegasus).

Além disso, a sua decoração representa as pinturas originais do período de guerra, como o nº de série no depósito, ou a marca amarela no cárter do motor, indicadora do centro de gravidade.

Como acessórios, as Classic 500 Pegasus estão equipadas com um conjunto de malas de estilo militar, decoradas com o logo da Pegasus, além de punhos castanhos, e um enegrecimento geral, com o motor, escapes, aros das rodas e comandos pintados de negro.



Na tampa da bateria ainda está inscrito o mote: “Made Like a Gun” que recorda as origens da marca que começou por fabricar armas, muito antes de em 1901 ter começado a produzir motociclos, e muito antes ainda de ter sido adquirida pelo actual proprietário, o grupo indiano Eicher.

A Pegasus vai poder ser reservada a partir de Julho, e apesar de ainda não estar disponível preço para o nosso país, em Inglaterra já se sabe que vai custar 5.000 libras (aprox 5.700 euros). //





Lés-a-Lés 2018

FORAM MAIS DE 2,5 MILHÕES OS QUILÓMETROS PERCORRIDOS PELOS MAIS DE 2000 PARTICIPANTES DA 20ª EDIÇÃO DO LÉS-A-LÉS.

DE FARO A FELGUEIRAS, a caravana de 1800 motos, composta por motociclistas lusos, espanhóis, franceses, suíços, italianos, alemães, le-xamburgueses, russos, croatas, canadenses e americanos, e que demorava cerca de cinco horas a passar, encheu de ritmo e cores o interior de Portugal, alegrando sobretudo as populações das mais remotas aldeias serranas, que se sucederam num percurso que teve paragens prolongadas em Portalegre e em Lamego.

Foram 4 dias de descoberta e de convívio, em que humanos e máquinas rolaram por caminhos com paisagens deslumbrantes e curvas sucessivas, salpicados de inesperados apontamentos que iam revelando velhas tradições do nosso país.

Indescritível nas poucas palavras que cabem neste espaço, esta aventura, tal como as 19 que a antecederam, ficará seguramente na memória daqueles que a viveram, a maioria deles com vontade de a repetir.

Fiéis ao "road-book", um livro de 64 páginas fornecido pela organização, que foi mapa, enciclopédia, agenda e almanaque durante o prólogo e as 3 etapas do percurso que totalizou 1160 quilómetros, os participantes viram desfilarem através da sua

viseira, pontos altos da portugalidade, tais como as deslumbrantes paisagens da serra do Caldeirão, a mística do rio Guadiana, o requinte do castelo de Evoramonte, a solidez da ponte romana de Albarrol, o cenário avassalador da barragem de St.ª Luzia, o isolamento da aldeia de Fajão, a beleza rústica da aldeia do Piódão, o esplendor do Parque Botânico Arbutus do Demo, a terra fria de Montalegre, o encanto do Parque Nacional da Peneda-Gerês, as curvas da Serra do Barroso, e muitas outras.

Isto para além de locais pitorescos, muito fotogénicos, como Amieira do Tejo, Pedraça ou Cavez, Vilela ou Meijoadela, Uz e Moscoso, que foram partilhados também por nomes sonantes como os de Carmona Rodrigues, ex-presidente da CM de Lisboa, João Oliveira e Miguel Tiago, deputados do PCP, os actores Helena Costa, Vítor Norte e Alexandre da Silva, o ex-ciclista Cândido Barbosa, os autarcas Rogério Bacalhau (Faro) ou Ângelo Moura (Lamego).

A FMP - Federação de Motociclismo de Portugal, está de parabéns pela organização, manutenção e sucesso deste evento cuja importância para o fomento do motociclismo e do turismo em Portugal é simplesmente incontestável! //



MERLIN BIKE GEAR - MARCA BRITÂNICA JÁ DISPONÍVEL

**VESTUÁRIO TÉCNICO
PARA MOTOCICLISMO, JÁ À VENDA
NAS LOJAS MOTOSPAZIO
E OFFICINA MOTO**

A MERLIN É UMA MARCA BRITÂNICA de vestuário de motos, que chega agora ao nosso país pela mão da Conceição Machado.

Fundada em 2011, a marca é especializada no desenvolvimento de vestuário de proteção para motociclistas, e oferece uma variada gama de produtos de elevada qualidade, fabricados com diversos materiais inovadores de fabricantes de referência, como o algodão encerado Halley Stevensons, membranas impermeáveis e respiráveis Outlast, Sympatex e Reissa, kevlar da Dupont, fechos rápidos YKK e cabedal de 1,3mm de espessura.

A experiência da Merlin Bike Gear decorre, não apenas de esforços de pesquisa e da relação com fabricantes de materiais inovadores, mas também de parcerias estabelecidas a vários níveis, com vista à produção de equipamentos com o mais elevado nível de qualidade. Os seus técnicos têm experiência ao mais alto nível, nomeadamente com pilotos



de topo de diversas modalidades como MotoGP, WSBK e BSB e que agora partilham os seus conhecimentos com o motociclista do dia-a-dia.

O compromisso da Merlin Bike Gear é oferecer uma gama de produtos de alto nível, com uma excelente relação qualidade-preço, muito atractiva, dinâmica e moderna, mas sem esquecer a segurança e o conforto.

Os produtos Merlin Bike Gear vão ser comercializados em Portugal, nas lojas MotoSpazio (Porto, Évora e Viseu) e na Oficina Moto (Lisboa). //

SPRINT ANUNCIA NOVOS CAPACETES COM EDIÇÃO LIMITADA

A MARCA PORTUGUESA SPRINT APRESENTA DOIS NOVOS MODELOS DE CAPACETE COM EDIÇÃO LIMITADA QUE PRESTAM HOMENAGEM ÀS DUAS PRINCIPAIS CIDADES PORTUGUESAS: O “SPRINT CITY PORTO” E O “SPRINT CITY LISBON”.

O SPRINT CITY LISBON é uma reedição do já conhecido modelo mas com um grafismo novo da Sé de Lisboa e do elétrico amarelo, tradicional ícone da capital portuguesa.

Já o Sprint City Porto apresenta um grafismo inovador no qual vemos representada a “Ponte Luís I” e “os barcos Rabelo do Douro”.

Ambos os capacetes têm ABS aprovado pela ECE, viseira anti riscos e forro interior “Nubuck”, respirável e ventilado, almofadas laterais destacáveis e fecho micrométrico,

Os modelos estão disponíveis do tamanho XS ao XL pelo PVP de 99,89 euros. //





» Galeria de fotos aqui



Engina - Uma Indian Cafe Racer muito especial

PARA CELEBRAR OS 80 ANOS DA LOUIS MOTORRAD, ESTA INDIAN CHIEF VINTAGE FOI ALTAMENTE MODIFICADA.

FABRICADA COM O PROPÓSITO de celebrar os 80 anos da Louis Motorrad, o portento de equipamento e acessórios de motociclismo, esta Cafe Racer exuberante foi construída a partir de uma Indian Chief Vintage.

Já em Setembro de 2017, a Engina teve a sua primeira aparição pública no Glemseck 101 e desde logo conquistou a atenção do público e dos media, quando arrassou a concorrência, conquistando um pódio da "Clash of Legends", ao ser conduzida pela "stunt girl" Mai-Lin Senf.

Desde então tem conquistado outras provas de arranque, e diversos "Bike Shows", tendo mais recentemente subido ao 2º lugar do pódio na categoria "V2", em Abu Dabi, no "International Custom Show Emirates", depois de ter sido apurada no "Swiss Custom Show" em Zurique, onde foi considerada a melhor moto.

Muitos dos créditos deste sucesso são inegavelmente conseguidos à custa do fantástico motor Thunder Stroke 111, cujo desempenho é tão refinado como o seu aspecto exterior.

E por isso, nesta construção, foi dada a devida im-

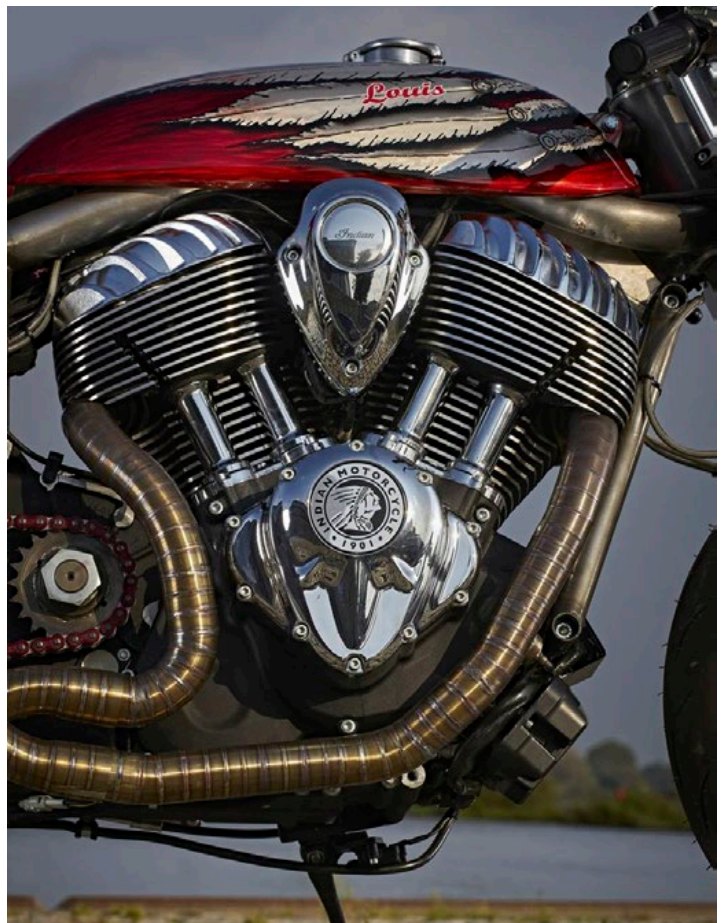
portância estética ao "V-Twin" cromado de 1.800cc, sendo o seu nome, Engina, uma manifestação dessa homenagem (Engine=motor).

Com a adopção de um depósito de combustível minimalista, o Thunder Stroke 111 parece ainda maior, e revela o desenho ondulado das aletas de refrigeração, que mima o desenho muito apreciado, usado nos motores das Indian das décadas de 40 e 50 do séc. XX. Para garantir que esta Indian Engina não ficava para trás nas provas de arranque, a Louis Motorrad requisiu os serviços de um especialista de motores, Ulf Penner, que explorou o potencial do binário massivo que o Thunder Stroke 111 debita. Novas cames, uma alimentação mais eficaz, cabeças de cilindro optimizadas e um novo mapa de ignição, elevam a potência do "V-Twin" em quase 70%. Para finalizar, e dar vida aos mais de 125cv que a Engina agora debita, foi-lhe instalada uma linha de escape completamente personalizada, que termina com uma ponteira Shark.

Tudo isto encaixa num quadro feito à medida, muito >>



leve, e assenta numa forquilha invertida suportado por novas mesas de direcção maquinadas e num mono-amortecedor traseira fabricados pela Wilbers. A travagem está a cargo de material Brembo, com pinças de aplicação radial na roda da frente, e as jantes são Kineo feitas à medida. O guiador de avanços confere o “look” cafe racer, que foi completado por um assento, uma mini carenagem frontal e um depósito de combustível fabricados pelo conceituado e muito premiado Michael Naumann, que seguiu as linhas desenhadas por Kay Blanke. A excepcional pintura, com as cores das duas marcas, esteve a cargo da Schrammwerk. //



CABERG
HELMETS

FREERIDE RUSTY

FIBRA DE VIDRO, KEVLAR, CARBONO

  @salgadosmoto



Museu Piaggio aumenta a viagem ao passado

O MUSEU PIAGGIO REABRIU COMPLETAMENTE RENOVADO, AUMENTANDO A SUA ÁREA DE EXPOSIÇÕES E MOTIVOS DE INTERESSE, REAFIRMANDO-SE COMO UM DOS MAIS IMPORTANTES MUSEUS INDUSTRIAIS DA EUROPA.

INAUGURADO EM MARÇO DO ANO 2000, o Museu Piaggio, que já recebeu mais de 600 mil visitantes, ocupa diversas naves industriais do complexo Piaggio em Pontedera, para expor o arquivo histórico da marca, um dos mais completos testemunhos da história industrial da Europa.

Agora renovado, a sua área cresceu de 3 para 5 mil metros quadrados, que albergam cinco exposições permanentes, onde é exibido um século de projectos, sonhos e emoções que representam o desenvolvimento económico e social da Itália, sob a forma de mais de 250 máquinas de valor incalculável.

O espaço agora ocupado pelo museu, correspondia ao das unidades de produção originais da Vespa e dos veículos Piaggio e Ape, no início dos anos 70, cuja história passa a partir de agora a estar também patente.

Noutro dos espaços conta-se a história desportiva

das marcas de Pontedera, na qual Aprilia, Gilera e Moto Guzzi, em conjunto, conquistaram um palmarés de 104 títulos Mundiais em motociclismo, nas disciplinas de Velocidade, Superbikes, Supermoto e Trial. A colecção das motos pilotadas por Valentino Rossi é outro dos testemunhos de um passado glorioso.

Além das exposições permanentes, o Museu Piaggio ainda dedica 340m² a exposições temporárias, que permitem variar continuamente a sua oferta ao público, com conteúdos artísticos diversos, e que nos últimos anos expôs obras de artistas tão conceituados como Dali e Picasso, entre outros.

“Este Museu não apresenta só veículos fantásticos, conta também muitas histórias de extraordinária criatividade e grande coragem, emoções, competições, vitórias e transformações tecnológicas, económicas e sociais”, afirma Roberto Colaninno, CEO e MD do Grupo Piaggio. //

Motos e Cinema no Lisbon Motorcycle Film Fest 2018

O CINEMA S. JORGE, EM LISBOA, FOI PALCO DE MOTOCICLISMO NOS PASSADOS DIAS 1, 2 E 3 DE JUNHO.

LMFF - LISBON MOTORCYCLE FILM FEST já é um dos incontornáveis eventos do motociclismo nacionais, e a edição de 2018 reafirmou o crescimento do evento, consubstanciado pela qualidade do cartaz e dos convidados, e pelo número de visitantes.

Longas e curtas metragens dedicadas às duas rodas e ao estilo, ou estilos, de vida que elas proporcionam, foram o chamariz para 3 dias de salutar convívio.

Mas não foi só convívio, já que uma forte componente cultural também foi preocupação da organização que preparou diversas entrevistas aos realizadores, e palestras relacionadas com a paixão que une os motociclistas.

Além das imagens em movimento, o LMFF ainda prestou homenagem a 10 conceituados fotógrafos da nossa praça, através de um diaporama com uma excelente selecção de imagens de motos.

Mas o LMFF transbordou da tela do cinema para a rua, e ainda mais além. As festas de lançamento e apresentação que o antecederam foram pretextos para outros agradáveis convívios, e a “Night Ride” de Sábado, que terminou com uma gigantesca festa à beira do rio Tejo, pôs em andamento uma enorme quantidade de motos e motociclistas pelas ruas da cidade de Lisboa.

A transmissão em directo das corridas de MotoGP com particular destaque para a vitória do “nosso” Miguel Oliveira em Moto2 foi outro dos pontos altos do fim-de-semana, que irá seguramente ficar na memória dos muitos que ajudaram a encher a sala grande do Cinema S. Jorge.

Pela dinâmica, qualidade e variedade de conteúdos, são mais que merecidos os parabéns aos organizadores: Manuel Portugal, Joaquim Horta, Rodrigo Francisco Monteiro e Hugo Vaz, e os votos de que, em 2019, o LMFF seja um sucesso ainda maior. //





ANDAR DE MOTO

» TESTE PNEUS

Bridgestone Battlax Adventure A41

MÁXIMA PERFORMANCE
E CONFORTO PARA
QUALQUER AVENTURA.
UM PNEU ESPECÍFICO
PARA MOTOS DE
TIPOLOGIA TRAIL,
COM UM EXCELENTE
COMPORTAMENTO TANTO
EM ASFALTO COMO NAS
PISTAS DE TERRA.

A **BRIDGESTONE** apostou forte no desenvolvimento deste novo pneu Battlax Adventure A41 destinado às motos de aventura de grande e média cilindrada. E por isso reuniu os media internacionais em Marrocos, para um teste em condições extremas, tanto em asfalto como em pistas de terra.

Os objectivos técnicos do desenvolvimento dos Battlax A41 consistiam em aumentar a aderência e o desempenho em asfalto molhado, com particular enfoque nas baixas temperaturas, melhorar o “feedback” proporcionado ao motociclista, e aumentar a estabilidade a alta velocidade, tanto em curva como em recta, sem comprometer a vida útil do pneu.

Para isso, apostou num novo desenho dos rasgos, com especial enfoque na drenagem da água, sem causar deformação dos blocos de borracha, maiores na zona central do pneu, factor fundamental para aumentar a longevidade e a estabilidade a alta velocidade.

A carcaça dos Battlax Adventure A41, tanto no pneu dianteiro como no traseiro, continua a contar com a tecnologia mono-espiral, já existente nos an-»

"...A GRANDE INOVAÇÃO DOS BATTLEX ADVENTURE A41 ESTÁ NA MISTURA DE COMPOSTOS UTILIZADA NO PNEU DIANTEIRO."



tecessores A40, que garante prestações de elevado nível em termos de estabilidade, mas que agora proporciona um aumento de 5% da área de contacto com o piso, e numa análise detalhada revela uma melhor distribuição da pressão que, segundo a marca, confere um acréscimo da fricção em 9%, o que em termos práticos revela, em ensaios em pista, tempos por volta 8% mais rápidos, quando comparados com a versão anterior.

Mas a grande inovação dos Battlax Adventure A41 está na mistura de compostos utilizada no pneu dianteiro. A Bridgestone conseguiu descobrir uma inovadora tecnologia para dispersar a sílica, elemento fundamental para aumentar a aderência em molhado e a longevidade do pneu, em partículas super finas, no meio dos demais componentes da mistura visco-elástica, o que garante uma maior flexibilidade da borracha.

De notar que os A41 são fabricados em mono-compósito, ou seja, utilizam a mesma borracha em toda a superfície de contacto, ao contrário de outros pneus que utilizam compostos diferentes, mais rijos no centro e mais macios nas laterais. Por isso, a maior flexibilidade da borracha promove que, a um

nível micro e nano da rugosidade do piso, a superfície de contacto se molde melhor a este, facto que resulta numa maior aderência, sem no entanto pôr em causa a estabilidade em curva a alta velocidade.

O desenvolvimento do novo pneu dianteiro teve um enfoque especial na relação ideal entre a deformação da borracha, a rigidez da carcaça e a drenagem da água acumulada no asfalto, mas também com particular atenção à estabilidade a alta velocidade.

Pela minha parte, já tinha tido oportunidade de testar os novos Bridgestone Battlax A41 antes desta apresentação oficial em Ouarzazate, Marrocos, para a qual a marca japonesa convidou o andardemoto.pt a estar presente. Isto porque, na apresentação internacional da nova Honda Africa Twin jAdventure Sports já tinha tido oportunidade de rolar com motos equipadas com estes pneus, e o mesmo tinha acontecido também na apresentação internacional da nova BMW F850GS

O que não tinha tido oportunidade era de ver como eles se comportavam em pistas de terra, e foi por isso que esta apresentação foi tão importante. Efetivamente, os primeiros quilómetros que pude fazer >>>



com eles, instalados numa bastante familiar BMW R1200GS Rallye, foram uns interessantes 80km de estradões, com pisos variados e alguns troços em bastante mau estado.

A começar por uma detalhada sessão de fotos, o trajecto demorou cerca de 3 horas, largamente compensadas pelas magníficas e estonteante paisagens que inclusivamente faziam esquecer o elevado risco causado pelo tipo de piso, pelo ritmo elevado da condução e o facto de estar bastante longe de qualquer hospital minimamente fiável.

No entanto, em modo “enduro pro”, com o conforto do ABS na roda dianteira, a confiança nas borrachas ia aumentando com os quilómetros, e a facilidade com que ia conseguindo inserir a frente nas mais variadas trajectórias ia-me deixando admirado com a minha performance, eu que não sou, definitivamente, muito dado ao pó nem às pedras!

Um dos factores que realmente me impressionou foi o conforto, e apesar de a “minha” GS ser uma referência nesse aspecto, o nível de vibrações causado pelo piso era realmente bem filtrado pelos Battlax, e a sua flexibilidade fazia com que a muita gravilha pisada ao longo do caminho se tornasse praticamente irrelevante.

Em termos de tracção, mesmo nas zonas menos firmes, ela foi sempre mais do que suficiente, e em travagem também consegui sempre manter o controlo,

mesmo quando o piso era manifestamente mau. Por tudo isto, posso afirmar que, fora do asfalto, nunca tinha tido uma experiência tão gratificante com pneus que não são específicos para o “off road”.

Finalmente de volta ao alcatrão as sensações de grande aderência e muita progressividade ao longo da inclinação, que já tinha tido oportunidade de verificar, revelaram-se ainda mais interessantes sobre o maior peso e binário da R1200GS.

Ao longo de todo o dia, e por diversos tipos de estrada, geralmente muito sujas e com traçados muito recortados, a ritmos muitas vezes pouco recomendáveis, os A41 mostraram-se sempre referenciais, a proporcionarem graus de confiança muito elevados, tanto na BMW, como depois aos comandos de uma Triumph Tiger 1200, e de uma KTM 1290R.

Na Triumph, recordando o teste que recentemente fiz com a moto equipada com pneus Metzeler Tourance Next, e que pode ver se clicar aqui, achei a resposta da direcção ainda mais rápida, e uma maior confiança na entrada em curva, sob forte travagem e de cada vez que enrolava o punho com mais convicção, sem que o controlo de tracção se manifestasse tanto, mesmo em asfaltos menos abrasivos.

A minha experiência com a KTM, que conduzi pela primeira vez ali, em Marrocos, não foi conclusiva devido ao pequeno contacto e à falta de referências >>>



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5

Jeans Rev'it Corona TF

Luvras RSW MSL – 009

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex

Blusão RSW Touring

anteriores, mas fazendo fé na palavra de experientes colegas que me acompanhavam nesta apresentação, e que já conheciam a radical KTM de experiências anteriores, uma grande vantagem que os Bridgestone Battlax Adventure A41 aportam a esta moto é a maior estabilidade a alta velocidade.

Para resumir, estes pneus revelaram-se uns verdadeiros "machados de guerra" na batalha da aderência e na conquista da minha confiança, mesmo em andamentos muito rápidos em pisos que, em nenhuma situação se poderiam considerar, sequer, bons e em traçados bastante retorcidos. Sem dúvida uns pneus que não teria dúvidas em levar comigo para qualquer aventura.

Por esta ocasião também tive a oportunidade de testar os novos Battlax T31, descendentes dos Battlax T30 Evo e concorrentes directos dos novos pneus Michelin Road 5 que já tinha testado, há poucas semanas, em Sevilha (clique aqui para ver o teste). Mas sobre os novos Bridgestone "sport-touring" falarei brevemente, noutra artigo. //

BRIDGESTONE

SPORT TOURING



NOVO

BATTLAX SPORT TOURING T31

Onde a segurança e o desempenho se encontram.

O desenho inovador e as melhorias do desempenho tornam qualquer condutor de sport touring confiante em todas as situações, sem afetar a vida útil do pneu.

O T31 será o seu próximo companheiro de viagem, ou a razão para mais um sorriso após um passeio por estradas sinuosas.

**Bridgestone Europe
Sucursal em Portugal**

Para encontrar o concessionário autorizado Bridgestone mais perto de si, contacte apoio.cliente@bridgestone.eu

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

R. do Barreiro, N.º 31

3780-621 Aguium

Anadia - Portugal | Tel. (+351) 231 510 860

geral@lusomotors.com

www.lusomotors.com



GNR dá Formação gratuita a motociclistas

MILITARES DA ESCOLA DA GUARDA E DA UNIDADE NACIONAL DE TRÂNSITO DÃO ENSINAMENTOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA E DE PERÍCIA DE CONDUÇÃO, EM QUELUZ.

EM 2017 morreram 118 pessoas em acidentes rodoviários com veículos de 2 rodas a motor. Se as condições rodoviárias são bastante deficitárias para a prática do motociclismo, tendo em conta o degradado estado das vias e das bermas, a ineficiente sinalização e a manifesta falta de preparação dos condutores dos automóveis, também é certo que muitos motociclistas não possuem a preparação necessária para enfrentar o trânsito com segurança.

A falta de prática e a má formação proporcionada nas escolas de condução, aliadas à condução de veículos muitas vezes mais potentes do que seria recomendado para quem não tem experiência, não garantem, na maior parte das vezes, a habilidade necessária para evitar um acidente.

A prová-lo está o facto de a maioria dos acidentes fatais com condutores de veículos de 2 rodas registados em 2017, ano em que também se registou uma sinistralidade acentuada generalizada, ter envolvido um excesso significativo de motociclistas com idades entre os 40 e os 50 anos, como prova o relatório da da ANSR (clique aqui para ver), que revela que das 87 vítimas mortais com motociclos, 27 estão nessa faixa etária, que no ano anterior apenas tinha registado 7 vítimas.

Por isso a GNR, no quartel de Queluz, onde funciona a sua escola de condução, está a promover uma acção prática realizada por militares especialistas em segurança rodoviária e em condução defensiva de veículos motorizados de duas rodas, na qual os motociclistas participantes são convidados a presenciar e a repetir, dentro de um circuito específico nas instalações da Escola da Guarda, exercícios de treino de comportamentos que podem evitar acidentes.



Uma parte inicial, onde o Ten. Cor. Frota lança o mote esclarecedor: "Sejam pacientes na estrada para não serem pacientes no hospital", é acompanhada pela apresentação de uma série de pequenos esquemas e vídeos que ilustraram alguns dos problemas rodoviários causadores da sinistralidade.

São basicamente ensinamentos de segurança rodoviária e de perícia de condução, apreendidos primeiro numa sessão teórica, nomeadamente: posição de condução, segurança ativa e passiva, travagem de emergência e trajetórias de segurança, e exercícios de equilíbrio praticados num ambiente seguro, com o acompanhamento dos militares da Escola da Guarda e da Unidade Nacional de Trânsito.

Diversos grupos de motociclistas, motoclubes ou independentes, já puderam usufruir gratuitamente e em ambiente bastante descontraído, dos ensinamentos do grupo de instrutores de condução de motociclos liderado pelo Cabo Domingos Simões.

No passado Sábado, dia 5 de Maio de 2018, o andardemoto.pt teve a oportunidade de estar presente e assistir a toda a acção de formação, que desta feita contou também com a presença e intervenção esclarecedora do Comandante Operacional da GNR, o major-general Rui Clero, e do comandante da Unidade Nacional de Trânsito da Guarda Nacional Republicana (GNR), o tenente-coronel Lourenço da Silva.

Novas sessões práticas e gratuitas, que inclusivamente dão direito a um diploma de participação, serão brevemente anunciadas, em datas ainda a definir, podendo entretanto os interessados inscreverem-se através do seguinte endereço de e-mail: sensibilizacao2rodas@gnr.pt //

BOTAS TCX JUPITER 4 GTX

**URBANAS, DE ESTILO DESPORTIVO,
PARA UMA UTILIZAÇÃO DIÁRIA
INTENSIVA AO LONGO DE TODO O**



DESENVOLVIDAS ESPECIFICAMENTE a pensar no conforto e segurança dos motociclistas no seu dia-a-dia, as botas de motociclismo TCX Jupiter 4 GTX são ideais para quem utiliza a moto diariamente nas grandes cidades e usa as botas ao longo de todo o dia. Com design moderno mas discreto, apresentam um estilo de inspiração desportiva, casual.

Muito confortáveis, estas botas TCX de cano curto são indicadas para uma utilização sem restrições ao longo de todo o ano, uma vez que são impermeáveis.

As novas Jupiter 4GTX são a evolução do modelo anterior, mantendo um design muito semelhante, mas com alterações notórias de fabrico ao nível da aplicação de novos materiais e do reposicionamento das zonas refletoras na traseira das botas. Fabricadas em Camurça e Cordura com revestimento interior em Gore-Tex, são extremamente resistentes ao desgaste e 100% impermeáveis e respiráveis, com grande capacidade de ventilação.

Possuem reforços com novas inserções micro-injectadas em PU nos tornozelos, ao nível dos maléolos, na biqueira e nos calcanhares. A zona que contacta com o pedal das mudanças também conta com reforço. O sistema de fecho por cordões conta com uma banda de velcro na parte superior, dotada de uma inserção micro-injectada para maior facilidade de abertura, que evita que os laços se prendam nos comandos da moto.

A palmilha é anatómica e substituível e a sola de elevada aderência foi desenhada para uma maior estabilidade do pé nos diferentes tipos de piso. Os elevados níveis de conforto, aliados a uma estética discreta, fazem das Jupiter 4GTX um dos modelos mais versáteis e vendidos do catálogo da TCX.

Disponíveis em preto, nos tamanhos do 38 ao 48, já podem ser adquiridas nas lojas (clique para ver quais) por um P.V.P recomendado de 199€. //

Vespa®
Primavera
FL18



caismotor
motos

O SEU CONCESSIONÁRIO VESPA
EM CASCAIS

Várias cores disponíveis para entrega.

Garagem Central no Porto e Moto Morini

UMA IDEIA QUE PASSOU DE “ACTO DE LOUCURA” A MOTIVO DE ORGULHO, E QUE TRANSFORMOU UMA VELHA GARAGEM ABANDONADA NUMA PARAGEM OBRIGATÓRIA PARA TODOS OS MOTOCICLISTAS.

TUDO COMEÇOU EM 2017, quando Raquel e João Riem conseguiram finalmente comprar o edifício abandonado que já tinha sido uma estação de serviço, inaugurada em 1930, no número 1023 da Rua da Alegria, no Porto.

João Riem é um apaixonado por motos, sobretudo pelas antigas, restaura as que pode e da sua colecção constam alguns modelos emblemáticos estrangeiros e nacionais.

Com o início das obras de restauro do espaço, fazia falta uma marca de motos que desse corpo ao projecto. Por isso João foi a Itália, encontrar-se com o representante máximo da Moto Morini, fabricante escolhido pela sua filosofia de mercado, que produz há mais de 80 anos, motos exclusivas de forma quase artesanal, e conseguiu o exclusivo da sua comercialização em Portugal.

Quem entrar na Garagem Central, vê expostos nos

mais de 620 metros quadrados, distribuídos por dois andares, diversos belos exemplares para venda da marca fundada por Alfonso Morini, bem como alguns exemplares de colecção, primorosamente restaurados, que apesar de não estarem à venda, são uma alegria para o espírito.

Mas a Garagem central é mais do que um stand de motos. Ali também se podem comprar equipamentos como T-shirts, casacos, capacetes ou botas, com destaque para as marcas Deus ex Machina e Red Wings Shoes.

Ou então, aproveitar os serviços de Carlos Gago na barbearia ou da Fruta da Época na tatuagem, instalados no mesmo espaço, que ainda conta com a oficina e zona de convívio.

Por isso, se não esteve presente na inauguração, que teve lugar no passado dia 28 de Abril de 2018, então aproveite a próxima oportunidade para fazer lhe uma visita. //



» Galeria de fotos aqui





NOVO CAPACETE SHOEI EX-ZERO

**MODERNO, SEGURO, MAS COM UM
IRRESISTÍVEL ASPECTO VINTAGE!**

A **SHOEI ENRIQUECEU** a sua alargada gama de capacetes com este novo Ex-Zero, de aspecto clássico, mas fabricado com tecnologia e materiais da era moderna.

Como principal argumento e factor diferenciador, o Shoei Ex-Zero tem incorporada uma viseira escamoteável cristalina, CJ-3 (a mesma utilizada pela gama J.O da Shoei, e que está disponível também em fumado e amarelo como acessório opcional), ajustável em 3 posições. No entanto este capacete também permite a utilização de goggles.

A ventilação é conseguida pelas 3 pequenas grelhas verticais colocadas de ambos os lados da queixeira. A cinta de aperto conta com um fecho de segurança feito por um sistema de duplo "D".

A calota exterior compósita é fabricada com recurso à tecnologia AIM (Advanced Integrated Matrix) que emprega várias camadas de fibras em materiais orgânicos, que além de proporcionarem uma elevada rigidez providenciam uma excelente capacidade de absorção de impactos. É fabricada em 3 tamanhos, para garantir uma aerodinâmica adequada a cada medida disponível.

A calota interior, em EPS de densidade múltipla, é coberta por um forro removível e lavável. Um sistema de remoção rápida de emergência, que facilita a remoção pelos paramédicos em caso de emergência, é outro dos grandes argumentos desta novidade da Shoei, que está prevista chegar às lojas em meados de Julho.

Desenvolvido a partir do design original da gama EX-series, dos anos 80, o novo Ex-Zero vai estar disponível, a partir de meados de Julho de 2018 em

MOTO PONTO

A Febre do Saco Amarelo
continua. Deixe-se contagiar!



Loja Junqueira

Rua da Junqueira nº 1 - Lojas A e B
1300-342 Lisboa

213640853 | 912176338

Loja Restelo

Av. Dom Vasco da Gama nº 39 - A
1400-127 Lisboa

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

Tudo o que precisa de saber está aqui em andardemoto.pt



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

VIAGENS LONGAS DE 125: há rabo que aguente?

Bom tempo, férias e passeios de mota é uma combinação obrigatória para qualquer motociclista que tenha realmente as duas rodas nas veias. Está na hora de rodar punho e de pensar nos muitos passeios que se podem fazer: a “missa” de domingo nos locais da praxe (Como o Cabo da Roca), o fim de semana com amigos para descontrair, ou mesmo as férias em família.

É nesta altura que alguns motociclistas com scooters de baixa cilindrada se sentem mais limitados, começam a contar os tostões e a pensar no tal upgrade para uma mota maior. Vou de férias numa 125? Vou fazer centenas de quilómetros numa 125? Depois da pergunta feita, em poucas horas passam de consultar um site de motas usadas (só por curiosidade), para um encontro com um vendedor (só mesmo para ver) e acabam numa compra (...olha, agora já está).

A verdade é que qualquer um pode fazer uma viagem de centenas de quilómetros numa scooter 125, ir de férias descansado e aproveitar cada dia ao máximo. Aliás, há mesmo alguns benefícios em relação a outras motas de maior cilindrada. Mas comecemos pelo mais importante:

-Vou demorar horas a fazer 300 km. Verdade. Dependendo da mota, dificilmente irá passar dos 100 km/h. Mas e então? Porque não começar as férias com um trajeto diferente? Pode ir para o Algarve pela costa vicentina, aproveitar para conhecer outros locais, parar nas várias praias, dar um mergulho, tirar fotos, almoçar confortavelmente no Alentejo e chegar ao Algarve com um primeiro dia de férias calmo e divertido. Vai para o Norte? Pare em Óbidos para uma ginjinha (só uma!), em Aveiro para uns ovos-moles, suba a Serra da Estrela e pare nas fantásticas praias fluviais e barragens, conhe-

ça as aldeias de xisto e outros locais mais escondidos do nosso país. Em suma, aproveite para conhecer melhor Portugal. Estude bem a rota. Devagar e sem tempo contado vai conseguir descobrir locais fantásticos.

- É muito desconfortável fazer viagens de scooter, não há costas nem rabo que aguente. Na verdade esta questão depende muito da scooter (e do rabo). Há modelos 125 mais confortáveis que outros, mas em nenhum deles é aconselhável fazer mais do que uma hora de estrada seguida. A suspensão das scooters não

"..qualquer um pode fazer uma viagem de centenas de quilómetros numa scooter 125.."

é um dos seus melhores atributos e as estradas portuguesas também não ajudam. Entre buracos, remendos, crateras, tampas de esgoto com meio metro de altura, empedrados e trilhos dignos de carros de bois, nem as tradicionais almofadinhas “donut” ajudam. Aproveite as paragens para esticar as costas, relaxar as pernas e movimentar o glúteo (vulgo: esticar o rabo até que volte ao seu formato original). Aliás, esta regra aplica-se a qualquer cilindrada. Fazer uma viagem longa numa CBR, ou em qualquer outra mota mais desportiva com uma posição de condução inclinada, é igualmente desconfortável. A exceção a esta regra aplica-se talvez às »



motas de Turismo, que já oferecem um nível de conforto e de estabilidade maior. As cintas ajudam a reduzir os impactos e a estabilizar a zona lombar. No final do dia, seja em que mota for, fazem toda a diferença. Com várias paragens, a viagem não se torna cansativa ou sequer castigadora para o corpo. Falo por experiência.

E a mota, aguenta? As 125 são tipicamente motas menos possantes, mais ágeis e muito orientadas para um circuito na cidade. Isto não significa que não consigam fazer Portugal de Lés-a-Lés. Desde que bem estimadas e em boas condições de funcionamento, vão onde as levar. Em vez de adquirir uma nova mota, poderá investir apenas num pequeno upgrade de suspensão ou num forro de banco mais confortável. São pequenos pormenores que podem fazer a diferença em viagens longas.

E agora as vantagens:

Gasta menos. Com o preço dos combustíveis ao rubro, toda a poupança é uma boa poupança. Com uma Scooter 125 pode demorar mais tempo a chegar, mas vai poupar imenso em combustível. O que sobra vai poder investir nas suas férias.

Condução descontraída. As mudanças automáticas, nas motas ou nos carros, nem sempre reúnem muitos fãs. Mas gostos não se discutem. A verdade é que a condução de uma scooter permite-nos relaxar um pouco mais: acelerar, travar, estacionar em qualquer lugar, passar facilmente as filas de trânsito... Não há mais simples que isto.

Maior arrumação. Assumo que esta é uma vantagem discutível, tendo em conta as inúmeras opções de armazenamento que existem atualmente no mercado. Mas a verdade é que, sem grande investimento, conseguimos transportar connosco bastante mais equipamento. A área debaixo do banco é geralmente generosa, as top

cases (com muito jeitinho) até elefantes transportam, e a zona do pendura quando bem aproveitada consegue envergonhar o porta bagagens de qualquer cidadão mais pequeno de quatro rodas. Não consegue transportar um chapéu-de-sol? Leve uma tenda. Existem inúmeros modelos que cabem em qualquer buraco.

Se está preocupado em fazer 300 ou 600 km, então vale a pena saber que há quem já tenha feito muitos mais. Artur Brito, foi de PCX 125 até ao Nepal e aos Picos da Europa, existem roadtrips de 125

"Com o preço dos combustíveis ao rubro, toda a poupança é uma boa poupança."

pelo velho continente, muitos exemplos de quem já tenha feito Portugal de Lés-a-Lés, e muitos outros exemplos semelhantes.

É claro que há regras a cumprir, seja uma 125 ou uma 1000. Antes de qualquer viagem é preciso fazer o check-up da praxe: travões, pneus, óleo, ferramentas, seguro, etc. A qualidade das viagens e das férias não se mede pela cilindrada de uma mota. De 1200 ou de 125, com maior ou menor conforto, com maior ou menor velocidade, o que importa é o espírito, a companhia e o descanso.

Boas curvas //



8

Dicas para viajar

...COM PENDURA INEXPERIENTE

Não são poucos os condutores, principalmente os amantes do mototurismo, que preferem viajar na sua mota acompanhados, em vez de sozinhos.



FORMANDO O PAR PERFEITO PARA VIAJAR A DOIS NUMA SÓ MOTA.



E são imensas as pessoas, principalmente quando não têm carta de condução de motociclos ou quando não têm experiência na sua condução, que sentem um fascínio pela ideia de viajar numa mota no lugar do passageiro.

Viajar acompanhado pode ser bastante divertido. Mas, esta experiência só é gratificante para os dois, quando o condutor é um bom condutor, e quando o pendura é um bom pendura. É apenas questão de se perder um tempinho até construir o passageiro ideal. Vai ver que as noites, na tenda ou no quarto do hotel, ficam muito mais interessantes...

Então como fazer do pendura um bom pendura?

1

SINTA-SE CONFIANTE

Uma das primeiras coisas que não podemos esquecer é a de que o nosso pendura só vai ser bom pendura se se sentir confortável com a nossa condução. E para lhe passarmos essa ideia, convém que de facto estejamos à vontade aos comandos do veículo.

Portanto, "faça quilómetros!". Conduza em estrada aberta e experimente um pouco o potencial da sua moto! Enfrente o trânsito! Manobre a mota entre obstáculos! Trave a fundo! Conduza à chuva! Ganhe "à vontade" suficiente em variadas circunstâncias. Pois se não tem à vontade na sua moto quando vai sozinho, adicionar um pendura a esta equação não traz benefício para nenhuma das partes. Teste a sua resistência, e avalie bem os seus níveis de atenção. Resumindo, ganhe confiança em si próprio.

2

CONHECIMENTO DE CAUSA

Seja também pendura. Experimente andar no lugar do passageiro na sua mota. Conheça o que se sente quando se vai sentado no seu banco de trás. Peça a um amigo que conduza, e verifique por si mesmo se tem boa protecção aerodinâmica ou não, se vai sentado confortavelmente, se tem as pernas muito flectidas ou se os impactos da suspensão, nos buracos ou em terrenos mais irregulares, são muito fortes, e onde e o que é que tem para se agarrar para além do condutor. Conhecer tudo isto vai fazer com que possa adaptar a sua condução ao pendura, e que consiga rolar mais quilómetros com conforto para ambos.

3

NÃO POUPE NO CONFORTO

Depois assegure-se de que a sua mota está bem equipada no que concerne à comodidade do pendura. Um bom assento (macio e que não escorregue) vai fazer toda a diferença logo após a primeira centena de quilómetros. Umhas boas pegadas também. Escolha uma "top-case" na qual o pendura se possa encostar. Acomode a bagagem de modo a que nem condutor nem passageiro tenham de levar algo às costas, pois mesmo o que parece ser leve acaba por causar desconforto após algumas horas de caminho





4

EQUIPAMENTO

Muitos dos potenciais companheiros/as de viagens que nunca se relacionaram com o meio motociclistico, não fazem ideia da importância de um bom equipamento de segurança. É da sua responsabilidade como motociclista, passar-lhes essa noção e eventualmente ajudá-los a escolher um bom equipamento.

Um capacete com qualidade e que lhes assente "que nem uma luva" (um capacete não é um chapéu de praia), que fique justo o suficiente para não passar a ser desconfortável quando se circula acima dos 50km/h, fora da cidade, é fundamental. Um casaco de moto, com os requisitos mínimos de protecção: nos cotovelos, ombros e nas costas, e que garanta impermeabilização em caso de chuva e ventilação em caso de calor é também uma peça muito importante.

Calças com protecções nos joelhos ou no mínimo umas joelheiras que se consigam colocar debaixo ou por cima das calças também contribuem para aumentar a sensação de segurança. Luvas de moto de preferência em pele. E umas botas que cubram pelo menos os tornozelos, são obrigatórios.

Calções e t-shirt ou bikinis são uma indumentária muito confortável... mas não para andar de moto! Mesmo numa queda com a moto parada, o equipamento pode fazer toda a diferença entre um pequeno incidente, e umas férias ou fim-de-semana arruinados.

5

TREINO PROGRESSIVO

Não tenha pressa de se mostrar grande condutor. Nem se esqueça que se a si lhe sobra experiência na condução da sua moto, já ao pendura que está ainda nos seus primeiros passos, manobras arrojadas, altas velocidades ou grandes tiradas podem ser assustadoras.

Antes de pensar inscrever-se no Portugal de Lés-a-Lés, vá desfrutar de umas voltinhas mais curtas. Vá beber um café à cidade do lado. Jantar naquele restaurante catita do concelho vizinho. Visitar os avós lá na "santa terrinha"!

Se houver algum desconforto de maior, relacionado com o estar demasiado tempo em cima da moto, é melhor que ambos se apercebam disso numa viagem de uma ou duas horas, do que no fim do primeiro dia, quando o objectivo era uma semana de férias a "papar quilómetros".

6

A VOZ DO PENDURA

O passageiro tem de ter voz. Isto é muito importante. Antes de dar início à primeira viagem tenha uma pequena conversa com o pendura para que ele perceba que a viagem é para agradar aos dois.

É da nossa responsabilidade como condutores, ir "checkando" se está tudo "ok" de vez em quando (com o clássico "thumbs up", a que o(a) pendura pode responder da mesma forma. Ficamos mais descansados, e o passageiro há-de querer retribuir a atenção e gentileza que lhe dispensámos..

Se durante a condução o passageiro sentir que o >>



ritmo está demasiado rápido, ou muito agressivo, ou que nas curvas o grau de inclinação está a ser demasiado para o seu coração, ele que transmita isso. É uma boa ideia, antes de arrancarem, combinarem um sinal (normalmente uma palmada no ombro), que signifique que o passageiro precisa parar.

Ninguém quer um pendura que ganhe receio em viajar consigo. Além de tornar a condução muito mais difícil senão perigosa, as probabilidades de que ele(a) se volte a sentar na traseira da nossa moto vão ser muito escassas.

água é, por isso, crucial para nos mantermos bem hidratados e evitar quebras de tensão ou quaisquer outros sintomas típicos de desidratação.

Pela mesma razão devem ambos evitar o álcool e o café. E para manter os sentidos bem despertos, devem-se evitar refeições pesadas antes e durante os períodos de condução. Refeições curtas e mais frequentes são o ideal.

Aproveite essas ocasiões também para abastecer de combustível. Evita mais paragens e aumenta o período de descanso.

7

PARAGENS DE DESCANSO

Também muito importante, não só para o passageiro mas para ambos, são as paragens para descanso/abastecimento.

Não nos podemos esquecer que, em cima de uma moto, embora a paisagem vá mudando, está-se sentado durante todo o tempo. Por isso há que esticar o corpo, esticar as perninhas, dar umas passadas... De preferência deve-se combater a tendência de sentar na mesa do café. Caminhar um bocadinho é uma boa solução. Mexa-se e leve o pendura consigo.

Controlar os níveis também é importante. Vão ambos à casinha e ambos devem também beber água. Mesmo sem sentir sede. Em cima de uma moto, vai-se todo o caminho exposto ao sol e ao vento. Por vezes com equipamentos que, nos dias mais quentes nos fazem sofrer com o calor. Beber

8

ENTRETENIMENTO

Por ultimo... considere adquirir um sistema de intercomunicadores.

Para além de que, para quem gosta de viajar acompanhado, ser muito mais divertido ir a conversar em todos aqueles troços mais "descontraídos", também pode ser uma mais valia a nível da segurança. Com os intercomunicadores o pendura pode demonstrar os seus dotes de co-piloto (se não os tiver podemos sempre desligar o som), e também nós podemos advertir imediatamente o nosso passageiro das nossas intenções, para dessa forma ele se preparar e não ser apanhado desprevenido.

Para além disto, o pendura pode sempre escolher ir a ouvir música, ou a falar ao telefone com as amigas(os) de forma a ir entretido lá atrás e não se aborrecer por não ir a "fazer nada". //



» Galeria de fotos aqui

Duas GRANDES NOVIDADES

Uma "dual-purpose" com genes de competição mas com homologação para a estrada, e melhoramentos nas versão de motocross e "cross country" de 450cc e 250cc





A Honda actualizou a gama CRF para 2019 com dois novos modelos e três motos renovadas. O grande destaque vai para a CRF450L, que tem por base o modelo de motocross CRF450R. Trata-se de um novo modelo Honda "dual purpose" que tem um quadro robusto e leve, construído para responder com elevada performance à potência do motor, uma unidade potente e muito fácil de usar, logo desde baixa rotação.

Em conjunto com o máximo prazer de condução fora de estrada, a CRF450L é, à semelhança das Honda CRF250L e CRF250 Rally (que recentemente tivemos oportunidade de testar - clique aqui para ver o teste), um modelo homologado e pronto para a circulação na via pública, equipado com descanso lateral, depósito de combustível com maior capacidade e iluminação integral em LED.

Os componentes resistentes e de elevada qualidade, em conjunto com os intervalos de serviço alargados, com a primeira grande manutenção apenas aos 32.000 km, oferecem uma condução despreocupada e muito entusiasmante.

A RESTANTE GAMA CRF TAMBÉM FOI REVISTA:

O modelo de topo CRF450R de motocross – e a sua irmã cross-country CRF450RX – ambas beneficiam nesta nova versão, de uma injeção extra de potência e binário a alta rotação, e alarga a gama a uma muito esperada CRF450L, uma "dual-purpose" derivada da mesma base, mas com homologação para a estrada.

A CRF450R recebeu uma importante actualização ao nível das performances: mais 1,8 kW de potência e mais 2 N-m de binário, juntamente com uma entrega de potência mais forte em toda a gama de rotação, graças às revisões ao nível da cabeça do motor, admissão e escape. Este modelo também está equipado de série com o controlo HRC Launch de 3 níveis, para a além de actualizações que lhe oferecem maior durabilidade.

A parte ciclística apresenta renovações e revisões nas afinações da suspensão e na pinça de travão dianteira, juntamente com remodelações que permitem poupar peso (menos 0,9kg) e um novo guiador Renthal Fatbar que oferece quatro posições de regulação nos apoios da mesa superior de direcção.

A CRF450RX recebeu um aumento importante da potência e binário de pico do seu motor, >>



juntamente com o sistema de controlo HRC Launch com 3 níveis.

Continuando a manter a roda traseira de 18 polegadas e o depósito de 8,5 litros de combustível, este modelo possui um quadro de rigidez revista, suspensões com novas afinações, guidador Renthal Fatbar de 4 posições de regulação e novas jantes pretas.

CRF250R E CRF250RX

Agora, um ano após a sua renovação completa, também a CRF250R, foi actualizada com performances melhoradas no binário a baixa rotação para garantir uma melhor resposta nas saídas das curvas lentas. Foi também apresentada uma nova versão: a CRF250RX.

A CRF250R recebe agora uma série de actualizações de performance, utilitárias e estéticas. O débito de binário a baixa e média rotação recebe um importante incremento graças ao corpo do acelerador com menos 2 mm e à revisão ao nível das cames, da admissão e do escape.

Tal como os modelos de 450 cm³, também a CRF250R recebe o controlo HRC Launch de 3 níveis, adicionalmente aos 3 modos de condução. Uma nova pinça de travão dianteira de dois êmbolos, um guidador Renthal Fatbar com possibilidade de regulação e jantes pretas completam o quadro de actualizações.

A nova CRF250RX chega ao mercado e vem dar uma nova dimensão à gama de modelos off-road da Honda.

Aproveitando a base oferecida pela CRF250R e fortemente inspirada na "irmã maior" CRF450RX, esta nova moto apresenta uma roda traseira de 18 polegadas, um depósito de 8,5 litros e suspensões mais macias que lhe permitem adaptar-se de forma ideal ao conceito cross-country para circuito fechado.

Esta nova proposta herda todas as actualizações do modelo de motocross para 2019, com um binário forte a baixa rotação, controlo HRC Launch de 3 níveis, nova pinça de travão dianteiro, guidador Renthal Fatbar e jantes pretas. //

APRESENTAÇÃO *HONDA FORZA 125 (2018)*

Líder RENOVADA

Líder do segmento desportivo/GT, a scooter Honda Forza 125 foi actualizada com um "restyling" completo, novos instrumentos e funcionalidades, é mais espaçosa e vem ainda com duas novas opções de cor.



» [Galeria de fotos aqui](#)



APRESENTAÇÃO HONDA FORZA 125 (2018)



Introduzida no mercado em 2015, a Honda Forza 125 foi pensada especificamente para os clientes europeus, que preferem uma scooter da qual possa retirar o máximo partido em termos de condução, estilo, presença, performances e especificações. Até à data, foram vendidas 30 mil unidades deste modelo de sucesso da marca japonesa.

O novo modelo de 2018 mantém-se clássico e ágil e traz diversas actualizações que visam melhorar ainda mais o conforto a bordo.

Uma das grandes novidades em 2018 é o pára-brisas eléctrico, que oferece 140 mm de regulação; este elemento foi concebido para oferecer excelente protecção contra o vento (os fluxos aerodinâmicos passam à volta e por cima da cabeça do condutor) e também para reduzir o ruído do vento. Este sistema permite alterar instantaneamente a posição do pára-brisas para maior estabilidade e conforto na condução a alta velocidade – e para grandes distâncias.

O compartimento debaixo do assento viu o espaço de carga aumentado de 48 litros para

53,5 litros, tem capacidade para dois capacetes integrais e pode agora ser dividido para levar um só capacete e/ou equipamento de chuva e pastas de tamanho A4. O compartimento da carenagem à frente do lado esquerdo, tem tampa com fechadura e o seu espaço pode ser arranjado segundo as conveniências do condutor, por exemplo, para levar um telemóvel ou uma garrafa de água. Também podemos encontrar aqui uma tomada de 12 V para acessórios.

A altura do assento não foi alterada, mantendo-se nos 780 mm e oferece bastante espaço para dois. Os piscas dianteiros e traseiros são agora de LEDs e complementam o farol à frente e o farolim atrás.

O sistema Smart Key da Forza 125, para além de controlar o botão da ignição e o fecho do compartimento, passa também a comandar a top case opcional amovível, de 45 litros, uma novidade numa scooter Honda. Com a Smart Key no bolso do condutor, a top case tranca automaticamente quando o condutor se afasta. A top case também pode ser trancada com a chave. O interruptor da top case está no fundo e, para manter o volume interno da top case, o mecanismo actuador está





localizado na parte de trás da moto.

O painel de instrumentos foi revisto e possui um velocímetro e um conta-rotações, ambos analógicos, flanqueando o mostrador digital com 3 modos de funcionamento (controlado por um interruptor no punho esquerdo): conta-quilómetros totalizador, autonomia restante e consumo actual, conta-quilómetros parcial, consumo médio e cronómetro; ou temperatura ambiente e sensor da bateria.

A nova Honda Forza 125 mantém o mesmo motor SOHC de quatro válvulas e refrigeração por líquido, que debita uma potência de 11 kW às 8.750 rpm e 12,5 Nm de binário às 8.250 rpm.

Apesar de as linhas de design continuarem a ser arrojadas e inconfundíveis, cada painel foi revisto no sentido de dar à scooter uma aparência ligeiramente mais suave e mais madura, com uma frente que se sente mais robusta e linhas de design ligeiramente mais suaves. Outros pontos de realce do novo "look", são os pontos de assinatura pretos da frente e das carenagens laterais, para além do carácter desportivo mais acentuado. //



Lopes & Lopes
Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

tel: 219229195 | 934996502
e-mail: vendas@lopeslopes.pt
website: www.lopeslopes.pt



Prazer a TRIPLICAR

TRIUMPH TIGER 800 XRT

Foi há cerca de um ano que tinha tido a oportunidade de rolar, pela última vez, com uma Triumph Tiger 800. Precisamente uma versão XR actualizada em 2016.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Tozé Canaveira



» [Galeria de fotos aqui](#)





Foi há cerca de um ano que tinha tido a oportunidade de rolar, pela última vez, com uma Triumph Tiger 800. Precisamente uma versão XR actualizada em 2016, para um artigo que pode ler se clicar aqui. Com o lançamento desta nova versão para 2018, impunha-se que voltasse a agarrar-me aos seus comandos e fosse ver se as diferenças são assim tantas como a marca anuncia, já que reivindica mais de 200 alterações a todos os níveis, naquela que é uma das motos mais cobiçadas da marca, com mais de 68.000 unidades vendidas desde o seu lançamento em 2010.

Com o tempo todo contado, aproveitando ao máximo os recursos disponíveis e a clemência da meteorologia, nem sequer tive a oportunidade de conduzir a unidade de teste para o local da sessão de fotos. Por isso, foi com uma enorme alegria que, ao me sentar aos comandos desta Tiger XRT, a versão mais accessorizada, para fazer a primeira foto do “set” de imagens que pode ver neste artigo, dei comigo a raspar os poisa-pés no asfalto, logo na primeira curva que fiz. Não pude deixar de sorrir!

Um dos grandes argumentos da Tiger 800 é precisamente a facilidade com que se deixa conduzir. Sempre o achei, desde a primeira unidade que tive oportunidade de testar, há já uns bons anos, mas agora apresenta-se ainda mais ágil e mais confortável. Parece muito mais leve.

O assento permite que o condutor, mesmo alguém de baixa estatura, se sinta confiante aos seus comandos pois oferece um encaixe muito bom, sendo extremamente confortável e não roubando muita altura às pernas, permitindo que os pés assentem fácil e firmemente no chão.

O guiador, agora em posição ligeiramente mais recuada, permite uma posição de condução ainda mais elevada e menos cansativa, que favorece as manobras.

Mal se começa a andar, nota-se a vantagem do novo ecrã. O seu novo desenho evita a turbulência no capacete e, com o auxílio dos dois defletores que o acompanham, a protecção aerodinâmica passou de razoável a excelente, com a vantagem de a sua regulação, em 5 alturas diferentes, ser feita de forma extremamente fácil, mesmo em andamento, e só com uma mão.

Logo abaixo, encontra-se o novo painel de instrumentos em TFT de cor integral, que além de contribuir para uma excelente leitura sob qualquer condição, e de transmitir informação detalhada sobre tudo o que se passa a bordo, serve de base para que, com a ajuda de um pequeno “joystick” colocado ao alcance do polegar esquerdo, se possam programar entre outras funcionalidades e mesmo em andamento, os modos de condução.

Além dos modos habituais, para chuva, estrada, condução rápida e fora de estrada, ainda existe um modo completamente programável para que





"UM DOS GRANDES ARGUMENTOS DA TIGER 800 É PRECISAMENTE **A FACILIDADE COM QUE SE DEIXA CONDUZIR**"





"A LINHA DE ESCAPE, COMPLETAMENTE REDESENHADA, MANTÉM A CONFIGURAÇÃO "3 EM 1" E A CONSTRUÇÃO EM AÇO INOX"

a Tiger se ajuste ainda melhor a cada tipo de utilizador e utilização. Da mesma forma, o ABS e o Controlo de Tracção podem ser desligados independentemente do modo de condução.

O motor também foi revisto. O tricíclindrico perdeu inércia, à custa de um aligeiramento da cambota, que contribui para uma subida de rotação ainda mais enérgica, mas sem perder a linearidade da entrega do binário.

A linha de escape, completamente redesenhada, mantém a configuração "3 em 1" e a construção em aço inox, mas melhorou substancialmente a banda sonora e permite ao motor "respirar" mais facilmente, e debitar agora 95cv às 9.500 rpm.

A caixa de velocidades também foi alvo de atenção, e a primeira relação é mais curta, a pensar numa utilização fora de estrada, e também nos arranques nos semáforos!

E se o carismático motor tricilíndrico empresta à Tiger 800 uma aura de moto desportiva, a ciclística reforça esse sentimento, tanto pelo aprumo que o quadro em treliça de tubos de aço revela quando abusado, como pela eficácia das suspensões, que apesar de afinadas para promoverem o conforto, mostram um comportamento muito bom em curva, a alta velocidade, e mesmo em travagens fortes,

coisa que as novas pinças Brembo fazem com enorme facilidade, proporcionando ainda uma dosagem excelente e uma mordida inicial forte mas sem qualquer brusquidão.

Voltando à caixa de velocidades, o seu desempenho é praticamente referencial. A suavidade de accionamento, a precisão da engrenagem e o seu bom escalonamento, quase nos fazem esquecer a ausência do já tão divulgado "quickshifter".

Ainda assim, e mesmo sem ele, os consumos vão ser necessariamente exagerados, já que a linearidade do motor nos permite explorar frequentemente a faixa mais alta do regime de rotação, praticamente até ao seu limite, apenas para escutar a "sinfonia" emitida pela ponteira de escape, que no caso da instalada nesta unidade de teste, era uma bem afinada "Arrow".

Mas nada de escandaloso! Desta vez, e como o percurso mais exigente até foi só o da travessia da Serra da Arrábida, algumas vezes durante a sessão de fotos, em ritmo de "apresentação internacional à imprensa", o consumo médio registado pelo computador de bordo nunca foi superior a 5,8 litros. Razoável, considerando que o valor indicado pela marca é de 4,7l/100km. >>>

800 CC
95 CV
4,7 L/100 KM

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE TRIUMPH TIGER 800 XRT



Ainda assim, autonomias francamente superiores a 300km deverão ser bastante fáceis de conseguir, mesmo em percursos mais monótonos. Mas para isso contamos com o melhor amigo do viajante, que é o “cruise control”, que permite manter a velocidade controlada, tanto em prol do consumo, como em prol da manutenção dos pontos da carta de condução.

AS versões XR são, à semelhança das suas antecessoras, mais vocacionadas para o asfalto do que as suas “irmãs” Tiger 800 XC, essas sim com verdadeira apetência para o fora de estrada. Equipada com uma roda de “apenas” 19 polegadas na dianteira (a XC está equipada com uma de 21”), e com suspensões com menor curso e teoricamente mais firmes, a agilidade da XR é enorme, deixando-se conduzir como se estivesse ligada directamente ao nosso cérebro.

Por isso, e para o meu gosto pessoal, a versão XR é, da gama Tiger 800, a moto mais indicada para grandes viagens, a menos que pretenda ir tirar azimutes para o Sahara.

A iluminação é excelente, ou não fosse em LED >>



"POR ISSO, E PARA O MEU GOSTO PESSOAL, A VERSÃO XR É, DA GAMA TIGER 800, A MOTO MAIS INDICADA PARA GRANDES VIAGENS, A MENOS QUE PRETENDA IR TIRAR AZIMUTES PARA O SAHARA. "

integral, e o comutador de médios e máximos está colocado no sítio correcto, na ponta do dedo indicador, para poder ser usado frequentemente, mesmo sob travagem, ou em curvas mais empenhadas. Também os espelhos retrovisores estão bem colocados, oferecendo uma boa visibilidade, e sem vibrações.

Esta versão XRT, a mais acessoriada, equipada com protecções de motor, protecções de punhos, punhos e assento aquecidos, botões dos comandos iluminados, descanso central, faróis auxiliares, ajuste hidráulico remoto da pré-carga do amortecedor traseiro, para além dos outros factores que já mencionei acima, a XRT permite longas tiradas seja por que tipo de estrada for. Mesmo com carga e passageiro. E sempre pronta para nos rasgar um sorriso nos lábios.

MAS ENTÃO NÃO TEM DEFEITOS?

Tem. Tem os mesmos da versão anterior. O primeiro, encontrei-o mal subi para cima dela! O maldito saca rótulas “AKA” pegadas do passageiro, que sem as malas instaladas fica mesmo a jeito de nos

deixar mancos.

O segundo é a má dissipação do calor do motor, que nos modelos anteriores afectava condutor e passageiro, e que durante este teste, pelo menos ao condutor, continua a afectar, mesmo a temperaturas abaixo dos 20°, e sobretudo quando se tem que parar no meio do trânsito. Mas tendo em conta que muitas outras sofrem do mesmo defeito, algumas até mais, temos que o considerar como um mal necessário.

Depois, e fazendo jus ao grande nível de equipamento e à qualidade de construção, posso apontar como aspecto negativo a ausência do “quickshifter”, que faria aquele escape cantar como uma sereia, e a falta de ignição sem chave, o dito “keyless”, super prático em viagem.

Por isso se procura uma moto versátil, com acabamentos de alta qualidade e uma imagem diferente, capaz de o levar até ao fim do mundo, ou até ao café da esquina, a Triumph Tiger 800 XRT é, por tudo o que aqui disse, uma moto que o aconselho vivamente a experimentar. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5;

Blusão RSW Touring;

Jeans Rev’it Corona TF;

Luvras RSW MSL – 009;

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex



Conceito MINIMALISTA



HUSQVARNA VITPILEN 401

Há muito esperadas, as suas linhas modernas aliadas a uma ciclística exemplar vão seguramente fazer as delícias dos mais exigentes em termos de prestações e de estilo!

Texto: Rogério Carmo Fotos: Tozé Canaveira

A

Husqvarna é a mais antiga marca de motos em funcionamento permanente. A sua origem remonta a 1689, e à semelhança de outras marcas de motos históricas (como a Royal Enfield, a BSA ou a CZ), teve início como fabricante de armas.

Ao longo dos tempos desenvolveu outros produtos, como máquinas de costura e de escrever, equipamentos de cozinha e, mesmo antes do final do século XIX, bicicletas. Em 1903, três meses antes do que a Harley-Davidson, a marca que tem o nome da cidade onde foi fundada, Husqvarna, na Suécia, apresentou ao mundo a sua primeira bicicleta motorizada.

Em 1933 já a Husqvarna conquistava lugares cimeiros dos pódios das primeiras “Road Races”. Mas tal como outras marcas, sofreu também os efeitos da depressão, e das duas guerras, e foi apenas em 1955 que surgiu a primeira “Best Seller” da marca: a Silverpilen, ou “flecha de prata”.

Uma moto de estrada, revolucionária, leve e extremamente manobrável, com um peso de apenas 75kg, mas já dotada de forquilha telescópica e amortecedores hidráulicos, que rapidamente foi adoptada por muitos pilotos de Motocross.

Com o advento das provas de Motocross, a Husqvarna destacou-se da concorrência, e em 1959 conquistou o primeiro de muitos títulos de Campeã

do Mundo, somando até hoje, um total de 18 em Motocross, 25 em Enduro, 5 em Supermotard, contando ainda com 11 vitórias na Baja 1000.

No entanto, em termos de estabilidade financeira, as coisas não eram tão risonhas. Em 1977, a Husqvarna foi comprada por outro gigante industrial Sueco, a Electrolux, e o departamento de motociclismo foi perdendo importância até ser vendido, em 1 de Abril de 1986, à italiana Cagiva, de Claudio Castiglioni, passando as “Huskies” ou “Husky”, a serem fabricadas em Varese, do outro lado do lago onde está hoje sediada a MV Agusta. Mas ao cabo de pouco mais de 10 anos, Castiglioni desenvolveu sérias dificuldades financeiras e, a 19 de Julho de 2007, vendeu a marca histórica à BMW Motorrad. No entanto, a BMW acabou por perder o interesse na Husqvarna, e em 31 de Janeiro de 2013, anunciou que tinha vendido o total do capital da marca Sueca à Pierer Industries AG, a proprietária de 51% do capital da Austríaca KTM.

A razão da compra não estava clara, nem sequer fazia muito sentido, mas não demorou muito para que se pudesse ver qual a intenção de Stefan Pierer. Na EICMA de 2014, a Husqvarna apresentou dois novos conceitos que abalaram o mundo do motociclismo: a Vitpilen e a Svartpilen (Flecha Branca e Flecha Preta respectivamente). Representavam uma lufada de ar fresco num mercado carregado de motos “cinzentas”, onde os customizadores eram a única solução para quem





"A HUSQVARNA QUERIA OFERECER ALGO DIFERENTE, QUE FOSSE PRECISAMENTE O OPOSTO! "


queria uma moto pequena, rápida, leve, manobrável e, sobretudo, diferente.

Agora que chegam ao mercado, e que tive a oportunidade de testar a Vitpilen 401, ficou clara a intenção do austríaco: desmarcar-se do estigma laranja, aproveitando o "pedigree" da marca Sueca, para extravasar a criatividade do centro de Design da Kiska e criar motos impactantes.

Foi o próprio Chefe de Design da Kiska, Maxime Thouvenin, o homem por detrás da Svartpilen e da Vitpilen, que o afirmou numa entrevista recente: "O fascinante para os designers que trabalharam para a Husqvarna, para construir a primeira moto de estrada da nova era da marca, é que estavam a trabalhar para uma das marcas de motos mais

antigas, com herança e história, mas que sempre se caracterizou pela inovação. O nosso objectivo era capturar a essência do passado, mas de uma forma moderna, progressista!

O mercado tem vindo a rumar em direcção à alta tecnologia, com motos de estilos agressivos, e muita gente não se revê nesse conceito. Por isso a moda do clássico tem vindo a aumentar. E com tanta nostalgia no mercado, a maioria dos fabricantes apostou em motos de aspecto retro, tradicionais, carentes de personalidade e tecnologia. E a Husqvarna queria oferecer algo diferente, que fosse precisamente o oposto! Por isso, tanto a Vitpilen 401 and Svartpilen 401 são a fusão da sua herança com a inovação." >>



800 CC
95 CV
4,7 L/100 KM

» Mais dados técnicos aqui



*"A SUA SIMPLICIDADE TÉCNICA
E A GRANDE AGILIDADE PROPORCIONADA
POR UM PESO DE 148KG..."*

A verdade, é que desde que vi estas motos pela primeira vez, precisamente em Milão, em 2014, na versão 701, fiquei rendido aos seus encantos. E desde então que tinha uma secreta esperança de que o tamanho minimalista dos protótipos fosse apenas uma artimanha estética, e no final, as motos já em versão comercializável, fossem um pouco maiores.

Claro que mal entrei nas instalações da Jetmar, o importador da Husqvarna para o nosso país, a minha esperança morreu instantaneamente. Sair dos comandos da imponente Kawasaki Ninja H2 SX que tinha acabado de testar, e empoleirar-me na Husqvarna Vitpilen 401 foi, literalmente, uma lição de humildade.

Com o fato de viagem (completo) vestido, botas, capacete modular e mochila às costas, a pequena flecha branca praticamente desapareceu debaixo de mim. Arrancar foi uma sensação estranha, como se me faltasse algo, e a roda dianteira a espreitar para mim, tampouco causava qualquer sensação de conforto.

Rumei a casa, e esperei que, no dia seguinte, o sol e um equipamento mais minimalista, me permitissem desfrutar minimamente do monocilíndrico e da ciclística, mesmo tendo que deixar o conceito burguês de conforto para outras motos.

Bom, mas antes de começar a dar a minha opinião

sobre este delicioso exercício de estilo que é a Vitpilen, tenho de, primeiro, debruçar-me um pouco sobre o tipo de clientela que a Husqvarna pretende aliciar com este novo modelo.

De acordo com as tendências, a Vitpilen 401, com a sua modernidade de desenho, a sua simplicidade técnica e a grande agilidade proporcionada por um peso de 148kg, com o depósito de 9,5 litros vazio, está destinada sobretudo a uma clientela jovem e urbana.

As suas pequenas dimensões tornam-na acessível a motociclistas de estatura baixa, a "alegria" do seu motor monocilíndrico e o aprumo da ciclística, podem encantar mesmo os mais experientes, enquanto que as linhas inovadoras e minimalistas piscam o olho a clientes com gostos mais requintados.

A simplicidade dos comandos e a ausência de "gadgets" electrónicos vai seguramente agradar aos mais práticos. A suavidade do motor e a leveza dos comandos tornam-na aconselhável aos menos experientes que queiram entrar ou subir de cilindrada no mundo das motos, e o elevado teor tecnológico, que passa despercebido num primeiro glance, tornam-na apetecível para os mais exigentes.

E por último, os indefectíveis fãs da KTM, que pretendam uma moto mais urbana e "estilosa", sabem que podem contar com o motor e a ciclística >>>





... "A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É RADICAL, E AUMENTA DE EXIGÊNCIA QUANTO MAIOR FOR O MOTOCICLISTA. É O PREÇO A PAGAR PELA "INSPIRAÇÃO CAFE RACER". "

da Vitpilen, pois são os mesmos da KTM Duke 390 (que já tinha tido oportunidade de testar para estas páginas, clique aqui para ver), o que a torna, pelo menos, meia "laranja".

Passando ao teste, propriamente dito, a posição de condução é radical, e aumenta de exigência quanto maior for o motociclista. É o preço a pagar pela "inspiração Cafe Racer". O conforto é espartano, sobretudo por causa da firmeza do assento, já que as suspensões são mais confortáveis do que à primeira vista poderia parecer.

O motor tem um comportamento muito consistente, com resposta rápida, e uma curva de binário bem distribuída ao longo de toda a faixa de rotação, parecendo bastante mais potente do que os modestos 42,9cv de potência podem fazer acreditar. A caixa de 6 velocidades, de relações bastante curtas, provoca uma subida de rotação muito rápida, e torna a utilização mais fácil em ambiente urbano, sendo menos exigente a manter o motor dentro da sua zona de conforto, acima das 3.500rpm.

O sistema de veios de equilíbrio reduz significativamente as vibrações, e o sistema de alimentação da Bosch (que também assina o sistema de ABS), comandado pelo acelerador electrónico (sem fios ou "RbW-Ride by-Wire") é de uma extrema >>

precisão e prontidão na resposta ao punho.

A embraiagem é de accionamento muito leve, e é também deslizante, sendo por isso mais tolerante nas reduções mais violentas, mantendo "solta" a roda traseira.

O consumo foi uma agradável surpresa, já que os 9,5 litros de capacidade do depósito dão, antes de entrar na reserva, para cerca de 200km, o que equivale a uma média a rondar os 4 litros aos 100km. Isto em ambiente exclusivamente urbano e pequenos troços de vias rápidas.

A iluminação, integralmente em LED é bastante eficaz e potente. O pequeno mas bem desenhado painel de instrumentos é bem visível sob qualquer condição de iluminação, e exibe a informação essencial, onde nem falta relógio nem o indicador de mudança engrenada. E as jantes de raios têm um acabamento excepcional, reforçado pelo acabamento bronze dos aros. Pequenos pormenores como o tampão do depósito de combustível, ou o suporte de matrícula, conferem um aspecto requintado ao conjunto.

A ciclística é irrepreensível, dona de uma travagem potente e de um excelente aprumo da

suspensão tanto em travagem como em curva, variando apenas ligeiramente quando comparada com a sua "prima" Duke 390, por uma menor inclinação da forquilha, conseguida com recurso a novas mesas de direcção, facto que torna a direcção ainda mais rápida, incisiva e leve. Mas impressionante mesmo é a qualidade de construção: sólida e com elevada atenção ao detalhe. Apesar de praticamente todos os componentes serem produzidos na Índia, a montagem é integralmente feita na Áustria, o que revela bem a filosofia e o posicionamento "premium" da Husqvarna para estes modelos, facto que também justifica a diferença de mais de 1500 euros no seu preço. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X.G100R Motordrome White

Overshirt Rev'it Tracer

Jeans Rev'it Corona TF

Botas TCX Hero WP

Luvax Rev'it Cooper





Controlo ABSOLUTO

KYMCO AK500

Uma scooter não é necessariamente um motociclo sensaborão ou entediante. Outros fabricantes já nos tinham deixado isso bem claro. Agora o novo AK500 da Kymco vem confirmar a teoria, e com um preço muito mais agradável.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Tozé Canaveira

"A PROTECÇÃO
AERODINÂMICA É
MUITO BOA, E O
ECRÃ, BASTANTE
ELEVADO, NÃO CAUSA
TURBULÊNCIA."



» [Galeria de fotos aqui](#)



ANDAR DE MOTO

Desde que pude ver ao vivo o protótipo K50, em 2016 na EICMA, o salão de Milão, que em 2017 deu origem à ainda mais apetecível nova Kymco AK550, que a curiosidade de experimentar esta maxi-scooter era crescente. Tendo vindo a acompanhar de bastante perto a notável evolução dos produtos asiáticos, a curiosidade tem, também por isso, vindo a aumentar.

No final do ano passado já tinha lido, e escrito, tudo sobre ela, razão pela qual não vou agora detalhar pormenores técnicos sobre a AK550 e a vontade de a testar aumentava a cada dia que passava.

Sobretudo depois de ter podido desfrutar, recentemente, de boas experiências com a sua concorrência directa: a BMW C650 Sport e a Yamaha T-Max 530, num teste aos Bridgestone Battlax Scooter SC2 e SC2 Rain, os novos pneus radiais para maxi-scooters da marca japonesa (clique para ver), e também depois de ter

podido testar convenientemente a mais recente contendora neste exclusivo nicho de mercado das scooters de alto desempenho, a mais aventureira Honda X-ADV (clique para ver).

Começando pelo princípio: a Kymco reposicionou-se no mercado. Reformulou a sua gama, já toda conforme a norma Euro4, reduziu a oferta, mas expandiu-a para as grandes cilindradas, e pretende consolidar uma imagem de marca “premium”.

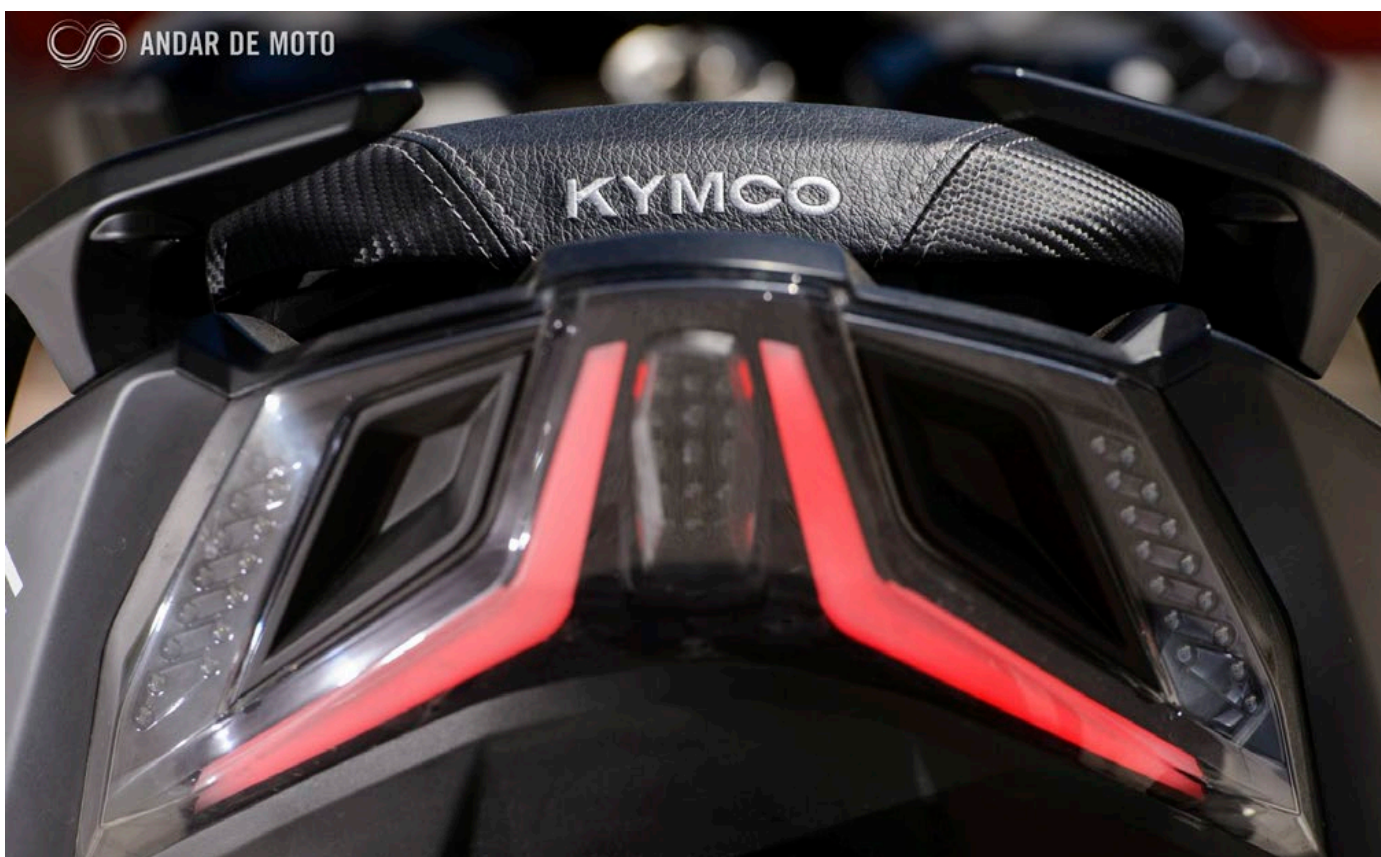
Considerando a reputação de fiabilidade e longevidade que tem granjeado nos outros mercados europeus, onde lidera frequentemente diversos segmentos de mercado, não se prevê tarefa difícil. Até porque, com a electrificação do mercado, o cenário vai sofrer fortes mudanças e a Kymco está muito bem preparada para o enfrentar, tendo até já criado um projecto de carregamento de baterias inovador, o Ionex, de que em breve lhe irei falar.

Voltando à AK 550, a primeira impressão é causada pelas linhas esguias, pelos traços cativantes e pela iluminação integral em LED particularmente bem conseguida. A segunda é a





"O PASSAGEIRO DESFRUTA DE UM VERDADEIRO TRONO, COM PEGAS EXTREMAMENTE BEM CONCEBIDAS..."



 ANDAR DE MOTO



"O PAINEL DE INSTRUMENTOS TEM UM ASPECTO MODERNO, DE FÁCIL LEITURA, E A INSTRUMENTAÇÃO É PERSONALIZÁVEL"

atenção que foi dada ao posto de condução, tanto ao nível da ergonomia como ao nível do conforto.

Mesmo o meu metro e oitenta encontra espaço mais do que suficiente para esticar as pernas e para virar completamente o guiador, até com passageiro. O assento é amplo, mas estreito entre as pernas. Por isso os pés chegam facilmente ao piso, sem obstruções, sendo uma mais-valia para as estaturas mais baixas.

O painel de instrumentos tem um aspecto moderno, de fácil leitura, e a instrumentação é personalizável através do sistema Noodoe, que se encarrega ainda de ligar a scooter ao smartphone, permitindo que através de uma App, se consiga personalizar a mais diversa informação a ser exibida no quadrante central. Mas disso falarei mais tarde.

A capacidade de carga não é muito grande, mas além dos dois pequenos porta-luvas no painel frontal, debaixo do assento, iluminado automaticamente, há espaço para um capacete modular de tamanho L, e ainda sobra lugar para um fato de chuva, um anti-furos e um cadeado, isto pelo menos!

O passageiro desfruta de um verdadeiro trono, com pegadas extremamente bem concebidas, que

permitem mudar de posição frequentemente, e poisa pés escamoteáveis, em posição bastante baixa, pouco exigente para os joelhos.

A protecção aerodinâmica é muito boa, e o ecrã, bastante elevado, não causa turbulência. Pena, no entanto, que a sua regulação para a segunda posição possível, tenha que ser feita com recurso a ferramentas. Os espelhos retrovisores estão bem posicionados e são articulados para que se possa estacionar em espaços bastante apertados.

O motor é elemento estruturante do quadro perimetral em alumínio, escondido debaixo das carenagens, e reflete uma tecnologia muito avançada, e uma engenharia focada no desempenho dinâmico.

Efectivamente, nesse aspecto, a Kymco AK550 deixou-me completamente rendido, desde a sonoridade do motor, cuja ponteira de escape foi sujeita a apurados estudos que resultaram em mais de 70 tentativas até ser encontrada aquela que produzisse a sonoridade perfeita, ao desempenho dos quase 54 cavalos assentes num binário elevado que proporciona acelerações muito divertidas.

A suavidade de funcionamento é assinalável, com um nível de vibrações quase imperceptível, e a resposta do acelerador, em modo normal, a





550 CC
53,7 CV
10.249 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



mostrar-se progressiva mas imediata, limpa e instantânea.

A ausência de controlo de tracção quase não se faz notar, mas talvez prevenindo maiores dificuldades em piso molhado, que não tive oportunidade de experimentar, a Kymco dotou a AK550 de um segundo modo, em que a resposta ao acelerador e a curva de potência são aligeirados.

Penso, no entanto, que ambos deveriam ser ainda mais acalmados. Ainda a utilizar este modo "rain", em algumas situações esporádicas, mas sempre em aceleração mais brusca, notei algumas irregularidades na entrega de potência, inexistentes no modo normal, sinal que uma actualização no "firmware" deve estar para breve.

O consumo mostrou-se bastante contido, e mesmo no meu habitual ritmo "pouco ético", o computador de bordo ficou-se apenas pelos 6,1 l/100km, tendo perfeita consciência que se podem conseguir, sem qualquer sacrifício, médias a rondar os 5 l/100km, que em viagem equivalem a autonomias práticas superiores a 250km, o que é excelente. >>

"O CONSUMO MOSTROU-SE BASTANTE CONTIDO, E MESMO NO MEU HABITUAL RITMO "POUCO ÉTICO", O COMPUTADOR DE BORDO FICOU-SE APENAS PELOS 6,1 L/100KM"

Por isso permite andamentos muito rápidos, sem esforço e com muita margem de segurança. Já para não falar num elevado gozo de condução! A boa altura ao solo permite ângulos de inclinação muito elevados, sem o risco de inadvertidamente raspar componentes no piso.

A suspensão mantém as rodas bem coladas ao piso, mesmo quando este se torna bastante irregular, e ainda assim, consegue proporcionar níveis de conforto muito elevados. A travagem é potente, incansável e muito doseável, tal como esperado das pinças de travão Brembo monobloco, e ambas as manetes têm regulação.

A qualidade de construção é elevada, isenta de ruídos parasitas, e com pormenores de acabamento muito cuidados. Os descansos são acessíveis e fáceis de usar, nomeadamente o cavalete central, que se mostra muito fácil de operar.

Para resumir, esta Kymco AK550 foi uma boa surpresa, e vai ser uma boa memória. Não é fácil conseguir atribuir-lhe defeitos. Talvez a pouca visibilidade do painel de instrumentos sob a luz do sol a pino, talvez o tamanho desproporcionado

do “comando” do sistema sem chave, talvez a localização pouco acessível da tomada de 12V, ou a mais fraca qualidade dos plásticos das tampas dos porta-luvas sejam defeitos. O sistema Noodoe é interessante, mas ainda lhe falta algum refinamento, e uma maior oferta de funcionalidades.

Mas a verdade é que, face à concorrência, a Kymco leva vantagem sob diversos aspectos, sendo um deles o preço, e o outro a maior agilidade, mantendo o nível na travagem e no desempenho do motor, que relativamente à líder e referência do segmento, a Yamaha T-Max, reclama mais 15% de potência, e menos 3.100 euros no preço.

Por isso, se é motociclista e pretende aumentar o conforto, potenciar a mobilidade e melhorar o seu estilo, sem abdicar da performance e de um controlo absoluto, mesmo para longas distâncias, então deve dirigir-se a um concessionário Kymco e marcar um test-ride. Vai ver que não se vai arrepender! //

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert C4

Overshirt Rev'it Tracer

Jeans Rev'it Corona TF

Botas TCX X-Street Ace WP

Luvras Rev'it Cooper





Chamuças

OU CHOW MEIN?

Em meados de 2017, foi notícia o facto de a produção de motos da Índia ter ultrapassado a produção de motos na China. O que é que isto tem que ver com os motociclistas portugueses? Muito mais do que pode, à partida, pensar!

Texto: Rogério Carmo



"...A PRODUÇÃO TOTAL DA EUROPA E AMÉRICA, TAL COMO A DO JAPÃO, EQUIVALEM APENAS À PRODUÇÃO DA ROYAL ENFIELD, MARCA LÍDER DO MERCADO INDIANO..."

Antes de tudo, e para que o leitor melhor se aperceba da real dimensão económica deste mercado global dos "PTW" (Powered Two Wheels ou 2 rodas motorizadas; uma classe que compreende ciclomotores e motociclos independentemente da cilindrada ou tipo), impõe-se um breve resumo comparativo. Começo com a Harley Davidson, a marca do "primeiro mundo" que mais motos vende. Apesar de as suas vendas estarem numa espiral descendente desde há quase uma década, números de 2016 revelam uma produção de 250.000 motos. Enquanto isso, a KTM vendeu 200.000 motos, a BMW 150.000, e a Triumph e a Ducati, rondaram ambas as 50.000 unidades produzidas em 2016.

O Japão, com as vendas em queda desde 2010, conseguiu recuperar ligeiramente, tendo terminado o ano de 2016 com cerca de 560 mil motos produzidas no país do sol nascente. Aqui não se contabiliza a produção das mesmas marcas no exterior, já que os 4 grandes da indústria nipónica têm a sua produção global bem enraizada na Índia, na China e noutras economias emergentes do sudeste asiático, produzindo no continente quantidades incomportáveis para as limitações físicas e ambientais das suas pequenas ilhas.

Mas a produção total da Europa e América, tal como a do Japão, equivalem apenas à produção da

Royal Enfield, marca líder do mercado indiano no segmento de gama média, que fabricou no mesmo período cerca de 670 mil motos, e que se prepara para aumentar a sua cota, tanto no mercado interno como no externo, com a produção de dois novos modelos, a Interceptor 650 e a Continental GT 650.

Ambos dotados de motores bicilíndricos paralelos, refrigerados a ar, e convenientemente desenhados de raiz em Inglaterra, com o inegável estilo "moderno clássico", no avançado centro de desenvolvimento da Royal Enfield, em Leicester, por nem mais nem menos que Simon Warburton, o homem que esteve na frente dos destinos da Triumph Motorcycles durante quase 2 décadas, estes novos modelos apontam as miras sobretudo à exportação, onde as margens podem ser muito mais confortáveis. A notória presença da marca no Salão de Milão (EICMA) de 2017 deixou tudo bem claro.

Mas no panorama global esses valores são coisa pouca, tendo em conta que, no total, na Índia em 2016, foram produzidos cerca de 20 milhões de motociclos (valor que se deverá manter em 2017 quando todos os dados forem anunciados oficialmente).

Por comparação, a China, que nos idos de 2007 tinha produzido cerca de 24 milhões de "PTW" (o máximo que alguma vez a indústria de um só país conseguiu produzir, estabelecendo um recorde ainda em vigor) viu em 2016 a sua produção cair para





"...A CHINA EXPORTA CERCA DE 50% DA SUA PRODUÇÃO, ENQUANTO QUE A ÍNDIA EXPORTA APENAS 10%..."

menos de 16 milhões de veículos de 2 rodas.

Apesar de a estratégia dos dois gigantes asiáticos ser completamente distinta, a China exporta cerca de 50% da sua produção, enquanto que a Índia exporta apenas 10% das motos que produz, este é um momento de viragem na história do motociclismo.

A produção mundial actual ronda (ou ultrapassa mesmo - os números oficiais ainda não estão todos disponíveis) os 50 milhões de unidades, com Indonésia, Vietname, Tailândia e Brasil, a contribuírem, por esta ordem, com números substanciais para este total.

Na Índia, se a Royal Enfield é líder do segmento de média cilindrada, o mercado assenta sobretudo nas pequenas cilindradas de 100 a 150cc. E a repartirem entre si essa gigantesca cota de mercado (baseada numa população de cerca de 1,32 mil milhões de habitantes, a urbanizarem-se ao mesmo tempo que vão saindo do limiar da pobreza), estão 3 gigantes:

Destaca-se a Hero, que até 2011 tinha uma forte parceria com a Honda, e que em 2016 produziu mais de 6,5 milhões de "PTW".

A seguir está a Honda Motorcycle & Scooter India, que depois de terminar a parceria com a Hero, se instalou por "conta própria" e que em 2016 assinalou uma produção superior a 5 milhões de motos e scooters.

Logo atrás está a Bajaj Autos, que após terminar uma parceria de muitos anos com a Kawasaki, e para poder enfrentar o mercado das "média cilindrada" (motociclos entre os 250 e os 750cc) dominado pela Royal Enfield, se virou para a Europa, adquirindo uma posição financeira substancial da Austríaca KTM, facto que lhe permitiu, em 2016, produzir 3,2 milhões de veículos, incluindo as KTM e Husqvarna saídas da sua fábrica de Chakan, em Pune.

Além disso, já no segundo semestre de 2017, a britânica Triumph também anunciou que tinha estabelecido uma parceria global com a Bajaj Autos, que lhe vai permitir poupar custos de produção e conquistar uma significativa penetração no ávido mercado indiano, sobretudo no segmento de "médias cilindradas", aquele que mostra um maior crescimento. No entanto, trata-se duma "non-equity partnership", um mero acordo de parceria, sem fusão ou participação nas empresas. Rajiv Bajaj, o homem à frente dos destinos da marca, que em breve vai estar disponível também em Portugal, afirmou na altura do acordo com a Triumph que a sua companhia é mais vocacionada para o marketing do que para a tecnologia, deixando antever que a sua intenção é nitidamente a de conquista de mercado

Mas os chineses já tinham adoptado a mesma estratégia, de se aliarem a marcas europeias, para aumentarem com o seu prestígio a penetração no seu mercado interno, sobretudo nas gamas de cilindrada intermédia.

Remonta a 2005 a primeira, ou a mais visível (para nós motociclistas), tentativa de inversão de estratégia >>

"...QIANJIANG, EMPREGA CERCA DE 14.000 FUNCIONÁRIOS E PRODUZ MAIS DE 1,2 MILHÕES DE VEÍCULOS POR ANO..."

bicilíndricos paralelos que equipam as scooters C650, fabricados pela taiwanesa Kymco, que anteriormente já tinha construído motores para a Honda, e até à mais recente BMW G310 R integralmente fabricada na Índia, em Hosur, através da TVS Motor Company, que inclusivamente fabrica uma irmã quase gémea que dá pelo nome de Akula 310cc.

Para finalizar, volto à Harley-Davidson, que desde 2011 também produz motos na Índia. As primeiras máquinas da "The Motorcycle Company" a ser produzidas na Ásia, nas suas instalações de Bawal, Haryana, foram as Sportster, seguidas das Dyna em



da China no mercado europeu, quando o grupo Qianjiang, que emprega cerca de 14.000 funcionários e produz mais de 1,2 milhões de veículos por ano, entre os quais os da marca Keeway, comprou e fez renascer das cinzas a famosa marca italiana Benelli.

Mais tarde, Daxing Gong, um bem-sucedido empresário chinês, presidente do importante grupo Shineray, que opera no mercado dos veículos de duas e quatro rodas, comprou em 2014 a veterana marca italiana SWM, assim como as instalações de Varese da antiga Husqvarna, depois da KTM as ter abandonado, após ter comprado a marca à BMW, que por sua vez a tinha comprado à MV Agusta, que por sua vez a tinha herdado do "énxoval" da Cagiva. À frente do processo produtivo está Ampelio Macchi, um antigo engenheiro da Cagiva, da Aprilia e da Husqvarna.

Mas as marcas europeias não ficaram paradas.

A KTM, apesar do seu envolvimento accionista com a Bajaj Autos, tem uma nova fábrica nas Filipinas, em colaboração com a Ayala Corporation, onde produz por ano cerca de 10.000 KTM 200 Duke, RC 200, 390 Duke e RC 390, para alimentar o mercado local, mas espera um crescimento substancial à medida que as motos de segmento "superior" começam a ter mais procura no país, sobretudo à força da industrialização.

Mas para que os ovos não fiquem todos no mesmo cesto, a KTM firmou ainda um acordo recente com os chineses da CF Moto, criando a nova companhia CFMoto-KTMR2R, da qual a CF Moto é a principal accionista, detendo 51% do capital, com os restantes 49% a pertencem à KTM, parceria essa cujos contornos ainda não foram bem definidos.

E também a BMW tem laços bastante apertados com o mercado asiático. Desde a produção dos motores "Rotax" monocilíndricos que equipavam as G650GS, assegurada pela Loncin Motorcycle Factory de Chongqing, na China, passando pelos motores





2012 e das Softail em 2013. Em 2014, a Street 750 (e a versão 500 que nunca chegou a ser comercializada na Europa) foi sobretudo desenvolvida para agradar ao específico mercado asiático, e integralmente produzida na mesma fábrica.

Por tudo isto, o mundo das motos já não é o que era. Aliás, além de tudo aquilo que acima referi, mais os inúmeros pormenores dos diversos

negócios que envolvem os muitos componentes principais e os acessórios das motos, na sua maioria esmagadora de origem asiática, a produção de motos, mesmo das de marcas europeias, terá tendência não para acarinhar a nossa verdadeira paixão pelo motociclismo, mas antes desesperadamente procurar novos mercados, em países em vias de desenvolvimento, com um potencial incomparavelmente maior que o Americano ou o Europeu. Valham-nos os "marketeers" desses países, que precisam dos sonantes nomes das marcas europeias e dos seus produtos altamente tecnológicos para ganharem prestígio e consequente penetração nos seus próprios mercados.

Só que entretanto, a passos largos, hão-de chegar primeiro as scooters e depois as motos eléctricas, que vão baralhar tudo novamente, com a diferença que então, quem vai ser dono da tecnologia e do "know how", vão ser os fabricantes asiáticos, pois praticamente todos eles já estão a produzir em série, modelos "amigos do ambiente" em quantidades que, se para eles são apenas ensaios, para a Europa ou América são números em grande escala! //



REVISÕES
PINTURA E REPARAÇÃO DE JANTES
PINTURA E REPARAÇÃO DE FIBRAS
LAVAGENS PERSONALIZADAS

PASTILHAS DE TRAVÃO
BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUIROS
KITS DE TRANSMISSÃO

PNEUS PARA MOTO / JANTES
LAVAGEM
PICK MY MOTO
STORE MY MOTO



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENKU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, Nº3 A
1070-099 Lisboa - Portugal

HORÁRIOS

2-6 feira: 9h - 13h / 15h-19h
Sábado: 9h - 13h

TELEFONES

T. +351 217 271 590
T. +351 217 271 584

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

Todas as informações
sobre motos novas
estão aqui em:
andardemoto.pt



ANDAR DE MOTO

» Mundial de Velocidade - Moto 2



Vitória espantosa de Miguel Oliveira!

A CORRIDA EM QUE UMA VITÓRIA DE OLIVEIRA PARECIA MENOS PROVÁVEL, COMO O PORTUGUÊS A TER DE ARRANCAR DA 4ª FILA EM 11º, FOI AQUELA EM QUE O PORTUGUÊS DA KTM "TIROU UM COELHO DO CHAPÉU"

E FÊ-LO LOGO DE INÍCIO, com um arranque incrível, Oliveira aproveitando o corretor interior para subir para 4º logo na primeira curva, logo melhorado para 3º pela queda prematura do então líder Schrotter. Miguel estava mesmo endiabrado, mas mostrando grande precisão e velocidade em curva, num grande prémio marcado por erros e quedas constantes ao longo das 22 voltas da prova. Porém, Pasini vem de 5º muito forte, para se colocar à frente à 5ª volta, com Navarro e Lowes a cair por esta altura.

Porém Pasini, por sua vez, viria a cair quando Oliveira o pressionava, deixando o português de novo à frente, mas o perigo agora vinha do rapidíssimo Baldassari,

discutindo-se aqui entre Bagnaia e Oliveira a própria liderança do campeonato. As últimas voltas viram um grupinho de 4, com Baldassari, Oliveira, Bagnaia e Mir a lutarem por posições. Mir tinha ritmo na ponta final, e vem tirar o último degrau do pódio a Bagnaia.

À entrada da última volta, quando Baldassari teve um grande momento, com a moto a sacudir violentamente, os dados estavam lançados. Oliveira colocou-se de novo à frente e só teve de conduzir com grande precisão para não se deixar surpreender à boca da meta... O resultado, que é o 13º pódio e 4ª vitória em Moto2 do português, deixa Miguel no mesmo lugar, segundo no Campeonato, mas agora só a 13 pontos do líder Bagnaia...//

LORENZO NA HONDA REPSOL

MUITO SE TEM FALADO DA SAÍDA DE LORENZO DA DUCATI... AGORA CONFIRMA-SE PARA ONDE VAI!

QUE DANI PEDROSA ia deixar a Honda no final desta época, já era sabido. O próprio piloto agradeceu à HRC pelos anos que pilotou pela equipa desde as 125 GP, mas disse que era tempo para uma mudança... Agora a bomba é a contratação de Lorenzo para o seu lugar, sendo já praticamente certo que a equipa Honda Repsol em 2018 será Marc Marquez e Jorge Lorenzo. O Maiorquino vai assinar por dois anos, por menos do que ganhava na Ducati, supostamente 4 milhões de Euros, o que se pode considerar baixo mas é mais do que Pedrosa ganhava. Entretanto, a própria Yamaha de Lin Jarvis tinha declarado que gostaria de recuperar Lorenzo, mas para uma equipa satélite, coisa dificultada pela recente defeção da Tech3 de Hervé Poncharal, que como se sabe, alinhará com KTM e com Miguel Oliveira como único piloto confirmado de momento. //



Lorenzo acaba de ganhar o GP de Itália

NOVIDADE

ARTHUS

ADVENTURE
COLEÇÃO 2018



- Impermeável e respirável graças à Membrana Drimesh.
- Excelentes aberturas com fecho na frente e atrás.
- Forro removível muito quente, com aba térmica e colar.
- Reforço em Riplan nos ombros e cotovelos.



EPI (Equipamento de Proteção Individual)

PROTEÇÕES CE Norma 1621-1 + Bolso para proteção de costas CE

Elementos refletivos nas costas e mangas

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Rua do Barreiro nº31,
3780-621 Aguiã - Anadia
Telf.: 231 510 860 | Fax: 231 515 269
E-mail: geral@lusomotos.com
www.lusomotos.com

lusomotos
veículos e acessórios, s.a

» Mundial de Velocidade - Moto GP

As Ducati, imbatíveis



CORRIDA MORNA DÁ PRIMEIRA VITÓRIA A LORENZO, COM MARQUEZ FORA DOS PONTOS...

COMPARADA COM A MOTO2, a MotoGP foi quase processional... com um único senão: a queda da Marquez logo no início, quando o espanhol fez os impossíveis para evitar uma queda, mas sem sucesso. Regressando em 18º e continuando em prova enquanto, na frente, Lorenzo comandava, com Rossi segundo e Ianonne terceiro. Dovizioso, entretanto, vem ganhando terreno para chegar a 3º por ultrapassagem a Rossi à 7ª volta, com Ianonne em linha de seguida, fazendo o piloto da Suzuki Ecstar terceiro. Valentino é depois passado por Rins, mas a 3 voltas do fim, Rossi recupera o último degrau do pódio numa manobra bem calculada mesmo “à Valentino”.

Lorenzo, incrivelmente, liderou de bandeira a bandeira para, finalmente, conseguir a sua primeira vitória na Ducati... Com Marquez a acabar fora dos pontos em 16º, foi uma jogada má para as suas aspirações ao título de 2018... //





@sprintmote.pt
f
i

 **SPRINT**
Motorcycle Equipment

»Mundial de Motocross



Herlings e Cairoli, nas duas mangas

A EDIÇÃO DE 2018 DO MXGP DA GRÃ-BRETANHA COMPLETOU-SE SOB UM CÉU ENSOLARADO NO CIRCUITO DE MATTERLEY BASIN, ONDE OS ENTUSIASTICOS FANS BRITÂNICOS PUDEAM VER ALGUMAS DAS MELHORES CORRIDAS DA TEMPORADA ATÉ AGORA.

O MXGP COMEÇOU COM UM HOLESHOT DA KTM, com Antonio Cairoli, à frente do seu companheiro de equipa Glen Coldenhoff. Alguns pontos atrás estava a outra KTM Red Bull de Jeffrey Herlings, o líder do Mundial.

Tim Gajser, da Honda HRC ficou em terceiro mas no final da primeira volta oficial Herlings passou em segundo lugar, enquanto Coldenhoff caiu para quinto atrás de Clement Desalle na Kawasaki Monster. Romain Febvre da Yamaha e Jeremy Van Horebeek, ficaram em sexto e sétimo lugar com Tommy Searle da Kawasaki DRT em 8°. Febvre depois saltou para o quinto, passado Coldenhoff, lugar que manteve para o restante da corrida.

Searle estava forte antes de um plástico preso na sua corrente o começar a distrair. Enquanto isso, Julien Lieber, da Kawasaki, ganhava terreno e a 4 voltas do fim trocou de lugar com Searle, juntamente com Jeremy Seewer, Yamaha da Wilvo.

De volta à frente, a batalha estava acesa entre Cairoli e Herlings. Uma volta menos boa e alguns erros deixaram Herlings em posição de assumir a liderança, mas Cairoli reagiu e os dois continuaram colados. A 2 voltas do final, Herlings fez uma interior a Cairoli e ambos caíram. Herlings

levou a corrida, mas Cairoli levantou-se rapidamente e conseguiu o segundo lugar com Gajser em terceiro.

A corrida 2 começou da mesma forma, com Cairoli a levar o Holeshot e Herlings por volta de quarto, com Febvre e Desalle entre os dois. Após as primeiras curvas, Herlings já estava em 2º e perseguindo Cairoli, enquanto Desalle ficou em 3º à frente de Febvre.

Os dois da frente começaram a afastar-se de Desalle depois de algumas voltas, já que ambos estavam a dar as voltas mais rápidas. Na volta 6, Desalle caiu, deixando passar tanto Febvre como Gajser, antes de remontar a sua Kawasaki. Gajser então começou a fechar sobre Febvre, chegando perto várias vezes, mas sem conseguir passar. No fim, foi Desalle que acabou por passar pelo esloveno.

Quando a placa de 2 voltas foi mostrada, Herlings ainda estava atrás de Cairoli e percebeu que precisava de fazer um passe para conquistar a liderança. Na última volta, Herlings viu a sua oportunidade e assumiu o 1º lugar! O ritmo de Herlings resultou na volta mais rápida da corrida com um 2: 19.285 e deu-lhe a vitória por pontos máximos, além do seu 100º pódio no Campeonato do Mundo, com Cairoli a terminar em 2º e Febvre em 3º.//

»Mundial Supersport 300

CARRASCO JÁ PENSA NO TÍTULO

A ESPANHOLA DE 21 ANOS DISTANCIA-SE NA CORRIDA AO TÍTULO DE SUPERSPORT 300, APÓS DOMINGO PERFEITO EM DONINGTON...

O FINAL DE SEMANA em Donington não poderia ter sido muito melhor para Ana Carrasco (DS Junior Team). Pole no Sábado e uma vitória de bandeira a bandeira no Domingo, com os três rivais mais próximos na classificação antes de Donington - Luca Grunwald (KTM Freudenberg), Scott Deroue (Kawasaki Motoport) e Glenn van Straalen (KTM Fortron) - todos fora do top 5.

Os resultados em Donington Park deram a Carrasco uma vantagem de 22 pontos no Campeonato Mundial de Supersport 300 - a maior diferença no topo desde Assen 2017, quando Deroue liderou por 24 pontos depois de duas corridas. É claro que o destino do holandês no ano passado fornece um alerta para a piloto espanhola: nas SSP300 a linha entre triunfo e problemas é menor do que em qualquer outro campeonato, e a consistência é o fator chave para vencer.

Por enquanto, Carrasco está focada e confiante de que ela pode manter a sua forma atual: "Estou super feliz. O fim-de-semana não foi fácil, mas estávamos calmos e trabalhamos muito bem. Uma segunda vitória consecutiva é incrível para nós e para o campeonato. Só posso agradecer à minha equipa, à Kawasaki e a todas as pessoas ao meu redor, todos estão a puxar por mim e isso é realmente importante".

Os 73 pontos em quatro corridas já são mais do que os 59 que Ana conseguiu em toda a época de 2017. Com mais quatro corridas para terminar, a Murciana tem os olhos fixos no prémio: "O objetivo é vencer e estamos a fazer um bom trabalho. Não sei a quantos pontos estamos, mas é importante porque agora temos um pouco de diferença. É o meio da temporada, é muito importante estar nessa posição. Vamos ver nas próximas corridas o que vai acontecer". //



SHARK
HELMETS

SPARTAN

PULSE
DIVISION



Distinto...

Poderoso...

Fascinante...

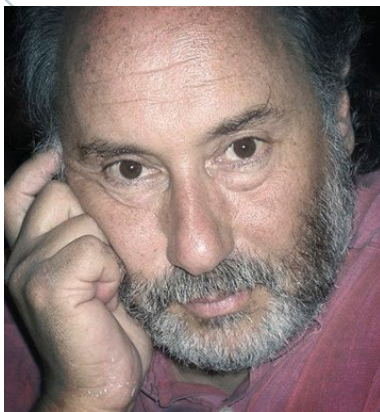
Elegante...

- [+] Spoiler duplo com extratores de ar incorporados que permite otimizar a aerodinâmica e arrefecimento interno.
- [+] Autoseal System: proporciona um melhor isolamento da viseira face à água e ao frio.
- [+] Sistema de Fixação «SHARK skin» para redução de ruídos.
- [+] Viseira solar interna antiriscos e classe UV380.
- [+] Fornecido com Pinlock Maxvision®.
- [+] Sistema Easy Fit patenteado pela Shark.
- [+] Sistema de libertação rápida da viseira.
- [+] Forro interior amovível, lavável.
- [+] Compartimento para Sharktooth®.
- [+] Viseira antiriscos.
- [+] Capacete muito compacto com apenas 1390g.

DISTRIBUIDOR OFICIAL



Rua do Barreiro nº31,
3780-621 Aguium - Anadia
Telf.: 231 510 860 | Fax: 231 515 269
E-mail: geral@lusomotors.com
www.lusomotors.com



Paulo Araújo
*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

O ARTESÃO dos escapes

A oficina do Artesão, ali para os lados de São Domingos de Rana, às portas de Lisboa, era por todos conhecida como o Barracão. Toda uma geração de corredores de moto se habituou a ir ao Artesão para fazer escapes, endireitar painéis ou improvisar peseiras.

Porém, no Barracão, faziam-se muito mais do que escapes, painéis, ou peseiras. Aprendia-se a esperar e a ouvir. Aprendia-se até a aprender.

Forjavam-se amizades. Discutiam-se os mais variados assuntos, quase sempre limitados à dimensão intelectual de quem visitava, e nunca à do Artesão. Esse, tanto falava de corridas, como de setas, como de atletismo ou música, ou das diferenças entre as estruturas moleculares do aço e do alumínio e respectiva influência nas temperaturas correctas de soldadura.

Falava-se de futebol, inevitavelmente, para os mais limitados. Motos e corridas, decerto, para a maioria que visitava. Se Valentino tinha mais talento, ou mais moto, que Sete Gibernau, ou se tinha mais talento, ponto final, que nas suas respectivas épocas tinham tido Doohan, Spencer ou Hailwood.

Mas também se dissertava sobre se havia Porsches para lá do 911, pois o número de rodas não era uma limitação dentro do Barracão, ou se alguém, alguma vez, excedeu o virtuosismo de Glenn Frey dos Eagles na guitarra.

Nas longas tardes de Verão, quando acalmar a sede parecia mais urgente que acabar o trabalho, muitas vezes a discussão remetia para o café mais próximo, com 2 ou 8 minis à frente ou, se a hora fosse a certa, um Porto com uma gotinha de limão.

Adivinhar quando o artesão estava no Barracão era uma arte só por si.

Claro que hoje, na era do Telemóvel, o circuito poderia ser encurtado, mas isso tirava a piada à coisa.

E a maior parte da clientela ia para o café da esquina, habituada a ir para lá esperar com uma mini à frente, quando o Artesão se ausentava, por ter ido comprar rebites, ou tubos, ou fosse o que fosse.

Mas claro que tudo tem de acabar um dia.

O Barracão fazia parte da casa da mãe do Artesão, e ele próprio, que tinha corrido no Autódromo nos anos setenta, já ia pelos 60 anos. Inevitavelmente, houve um dia em que a senhora dos cabelos brancos e voz pausada não apareceu à janela para dizer que o Artesão não se demorava, que tinha ido só ali, e já voltava. E quando a senhora faltou, houve que mudar o Barracão, para outro Barracão a 2 ou a 5 quilómetros dali.

Não sei se alguma vez nos habituaremos ao Novo Barracão. Decerto, encontraremos outros cafés na vizinhança e, pouco a pouco, as conversas com o Artesão regressarão. Porventura, não será a mesma coisa...

Com o velho Barracão, acabou-se uma era em que o importante era inventar, mais que encomendar feito através do catálogo, era experimentar, mais de que seguir o que dizem na Internet. Por isso mesmo e não raro, aprendia-se muito no Barracão, como invariavelmente se aprende mais a criar do que a imitar.

No fundo, o Barracão era uma metáfora da própria vida e essa, felizmente, sofre alterações, mas nunca acaba, antes se renova num ciclo eterno. //

"Adivinhar quando o artesão estava no Barracão era uma arte só por si.."

BORN TO SPRINT. BUILT TO TOUR.

CAPTURE IT ALL

0% JUROS
ENTRADA
48 x 87.92€
4100€ PVP
3.5% TAEG

DOMINAR
THE SPORTS TOURER **400**



Ex. para crédito de veículo novo, não sujeito a reserva de propriedade, PVP de 4100€ reembolsado em 48 mensalidades, não sujeito a entrada inicial. O valor da mensalidade de 87.92€ não inclui seguro de crédito facultativo. TAN 0% e TAEG de 3.5%, Montante Total Imputado ao Consumidor de 4381.66€. Acresce comissão de abertura de contrato de 100€ e Imposto de Selo. A mensalidade inclui 2.5€ de comissão de processamento de prestação. Informe-se no Cetelem, marca do Banco BNP Paribas PF. Todos os concessionários aderentes são intermediários de crédito a título acessório e sem caráter de exclusividade. Campanha válida de 01 de Maio a 30 de Julho de 2018.

O PVP apresentado exclui despesas de documentação, I.S.V., I.U.C. e despesas de transporte.





Paula Kota

SIM, tenho medo...

A pergunta que mais me fazem é ... Não tens medo? Costumo responder com uma pergunta ... Medo? De quê? Não, não tenho medo de ir para destinos mais “exóticos” ou complicados. Não tenho medo de enfrentar o desconhecido, tenho é curiosidade. Não tenho medo da solidão. Eu nunca estou só! As pessoas são gentis e hospitaleiras no mundo inteiro. Faz parte na natureza humana. E uma Mulher com coragem é respeitada e admirada por todos, qualquer que seja a crença. Tenho experiência disso.

O Medo, o meu Medo, é outro.

Cada vez que me sento na vermelhinha o coração começa a bater mais forte. Quando vou de viagem, a excitação até me dá suores. A ansiedade tira-me o sono na noite antes da partida. Há quem lhe chame adrenalina. Os médicos dizem que quando o cérebro manda libertar adrenalina no sangue, é o corpo a responder ao medo.

Felizmente, desaparece tudo na primeira esquina ou nos primeiros 100 km. A estrada e o vento tratam dos sintomas. Mas o medo acompanha-me sempre. Uma voz lá no fundo da consciência a gritar. Quando ando de moto os meus sentidos estão em alerta máximo. É inconsciente. Há quem diga que não. Não acredito. Somos todos seres humanos com aquela característica comum – o instinto de sobrevivência.

Quem nunca sentiu aquele arrepiamento numa qualquer situação mais arrojada ou perigosa? Eu já! Não tenho nenhum problema em admiti-lo. Ainda me lembro das vezes que fui ao chão, a rebolar no alcatrão, numa sucessão de alcatrão-céu-cinza-azul-alcatrão-céu-cinza-azul. Ouvir o estrondo da mota a cair, plásticos a raspar, o metal a gritar fagulhas, com um único pensamento - espero que a moto não

deslize para cima de mim. Depois é um check-up do corpo a ver o que dói ou o que não mexe. Só de me lembrar disso tremo de pavor. Só quem já “foi ao chão” é que percebe.

Ando devagar. Pois é A minha “adrenalina” esgota-se nos desafios diários do trabalho. Quando me sento na moto a minha felicidade é passear, ir para a estrada, sentir.

Só eu, a máquina e o mundo.

Confronto-me comigo mesma, estou só eu, não há ninguém com quem falar. Os pensamentos atropelam-se,

"..o trânsito à nossa volta é suficiente para ligar todos os sentidos, treinar o alerta, sentir-me viva.

lam-se, arrumam-se e por fim esgotam-se também. Falo sozinha, canto, penso e depois é o nada. Chamo a isso “modo robótico” uma espécie de zen ou meditação em que apenas funciona o instinto de sobrevivência, todos os outros circuitos desligam-se.

A estrada, por si só, já representa perigo suficiente para desafiar a réstia de instintos aguerridos, o trânsito à nossa volta é suficiente para ligar todos os sentidos, treinar o alerta, sentir-me viva. Ando deva-

Nas viagens que faço por países distantes, em trilhos a que chamam “estradas” nunca arrisco.

gar porque tenho medo. Já conversei muitas vezes com o alcatrão e sai sempre mal. Já estoirei duas motos e tive de me esforçar para comprar outras. Sinto-me cansada de aventuras efémeras, de uma dúzia de kms à velocidade da luz que não trazem iluminação ao meu espírito. Só trazem dor. Dores nas costas, dores nas mãos, dores dos arranhões, cicatrizes, nada que me faça feliz. Tenho medo. Tenho uma filhota para criar, não tenho finanças para pagar multas, não tenho pachorra para ficar sem carta.

Nas viagens que faço por países distantes, em trilhos a que chamam “estradas” nunca arrisco. Já é um grande

risco estar lá. O objetivo é conhecer o país, as gentes, deslumbrar-me com as paisagens. Nunca me passou pela cabeça chegar cá e gabar-me de uma qualquer aceleradela “à campeão”. Por vezes dou comigo a pensar que o próximo hospital decente énoutro continente. Mesmo nos países ditos “civilizados” onde a ajuda pode vir rápido, só penso que estive um ano inteirinho a sonhar com esta aventura e por causa de uma palermice a minha viagem pode acabar aqui. Regressar num reboque apavora-me. Lá se foi o sonho.

Sim, por vezes tenho medo e ando devagar. Mas chego sempre ao destino! //

MOTOS USADAS

**PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
ANDARDEMOTO.PT**





Ana Amorim Dias

Escritora, advogada, empresária e motociclista

GENEROSOS decotes

O generoso decote que emoldurava aqueles roliços e firmes seios plantou-se ali, mesmo à minha frente, entre mim e a minha interlocutora, impedindo-me de raciocinar em condições e dificultando-me a habitual fluidez coerente da conversa. Segurei no capacete com firmeza e tentei concentrar-me mas o raio do generoso (generosíssimo!) decote teimava, à falsa fé, em roubar-me o olhar para si como se alguma espécie de macabro sortilégio dele se desprendesse... Ando há demasiado tempo a protelar esta crónica mas aquele decote mostrou-me que estava na hora... aquele decote foi a gota de água que me fez agarrar às teclas com a mesma vontade que me agarro à mota e me faço à estrada: era imperativo partilhar algumas conclusões! Em primeiro lugar, caríssimos homens, quero que saibam que há mulheres (mesmo que não motociclistas) que vos entendem certas aflições. Mas deixem-me explicar melhor: não é nova para mim a constatação deste fascínio por reveladores decotes de opíparos seios; luto, desde que me lembro, por manter uma atitude discreta, por manter o olhar afastado e por refrear o embasbacamento que tais presenças me causam... mas é mais forte que eu! E o curioso é que se estiver alguém ao meu lado na praia a fazer topless, tal quadro se me afigura banal e desprovido de qualquer interesse estético. Mas quando, em plenas concentrações (esta foi numa Biketoberfest em Daytona), os opulentos seios se passeiam, em avassaladores decotes, ante o meu rendido olhar, o sorriso e a voz que sempre uso com firmeza, convertem-se-me num qualquer disparate balbuciado que oiço ao longe enquanto a mente se concentra no “não olhes, Ana, não fiques especada a olhar, caramba!”, e isto é chato porque o domínio que gosto

de ter sobre mim é igual ao que gosto de ter sobre a minha mota: é muito mais seguro assim! Nas poucas vezes em que já pensei a sério no tema ponderei que tal fascínio talvez me tivesse nascido do facto de ter sido criada a biberon, ou então, quem sabe, por ser dona de modestas proeminências frontais (não trocaria por nenhuma outra opção pois creio que não há nada mais confortável do que seios modestos!) Mas agora que me decidi a pensar no caso de maneira mais isenta, percebo que, tal como os generosos



decotes recheados de abundantes seios são quadros de divina beleza, também o fascínio que não me envergonho de partilhar com a maioria dos homens se me afigura, afinal, absolutamente legítimo! E isto por uma simples razão: a nossa qualidade humana imprime-nos fortes tendências à busca do prazer e da estética, só isso. No entanto creio que optarei por continuar a tentar ser discreta, ainda para mais agora que me escrutinarão o olhar de cada vez que se plantarem diante de mim com generosos decotes a emoldurar fartos seios... //



DESDE 11.000€



**SOLUÇÕES
FINANCEIRAS**

EASY TRIUMPH

**AVENTURA
MÁXIMA
TODOS OS DIAS**

**NOVA TIGER
800XC**

**NOVA TIGER
800XR**

NOVA TIGER 800. PRAZER SEM LIMITES. TODOS OS DIAS. EM QUALQUER LUGAR

A Tiger 800, uma das Triumph mais apreciadas de sempre, foi actualizada em mais de 200 pontos, incluindo a incorporação de um elevado nível de tecnologia, aerodinâmica e ergonomia melhoradas, melhor capacidade 'off-road' e um motor com mais resposta em toda a gama de rotações. Esta aventureira está ainda melhor. Nas versões XR e XC. Para todos os dias.

Para mais informações, marcar um test-ride ou pedir uma simulação de financiamento, consulte um concessionário oficial.

TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 | TRIUMPH PORTO: 224 108 000
Mail: info@triumphportugal.pt Saiba mais em: triumphmotorcycles.pt



FOR THE RIDE