



BMW R1250GS



» TESTES

KTM DUKE 790

MOTO MORINI CORSARO 1200ZZ

» NOVIDADES

INTERMOT 2018

» APRESENTAÇÃO

INDIAN FTR1200S

» THE DISTINGUISHED

GENTLEMAN'S RIDE 2018

» DICAS: COMO VENDER A SUA MOTO



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

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

O Inverno está a chegar!

Anunciam-se as primeiras chuvas, e o inverno está a chegar a passos largos. Muitos motociclistas optam por fazer hibernar as suas motos até à primavera, mas muitos outros, e cada vez mais, aceitam o desafio de enfrentar as vicissitudes da chuva e do frio, de forma a evitarem o desperdício de tempo originado pelo trânsito congestionado das grandes cidades.

Curiosamente, são até os motociclistas menos experientes, aqueles que mais recentemente descobriram a elevada mobilidade proporcionada pelas duas rodas, muitos aos comandos de “modestas” 125cc, que persistem tenazmente e mantêm a sua rotina ao longo de todo o ano. Frequentemente, muitos deles melhor equipados até do que muitos motociclistas “experientes”.

É precisamente o equipamento, que faz toda a diferença numa condução invernal. Um bom fato de chuva, ou um conjunto impermeável, proteções nos cotovelos, ombros e joelhos (pelo menos), botas com sola anti-derrapante e luvas, a par com um capacete digno do nome e de medida correcta, são fundamentais para garantirem conforto e protecção. E protege mais um equipamento económico vestido, do que um “top-fashion-lindo-suprasumo-xpto” que continua na loja à espera de verba para se ir buscar!

Claro que o risco aumenta numa condução à

chuva, com os automobilistas normalmente frustrados pela imobilidade, empenhados em enviar mensagens e fazer chamadas telefónicas, retocar a maquilhagem, ler jornais ou ver filmes dentro de viaturas embaciadas e com pouca visibilidade, e que mudam inesperadamente de direcção qual obstáculos aleatórios de um jogo de consola.

Mas claro também, que o piso molhado não é de menosprezar! Por isso é igualmente importante man-

ter a moto em boas condições, e uma pequena revisão mecânica atempada pode fazer toda a diferença: o bom estado dos pneus, dos travões e das luzes é, em tempo de chuva, fundamental para minimizar o risco.

De qualquer forma, importante mesmo é: não arriscar! Nem as motos mais modernas, equipadas com ABS e Controlo

“...evitar as poças de água ou cruzá-las com muito cuidado, usar uma mudança mais alta e limitar a velocidade...”

de Tracção são completamente imunes aos erros de condução. Antecipar a trajectória, evitar as poças de água ou cruzá-las com muito cuidado, usar uma mudança mais alta e limitar a velocidade de forma a conseguir imobilizar a moto dentro do espaço livre e visível, são a receita para se evitarem dissabores, e ainda assim, desfrutar de uma mobilidade elevada.

É que, por muito devagar que se circule à chuva, em duas rodas, vai-se sempre chegar ao destino muito primeiro do que aqueles que consigo arrastam 4 rodas. //



SW-Motech apresenta gama de acessórios para Honda X-ADV

COM A X-ADV A HONDA CRIOU UMA MOTO COMPLETAMENTE FORA DA CAIXA, QUE PERMITE PARTIR À AVENTURA CONFORTAVELMENTE E COM MUITO ESTILO, E QUE AGORA TAMBÉM PODE SER PERSONALIZADA A PRECEITO!

COM A X-ADV, a moto/scooter que pode ficar a conhecer melhor se clicar aqui, a Honda criou uma moto completamente fora da caixa, que permite partir à aventura, confortavelmente e com muito estilo.

A Honda X-ADV pode ser considerada o cruzamento entre uma moto de aventura e uma scooter. Revela-se uma moto ágil e fácil de conduzir que se sente à vontade em muitos cenários - seja na estrada ou no campo, e que agora também pode ser personalizada a preceito, para aumentar a sua funcionalidade.

É que agora, no seu catálogo com acessórios para mais de 600 modelos de motos, a SW-Motech apre-

senta também uma gama de acessórios "premium", específica para a X-ADV com opções para todos os tipos de utilização.

Das malas rígidas aos sacos impermeáveis, para diversas instalações, passando pelos suportes e protecções, a marca alemã tem complementos adequados para bagagem, segurança, protecção, conforto e navegação.

Deixamos-lhe, por isso, a ligação para a loja "on-line" da marca alemã (clique aqui) que é representada em Portugal pela Balgarpir (clique aqui para mais informação). //



IXON SICILIA: UM BLUSÃO PARA HOMEM

SE PROCURA AVENTURA, ENTÃO ESTE BLUSÃO TÊXTIL 2 EM 1 PODE SER O EQUIPAMENTO QUE PRECISA.

O **BLUSÃO IXON SICILIA** é, por definição um equipamento 2 em 1, pois conta com uma inserção impermeável e respirável removível. Dotado de protecções CE nos cotovelos e ombros de acordo com a norma europeia 1621-1, conta ainda com uma bolsa para acomodar uma protecção de costas homologada PPE (Personal Protective Equipment), que pode ser comprada em separado.

Este equipamento de protecção Individual, fabricado em material têxtil, conta com uma membrana destacável acoplada a uma camada térmica, que é simultaneamente impermeável e respirável. No exterior conta com elementos reflectores.

Grandes aberturas com fecho rápido (zip) na frente e atrás, revelam painéis em rede que garantem uma excelente ventilação sob temperaturas extremas.

A gola e os punhos são forrados a neoprene, e ambos contam com ajuste por velcro. Nas mangas existem molas de pressão ao nível dos bíceps e do antebraço para garantir um ajuste perfeito, e na cintura existe igualmente uma regulação, assim como fechos rápidos laterais que permitem uma folga para a posição sentado.

Dois grandes bolsos externos; 4 Bolsos interiores, 1 bolso impermeável para carteira e fecho de ligação de 270° para ligação às calças, completam as características deste blusão de "aventura".

Disponível em tamanhos que vão do "S" ao "4XL", e em duas versões, preto e tons de cinza, o Blusão Ixon Sicilia tem um P.V.P. recomendado de 199,99€.

Para mais informações, contacte o importador da Ixon para Portugal, a Lusomotós (clique aqui). //



Moto Vintage

sinta a inspiração!



CAFE RACER

125cc



VORTEX
Motorcycles

Jarvish X-AR um capacete carregado de tecnologia de ponta

A TECNOLOGIA DÁ PASSOS LARGOS E A PROTECÇÃO E A SEGURANÇA DE UM MOTOCICLISTA NÃO SÃO DESPREZADAS NESSA EVOLUÇÃO. O JARVISH X-AR É O CAPACETE TECNOLÓGICO MAIS RECENTEMENTE APRESENTADO AO MERCADO.



O NOME PODE SOAR-LHE FAMILIAR, não fosse Jarvis o nome da tecnologia do fato do Homem de Ferro e, quem sabe, não será isso que inspirou os peritos que desenvolveram este capacete futurista.

Com uma calota exterior em fibra de carbono com especificação aero-espacial, e uma calota interior em EPS fabricada à medida de cada utilizador, este produto originário de Taiwan tem ainda aberturas de ventilação e possui homologação de segurança DOT e ECE22.05.

À partida poderíamos pensar que seria só mais um vulgar capacete que se iria juntar a tantos outros no mercado, mas a verdade é que o Jarvish X-AR tem incorporada uma tecnologia que proporciona uma perspectiva de condução completamente diferente.

O que para o Homem de Ferro tinha o nome de Jarvis (o assistente do fato) para o Jarvish X-AR tem o nome de Alexa, um assistente de voz integrado no capacete para ajudar o motociclista a controlar todas as opções e aplicações integradas enquanto conduz, através de um microfone e de altifalantes internos incorporados no capacete. Segundo o site da marca, o Alexa (um produto da Amazon) tem sincronização compatível com o Siri e com o Google.

O ecrã Head-Up display retrátil, é ativado também por voz, de modo a não ser necessário ligá-lo ou

ativá-lo antes de colocar o Jarvis na cabeça. No ecrã irá poder consultar a meteorologia, sendo disponibilizados dados como a temperatura ambiente, humidade relativa, a probabilidade de chuva, e ainda o sistema de “infotainment” com mídia e contatos telefónicos, bússula ao vivo, dicas de navegação, velocidade atual e o limite da velocidade a que pode circular no local onde se encontra.

Este capacete de motociclismo também integra duas câmaras, uma frontal e outra traseira, que proporcionam visão a 360º, que permitem gravação de grande angular a 2K, funcionando não só como “dashcam (câmaras de gravação de percurso)” mas também como espelho retrovisor, funcionalida a cargo da câmara traseira.

Ainda não sendo perfeitamente claro o que a marca define por Realidade Aumentada Avançada, podemos esperar que, num futuro próximo, fiquem disponíveis diversas funcionalidades interessantes como, por exemplo, o acesso ao menu de um restaurante, quando as câmaras captarem o seu letreiro, ou os horários de visita de um determinado monumento quando se circular nas suas proximidades.

O Jarvish X-AR tem também incorporado uma forte tecnologia de redução de ruído, de modo a melhorar também a comunicação de áudio bidirecional.

Como já referido, o Jarvish X-AR emparelha com smar- >>



tphones Android e iOS através de Bluetooth e Wi-Fi, sendo que ainda não há dados relativos à duração média da bateria. Terá ainda um armazenamento interno de 16Gb para vídeo e um slot para cartão de memória com capacidade até 256Gb.

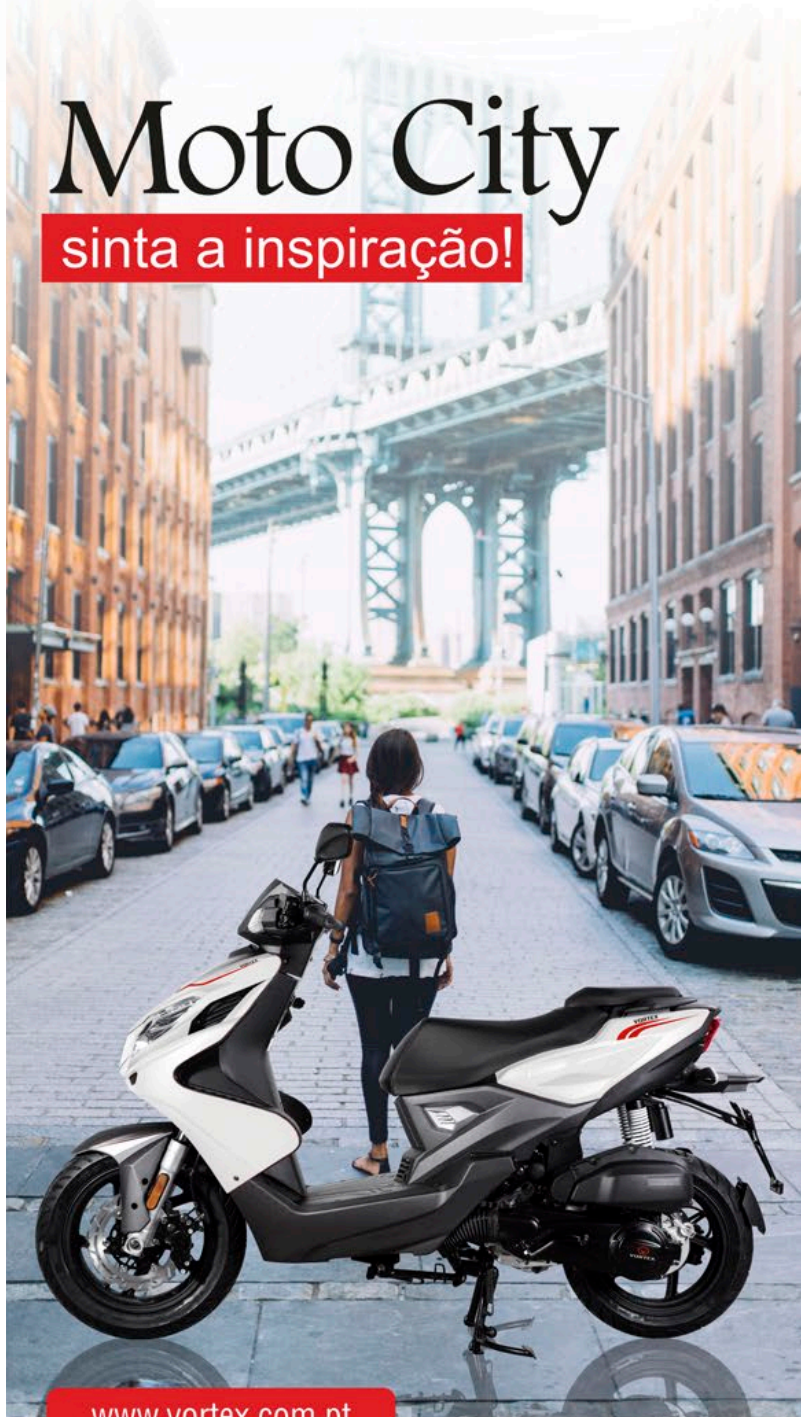
O preço de venda ao público do Jarvish X-AR ainda não foi revelado mas estima-se um valor a rondar os 860€, e a sua data de lançamento irá ser revelada em breve., uma vez que bastantes unidades de produção já estão a ser utilizadas pelas forças policiais de Taiwan.

Espera-se que 2019 seja um ano com grandes revoluções tecnológicas, não só para os motociclos como também para os equipamentos de segurança e conforto dos motociclistas, como é o caso do capacete com ar condicionado Feher algo inovador e que virá para resolver o problema de todos os motociclistas durante o verão - o calor.

Poderíamos associar o Jarvish X-AR como uma versão mais desenvolvida do já conhecido iC-R - Intelligent Cranium, mas até ao seu lançamento resta esperar, ou optar pelo já disponível sistema Nuviz, uma tecnologia algo semelhante, apesar de um pouco mais limitada, mas adaptável a diversos capacetes. //

Moto City

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles



Bell Custom 500 Carbon - estilo e segurança

QUANDO UM CLÁSSICO SE REINVENTA COM MATERIAIS E TECNOLOGIA DE PONTA!

O NOVO CAPACETE BELL Custom 500 Carbon é um icónico modelo da empresa norte-americana, que se renovou por completo, com as melhores tecnologias e materiais, mas sem perder o seu design e qualidades que o converteram no melhor aliado de Steve McQueen nas suas aventuras pelo deserto da Califórnia do Sul.

O Custom 500 simboliza o espírito da liberdade de toda uma geração que sonhava em cruzar os Estados Unidos com sua fiel companheira de aventuras, como o fizeram Peter Fonda, Jack Nicholson e Dennis Hopper no mítico filme Easy Rider.

Para 2018 a Bell decidiu ampliar a família do clássico jet com a incorporação do Custom 500 Carbon. Uma discreta calota fabricada em fibra de carbono e um interior EPS de diferentes densidades, com forros fabricados em couro genuíno e tecido anti-bacteriano, oferece uma protecção elevada dentro do seu género. Para conseguir o melhor ajuste possível, este jet conta com cinco tamanhos de calota e de interiores.

Além disso, para conseguir um maior conforto, o novo Custom 500 Carbon conta com um interior desenvolvido especificamente para a anatomia das orelhas. E isto não é tudo já que a Bell cuida de todos os detalhes, como por exemplo o seu sistema de retenção, com fixação e fecho de dupla argola, almofadado com reforços em pele, que garantem o melhor ajuste e conforto.

E como se isso não bastasse, a marca norte-americana equipou o mítico capacete "jet" com cinco molas de pressão para fixação de uma viseira ou uma pala, conforme o estilo de cada motociclista, acrescentando ainda um ponto de fixação traseiro para os motociclistas mais clássicos, entusiastas de Goggles.

Para esta temporada, a Bell renovou ainda as decorações e as cores sólidas do Custom 500 e a nova versão Carbon está disponível em cores preto mate e Jager Azul Candy.

O novo Custom 500 SE pode adquirir-se nas cores Ace Stadium prata/vermelho/preto ou RSD Check it >>



preto (apresentado nas imagens), e o Custom 500 em preto brilhante e prata purpurina, isto para além das cores clássicas. Todas estas versões do icónico modelo, que conta com uma certificação dupla DOT e ECE, estão disponíveis em tamanhos que vão do XS ao 2XL, a partir de 219 € (PVP IVA incluído) e até aos 499,98 € (PVP IVA incluído) para o modelo carbono.

O seu look pode ser personalizado com os muitos acessórios disponíveis numa ampla gama de cores em www.bihir.es: como uma viseira plana, por 29€, (PVP IVA incluído), uma viseira bolha ou bolha Deluxe, por 34 ou 35€ respetivamente (PVP IVA incluído) respetivamente, uma viseira-pala, por 29€ (PVP IVA incluído), ou uma pala larga de três colchetes, por 14€ (PVP IVA incluído).

Sem sair de casa, e apenas com alguns cliques, pode comprar um capacete Bell Custom 500 através da loja on-line da Bihr (clique aqui).



Moto Emotion

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

NAKED 125cc




VORTEX
Motorcycles

Química sobre duas rodas made by LIQUI MOLY

A LIQUI MOLY APRESENTA UM NOVO ÓLEO PARA SCOOTERS E O SEU PROGRAMA COMPLETO PARA DUAS RODAS NA INTERMOT 2018.



NA SEGUNDA MAIOR FEIRA DE MOTOCICLISMO do mundo, onde vão ser apresentados inúmeros novos modelos de motos, scooters, moto-quatro e veículos todo-o-terreno ("ATV") de praticamente todas as marcas, a LIQUI MOLY vai apresentar o óleo de motor Motorbike 4T 0W-30 Scooter, um novo lubrificante de motor que impede a formação de resíduos e oferece uma maior protecção das peças móveis, concebido especificamente para scooters, e sobretudo aquelas dotadas de função de paragem e arranque automático (Idling Stop). Para além disso, proporciona uma potência superior e protege o motor em todas as condições de funcionamento. Devido ao facto de ser, desde 2015, fornecedora oficial de óleo para os campeonatos mundiais de Moto2 e Moto3, a LIQUI MOLY é uma marca bastante conceituada no sector das duas rodas. O aspecto mais importante desta cooperação é o facto de a LIQUI MOLY não utilizar nenhum lubrificante específico para competição, mas antes um óleo do motor normal.

As corridas são utilizadas como laboratório de teste para o desenvolvimento dos seus produtos, pois em nenhuma outra situação um óleo do motor está sujeito a tensões tão elevadas, garantindo assim uma excelente performance numa utilização normal. A marca conta ainda com a opinião dos pilotos e mecânicos como um contributo importante para melhorar a sua fórmula.

"É exactamente este desempenho incomparável que pretendemos proporcionar a todos os motociclistas" afirma Carlos Travé, director geral da 2-Wheel Division da LIQUI MOLY, que considera esse facto um compromisso de qualidade que também é aplicável ao novo óleo do motor Motorbike 4T 0W-30 Scooter, que vai ficar brevemente disponível no mercado, após a sua apresentação na Alemanha. //



VERSYS 650 ABS

OFERTA SHAD

EQUIPAMENTO NO VALOR DE 802,64€



Top Case SH39 + Suporte



Encosto Top Case



Malas Laterais SH36



Sacos Interiores das Malas



Mala de Depósito E-04



MODELO
2019



Cinza



Edição Especial

Toda a polivalência, numa só moto

Difícil de explicar e impossível de categorizar, a Versys 650 simplesmente excede a soma das suas partes.

A Versys é a amiga ideal para qualquer tipo de caminhos.

Mais informações em: www.kawasaki.pt  [kawasaki.pt](https://www.facebook.com/kawasaki.pt)



recomendamos:  

 Multimoto

Kawasaki



Márcia Monteiro

Marketeer, “Mulher do Norte” e motociclista em estrada e fora dela (Off Road).

DESCOBERTA E AVENTURA no Portugal de Lés a Lés Off Road 2018

Imagine como seria atravessar Portugal de uma ponta à outra e ter a oportunidade de conhecer as regiões mais recônditas e menos exploradas do nosso país. Imagine como seria estar em perfeita harmonia com a natureza e com os animais, descobrindo locais nunca antes explorados numa perspetiva completamente distinta, conhecendo aldeias e povoações, convivendo com os residentes locais, partilhando histórias e experiências. Agora imagine como seria fazer tudo isto e muito mais em cima de duas rodas. Conseguir imaginar? Seja muito bem-vindo ao “Portugal de Lés-a-Lés Off Road 2018” – decorreu de 26 a 29 de setembro.

Atualmente, é considerado o maior evento mototurístico da Europa fora de estrada.

O “Portugal de Lés-a-Lés Off Road” é um passeio mototurístico organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal que, tal como o nome indica, percorre Portugal do extremo mais a norte até ao extremo mais a sul num trajeto de cerca de 1.000 km em apenas 3 dias. Isto significa que é possível conhecermos o nosso país de uma forma menos convencional (estrada) através de um prisma diferente (Off Road), ou seja, em perfeita comunhão com as mais belas paisagens nacionais onde provavelmente nunca chegaríamos se não fosse numa mota de todo o terreno. Atualmente, o “Portugal de Lés-a-Lés Off Road” é considerado o maior evento mototurístico da Europa fora de estrada. Este ano, contou com a participação de 350 pilotos nacionais e estrangeiros e foi levada a cabo, uma vez mais, a campanha “Reflorestar Portugal”, levando centenas de árvores autóctones a algumas das regiões fustigadas pelos incêndios florestais. Importa também referir que esta iniciativa não tem fins competitivos. No entanto, eu acredito que tem esse fim: um fim

competitivo connosco próprios, sendo uma prova de superação pessoal.

A minha preparação para esta iniciativa começou 3 meses antes e enganem-se se pensam que se trata de um passeio meramente turístico. Percorrer cerca de 300 km por dia em offroad é muito exigente a nível físico. Em estrada podemos demorar cerca de 3 horas mas no todo-o-terreno podemos ir muito além das 10 horas de condução diária, dependendo do ritmo de cada um. Enfrentar terrenos íngremes, altas temperaturas, desgaste físico e cansaço não é de todo fácil. Apesar de estar integrada na equipa Moto Flash Racing Services, eu já sabia de antemão que iria fazer esta jornada sozinha devido ao facto dos meus colegas terem ritmos de andamento diferentes do meu. Por isso, tinha que garantir que conseguia fazer isto sozinha, por mim e para mim. Primeira verificação: Gasolina na mota – check, GPS carregado – check, água – check, barras energéticas – check, pensos rápidos – check e localizador no telemóvel – check. 3...2...1... a Aventura vai começar!

Assim que o pé baixava, metia a primeira e continuava.

Na madrugada do dia 27 de setembro, e ainda antes do sol nascer, parti de Macedo de Cavaleiros em direção a Castelo Branco. O percurso iniciou de forma serena, ainda com poucos pilotos a rolar, mas nada fazia prever o dia que iríamos ter. Face às condições climáticas atípicas nesta altura do ano e ao clima seco e quente que temos sentido nos últimos meses, a maior parte do percurso foi realizado envolto numa nuvem de pó. Ainda assim, nada me fez desistir, mesmo quando o sol batia de frente, a visibilidade era completamente nula e nem os óculos espelhados reverteram a situação. Muitas vezes fui forçada a abrandar o ritmo >>>

agora
Aventura
escreve-se com



TRK
502 X


A TRK 502 X foi pensada para viagens longas repletas de aventura e emoção. A potência máxima próxima dos 48cv (35kW) a 8.500rpm e um binário de 45 Nm a 5.000 rpm, são sinónimo de uma grande resposta em todas as condições. Estabilidade, segurança e precisão são as palavras-chave da TRK 502 X.


PURA PASSIONE DAL 1911

 P.V.P.: 6.480,00€

IVA incluído | Acresce documentação/registo, IUC e ISV

Importador  Multimoto

 /BenelliPortugal

 256 000 200

 info@benelli.pt

 www.benelli.pt



e em situações pontuais tive mesmo que parar. Assim que o pó baixava, metia a primeira e continuava. Tive a oportunidade de atravessar a Serra de Bornes, fazer uma breve passagem pela Torre de Moncorvo e logo após a descida da travessia do Douro, cheguei à Barragem do Pocinho. Continuei o percurso com passagem por Foz Côa, Guarda e, finalmente, Castelo Branco. Assim que desliguei a mota e tirei o capacete verifiquei que os primeiros calos nas mãos estavam a aparecer. Devido ao excessivo pó desse dia, tinha o rosto completamente castanho e mesmo depois de tomar banho, continuava com o pó na pele, pois a toalha branca do banho estava igualmente castanha.

Lembro-me que me coloquei em pé em cima da mota e gritei: “sou livre”!...

Na madrugada do dia 28 estava muito entusiasmada porque sabia que o percurso iria passar por uma das minhas zonas favoritas para o todo-o-terreno: o Alentejo. E não me enganei. Iniciei a 2.ª etapa percorrendo longas pastagens e campos agrícolas de diversas cores que me faziam lembrar um “patchwork” em tecido. À medida que ia rolando e passando de região para região, sentia os diferentes cheiros e temperaturas. Depois de Vila Velha de Rodão, fiz a minha primeira paragem em Castelo de Vide. Segui viagem para o alto da Nossa Senhora da Penha (Parque Natural da Serra de S. Mamede) e vislumbrei uma das mais belas panorâmicas das planícies alentejanas. Breve passagem por Portalegre (considerada por muitos como a capital do TT) e logo em seguida pude finalmente “rasgar” as longas planícies alentejanas. Lembro-me que me coloquei em pé em cima da mota e gritei: “sou livre”!... é muito difícil descrever esta maravilhosa sensação. No entanto, nada fazia prever a longa extensão de alcatrão que se seguia. Foram longos quilómetros que se revelaram

um verdadeiro tormento para o corpo, para a mota e para os pneus que se corromperam quilómetro após quilómetro no alcatrão aquecido pelas altas temperaturas. Terminado o pesadelo, segui para caminhos mais técnicos junto ao lago do Alqueva com bastante pedra solta, lombas e alguma lama. A 20 quilómetros do fim da etapa encontrei outros pilotos parados no fim de um estradão e, pensando que poderia ter acontecido alguma coisa, parei e perguntei se estava tudo bem. E ainda bem que estava, tinham parado para beber de baixo daquele calor abrasador e também me ofereceram, mas na minha cabeça já só conseguia ver o final da 2.ª etapa e, por isso, segui viagem até Reguengos de Monsaraz. Neste dia as dores musculares estavam cada vez mais fortes e eu já sentia dificuldades até a caminhar.

Assisti ao mais belo nascer do sol que alguma vez tinha visto

Acordei na madrugada de 29 de setembro extremamente cansada. Olhei pela janela do quarto e ainda estava de noite (todos os dias me levantava às 5:30h)... tinha bolhas nos braços (provocadas pela fricção do equipamento), calos nas mãos, lábios gretados (devido ao pó dos últimos dias) e muitas dores musculares. Fisicamente, não tinha vontade de continuar esta jornada solitária, mas psicologicamente eu sabia que tinha que continuar, por mim e para mim. Coloquei uns pensos rápidos nos braços, umas ligaduras nas mãos e mal o dia começou a clarear, arranquei com o Algarve na mira. E não poderia ter feito melhor... assisti ao mais belo nascer do sol que alguma vez tinha visto, os raios de luz espelhavam no Alqueva e a tranquilidade alentejana obrigava a desfrutar desta paisagem incrível. Já na Serra do Caldeirão fui apresentada com percursos >>



muito técnicos e era muito frequente fazer alguns desvios devido ao facto de rolar em zonas onde os animais pastavam livremente, cavalos, vacas, porcos e bois. A 50 km do fim tive o meu primeiro furo, mas em momento algum pensei desistir, porque eu sabia que depois de todos estes dias de descoberta e aventura, eu tinha que conseguir terminar. A temperatura continuou a subir e já em Castro Verde foi até aos 35 graus com um percurso muito mais exigente, pedra solta, subidas e descidas, algum pó, curvas e contracurvas. Com o aproximar da meta já conseguia sentir a brisa marítima e cada vez mais acreditava que ia chegar ao fim. Às 15:50h cortei a meta em Albufeira. Fisicamente sentia-me exausta, tinha dores no corpo todo e várias feridas nas mãos e nos braços, mas emocionalmente senti-me forte, muito forte. E é por todos estes momentos únicos e provas de superação pessoal que eu sinto que tudo vale a pena. O espírito vivido neste tipo de iniciativas é incrível... amizade, entreaajuda, camaradagem e muita alegria. Sem dúvida que nos dá muita bagagem e muitas histórias para contar e se me pedissem para escolher uma palavra que classificasse esta iniciativa, eu não escolheria uma mas sim, duas: aventura e descoberta.

No que diz respeito à iniciativa em si, conto com a minha participação nas 4 edições e havendo este termo de comparação, existem alguns pontos que merecem reflexão:

Pontos a melhorar:

. senti que os tracks das edições anteriores conseguiram reproduzir com mais eficácia as diferentes regiões percorridas, onde foi notória a passagem do norte para o centro e do centro para o »

Moto Adventure

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

TRAIL

125cc




VORTEX
Motorcycles



sul. Na edição de 2018, apesar dos tracks serem muito interessantes, não espelharam de forma tão clara essa diferença, havendo etapas (especialmente a 1.^a) que não retrataram a diversidade paisagística existente na zona norte;

- . compreendo que numa iniciativa desta natureza (fora de estrada) nem sempre é possível concretizá-la a 100% por essa via. Também compreendo que existam pequenas ligações em estrada (que são sempre necessárias) mas nunca uma extensa ligação de 40 km de alcatrão, conforme aconteceu na 2.^a etapa;

- . num passeio com esta tipologia de motos e de terrenos, avarias, furos e quedas são muito frequentes. A organização dispõe de equipa médica, mas existe um défice no apoio às motos. Do mesmo modo que uma moto avariada não consegue avançar, uma moto com um furo também não, por isso deveria haver mais apoio aos pilotos neste sentido;

- . acho que é imprescindível os pilotos estarem identificados com um colete (à semelhança do que aconteceu nas duas primeiras edições), especialmente nas ligações de estrada, por uma questão de segurança. Também ajuda a identificar os pilotos e a não sermos confundidos com “invasores de propriedades”, pois foi isto que alguns residentes locais me chamaram em determinadas zonas, precisamente por desconhecerem esta iniciativa;

- . deveria existir uma maior sensibilização junto das populações locais. Embora acredite que este trabalho deva ser feito pelas respectivas câmaras e juntas de freguesia, a organização poderia reforçar ainda mais essa comunicação. Mais do que uma vez fui a cafés que não tinham comida para vender porque desconheciam

que o pelotão iria passar na localidade. Fui abordada também pela polícia local (que também desconhecia o Portugal de Lés a Lés Off Road) e cheguei a ser insultada por uma senhora que me ameaçou bater porque “estou farta de ouvir motos”. É muito importante que a população e o comércio local estejam sensíveis e entendam esta iniciativa como uma oportunidade de crescimento da região e partilha de experiências;

- . tendo em conta o valor da inscrição, os jantares (incluídos nesse valor) deixaram muito a desejar.

Pontos altos:

- . pela 1.^a vez, os pilotos tiveram acesso a um parque fechado onde foi possível deixarmos as motos durante toda a noite com vigilância permanente das 23h às 7h;

- . por norma, a organização fornece os jantares depois de cada etapa mas na última (com final em Albufeira), começaram a servir à tarde. Do meu ponto de vista, e uma vez que é o último dia, fez muito sentido, especialmente para quem regressa a casa nesse dia;

- . o sentimento de ajuda e camaradagem é notório em todas as edições e devemos ensinar e manter este espírito em edições futuras. Sou fã do espírito TT e o Lés a Lés Off Road contribuiu e muito para isso;

- . todos os elementos da equipa da organização foram sempre muito prestáveis e tentaram resolver todas as situações imprevistas com o máximo de empenho possível;

- . os “Oásis” fornecidos pela KTM e pela Honda foram bons e mesmo quando por algum motivo eu não gostava da comida, eles sempre arranjam alternativa.

Nota: fotografias de autoria própria e também da FMP e do fotógrafo Paulo Ministro.//

UMA MOTO COM PERSONALIDADE

DSR

UM
CONQUER THE WORLD

Toda a gama
em 125cc



Conduz com carta
de automóvel



PACK'S

DSR Adventure e Adventure TT



TopCase 33lts



Malas Laterais 23lts

DSR Adventure TT 125
Versão **GRANDFOURER**
desde **3.490€**



DSR Adventure 125
Versão **Urban**
desde **3.490€**



Scrambler 125
Versão **Urban**
desde **2.890€**



DSR EX 125
2.999€



DSR

Para quem procura mais do que uma opção... Uma moto com personalidade para a aventura do dia a dia. Descubra a versão que mais se adequa a ti.

NOVIDADES *KAWASAKI NINJA H2 2019*



Promete

ADRENALINA ADICIONAL

São 228 cv para ser dominados, por todos aqueles que adquirirem a Kawasaki Ninja H2, na versão de 2019.



A Kawasaki aproveitou o facto da presença massiva de jornalistas e curiosos no Boneville Speed Week, para desvendar a sua nova Ninja H2, que irá ser comercializada no próximo ano. Segundos os responsáveis da marca, esta moto terá cerca de 228 cavalos, sendo o motor o mesmo utilizado na versão anterior.

A tecnologia a utilizar neste novo modelo terá como base a Kawasaki Ninja H2 SX SE, estando o sistema de travagem da frente entregue a pinças Brembo “Stylema”. Também a nível de pintura, a futura Kawasaki terá o sistema “Self-Healing”, ou seja, os pequenos riscos e marcas que possam surgir serão minimizados.

A nível de instrumentação, a marca nipónica optou por modernizar, apresentando assim um novo painel conseguido graças à tecnologia TFT e à aplicação “Rideology”.

Segundo disse Kenji Nagahara, Director Executivo da marca japonesa, “o impacto visual e o processo de engenharia da Ninja H2 irá seguramente elevar os valores da marca. Esta máquina sobrealimentada é a representação física do que a nossa empresa consegue realizar. A adição de mais potência, da “Rideology” e de outras especificações técnicas para 2019 mostra que nós, como empresa, puxamos sempre os nossos limites ao máximo no mercado das motos.” //



NOVIDADES *KAWASAKI Z125 / NINJA 125*

Kawasaki

APRESENTA GAMA 125CC

2019 é um ano de revelação para a marca das linhas verdes que agora apresenta ao mercado motos de cilindradas de iniciação.



Z125



NINJA 125

Numa altura em que a Kawasaki investe fortemente no lançamento de modelos super desportivos como os que apresentamos anteriormente: as novas Ninja H2 e a Ninja ZX-10, ataca também o mercado das motos de cilindradas de iniciação.

Já na EICMA, em 2017, a Kawasaki tinha anunciado que ao longo de 2018 iria revelar duas novas motos para um segmento onde nesse momento não tinha oferta. A imagem então revelada deixava transparecer apenas silhuetas esbatidas enganadoramente identificadas como modelos de 250cc. Afinal não, pelo menos até agora!

Assim, para 2019, a Kawasaki acaba de apresentar não apenas uma, mas duas motos desportivas com motores de 125cc, destinadas a condutores com carta A1. Modelos que criam uma forte indecisão na sua escolha pois trata-se das novas Kawasaki Ninja 125 e da Kawasaki Z125.

Estudos realizados pela R&D da Kawasaki por toda a Europa, levaram à conclusão que a estética é algo muito importante para os potenciais compradores deste tipo de motos, que consideram a fiabilidade e reputação que são atribuídas à marca.

Assim, os novos modelos 125cc originalmente inspirados nas Kawasaki de topo de gama, não passam despercebidas nas estradas.

Ambos os modelos partilham um motor monocilíndrico, refrigerado a líquido, com uma potência máxima de 11kw (o máximo permitido a titulares da carta A1). Também em semelhança com as suas ascendentes, os quadros de treliça tubular encerram a mesma tecnologia utilizada na Ninja H2.

Kawasaki Z125

Com o mesmo carácter único do estilo Sugomi da Kawasaki, a Z125 tem um visual “naked” descomprometido mas extremamente agressivo que é tão típico da marca. O membro mais novo da família será por isso um digno representante da família “Z” no mercado.

Kawasaki Ninja 125

Já a Ninja 125 tem sido inspirada na Ninja ZX-10, e faz jus ao estilo que o nome carrega. Uma moto com uma aparência agressiva, inspirada na pista do WorldSBK. Um novo elemento da família das Ninja, capaz de assumir as aventuras desportivas de quem está ainda limitado à carta A1.

Ambos os modelos calçam pneus de medidas 100/80-17 na frente e 130/70-17 na traseira, a Ninja 125 tem o assento a 785 mm do chão, enquanto que a Z125 tem o assento a 815mm do chão.

Além da potência do motor já referida, não há mais dados disponíveis, devendo ser revelados pela marca muito em breve.//



NOVIDADES *SCRAMBLER ICON DUCATI*



A revolução DA DIVERSÃO

A Scrambler Icon da Ducati foi totalmente revista e apresenta-se mais adulta, mais divertida e muito mais segura!



O alumínio dos novos e mais robustos painéis laterais e o motor pintado de preto, com as aletas de refrigeração com acabamento maquinado dão à Ducati Scrambler são as diferenças mais notórias da nova Scrambler Icon para 2019.

Mas a óptica com DRL (Daytime Running Light ou luzes de circulação diurnas), também é totalmente nova, e aumenta a visibilidade da moto no trânsito, mesmo durante o dia, tal como os novos indicadores de mudança de direcção em LED que se desligam sozinhos.

Os novos comutadores mais ergonómicos tornam mais fácil ao condutor percorrer o menu da instrumentação, que agora inclui a indicação do nível de combustível.

O guiador largo e elevado, o novo assento plano e a suspensão com parâmetros revistos unem-se para proporcionar uma posição de condução extremamente confortável e descontraída, que se alia ao peso reduzido, ao baixo centro de gravidade e aos pneus com um rasto largo, asseguram uma elevada manobrabilidade e muita diversão em

qualquer tipo de situação.

O Cornering ABS da Bosch, totalmente novo e exclusivo nesta categoria de veículos, torna a condução mais despreocupada do que nunca e o tato mais suave do novo comando hidráulico da embraiagem, que conta com uma manete regulável, tal como a do travão dianteiro, torna a condução ainda mais agradável.

Graças ao Ducati Multimedia System, os condutores da nova Scrambler podem agora ouvir as suas playlists favoritas, atender chamadas ou falar com o passageiro, usando um interface prático e que não obriga a manusear o "smartphone".

Como é típico desta gama, a lista de acessórios é imensa, e vai desde as novas tampas laterais do depósito de combustível, às jantes de raios, passando por uma imensidão de outros itens que permitem configurar a Scrambler de acordo com os gostos mais exigentes.

A nova Scrambler Icon vai estar disponível a partir de Novembro, em Atomic Tangerine com quadro negro e assento negro debruado a cinzento, ou no clássico '62 Yellow, igualmente com quadro negro e assento negro debruado a cinzento. //



Três novos MODELOS PARA 2019

A Ducati chama uma Joyvolution às três novas versões da gama Scrambler apresentadas na INTERMOT 2018 em Colónia: Full Throttle, Café Racer e Desert Sled.



Completamente renovadas para 2019, a Ducati acaba de apresentar na Intermot, em Colónia, as Full Throttle, Café Racer e Desert Sled, modelos de 2019.

A Ducati Scrambler Full Throttle vai buscar a sua inspiração à Scrambler de flat track pilotada pelo californiano Frankie Garcia no “American Super Hooligan Championship” de 2018. O seu depósito em amarelo e negro com uma faixa branca, contrasta com uma traseira totalmente nova com um assento redesenhado e placas de número também em amarelo com contorno a branco. O guiador rebaixado, bastante ergonómico, o guarda-lamas dianteiro curto e largo e o escape com dupla ponteira emprestam um toque de exclusividade a esta “flat tracker” italiana.

A Ducati Scrambler Cafe Racer surge com um grafismo Silver Ice Matt contrastante com um quadro azul que nos remete para a lendária Ducati 125GP Desmo. As novas jantes de raios com 17 polegadas e os espelhos retrovisores em alumínio colocados nas extremidades do guiador de avanços dão a esta moto a imagem desportiva “cool” dos anos ’60, que contrasta com a moderna bomba radial do travão dianteiro que garante prestações de travagem semelhante às de uma moto desportiva. O escape de ponteira dupla, a pequena carenagem em torno da ótica, as placas de número laterais (o número 54, é em honra do piloto Bruno Spaggiari) e o curto guarda-lamas dianteiro, são todas elas referências às motos que rugiam pelas ruas de Londres nos anos ’60.

A Ducati Scrambler Desert Sled reacende o espírito das motos clássicas americanas de off-road, sem comprometer os valores de estilo de vida próprios da Ducati Scrambler. Com o seu quadro tubular em vermelho, um novo assento com costuras condizentes com a cor e jantes negras de raios, esta moto está mais atual do que nunca.

A nova Desert Sled também conta com um modo de motor “Off-Road”, que permite que se desligue facilmente o ABS para um melhor desempenho em caminhos de terra. Uma posição de condução muito ergonómica e a suspensão regulável Kayaba também ajudam a elevar o fator diversão. O seu carácter de moto de off-road é acentuado ainda pela grelha de proteção do farol, guarda-lamas elevados (especialmente desenhados para esta versão) e pela placa de proteção do cárter.

Todas estas motos derivam da base Scrambler Icon, também ela recentemente apresentada com importantes alterações (clique para ver mais) da qual herdamos a estética e as características técnicas //



NOVIDADES *MOTO GUZZI V85 TT*

NOSTALGIA moderna

Depois das Cafe Racer, das Scrambler e das Flat-Trackers, a Moto Guzzi apresenta a categoria Enduro Classico



É

assim que a marca italiana define a sua nova V85 TT, recentemente apresentada em Colónia, no Salão Intermot: A primeira moto "Classic Enduro".

Com quase um século de tradição na construção de motos míticas (a sua produção começou em 1921), a Moto Guzzi saca dos galões da tradição de design e tecnologia italianos para apresentar esta sua nova moto que vem preencher um vazio deixado pela Stelvio, uma das muitas vítimas da normativa Euro4.

Com a intenção de celebrar o seu primeiro centenário de existência (e produção contínua) com uma renovada gama de motos, a marca da águia começa por apresentar a V85TT como o resultado da sua experiência e mais pura tradição.

Esta é uma moto destinada a viajar e que evoca o espírito dos raides dos anos 80, reencarnado o espírito da V65TT de 1985 e da V75 TT de 1986, que participou no Paris-Dakar de 1986, tendo por isso herdado o charme e a emoção dessa mesma época nostálgica.

Mas com toda a tecnologia que encerra, a nova V85TT é uma moto perfeitamente utilizável, seja nas aventuras do dia-a-dia, seja em viagens mais ou menos longas.

A fiabilidade, quase mítica desde a inesquecível conquista pela marca de 4 medalhas de ouro nos ISDE de 1939, na Áustria, é o grande argumento do novo motor em V a 90°, refrigerado por ar e de instalação transversal, como é típico da marca, exclusivo da V85TT.

Mas os seus dados de homologação ainda não foram revelados, e pouco mais se sabe além de que tem uma cilindrada de 850cc e que debita 80cv de potência máxima.

Sabe-se também que o quadro é completamente novo, desenhado tendo em conta aspectos fundamentais como o peso, a elasticidade, a ergonomia e a acessibilidade, mas ainda com a preocupação de deixar à mostra as beleza dos acabamentos do novo "V-Twin".

O braço oscilante assimétrico é domindado por um amortecedor do tipo "monoshock", e foi esculpido para de um lado absorver o veio de transmissão, e do outro deixar espaço livre para uma linha de escape o mais directa possível.

A suspensão foi toda ela concebida para garantir uma altura livre ao solo generosa, e um excelente conforto em qualquer tipo de piso, mesmo quando transporta passageiro. //



NOVIDADES *MOTO GUZZI V9 BOBBER SPORT*



UMA "FLAT TRACKER" à italiana

A nova Moto Guzzi V9 Bobber Sport foi apresentada ao público no Moto Guzzi Open House 2018.



O Moto Guzzi Open House 2018, é um evento obrigatório para todos os amantes da marca da águia que vai animar anualmente a fábrica histórica de Mandello del Lario, que este ano se realizou no fim de semana, de 7 a 9 de Setembro conforme já noticiámos ([clique para ver mais](#)).

E foi nesse grandioso evento que a V9 Bobber Sport, uma “Flat Tracker” à italiana, foi apresentada ao Mundo.

A V9 Bobber é uma desportiva personalizada que deu vida ao segmento capacidade média da Moto Guzzi, ostentando o seu exclusivo motor bicilíndrico em “V” a 90° de montagem transversal e transmissão por veio e cardã (saiba mais sobre os diversos tipos de transmissões, [clique aqui](#)).

Trata-se de uma moto com uma personalidade única, com um visual marcado pelos seus inúmeros detalhes em preto e seus enormes pneus, que evocam os da era pós-Segunda Guerra Mundial que deram vida, nos Estados Unidos, ao fenómeno “bobber”, motos reduzidas ao essencial, que protagonizavam corridas em pistas planas com piso de terra, as “Flat Tracks”.

E foi precisamente essa a inspiração para esta nova versão especial da Moto Guzzi, a V9 Bobber Sport.

A Moto Guzzi V9 Bobber Sport destaca-se com o seu assento único, rebaixado que, combinada com outros detalhes, confere uma posição mais reactiva e desportiva.

As qualidades da ciclística revelam-se sobretudo

por um elevado prazer de condução e grande agilidade, conferidos pelos novos amortecedores Öhlins, ajustáveis em pré-carga de mola e reguláveis em compressão hidráulica e expansão, para garantir melhor capacidade de amortecimento dos impactos e, ao mesmo tempo, proporcionar um maior controlo em condução rápida.

O som inconfundível do motor Moto Guzzi 850 “V-twin” é reforçado pelos tubos de escape de tipo “megafone”, pintados em preto fosco.

O esquema especial de cores dedicado, em negro fosco e laranja acobreado, e a águia de Moto Guzzi feita num acabamento especial polido a decorar o depósito de combustível, assim como outros componentes, como as aletas de refrigeração do motor, a tampa de combustível em alumínio aeronáutico, o aro do farol e os gráficos do painel de instrumentos, reforçam o carácter rebelde desta nova versão.

Outros detalhes específicos dão à Moto Guzzi V9 Bobber Sport uma presença ainda mais robusta e marcante: o guarda-lamas dianteiro foi encurtado, enquanto o farol rebaixado é emoldurado por uma pequena carenagem em alumínio, também ela em negro. Por último, mas não menos importante, os hidráulicos da forquilha são protegidos folhos de borracha bem ao estilo clássico.

A Moto Guzzi V9 Bobber Sport deverá chegar a Portugal no início de 2019, mas ainda não foi confirmado o seu P.V.P. Para mais informações, contacte um concessionário oficial da Moto Guzzi para Portugal ([clique aqui para ver qual está mais perto de si](#)). //



NOVIDADES *INDIAN FTR 1200 / FTR 1200 S*

Novas Indian

FINALMENTE REVELADAS

O mais antigo fabricante de motos de América apresenta uma moto revolucionária, nascida nas pistas de "Flat Track", pronta para dominar a cidade, e não só!





A Indian acaba de apresentar no Salão de Colónia, Intermot, uma plataforma inovadora que representa uma nova filosofia da marca, e que acolhe um novo motor de 120cv que dá origem a dois novos modelos.

As novas FTR 1200 e FTR 1200 S foram inspiradas na história de sucesso da Indian nas pistas de “Flat Track”, prova que dominou em tempos idos, e que continua a dominar de forma autoritária desde 2016, ano em que voltou a participar, então com a sua completamente nova FTR750, que está na origem destes novos modelos.

A FTR 1200 já tinha sido apresentada em Milão, sob a forma de protótipo, na edição de 2018 da EICMA, e vem agora abrir as portas a um novo estilo de motos americanas, caracterizadas sobretudo pelos seus motores “V-Twin” de alta cilindrada.

A FTR 1200, agora apresentada em Colónia, na Intermot, oferece uma posição de condução elevada mas desportiva, graças ao guiador ProTaper. O quadro e o buadro e braço oscilante são fabricados em treliça de tudo de aço, o depósito de combustível está instalado debaixo do assento, com a caixa do filtro de ar posicionada mesmo por cima do motor para otimizar o fluxo da alimentação, e a travagem vai estar a cargo de material de fricção da Brembo.

O motor DOHC de 1203cc, de refrigeração por líquido e com 4 válvulas por cilindro, debita

aproximadamente 120cv, com 115Nm de binário que se espalham pela faixa de regime numa curva plana e progressiva, disponível logo desde baixa rotação.

Isto graças a uma taxa de compressão de 12,5:1, a cabeças de cilindro de alto desempenho e a corpos de alimentação duplos. A cambota de baixa inércia garante uma subida de rotação muito rápida.

O motor apresenta também imensos componentes fabricados em magnésio para manter o peso contido. A transmissão, por corrente, conta com uma caixa de 6 velocidades e uma embraiagem deslizante do tipo “Slip & Assist”.

Como seria de esperar, a electrónica tem um papel importante neste novo modelo, e não faltam nem o painel de instrumentos em LCD a cores (na versão “S”), com função “touch” e Bluetooth, 3 modos de motor (Sport, Standard, Rain com diferentes respostas ao acelerador e intervenção do controlo de tracção) e “cornering ABS” com controlo de “descolagem” de ambas as rodas, bem como tomadas USB de carregamento rápido em ambos os modelos.

222kg de peso a seco (221 no caso da versão base), assento com altura regulável entre os 805 e os 840mm, distância livre ao solo de 183mm, ângulo de inclinação lateral de 43°, jantes de fundição de alumínio de 18 polegadas, são mais alguns dos apetecíveis números que a Indian acaba de revelar. //





Regresso AO PASSADO

Quase 40 anos depois, a Suzuki volta a apresentar em Colónia, na Intermot a mítica Katana, uma “naked” desportiva que é a sua grande novidade para 2019.



Foi exactamente em 1980 que a Suzuki apresentou ao mundo, também na Intermot, em Colónia, a primeira GSX1100S Katana, que se revelou um enorme sucesso mundial.

Aproveitando a tecnologia base existente no motor de 993cc das GSX-R1000 de gerações anteriores, a Suzuki faz em 2019 renascer o nome Katana (que em japonês significa espada) ao apresentar uma nova moto, dotada de um quadro de estrutura leve, em fundição de alumínio.

A nova Katana, apesar de ser uma evolução da GSX-S1000 (cujo teste “Coração de Leão” pode ler se clicar aqui), coloca a fasquia mais alta, socorrendo-se do que de melhor a indústria tem para oferecer.

Por isso apresenta diversas ajudas electrónicas à condução, como os 3 modos de controlo de tracção. Forquilha invertida e travões Brembo com maxilas de instalação radial, são outras especificações

referidas no resumido comunicado de imprensa, que também atesta que este modelo será integralmente produzido na fábrica de Hamamatsu, no Japão, e será comercializado globalmente a partir da primavera de 2019.

Com o motor a debitar 150cv, a partir de 108 Nm de binário, 215 kg de peso a cheio, e uma distância entre eixos de 1460mm, a nova Katana faz-nos crescer água na boca, já que aos seus comandos não se conseguem vislumbrar as suas linhas angulosas e pouco ortodoxas que seguramente irão ser pouco consensuais.

Isto apesar do seu designer ser um conceituado estilista italiano, Rodolfo Frascoli da Frascoli Design, responsável por criações como a MYA, a “Flat Tracker” de Valentino Rossi, ou a estonteante Moto Morini Corsaro ZZ que testámos recentemente, entre muitas outras motos emblemáticas da última década. //



NOVIDADES *YAMAHA TRACER 700 GT*



Viajante POLIVALENTE

Os rumores confirmaram-se e a Yamaha acaba de apresentar a nova Tracer 700GT





Dotada do excelente motor CP2 de 689cc, com cambota “crossplane”, refrigerado por líquido, que debita cerca de 75cv e que serve de elemento estruturante do quadro, a nova Tracer 700 tem um binário de 68Nm e um consumo anunciado de 3,6 litros/100km.

A Tracer 700GT difere da versão base sobretudo por uma suspensão com afinação mais cómoda, propicia a longas tiradas. O assento foi

redesenhado, e como equipamento de série conta com um ecrã mais elevado, protecções de punhos e malas laterais.

Em termos de ajudas electrónicas à condução, a Tracer 700GT apenas oferece ABS de dois canais. Não tem modos de motor nem controlo de tracção. Vai estar disponível em 3 cores, azul (Phantom Blue), cinza (Nimbus Gray), e preta (Tech Black).

O preço e a disponibilidade para Portugal ainda não foi anunciado. Para mais informações, contacte a rede de concessionários oficiais da Yamaha //



A última criação DA MV AGUSTA E DA PIRELLI DESIGN

As duas marcas italianas que se destacam pela sua ancestralidade e renome mundiais, ambas fortemente associadas à competição, continuam a criar motos estonteantes...



A MV Agusta Dragster 800 RR foi recentemente apresentada ao público, na inauguração do novo P ZERO World of Monte Carlo. As duas marcas italianas continuam a colaboração, que já há cerca de um ano tinha resultado numa outra moto exclusiva (a Brutale 800RR Pirelli que pode ver se clicar aqui).

Equipada com pneus Diablo Supercorsa exclusivos, e uma jante traseira de 6 polegadas para poder exibir um substancial pneu de medida 200/55-17, a Dragster 800 RR PIRELLI vê as suas linhas realçadas pela decoração exclusiva e é apresentada em duas opções cromáticas: uma preta e amarela, e outra branca e azul.

O preto mate contrasta com o amarelo vivo, enquanto que o branco mate faz realçar os apontamentos azuis. Para ambas as versões a Pirelli disponibiliza em opcional pneus com faixas laterais nas cores condizentes: amarelo e azul.

Esta edição limitada da casa de Varese conta com pormenores decorativos em borracha, especificamente desenvolvidas pela Pirelli Design. A protecção do depósito e a parte central da pequena carenagem frontal são fabricadas em borracha negra, com uma fórmula especial desenvolvida pela Pirelli Research, que garantem uma excelente resistência à abrasão e a agentes químicos, e incorporam o símbolo distintivo dos pneus Diablo.

O assento foi desenvolvido pelo Castiglioni Research Centre, e apresenta duas texturas diferentes, bem como um pesponto contrastante, incorporando ainda o mesmo logótipo “flash” bordado.

As 3 ponteiras de escape sobrepostas lateralmente, características da MV Agusta, receberam um tratamento cerâmico, resistente a altas temperaturas, que confere um aspecto excelente e refinado ao conjunto.

Ambas as versões irão brevemente entrar em produção, numa série limitada, mas ainda não foi revelado nem o seu preço, nem a sua disponibilidade para o nosso país.

E já agora aproveite e dê uma vista de olhos no vídeo Behind the Scenes do Calendário Pirelli de 2019, com fotos da autoria de Albert Watson, um dos mais conceituados fotógrafos da actualidade que já assinou mais de 100 capas da Revista Vogue.//



Eternamente clássicas, CADA VEZ MAIS MODERNAS

A Triumph debruçou-se sobre a sua gama de entrada das clássicas modernas e tornou-as ainda mais apetecíveis.





A Triumph apresentou no Salão de Colónia, Intermot, as novas Street Scrambler e Street Twin para 2019. A marca britânica, não se preocupou em alterar o aspecto da sua gama de entrada. Pelo contrário, esforçou-se por dar, a quem as vai conduzir, ainda mais razões para sorrir.

Foi por isso que deu mais energia ao seu motor bicilíndrico de 900cc refrigerado por líquido, com uma injeção de potência, aumentando em 10cv o valor máximo (de 55 para 65cv), e aumentando também o regime máximo de rotação em 500rpm, mantendo o mesmo binário.

O acelerador electrónico proporciona agora dois modos de condução, normal e chuva, e é possível em ambos os modelos desligar o controlo de tracção. O motor, conta com uma nova tampa de válvulas em magnésio, uma cambota mais leve, assim como os veios de equilíbrio e uma nova embraiagem deslizante de accionamento ainda mais suave, e com uma tampa redesenhada.

Os travões também foram revistos, contando

agora com maxilas Brembo de quatro pistões, e o ABS é passível de ser desligado. A forquilha também foi alvo de atenção, sendo a nova versão referenciada no “press kit” como tendo especificações melhoradas, o que contribuirá para um anunciado maior conforto. A ergonomia também terá sido revista e melhorada tanto para o condutor como para o passageiro.

Iluminação traseira em LED, uma tomada USB e imobilizador são outras das novidades agora apresentadas. Os painéis de instrumentos também refletem um novo estilo.

A Street Twin conta ainda com TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), ou seja, controlo da pressão dos pneus.

Outra aposta forte foi feita na gama de acessórios, que conta com “kits inspiracionais” para ambos os modelos, além de mais de 140 acessórios para personalização.

A marca ainda não revelou nem a disponibilidade nem o preço para o nosso país. Para mais informações, contacte os concessionários Triumph de Lisboa e Porto. //





Duas novas motos DESENHADAS DE RAIZ

Um novo motor bicilíndrico de média cilindrada e duas novas motos de inspiração clássica reforçam a gama da marca indiana.

A mais antiga marca do mundo em produção contínua, em actividade ininterrupta desde 1901, apresentou na EICMA 2017, em Milão, um novo motor bicilíndrico que equipa duas novas motos.

Indo buscar a sua inspiração à Bullit, que é, em absoluto, a moto em produção contínua mais antiga do mundo, mantendo-se em fabrico desde que saiu para o mercado em 1932, tanto a nova Interceptor 650 como a nova Continental

650 têm instalado um novo motor bicilíndrico de 650cc.

Este novo propulsor foi desenvolvido em Inglaterra, sob a batuta do experiente Simon Warburton, o homem que há 3 anos deixou a sua longa liderança técnica da Triumph e que se tornou o responsável máximo do departamento de desenvolvimento e investigação da Royal Enfield, sediado em Inglaterra, e representa o futuro da marca indiana que se afirma como o fabricante de motos com a maior expansão da





última década.

Durante a apresentação mundial destas motos, no pavilhão da Royal Enfield na EICMA, em Milão, no passado dia 10 de Novembro de 2017, Siddhartha Lal, o “Chief Executive Officer” (CEO) da Eicher Motors, proprietária da marca Royal Enfield, manifestou a sua ambição de expandir a venda de motos de médias cilindradas (>250cc e <750cc), tanto na Índia, na qual são líderes de um mercado estimado de milhão e meio de unidades por ano, como também à escala global nesse mesmo segmento de mercado.

Um facto confirmado pelo crescimento alucinante da marca nos últimos 8 anos, desde as 50.000 unidades de motos produzidas em 2010 até às mais de 800.000 motos com que prevê fechar o ano de 2017, valores que equivalem a um crescimento de 16 vezes.

O carismático líder da Royal Enfield atribui o segredo de todo este sucesso ao facto de terem conseguido criar uma marca extremamente desejável, e igualmente acessível.

A estratégia de assumir a sua antiguidade autêntica, com motos honestas e simples, fáceis de conduzir e extremamente fiáveis, levou a que, inicialmente na Índia, e espalhando-se aos poucos pelo resto do mundo, os seus modelos se tenham tornado em objectos de desejo, sobretudo para aqueles que usam a moto no dia a dia, seja em trabalho, em deslocações diárias, ou em lazer, em grandes desafios através das mais belas paisagens e dos piores caminhos dos Himalaias.

O novo motor bicilíndrico de 650cc (conforme o teaser publicitário “Twin is In” que é como quem diz: os bicilíndricos estão na moda), de refrigeração a ar e uma cambota a 270°, é capaz de debitar 47cv às 7.100rpm, com um binário máximo de 52Nm logo às 4.000rpm, e é acompanhado de uma

caixa de 6 velocidades, complementada por uma embraiagem “Slip&Assist”, que, segundo Simon Warburton, não é tanto em função do desempenho dinâmico, mas antes pela facilidade de utilização. Também a sequência de ignição a 270° é um dos trunfos do britânico, que é um indefectível adepto deste tipo de motores.

Não será por isso de estranhar que as novas Royal Enfield Interceptor e Continental GT, sejam, à primeira vista, o regresso ao passado de Warburton, que apaixonado pela simplicidade tecnológica e de design, tenha tornado estas duas novas Royal Enfield muito parecidas à anterior geração da gama de clássicas modernas da Triumph.

As novas motos são ambas compatíveis com carta A2, para aproveitar o potencial que o seu peso abaixo dos 200kg, e o centro de gravidade muito baixo, representam para os motociclistas iniciados ou de baixa estatura.

Mas o que alegadamente as torna extremamente interessantes é o facto de serem ágeis e fáceis de conduzir, proporcionando ao mesmo tempo um enorme prazer de condução, e irem ter disponível uma alargada gama de acessórios compatível com ambos os modelos, e capaz de adaptar cada uma delas aos gostos e conveniências de cada futuro proprietário.

Como pormenor curioso, que explica bem o objectivo comercial destas motos, o motor estava previsto ter apenas uma capacidade de 600cc, mas aumentaram a cilindrada para 650cc, para que uma velocidade máxima superior a 160km/h (=100 Milhas por hora =Ton) ficasse garantida, mantendo todos os padrões necessários para que, quer em termos de emissão de poluentes ou em termos de fiabilidade, estas motos possam ser usadas (e desfrutadas) em qualquer lugar, já que podem ser homologadas em todos os países do mundo, como convém a uma estratégia comercial global. //





Márcia Monteiro

Marketeter, “Mulher do Norte” e motociclista em estrada e fora dela (Off Road).

RESPEITO Motard Feminino

Este artigo não tem como objetivo enaltecer todas as mulheres que andam de mota. Na verdade, é uma chamada de atenção para algumas mulheres que andam de mota. Existem dois temas que merecem uma reflexão urgente.

Não compreendo o porquê de se criarem grupos, clubes de motas e afins, especificamente direcionado para as mulheres. Não só não compreendo como sou completamente contra esta distinção. Nós mulheres passamos anos da nossa história em luta pela igualdade de direitos e infelizmente este estatuto ainda não chegou à maioria dos países.

Todos os anos se realizam manifestações em todo o mundo para darem continuidade a esta luta sem fim à vista e enquanto a humanidade feminina tenta rumar no sentido da igualdade eis que surgem os grupos de motociclistas de mulheres a promoverem cada vez mais essa diferença e desigualdade.

Para todas as que menosprezam a igualdade e acham divertido ter um grupo feminino de motociclistas, partilho uma curiosidade: sabem porque é que um dos símbolos dos motards são caveiras? Porque o motociclismo é um símbolo de igualdade, significa que somos todos iguais. Não importa a cor da pele, a raça, a religião, a posição social nem o género. As caveiras mostram-nos que independentemente de qualquer estereotípico, somos todos iguais na nossa Essência e como tal não podemos admitir qualquer tipo de preconceito.

Nós mulheres temos o dever de promover essa igualdade e não o contrário. Vamos suportar e apoiar os grupos mistos em prol daquilo que a irmandade motard defende.

Sinto um arrepio na espinha quando vejo uma mu-

lher a andar de mota de calções ou t-shirt

Importa também referir que sou motociclista há 16 anos, já participei num número incontável de concentrações motards de norte a sul do país, encontros de motociclistas, eventos, passeios, convívios e... conto pelos dedos das mãos o número de mulheres com a verdadeira Essência de Motociclistas/Motards que conheço. Cada vez mais me entristece o número crescente de mulheres que andam de mota sem a verdadeira Essência porque no fundo estão a desvirtuar toda uma irmandade que levou anos e anos a ser construída.

Mas, os homens também têm a sua quota parte de culpa. Todos nós conhecemos mulheres que começaram a andar de mota porque “é cool” ou “é sexy” ou “o meu namorado/marido/amigo também anda” ou porque “fico poderosa em cima da máquina”. Todos nós temos consciência que uma parte das mulheres que andam de mota fazem-no por uma questão de “status” e esse mesmo “status” é alimentado também pelos homens.

Sinto um arrepio na espinha de cada vez que vejo uma mulher a andar de mota de calções ou de t-shirt, não consigo compreender tamanha irresponsabilidade perante a sua própria vida e segurança. Também me faz alguma confusão que tantas mulheres continuem a usar as motas para enaltecerem a sua feminilidade (ou rebeldia talvez) através do uso de trajes menores enquanto conduzem as suas máquinas. Depois vêm as fotografias ousadas, os calções curtinhos, os eventos patrocinados, a busca incessante de protagonismo, as redes sociais, os “gostos” ou as “partilhas” até que chegamos ao cúmulo de assistirmos a vídeos em direto com uma mão no punho e outra no telemóvel...

E eu pergunto: será que estas mulheres perderam a >>>



noção da realidade? É preciso uma lente apontada a estas mulheres para simplesmente conduzirem uma mota? É preciso um patrocínio para simplesmente disfrutarem do vento que percorre os seus cabelos? É preciso criar este tipo de distinções femininas para manifestarem a liberdade que sentem quando conduzem uma mota? É preciso a aprovação de terceiros (em alguns casos dos homens) para afirmarem que conduzir uma mota é uma paixão pessoal? Porque é que vemos tantas mulheres a adotarem estas condutas irresponsáveis com as motas e não o fazem, por exemplo, com os seus carros? Pois bem, por agora os carros ainda não dão esse "status". A isto se chama: falta de respeito motard.

Está nas nossas mãos mostrar o que é sentir a paixão e o respeito pelas motas.

Para sermos mulheres genuinamente motociclistas / motards, não podemos viver de aparências nem adotar condutas irresponsáveis ou exibicionistas. Isto não é a verdadeira Essência da paixão pelas motas... é simplesmente estupidez. Está nas nossas mãos alterar este cenário e voltarmos a mostrar o que é sentir, verdadeiramente, a paixão e o respeito pelas motas.

Até quando, nós mulheres, as motociclistas / motards genuínas, vamos permitir que outras mulheres continuem a desrespeitar a nossa irmandade em prol de um exibicionismo que nunca fez parte da nossa

forma de estar? Até quando os homens vão continuar a apoiar este tipo de condutas quando eles próprios sabem que é impossível retratar a paixão pelas motas através de uma imagem estereotipada ou de condutas irresponsáveis? É preciso respeitar a nossa irmandade e temos que respeitar as máquinas que conduzimos todos os dias.

Cabe a cada um de nós alimentar condutas e comportamentos que respeitem as nossas próprias vidas tais como a condução responsável, o uso de equipamento apropriado ou a igualdade de géneros. É

por isto que temos lutado desde sempre. Assumirmos que somos motociclistas é também assumirmos que somos responsáveis pelas nossas vidas.

Por isso o meu conselho é: esqueçam tudo o resto... não tenham medo de pegarem nas vossas motas sozinhas e disfrutarem dos passeios com vocês próprias. Não tenham medo de estarem 100% focadas na condução enquanto to-

dos os problemas das vossas vidas desaparecem por breves momentos.

Não tenham medo de fazer novos amigos, de prestarem auxílio quando assim for preciso, de desenvolverem atitudes de camaradagem. Não tenham medo de serem quem vocês são. Mas acima de tudo respeitem a vossa vida e a vossa máquina. E vivam... vivam com muita intensidade porque a paixão que nos move está refletida em duas rodas. //

"Sinto um arrepio na espinha de cada vez que vejo uma mulher a andar de mota de calções ou de t-shirt..."

APRESENTAÇÃO *INDIAN SCOUT "ROADRUNNER"*
by *Motoshed*

CARÁCTER E atitude



» [Galeria de fotos aqui](#)

Esta é a primeira Indian Scout Sixty personalizada pelos preparadores britânicos MotoShed... ninguém diria.





A MotoShed é conhecida por não se reduzir a estilos ou tendências. Em vez disso, simplesmente constrói o que gosta, sempre em busca de ultrapassar os limites, e sempre com um objetivo fundamental: tornar qualquer moto ainda melhor. Por isso não é de admirar que o projeto Road Runner do MotoShed tenha nascido depois de dois membros da equipa terem tido a oportunidade de conduzir uma Indian Scout Sixty.

Ficaram tão impressionados com a experiência, que começaram imediatamente as conversas sobre como poderiam modificar uma. “Ficamos impressionados com a performance da Scout, mas sabíamos que poderíamos ir além, e produzir uma moto lindamente acabada e única”. Depois de apenas algumas horas de troca de ideias, nasceu a opção de colocar as ponteiras de escape, por baixo do assento! Encomendamos a Scout logo no dia seguinte!”

Após inúmeras horas de discussão, planeamento, mais de 100 horas de trabalho real na moto, e além do escape, a equipa tinha definido alguns princípios básicos para a construção: uma posição de condução mais agressiva, com suspensão aprimorada e maior distância do solo.

“Nós podíamos dizer que a Scout Sixty tinha muito potencial, e por isso queríamos elevar a experiência de condução, aumentando

drasticamente seu desempenho nas curvas. Para combinar com essa capacidade aumentada, também queríamos despir a moto até ao essencial, para lhe dar uma aparência limpa e leve, mas mantendo um visual de fábrica.”

Desimpedido o espaço debaixo do assento, começaram os trabalhos de passar os tubos de escape pelo motor e pelo quadro. Gerir o calor era uma grande preocupação e os tubos foram envolvidos em isolamento, para afastar o calor das pernas do piloto, com a vantagem adicional de dar um aspecto óptimo.

A gestão adicional do calor exigia a construção de um escudo de proteção e proteção traseira, que também mantinha a sujidade da estrada longe das ponteiras. Com tubos tão curtos, um dos quais é 20% mais curto que o outro, foi incorporado um sistema Dynojet Power Vision CX para registrar dados e ajudar a mapear perfeitamente a ECU e o acelerador fly-by-wire. “É justo dizer que, agora, está um pouco alto demais. Funciona perfeitamente e a resposta ao acelerador é excelente, mas estaremos trabalhando para torná-lo um pouco mais silencioso”.

Mudar a posição de condução para uma postura desportiva, mais agressiva, significava substituir os controles de pé de série, por itens de Rizoma, montados em placas personalizadas e complementados por um guiador Renthal mais baixo.

A nova posição é muito mais agressiva, inclinando >>

APRESENTAÇÃO INDIAN SCOUT "ROADRUNNER" by MotoShed



o motociclista para a frente, e também aumenta a inclinação lateral. Outra melhoria na distância ao solo foi conseguida graças à configuração mais rígida da suspensão, que mantém a moto mais alta com uma compressão mais controlada nas curvas.

Grande parte do trabalho foi realizado por membros da equipa da MotoShed, mas também quiseram envolver outros especialistas. “A diferença entre uma boa customização e uma ótima customização, está nos detalhes. Tendo trabalhado na indústria de motociclos por muitos anos, todos nós fizemos ótimos contactos com alguns dos melhores profissionais de diversos ramos, pessoas que realmente podem fazer toda a diferença nos nossos projetos.”

E foram efectivamente diversos os especialistas que, pelas suas capacidades, foram chamados para dar o seu contributo na criação da Road Runner: Chris Walton, da CW Engineering, que produziu elementos de chapa, como a pequena carenagem do farol, os guarda-lamas dianteiro e traseiro e Steve Adams, um ex-estofador da Aston Martin que se encarregou de trabalhar o assento “1920 Solo Seat Saddle”.

Passando aos acessórios, os comandos manuais minimalistas são Galespeed, negros tal como o cilindro principal. A suspensão traseira escolhida foi uma unidade, totalmente regulável, da HyperPro, e um farol LED “JB Speaker” foi o eleito para dar um toque desportivo e de modernidade.

Continuando na atenção aos detalhes a aparência leve e furtiva, deve-se às diversas superfícies decoradas como fibra de carbono, que lhe dão uma aparência ultra-leve, ainda que mantendo todos os detalhes originais, como o emblema do ano 1901, na tampa do filtro de ar. Um vaso de expansão do circuito de refrigeração em fibra de carbono, dispensado por uma equipa do Mundial de Superbikes, mostra bem o nível de empenho em criar uma moto inigualável, a partir duma modesta Indian Scout Sixty.

Para completar o aspecto “negro”, a equipe também dotou os hidráulicos da forquilha de um revestimento de nitreto preto, dando uma aparência estética brutal, com um toque de furtividade. E para ser ainda mais detalhada, toda a operação acaba com a instalação de um kit completo de parafusos em titânio preto no motor e no quadro.

Com mudanças tão significativas, faltava dar à nova moto uma identidade única. E assim, o logotipo temático “Road Runner” foi projetado pela equipe e adicionado como toque final. //



KEEWAY

ITALIAN DESIGN

PURA ATRAÇÃO

P.V.P.:
2.370€
iva incluído



Multimoto

RKV 125

Visita o teu concessionário oficial Keeway.

poupança agilidade segurança
fiabilidade economia conforto
versatilidade design confiança

www.keeway.pt
info@keeway.pt

MAIS requintada

Por mais que quisesse, a BMW Motorrad não podia melhorar muito uma fórmula que é praticamente perfeita. Mas ainda assim, este novo modelo consegue, em vários aspectos, ser uma evolução significativa.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)

Na generalidade, a parte ciclística da nova GS mantém-se inalterada. Afinal de contas, em equipa que ganha não se mexe. Por isso, a grande estrela da nova R1250GS é mesmo o novo motor com comando variável de válvulas.

O carismático Boxer bicilíndrico foi profundamente revisto, com o propósito de melhorar o desempenho e reduzir as emissões, sobretudo na faixa de regime abaixo das 4.000 rpm, aquela que, em qualquer motor, é a mais utilizada e a que melhor revela as suas características.

Para o efeito, a BMW além de aumentar ligeiramente a cilindrada (84cc para um total de 1254), instalou o novo sistema “Shift Cam”, que recorre à utilização de dois perfis diferentes de cames de abertura das válvulas de admissão, que são literalmente engrenados automaticamente de acordo com a programação da centralina, sendo o conjunto de cames de menor perfil destinado a potenciar o desempenho a baixa rotação, e o outro

que proporciona uma maior abertura das válvulas, a permitir que o motor respire melhor a alta rotação.

Por isso, a nova GS conta com um significativo aumento de binário (dos 125 para os 143Nm) o que na prática se traduz numa maior disponibilidade do motor, reduzindo a frequência de utilização da caixa de velocidades, por ser extremamente suave e responsivo nos baixos regimes, o que sobretudo torna muito fácil a tarefa de controlar a moto em manobras a baixa velocidade, especialmente na passagem de obstáculos.

O novo sistema “Shift Cam” funciona de forma extremamente simples, com recurso a dois “pinos”, activados electronicamente, que engrenam num de dois “sem-fim” colocados simetricamente na extremidade das árvores de cames da admissão, e que fazem mover o próprio veio, num ou noutro sentido, de forma a colocar um ou outro “came” alinhado com a válvula.

Segundo os técnicos da marca, basta uma rotação do motor para que o came de “baixa rotação” seja colocado em posição, enquanto que o “came” de >>

BMW R1250GS HP





"O CARISMÁTICO BOXER BICILÍNDRICO FOI PROFUNDAMENTE REVISTO, COM O PROPÓSITO DE MELHORAR O DESEMPENHO E REDUZIR AS EMISSÕES.."

alta rotação demora duas voltas do motor a ser "engrenado". Em andamento não há qualquer percepção desta operação, notando-se apenas, e de forma significativa, a melhor resposta do motor a baixa velocidade. Segundo os mesmos técnicos, este sistema foi rigorosamente testado e a sua fiabilidade e longevidade não merecem qualquer preocupação..

Além disso, as duas válvulas de admissão cada cilindro têm cursos diferentes, o que permite moldar de forma mais eficiente o fluxo de gases no interior da câmara de combustão. Como consequência, o seu desempenho em termos de emissões de poluentes já é compatível com a norma Euro 5, que irá entrar em vigor em 2020, o que me fez pensar se não será esta a última "GS" com motor de combustão interna! A ver vamos!

Por enquanto, a alimentação é controlada por uma unidade BMS-O, com injectores duplos, e sensores que permitem a utilização de gasolinas com um índice octânico inferior a RON95, uma vantagem para aqueles que gostam de ir visitar civilizações menos requintadas. Tudo isto com uma redução de combustível que o fabricante quantifica

na ordem dos 4%.

Houve ainda uma grande preocupação por parte dos engenheiros teutónicos, em reduzir o ruído de funcionamento, pelo que foram feitas alterações à admissão e ao escape, usadas novas correntes de distribuição e diminuído o regime do ralenti. Uma nova embraiagem deslizante oferece uma maior segurança, ao mitigar o bloqueio da roda traseira sob forte desaceleração. A caixa de velocidades, além de ter sido otimizada, está agora também, e à semelhança da embraiagem, integrada no bloco do motor, solução que reduz o peso e a complexidade do conjunto.

Na apresentação aos media internacionais, realizada em Portugal, no Algarve, tive a oportunidade de testar as novas GS em dois cenários distintos:

O primeiro aconteceu logo pela manhã, com uma versão "HP", cujos detalhes explicarei mais à frente, com jantes de raios e pneus cardados, no meio do pó e pedras das queimadas serranias algarvias, por caminhos e trilhos bastante exigentes, pelo menos para o meu nível de experiência "off-road", que revelaram a facilidade de condução de um conjunto»



1254 CC
136 CV
249 KG



*"A MANOBRABILIDADE É REALMENTE GRANDE E
NOTA-SE SOBRETUDO QUANDO AS CONDIÇÕES
DO PISO SE DEGRADAM. "*

que, com o depósito cheio, pesa mais de um quarto de tonelada.

A manobrabilidade é realmente grande e nota-se sobretudo quando as condições do piso se degradam.

O modo de condução "Enduro Pro" revela-se de uma eficácia a toda a prova, já que com uma só operação, desliga o ABS da roda traseira, mantendo o controlo da roda dianteira, regula a intervenção do controlo de tracção para mínimos que permitem fazer derrapar a roda traseira sobre aceleração, mas sem causar calafrios, e regula a suspensão para uma afinação mais macia.

Esta versão "HP" tinha montada a suspensão "Sport", opcional, que oferece, entre outras vantagens, um maior curso e mais estabilidade em pisos mais difíceis. À semelhança da suspensão normal, esta também se nivela automaticamente de acordo com a carga, e ajusta-se por ela própria aos diversos tipos de piso e utilização.

Apesar de achar que é quase criminoso submeter uma moto deste tipo a tal tratamento, não pude deixar de ficar impressionado com o seu

desempenho, e a confiança que inspira, mesmo quando as condições do piso passavam de más a bastante pior, agravadas pela visibilidade reduzida à conta do imenso pó. Mas a intuitividade da direcção, a confiança proporcionada pela travagem assistida, o desempenho da suspensão, mesmo quando abusada, e a tranquilidade proporcionada pelo controlo de tracção em modo "Enduro", foram uma preciosa ajuda para que, ao final da manhã, aquilo que poderia muito bem ter sido um verdadeiro castigo (sempre achei que a terra é para os agricultores) até nem tivesse sido assim tão mau... antes pelo contrário!

O segundo cenário desta apresentação estava preparado para depois do almoço, numa outra moto, de versão "Basic", também equipada com os "Riding Modes Pro", e desenrolou-se por um bom sortido de estradas retorcidas, bem ao gosto de quem, como eu, tem tendência a explorar novos caminhos e encontrar novas gentes, a ritmos ora rápidos ora muito lentos, seja com muito ou pouco trânsito, e que revelaram o conforto proporcionado pelos dispositivos de assistência electrónica à







condução.

Neste ambiente, diversas e convenientes são também as vantagens proporcionadas pela electrónica. O modo Dynamic Pro, em que o motor se torna substancialmente mais “alegre”, é uma benesse para os que gostam de andamentos mais rápidos, que permite ainda que se configurem (e explorem) parâmetros como a intervenção do controlo de tracção e do “cornering” ABS. Uma nova característica deste sistema é cortar electronicamente o acelerador, sob forte travagem, minimizando o risco de, em qualquer sobressalto, durante uma travagem de emergência, o condutor não desenrolar completamente o punho.

A maior elasticidade do motor acabou por ser o factor que melhor pude apreender, já que em termos de ciclística a nova GS mantém-se igual a si própria, com uma mudança rápida de direcção, acelerações vigorosas permitindo ritmos bem interessantes, travagens bastante potentes e sempre, uma enorme confiança mesmo ao rolar muito perto dos limites.

A iluminação integral por LED, o painel de instrumentos em TFT a cores e a conectividade por Bluetooth são agora standard em todos os >>

*"A MAIOR
ELASTICIDADE DO
MOTOR ACABOU
POR SER O FACTOR
QUE MELHOR PUDE
APREENDER, JÁ
QUE EM TERMOS DE
CICLÍSTICA A NOVA
GS MANTÉM-SE IGUAL
A SI PRÓPRIA..."*

modelos. Em qualquer versão base, estão agora disponíveis dois modos de condução: Rain e Road, bem como o ASC (Automatic Stability Control) ou controlo de tracção.

Também o “Hill Start Control” é equipamento de série, mas a versão Pro, que actua tanto a subir como a descer, apenas está disponível com o “pack” “Riding Modes Pro”. Este sistema consiste num travão automático para plano inclinado. Quando se pressiona um dos travões com a moto parada, numa subida ou descida com inclinação superior a aproximadamente 5 graus, este mantém-se activado indefinidamente até que se volte a arrancar (basta para isso largar a embraiagem, depois de engrenar, e começar a andar, para que o sistema se desligue automaticamente), ou então, que se desligue o motor. Nesse caso, não se esqueça de engrenar a moto antes de sair de cima dela, sobretudo se estiver parado numa descida! É que o descanso lateral das “LC”, quando comparado com o das versões das “GS” da “velha guarda”, não tem nenhuma semelhança em termos de estabilidade.

Os modelos disponíveis da R1250GS são 3: A versão “HP”, equipada de série com jantes de raios e um assento mais adequado à posição de condução

em pé, a versão “Basic” que se distingue pelas “bainhas” douradas, pelo braço oscilante prateado, pelas jantes de fundição de alumínio, e por um assento mais “envolvente” (que por sinal não achei mais confortável que o da versão “HP”, antes pelo contrário). Estará ainda disponível a versão “Exclusive” com um esquema cromático distinto e próprio, com pormenores estéticos em negro mate que vão desde o braço oscilante até ao guiador.

Numa perspectiva pessoal, e evocando a gíria da moda, esta é a melhor GS “líquida” que pude conduzir até hoje, sendo que é, na minha opinião, uma das mais polivalentes motos de alta cilindrada do nosso mercado, seja numa perspectiva de quem gosta de andar realmente depressa, seja numa perspectiva de quem gosta de fazer muitos quilómetros seguidos em viagem. Sobretudo para quem se faz acompanhar de passageiro.

Os seus argumentos são dificilmente superados, nomeadamente no que diz respeito ao prazer de condução (em qualquer tipo de utilização), à confiança que transmite, e ainda à sua polivalência, sendo muito mais leve e manobrável do que se pode presumir. É caso para dizer que a “GS” é maior que a soma das suas características.

A relativa docilidade e elasticidade do motor em >>>

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5

Blusão e calças RSW Touring

Luvras RSW MSL 009

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex





FICHA TÉCNICA

Motor	Bicilindrico Boxer com 4 valvulas p/ cilindro
Cilindrada	1.254
Potência máxima	136cv às 7.750rpm
Binário máximo	143Nm às 6.250
Aceleração 0-100 km/h	3.6 segundos
Peso	249kg
Cap. do depósito	20L
Pneus	120/70 R19 - 170/60 R17
Altura do assento	850/870mm

qualquer regime, a facilidade de utilização do “cruise control” mesmo a velocidades tão baixas como os 25 km/h, o conforto da suspensão e o desempenho da ciclística, nomeadamente dos travões, que podem ser accionados até bastante tarde na entrada das curvas sem comprometer o comportamento do conjunto, e a vantagem que tudo isso aporta quando se pretende ser “guia turístico” ou mero observador de um centro urbano, ou de uma paisagem estonteante.

Isso, para além do conforto e da facilidade de condução, factores tão importantes em percursos longos e exigentes, que fazem desta nova “GS” uma opção a ter seriamente em conta para quem pretende uma verdadeira “Dual Sport”.

A BMW desenvolveu também uma nova gama de acessórios denominada “791”, que oferece uma extensa série de opcionais em alumínio maquinado, e outros, para que qualquer R1250GS fique ainda mais exclusiva e funcional.

A nova R1250GS vai estar disponível muito em breve, nos concessionários da marca (clique aqui para ver qual está mais perto de si).

<https://www.andardemoto.pt/concessionarios-motos/dir/b/bmw/>

BMW R1250RT

A **BMW Motorrad** apresentou também aos jornalistas presentes neste evento, mas apenas de forma estática, a nova R1250RT. A versão mais turística da gama “R” conta com as mesmas características básicas da “GS”, não fosse a sua base praticamente a mesma, e vai estar disponível também em 3 versões: A Basic, de cor branca, a Elegance, disponível em duas cores: azul e bronze, e a Sport, com um ecrã mais baixo, também disponível em duas cores: vermelha e preto.

Mas por se tratar de um produto premium, estarão ainda disponíveis, para além de uma vasta gama de acessórios, duas versões especiais “Option 719”, com pintura metalizada decorada com verdadeiro “Pinstriping” pintado à mão, e uma série de pormenores verdadeiramente exclusivos de que em breve lhe daremos mais pormenores. Até porque a sua disponibilidade no mercado ainda não foi concretamente definida, falando a marca em “inícios” de 2019.



48 MESES **0%** JUROS **0%** ENTRADA **2,4%** TAEG

Exemplo na compra de uma V-Strom 650A:
 PVP: 8.999,00€ - Montante Financiado: 8.999,00€
 MTIC**: 9.427,03€ - Mensalidade*: 190,98€



**CAMPANHA
 SEM JUROS
 NA GAMA
 SUZUKI**

Agora até 30 de Outubro



V-Strom 650A

GSX-R1000A

GSX-S125A

FAÇA-SE À ESTRADA!

Procura a melhor oferta do mercado? Preste atenção aos Smart Deals. Sem entrada e sem juros.

Campanha aplicável à gama Suzuki e limitada ao stock existente.

Exemplo para um crédito automóvel sujeito a reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 8.999€, não sujeito a entrada inicial obrigatória. Comissão de Abertura de Contrato de 125€ e Comissão de Processamento de Prestação de 3,5€. Ao PVP acresce despesas de documentação e o IUC. *O valor da mensalidade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando refletido no MTIC e na TAEG. **Montante total imputado ao consumidor. O exemplo de financiamento é válido para veículos novos durante a campanha até 31 de Outubro de 2018 para o modelo Suzuki V-Strom 650. Informe-se no Cetelem, uma marca BNP Paribas Personal Finance, S.A., através do 707 27 27 27 de 2ª a 6ª feira, das 09 às 20h. Custo da Chamada: 0,10€/min para redes fixas e 0,25€/min para redes móveis. Faturação ao segundo após o 1º minuto. Acresce IVA à taxa legal em vigor. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

Exemplo na compra de uma V-Strom 650A:
 PVP 8.999,00€
 Duração 48 meses
 Entrada inicial 0,00€
 Comissão Déb. Bancário 3,50€/mês
 Montante Financiado 8.999,00€
 TAEG 2,4%
 MTIC** 9.427,03€
 Prestação* 190,98€

www.suzukimoto.pt

MOTUL

Cetelem
 MAIS RESPONSÁVEIS, JUNTOS

SUZUKI

Way of Life!



Puro SANGUE LATINO

MOTO MORINI CORSARO 1200ZZ

Esta Moto Morini Corsaro 1200 ZZ é uma moto muito especial, que encerra um carácter explosivo, e consegue transmitir sensações verdadeiramente avassaladoras.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Pedro Trindade



» [Galeria de fotos aqui](#)





Sentimental, ferosa, impetuosa, literalmente explosiva, ela é uma verdadeira italiana, voluptuosa, sofisticada, extasiante e cheia de carisma, capaz de arrebatos os verdadeiros amantes da velocidade e das sensações fortes. Fabricada de forma quase artesanal, personalizável para que seja ainda mais exclusiva, alia o clássico design italiano a um comportamento dinâmico quase inexplicável.

Praticamente isenta de ajudas eletrônicas à condução, exceção feita ao obrigatório ABS que ainda assim pode ser desligado, a Corsaro 1200 ZZ desafia a que se explorem os 125Nm de binário que o Bialbero 1200 CorsaCorta, o bicilíndrico em “V” a 87° que a motoriza, consegue debitar com uma facilidade quase desconcertante. O som da dupla ponteira do escape, especificamente desenhado pela italiana Zardo, é verdadeiramente enfeitiçante, eu até diria viciante, e faz soar cada explosão como um acorde musical.

O acelerador, dono de uns bastantes “confortáveis” 139cv, faz um excelente trabalho de dosagem da potência, mas não pode, de forma alguma, ser tratado com paternalismo ou com displicência, já que a

resposta dada pela ECU da Athena é quase instantânea, e qualquer movimento mais decidido do pulso direito origina uma avalanche de potência que tanto pode facilmente assumir proporções dramáticas, como causar um enorme sorriso nos lábios de qualquer motociclista mais experiente.

Completamente revisto para se apresentar conforme as normas de emissão Euro4, o Bialbero 1200 CorsaCorta da Corsaro ZZ mostra-se de uma regularidade impressionante a médios e altos regimes, e um pouco menos regular a baixa rotação, o que lhe confere um sabor “vintage”, cheio de personalidade, que dá a entender que para se poder desfrutar, ele precisa mesmo é que se enrole o punho.

A caixa de velocidades, de escalonamento bem conseguido, capaz de potenciar a faixa ideal do regime de rotação, tem um accionamento suave e está dotada de um “quickshifter” integral, e conta também com uma embraiagem deslizante, que ajuda a minimizar o risco de bloqueio da roda traseira sob redução. A manobrar, a embraiagem mostra-se bastante leve e muito fácil de controlar.

A acompanhar toda a ferosidade do “V-Twin” está a ciclística, que assenta num quadro em treliça de tubos de aço cromo-molibdeno, completamente





*"FABRICADA DE FORMA QUASE ARTESANAL,
PERSONALIZÁVEL **PARA QUE SEJA
AINDA MAIS EXCLUSIVA..**"*





*"ESTETICAMENTE ESTA MOTO MORINI
NÃO DEIXA DÚVIDAS SOBRE A SUA IDENTIDADE
OU INTENÇÃO. "*

redesenhado. A suspensão, que oferece um curso de 135mm em ambos os eixos, conta com uma forquilha invertida completamente regulável, de 46mm de diâmetro, construída pela italiana Mupo, e cujas jarras são maquinadas a partir de um sólido bloco de alumínio, contando os hidráulicos com um tratamento DLC (diamond-like carbon) que lhes confere a cor negra e uma maior resistência ao desgaste. O amortecedor traseiro também tem regulação integral, e até conta com um comando remoto para tornar mais fácil a regulação da pré-carga.

Mantendo a característica comum de todas as Moto Morini, de utilizar o máximo do que de melhor a indústria italiana tem para oferecer ao mundo (cerca de 99% segundo afirma o fabricante) também a travagem está a cargo de material de outra casa transalpina, precisamente a Brembo, com equipamento topo de gama, desde as bombas semi-radiais às pinças monobloco de montagem radial e que contam com quatro pistões a morder ambos os discos de 320mm,

que em conjunto com a excelente aderência dos pneus Pirelli Diablo Rosso III de composto duplo, garantem uma excelente travagem.

Esteticamente esta Moto Morini não deixa dúvidas sobre a sua identidade ou intenção. O aspecto ameaçador, causado pelos faróis lenticulares em LED, tal como todo o sistema de iluminação, condiz com a essência da Corsaro. Corsaro, em Italiano, significa pirata. Ora um pirata que se preze mete respeito. E a ZZ não se coíbe de manter em respeito nem a concorrência, nem mesmo os motociclistas mais experientes.

A curta distância entre eixos, 1440mm, potencia uma enorme agilidade mas, por outro lado, sob a força da aceleração, torna-se desafiante manter a roda dianteira no chão. Isto apesar dos poisa-pés recuados, e do guiador Accossato, amplo e semi-elevado, que contribui para uma excelente posição de condução além de dar um excelente apoio sob travagem. E também o assento proporciona um bom apoio do fundo das costas para >>

1 187 CC

139 CV

19 900 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





suportar a quase alucinante aceleração.

Se por um aspecto este teste foi relativamente curto, já que foi pouco além da sessão de fotos entre o Porto e Gaia e uma ida e volta do Porto a Entre-os-Rios, pela EN108, por outro aspecto foi extremamente gratificante. Já vai sendo raro, encontrar uma moto com esta relação peso /potência (192 kg sem combustível /139cv), sem modos de motor, sem controlo de tracção, nem "anti-wheelie" ou "cornering ABS".

Por isso a Moto Morini Corsaro 1200 ZZ provou ser um Puro Sangue Latino, uma moto cheia de emoções, dona de uma ciclística quase inabalável e um motor quase inesgotável, que permite andamentos muito animados, e elevados níveis de diversão. A direcção é muito intuitiva, a inclinação sai naturalmente, sem qualquer esforço, a travagem é soberba e só me fez mesmo falta foi meia dúzia de voltas em circuito para poder explorar melhor os limites do Bialbero Corsacorta.

O painel de instrumentos é uma declaração de modernidade da marca, em TFT a cores, com imensas animações e personalizações e catadupas de r informação. Mas não em andamento, já que é



*"...A MOTO MORINI
CORSARO 1200 ZZ
PROVOU SER UM
PURO SANGUE LATINO,
**UMA MOTO CHEIA
DE EMOÇÕES, DONA
DE UMA CICLÍSTICA
QUASE INABALÁVEL...**"*

necessário tirar uma ou outra mão do guiador para se lhe aceder. No entanto, com todo aquele potencial ao dispor do punho direito, dificilmente vai sobrar tempo para se olhar para a instrumentação.

Como já tinha referido no artigo sobre a Moto Morini, publicado no #4 da Revista Digital ANDAR DE MOTO, quando da minha visita à sua fábrica nos arredores de Milão, tive também oportunidade de testar uma outra Corsaro 1200ZZ dotada de suspensão semi-activa. Um protótipo ainda em fase inicial de desenvolvimento, que utiliza a tecnologia de Fluido Magneto-Reológico. Um termo que define uma variação das propriedades físicas de um líquido quando estimulado por um campo electro-magnético.

Enquanto nos modelos disponíveis no mercado com suspensão semi-activa, ou de regulação electrónica, o sistema funciona através de electro-válvulas (ou solenóides) que abrem e fecham e assim regulam o circuito de óleo dentro do amortecedor conforme a necessidade, no caso da Moto Morini estão a desenvolver um inovador sistema que até agora só tem sido usado em automóveis e que não utiliza válvulas, sendo por isso mais fiável, leve e duradouro,

consumindo ainda menos energia.

Num amortecedor normal, em que a resistência é conseguida à custa da passagem do fluido existente no interior do amortecedor através de uma série de orifícios, da câmara de compressão para a de descompressão, a viscosidade do líquido e o diâmetro dos orifícios permanece inalterado, sem possibilidade de regulação, a não ser por via da substituição ou do fluido por outro de diferente viscosidade.

Ao recorrer a fluido magneto-reológico, que incorpora partículas metálicas em suspensão, é possível, através da criação de um campo magnético, variar a sua viscosidade e consequentemente a sua velocidade de passagem pelos referidos orifícios, sem necessidade de peças móveis.

O sistema é actualizado a velocidades na ordem dos 100 ciclos por segundo, pelo que é fácil, através de cálculos matemáticos e com recurso à electrónica, alterar o campo magnético de acordo com as circunstâncias, permitindo que a afinação da suspensão possa ser confortável numa utilização normal, ou mais firme em curva e a alta velocidade, apenas variando a intensidade dos campos magnéticos. >>





O sistema consegue determinar a aceleração e a travagem, a inclinação nas curvas e as irregularidades do piso, ajustando cada uma das rodas em conformidade, em tempo real, regulando conforme necessário a compressão e a expansão dos hidráulicos.

A sensação que se tem é, basicamente, a mesma que outro tipo de soluções proporciona. A afinação, por muito pouco firme que seja, para garantir um bom conforto em trajectos calmos, reage de forma a “passar o alcatrão a ferro”, mas mal se faz uma travagem mais forte, se acelera com mais convicção, ou se entra mais rapidamente numa curva, ela ajusta-se para manter a moto sempre nivelada. Um pouco “anti-natura” inicialmente, mas que rapidamente se aprende a confiar. O sistema ainda está numa fase inicial de projecto, e será, seguramente, um “extra” em que valerá a pena investir.

Por muito que eu diga, dificilmente vou conseguir traduzir para palavras as sensações que esta moto consegue proporcionar, mesmo sem a suspensão electrónica. Por isso, se ficou curioso, então contacte o importador da Moto Morini para o nosso país, a Garagem Central, no Porto ([clique aqui](#)), e marque um teste-ride. //



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N87 Rapid Flat Lava Grey

Blusão Merlin Hixon Jacket Black

Luvas Rev'it Cooper

Jeans Rev'it Corona TF

Botas TCX Jupiter 4 GTX



MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO



SIMPLES e endiabrada

KTM DUKE 790



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma KTM completamente nova, que mantém intacto todo o carisma e inquestionável performance da marca austríaca.

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

J á estamos habituados a que, quando a KTM entra pela primeira vez num novo segmento do mercado, apresente uma verdadeira revolução, com um ataque completamente desprovido de misericórdia à sua concorrência mais directa.

E esta nova Duke 790 é disso mais do que uma prova. É a confirmação de que a KTM conseguiu reposicionar-se no mercado, e preencher praticamente todas as classes de motos disponíveis.

Mas não fez só isso, a KTM fez muito melhor, pois sabia que este é um segmento de mercado onde iria encontrar uma forte concorrência, e muito provavelmente por isso esmerou-se, mesmo sabendo que o preço, que é um dos argumentos mais difíceis de combater neste mesmo segmento, não iria ser baixo.

Para os mais íntimos da KTM, esta Duke 790, pode descrever-se como o resultado do cruzamento de uma Duke 690, de onde herdou toda a agilidade e comportamento da ciclística, com uma Duke

1290, de onde herdou o carácter impulsivo do motor, e a extrema eficácia de todos os comandos.

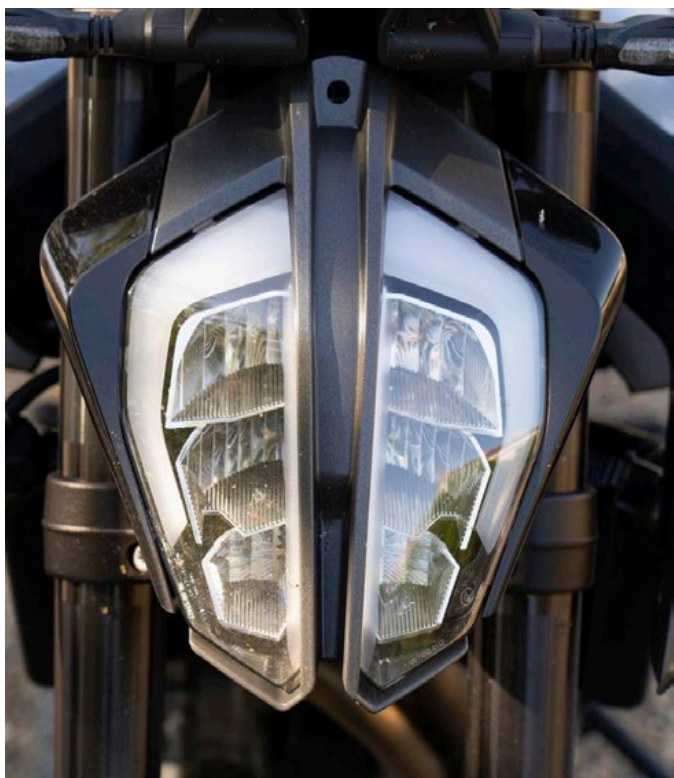
Não é em vão que a marca a define como “The Scalpel”, que traduzido significa: O Bisturi, pela perfeição e souplesse com que traça as trajectórias.

E por isso deu a volta ao assunto, e ao criar uma moto completamente nova, desde o motor bicilíndrico paralelo ao quadro que utiliza o motor como elemento estruturante, atirou-lhe com tudo o que de melhor a electrónica tem para oferecer pois, como todos sabemos, a tecnologia é o maior antídoto para o argumento preço.

Mas seria injusto deixar ficar no ar qualquer insinuação sobre o facto de toda a electrónica instalada de série, ser a razão pela qual a Duke 790 pode ser considerada a melhor moto do seu segmento na actualidade.

É certo que a electrónica proporciona diversos mapas de motor, e regulação do binário negativo e respectiva retenção, com uma resposta do acelerador extremamente directa, mas facilmente doseável, e controlo de tracção e “cornering” ABS Bosch 9MP, ambos monitorizados por uma unidade >>





"... 103 CAVALOS E 169KG DE PESO A SECO, ESTAMOS É EM TERRITÓRIO DA MAIORIA DAS SUPER-DESSPORTIVAS DO INÍCIO DESTA NOSSA DÉCADA..."

de medição de inércia que também vigia e impede o levantar das rodas sob aceleração ou travagem (que pode ser anulado caso necessário, sem desativar o controlo de tracção!),

A caixa de velocidades é assistida por uma embraiagem deslizante PASC e por um "quickshifter" integral com "auto blipper", que quer dizer que acelera automaticamente, o mínimo indispensável para equalizar a velocidade dos carretos e efectuar a mudança de relação, sem ser necessário actuar na embraiagem.

Em cima disto tudo ainda tem "Launch Control", ou controlo automático de arranque, para aqueles que fazem de cada de semáforo, uma conquista do "holeshot". E ainda existe o modo "supermoto" que permite inibir o ABS na roda traseira, mantendo no entanto activo o sistema de anti-bloqueio na roda da frente.

Mas o novo motor LC8c é a grande estrela, sendo impressionante a cumprir a tarefa de

debitar binário. Mais do que suficiente para qualquer estrada de montanha, a sua suavidade de funcionamento é notória, e apesar de não gostar muito dos baixos regimes, sobretudo aqueles ao nível do trânsito congestionado, em estrada aberta, a sua capacidade de resposta a médio regime é quase desconcertante, explosiva, com uma curva de potência mais típica de um motor "V-Twin" do que de um paralelo, que faz recordar frequentemente que não estamos, definitivamente, aos comandos de uma "naked" de média cilindrada, pois com 103 cavalos e 169kg de peso a seco, estamos é em território da maioria das super-desportivas do início desta nossa década.

Sinceramente, durante este teste, usei sobretudo o modo "Street". Achei o modo "Sport" bastante imperfeito, com o motor a acusar algumas irregularidades de funcionamento, sobretudo a frio e a baixos regimes, apesar de oferecer uma resposta bastante mais contundente sobretudo a



799 CC
103,3 CV
11 451 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"A ERGONOMIA TAMBÉM É PERFEITA! A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É FOLGADA, SUFICIENTEMENTE ELEVADA PARA CONTROLAR O TRÂNSITO..."

média, mas também a alta rotação.

No modo "Track" as coisas ficam para lá do que pode ser explorado em estrada aberta, com a resposta ao acelerador a ser alucinantemente explosiva, e a traseira a começar a ceder sob a descarga violenta do binário, razão pela qual o usei apenas por questões analíticas, e para explorar a enorme lista de parâmetros que pode ser personalizada. No modo Rain a resposta do motor fica bastante mais civilizada, ao passo que as ajudas electrónicas entram em DEFCON 1.

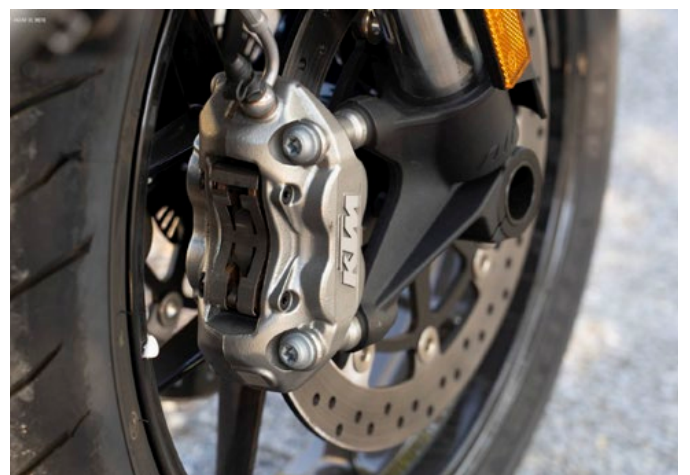
Por seu lado, a ciclística corresponde com grande eficácia às mais violentas solicitações quer do motor, dos travões ou do piso. O quadro é extremamente firme, as suspensões têm uma afinação muito bem conseguida, com uma enorme capacidade de minimizar os desníveis do piso, sem mostrar demasiado afundamento nem sob aceleração, nem sob travagem.

Apesar de a forquilha WP não oferecer qualquer regulação, o seu desempenho é mais do que suficiente para uma condução normal em estrada,

mesmo em ritmos bastante rápidos. Claro que podia ser ainda melhor, mas isso iria ter consequências no preço, pelo que fica em aberto o eventual aparecimento de uma versão "R", com equipamento mais "profissional". Até porque o mesmo se passa com os travões, com bombas e maxilas de instalação radial, mas que podiam ser ainda mais potentes e doseáveis, não obstante oferecerem um tacto e uma performance muito aceitável que em absolutamente nada fica atrás da sua concorrência.

Por tudo isso, a confiança que a Duke 790 incute deixa antever um comportamento muito interessante em circuito, o que pode fazer dela também a "rainha" de qualquer Track Day.

A ergonomia também é perfeita! A posição de condução é folgada, suficientemente elevada para controlar o trânsito, mas com os pés ligeiramente recuados, para proporcionar um bom suporte nos arranques e nas retomadas. A linha de cintura bastante estreita favorece as estaturas mais baixas, a quem os 820mm de altura do assento podem >>





parecer mais altos do que realmente se revelam.

Perante a ausência de qualquer protecção aerodinâmica, a Duke 790 fica um pouco limitada na sua aptidão turística, mas com um pequeno ecrã, que pelo menos desvie os mosquitos da viseira do capacete, também esse argumento é facilmente ultrapassável, já que o gozo de condução é extremamente elevado. A sensação de que tudo está no sítio correcto, a solidez de construção, a confiança que inspira a todos os níveis e a leveza do conjunto são dignas de nota.

A KTM não se poupou a esforços para garantir a fiabilidade e a robustez deste novo conjunto, tendo-o submetido durante a fase de testes, a mais de meio milhão de quilómetros, realizados por cerca de 60 pilotos de teste (um dos quais dá pelo nome de Jeremy McWilliams, ex-piloto de Moto GP) sob as mais diversas e adversas condições.

A qualidade de construção é muito boa, acima da média, para ser mais preciso, com os encaixes justos, as tubagens do motor bem acondicionadas e disfarçadas, soldaduras do quadro perfeitas e equipamento de muito bom nível, como o painel de instrumentos em LCD a cores, o tradicional selector “joypad” com os



*"A KTM NÃO
SE POUPOU A
ESFORÇOS PARA
GARANTIR A
FIABILIDADE E A
ROBUSTEZ DESTE
NOVO CONJUNTO..."*

4 habituais botões que gerem de forma muito eficaz os menus de acesso às diversas funções e respectivas configurações, já para não falar que todos os botões do guiador têm a sua legenda iluminada, sendo muito fáceis de encontrar durante a condução nocturna, tornando ao mesmo tempo o posto de comando muito mais interessante no meio da escuridão

No entanto há alguns aspectos que podem ser melhorados, nomeadamente a caixa de velocidades, que é ligeiramente mais rija do que a generalidade das KTM, e até o ponto morto, por vezes, joga às escondidas, num irritante primeira, segunda, primeira outra vez...segunda outra vez....! \$#@%&!

A unidade que tive oportunidade de testar estava praticamente à estreia, com pouco menos de 300km, mas na minha mão, em menos de oito dias, depois de uma pequena viagem até Avis e umas pequenas voltas nos arredores de Lisboa, fez cerca de 700km, e não notei nenhuma melhoria significativa.

Tirando isso, funciona na perfeição, tanto a subir como a descer, sendo que o "quickshifter" fica tanto mais eficaz quanto maior for a rotação. Outro ponto que eventualmente pode ser criticável é a posição

bastante "compacta" dos espelhos retrovisores, que, com os ombros e os braços na linha de visão, se resumem a uma visibilidade bastante limitada.

E nem mesmo os pouco conhecidos pneus Maxxis Supermaxx ST conseguem comprometer o desempenho, já que fazem um bom trabalho a digerir todas as brutalidades que a pequena "Monstra" lhes é capaz de incutir.

Nenhum dos aspectos menos positivos que mencionei, tira nem o mérito à KTM, nem o prazer de condução dos futuros proprietários, que podem desfrutar de uma moto verdadeiramente fácil de conduzir e extremamente segura, mesmo tendo em conta que facilmente se conseguem andamentos verdadeiramente animados.

Se gosta de adrenalina e motos cheias de carácter, mas tem dúvidas ou está hesitante, então o melhor mesmo é visitar um concessionário KTM (clique aqui para ver qual está mais perto de si) e marcar um "test-ride".

Mas fica já avisado que esta moto causa dependência! Sobretudo se, tal como a que pudemos testar, estiver equipada com a ponteira opcional da Akrapovic que, apesar de perfeitamente civilizada e homologada, oferece uma sonoridade que enche a alma! //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5

Luvras Revi'it Cooper

Blusão Macna Rush Night Eye

Botas TCX Jupiter 4 GTX



MOBILIDADE “low budget”

A marca nortenha tem vindo a crescer no nosso mercado e já oferece uma vasta gama de soluções de mobilidade





A Vortex é uma marca comercializada em Portugal pela Gingabike, Lda. que oferece diversas soluções de mobilidade. A sua distribuição assenta numa rede de 220 lojas especialistas em veículos de duas rodas, em Portugal Continental e Insular, para garantir uma assistência técnica de proximidade ao consumidor final.

Entre a sua vasta gama de produtos, que conta com scooters e bicicletas eléctricas, a Gingabike disponibiliza também uma gama de motociclos com motor de combustão interna de 125 e 250cc de cilindrada. É precisamente sobre essa gama que lhe falamos aqui.

Com linhas bastante modernas e contemporâneas, e assente em critérios de simplicidade e em tecnologia de fiabilidade comprovada, a sua origem asiática está sujeita a um criterioso e detalhado controlo de qualidade, reforçados pela experiência um dos maiores fabricantes de motociclos do mundo, a ZongShen.

O resultado final traduz-se numa grande economia e facilidade de manutenção.

A gama Vortex disponível é composta por cinco modelos, que cobrem os principais segmentos do mercado: Duas motos de tipologia Trail, uma de 125 e outra de 250cc, um modelo “cafe racer” de 125cc, um modelo “naked” de 125cc, e uma scooter também ela de 125cc. Todos os modelos já estão conforme a normativa Euro4.

VORTEX TRAIL 125 RX1

A VORTEX TRAIL é um bom exemplo de como uma pequena moto pode dar um enorme prazer de condução. Com um comportamento dinâmico exemplar, ela pode ser levada tanto para uma aventura nas montanhas como para a descoberta de aldeias e cidades. Não obstante ser uma 125cc oferece conforto, agilidade e economia graças ao sistema de injeção electrónica EFI.

A VORTEX TRAIL 125 é também a mota ideal para trabalho, nomeadamente para estafetagem e entregas rápidas nas grandes cidades, em virtude do seu bom desempenho e agilidade entre o tráfego intenso, e ao consumo muito contido. Trata-se portanto de uma mota absolutamente inovadora das muito poucas do mercado no seu segmento e ao seu nível de preço.

Design arrojado, suspensão dianteira invertida, suspensão posterior com mono amortecedor são características das motos do mesmo conceito mas de segmento e preço muito superiores. Três malas bagageiras (opcionais) asseguram o transporte de volumes de forma segura e confortável. Dois travões de disco, comandados por bombas hidráulicas em circuito fechado e pinças de êmbolos duplos, asseguram uma segurança acrescida.

As normas EURO 4, preveem que seja instalado equipamento para Injeção Eletrónica de combustível, sistemas de controlo e redução de





VORTEX TRAIL 250 RX3

Dotada de um motor de 250 cm³ que debita 25 C.V. de potência, este veículo oferece a dose certa de potência que se pretende nas rodovias nacionais e que se exige nas vias rápidas e autoestradas, mas sem perder a eficácia no meio de trânsito congestionado.

A VORTEX 250 RX3, é também a moto ideal para trabalho. Estafetas e entregas rápidas nas grandes cidades, fazem-se facilmente em virtude do seu desempenho e agilidade entre o tráfego intenso, mas sempre com grande economia no consumo de combustível.

O seu design de carácter agressivo, conta com rodas com jantes de raios, suspensão dianteira invertida, suspensão posterior com mono amortecedor são características das motos do mesmo conceito e segmento mas de preço muito superior. Três malas bagageiras (opcionais) asseguram o transporte de volumes de forma segura e confortável.

emissões e para motos de cilindrada até 125cc é exigido o sistema de travagem combinada (CBS): Por isso o pedal de travão usado pelo pé direito acciona o travão traseiro e também o travão dianteiro. Assim, toda a gama VORTEX está equipada com toda a tecnologia exigida pela U.E.

Esta moto tem no painel de instrumentos a indicação da mudança engrenada bem como o ponto morto, contador de rotações e porta USB. O seu Preço Venda Público é de 2.995 €, a que acrescem 80.00€ de I.S.V. (Imposto Sobre Veículos), 258.00€ referentes a Despesas de Registo e despesas com transportes nacionais, preparação, montagem, etc.

Está disponível nas cores Branca e vermelha.

Para ver todas as características técnicas da VORTEX Trail 125 RX1 clique aqui.





VORTEX 125 NAKED ZII

Dois travões de disco, comandados por bombas hidráulicas em circuito fechado e ABS de série, garantem uma segurança acrescida. As normas EURO 4 prevêem que seja instalado equipamento de Injeção Eletrónica de combustível, sistemas de controlo e redução de emissões e, para cilindradas superiores a 125cc é exigido um sistema anti-bloqueio de travagem (ABS). Por isso, a VORTEX Trail 250 RX3 está equipada com toda a tecnologia exigida pela U.E.

Esta moto tem no painel de instrumentos a indicação da mudança engrenada bem como o ponto morto, contador de rotações e dois pontos de carga elétrica: Uma porta USB e uma tomada de 12V. O seu Preço de Venda ao Público é de 4.295 €, a que acresce 80.00€ de I.S.V. (Imposto Sobre Veículos) e 258.00€ referente a Despesas de Registo, bem como despesas com transportes nacionais, preparação, montagem, etc. Está disponível nas cores amarela e Branca Para ver todas as características técnicas da VORTEX Trail 250 RX3 clique aqui.

O prazer de conduzir uma moto com mudanças curtas e suaves, detentora de acabamentos de luxo e suspensões confortáveis, fazem da VORTEX 125 NAKED ZII uma verdadeira delícia nas estradas. Ágil entre o trânsito das grandes cidades, mas também muito confortável nas estrada mesmo com pisos menos regulares, o seu grande trunfo é a facilidade de condução.

Possui um design moderno, discreto, mas com alinhamento de raça, suspensão dianteira invertida, suspensão posterior com mono amortecedor. O quadro de treliça de tubos em aço sugere flexibilidade mecânica que se transforma em conforto para condutor e passageiro. Dois travões de disco, comandados por bombas hidráulicas em circuito fechado e pinças de êmbolos duplos, asseguram uma segurança acrescida. Esta moto tem no painel de instrumentos a indicação da mudança engrenada, bem como o ponto morto, contador de rotações e porta USB.





As normas EURO 4, prevêem que seja instalado equipamento de Injeção Eletrónica de combustível, sistemas de controlo e redução de emissões e, para motos de cilindrada até 125cc, é exigido um sistema de travagem combinada (CBS): Por isso, o pedal usado pelo pé direito acciona o travão posterior e também o travão dianteiro. Assim, e tal como toda a gama VORTEX, esta "naked" está equipada com toda a tecnologia exigida pela U.E.

Com um P.V.P. de 2.695.00 € a que também acresce 80.00€ de I.S.V. (Imposto Sobre Veículos) e 258.00€ referentes a Despesas de Registo, bem como despesas com transportes nacionais, preparação, montagem, etc. Está disponível nas cores Branca e Vermelha

Para ver todas as características técnicas da VORTEX 125 Naked ZII clique aqui

VORTEX 125 – CAFE RACER

Guiador rebaixado, rodas de raios e um assento de pele sintética gomada, colocado a apenas 720 mm do chão, torna-se extremamente confortável para condutoras e condutores que gostam de ter

os "pés assentes na terra" sobretudo ao manobrar ou durante as pequenas paragens.

As cores ouro-laranja dos amortecedores posteriores, evocam o estilo de meados do século passado. Porém, para melhorar o conforto e para acompanharem a tecnologia atual, são equipados com uma mola de recuperação em aço, complementada por uma câmara de ar comprimido.

Ao debitar 10,6cv de potência, é uma moto absolutamente actual, com todos os requisitos do EURO 4 em vigor a partir de Janeiro 2017, mas com aspecto de uma moto dos anos 60 do século passado. As normas EURO 4, prevêem que seja instalado equipamento para Injeção Eletrónica de Combustível, sistemas de controlo e redução de emissões e, para motos de cilindrada até 125cc, é exigido o sistema de travagem combinada (CBS):

Por isso o pedal de travão usado pelo pé direito acciona simultaneamente o travão posterior e o travão dianteiro. Esta moto tem ainda, no painel de instrumentos, a indicação de mudança engrenada bem como o ponto morto. Está disponível nas cores amarelo e preto.

Para ver todas as características técnicas da VORTEX 125 – Cafe Racer clique aqui //



THE SMART CHOICE*



FIDDLE III 50



CROX 50



ORBITT III 50



MIO 50



ALLO 50



JET14 50

A 50 ideal para Si!

PONTOS FORTES

- ▶ Baixo consumo
- ▶ Emissões reduzidas
- ▶ Baixa manutenção/custos de utilização
- ▶ Preço competitivo
- ▶ Elevada segurança ativa



A SYM tem à sua disposição a mais completa gama de scooters de 50cc com homologação Euro 4. Todas equipadas com modernos motores a quatro tempos e alimentação por carburador de controlo electrónico, estas scooters garantem consumos e emissões muito reduzidos, elevada qualidade de construção, excelentes acabamentos e um comportamento dinâmico de referência. Para além de poupar em cada ida ao posto de combustível, também no ato de aquisição terá uma agradável surpresa. Gama SYM de 50cc com PVPR a partir de 1.449€ e consumo médio de 2,5l/100km.

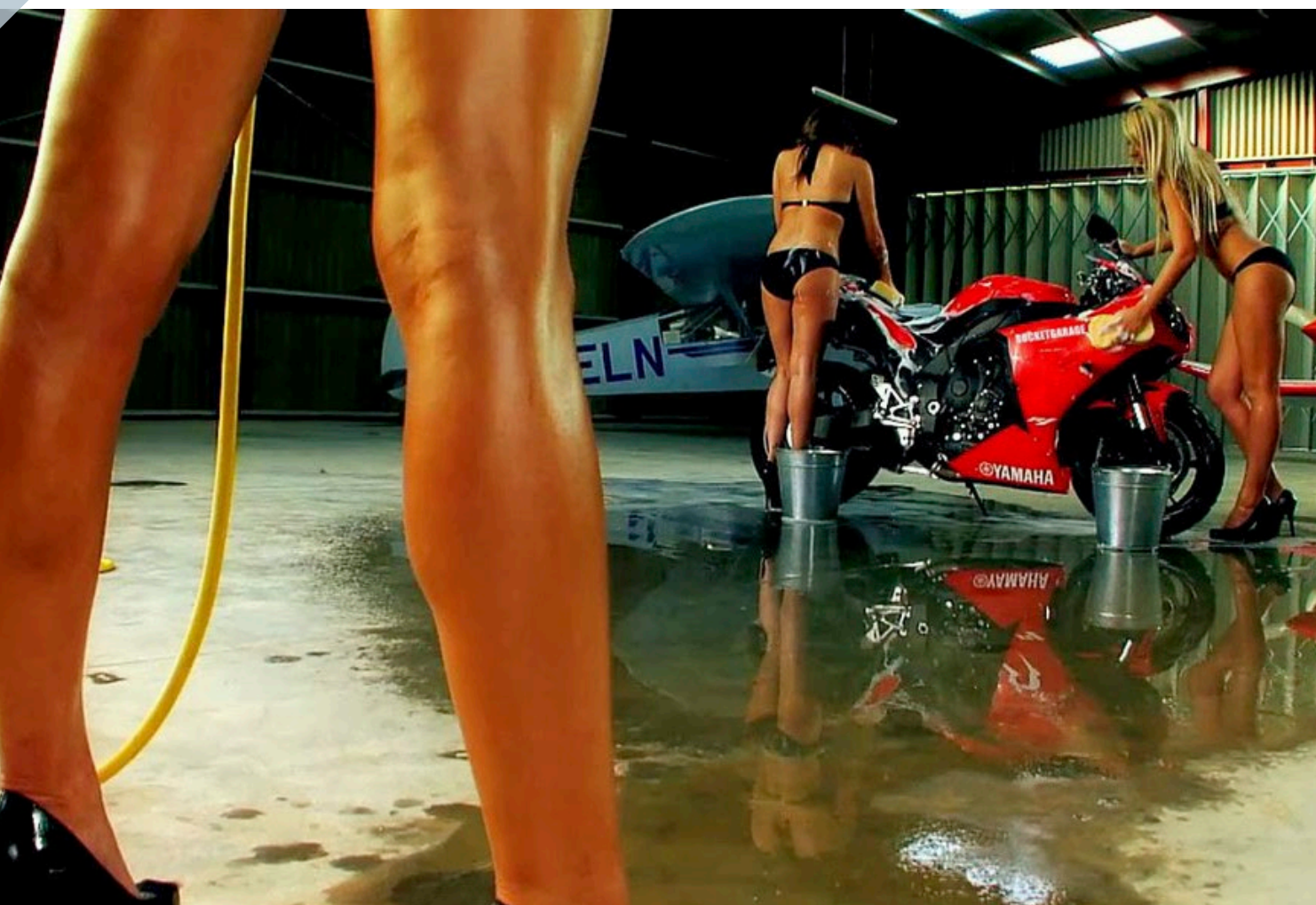
SAIBA MAIS EM SYM.PT

*A escolha inteligente



MOTUL

Santander



8

dicas

PARA VENDER MELHOR
A SUA MOTO

Saiba como fazer para conseguir vender a sua moto mais rapidamente e por um valor mais elevado



"...UTILIZE TODOS OS MEIOS À SUA DISPOSIÇÃO PARA ANUNCIAR A VENDA DA SUA MOTO. "



Se quer vender ou trocar a sua moto, é legítimo que queira conseguir o valor mais alto possível.

Por isso lhe chamamos a atenção para pequenos truques que lhe vão permitir melhorar o preço e tornar a sua moto mais apetecível e imune a argumentos depreciativos. Fique a conhecer alguns.

1

LAVAR E CUIDAR

A apresentação é tudo. Uma moto lavada e brilhante cativa mais facilmente qualquer interessado, do que uma moto com um aspecto descuidado.

Também demonstra que a moto foi bem tratada, e que não há nada a esconder debaixo de uma grande camada de gordura e sujidade.

Depois de uma boa lavagem, passe suavemente um pouco de polimento ou cera nas zonas pintadas e nos cromados. Os plásticos dos farolins ganham brilho se os passar com um pano embebido em álcool etílico (o da farmácia).

2

A AFINAÇÃO

A pior coisa que pode acontecer na frente de um potencial comprador é a sua moto não arrancar, ou apresentar um trabalhar irregular, ou não consiga manter um "ralenti" compassado.

Por isso, uma pequena revisão antes de pôr a moto à venda pode ser uma boa estratégia.

3

REGISTOS DE MANUTENÇÃO, MANUAIS E GARANTIA

Prepare uma pasta com todos os documentos relativos à sua moto. Facturas de revisões, reparações, livro de revisões, manual de instruções, manuais de acessórios, intervenções na garantia, etc.

Qualquer eventual comprador fica muito mais interessado e tem preferência numa moto que não tem nada a esconder, e que tem provas de ter sido devidamente mantida.

4

MATERIAL ORIGINAL

Prepare também uma caixa com todo o material original que possa ter trocado ou retirado da sua moto.

Ecrãs e escapes de origem, espelhos, piscas e partes da carenagem, guarda-lamas e



"bacalhaus", que para si podem não ter valor, podem ser importantes para o possível comprador, e servirem para aumentar o interesse na compra.

E podem ser peças decisivas na altura de fechar negócio (veja o ponto 8 - Negociação).

5

ANUNCIAR E VENDER

Utilize todos os meios à sua disposição para anunciar a venda da sua moto. Na Internet, nos sites dedicados à venda de veículos, e nos seus grupos do Facebook. Seja objectivo na mensagem. Limite-se às características principais, como quilometragem e extras, e refira correctamente o ano, a marca e o modelo. O estado geral também deve ser resumido. O preço é fundamental, mas não precisa dar justificações sobre a razão pela qual quer vender sua a moto.

Peça aos seus amigos para também partilharem a informação pelos seus respectivos contactos. Uma moto de alguém conhecido inspira sempre mais confiança do que outra cuja proveniência é completamente desconhecida.

Imprima também umas fotos com uma breve descrição e o preço, para afixar nos cafés frequentados por motociclistas, nas concentrações, e nos moto clubes da sua zona.



6

MARCAS E ACESSÓRIOS

Se tem acessórios de marcas sonantes instalados na sua moto, mencione-os a todos. O fascínio pelas marcas é um grande atractivo e um grande incentivo à compra.

Mostra que a moto pertence a um "connoisseur" (mas assegure-se de que os nomes das marcas estão todos bem escritos), e que está melhor equipada que outras, aumentando assim o valor do conjunto.

7

FAÇA UMAS FOTOS APELATIVAS

Tire umas boas fotos da sua moto. Se reparar nos sites de venda de motos usadas, há muitas fotos miseráveis que não conseguem cativar a atenção de ninguém. Faça com que a sua se destaque.

Se não for profissional, escolha um fundo neutro e liso, ou uma paisagem ampla, e coloque a moto de forma a que, quando a estiver a fotografar, o sol fique nas suas costas. Mantenha a objectiva ao nível da moto.

Faça algumas fotos de pormenores que comprovem o bom estado geral. E se não conseguir um bom resultado, recorra à ajuda de um amigo mais "jeitoso" ou que tenha uma máquina ou um telefone melhor que o seu. Vai ver que compensa!

8

A NEGOCIAÇÃO

Por mais que diga que o preço não é negociável, vai sempre haver quem queira desconto. É normal. Por isso, prepare-se e tente ter contrapartidas para >>>

"AS PEÇAS ORIGINAIS QUE SUBSTITUIU POR OUTRAS MAIS GIRAS E DE MARCA, TAMBÉM PODEM SERVIR PARA AUMENTAR O INTERESSE..."

"tirar da manga" durante a negociação. A oferta de acessórios como malas laterais ou Top case, ou uma ponteira de escape mais "racing" pode ser uma opção, desde que não os tenha mencionado na venda ou mostrado nas fotos.

As peças originais que substituiu por outras mais giras e de marca, também podem servir para aumentar o interesse do comprador. Aparelhos de GPS, malas interiores, ferramentas, capacetes ou intercomunicadores podem também servir de oferta e são argumentos que evitam ter que fazer desconto e até eventualmente render-lhe uns trocos extra.

Para finalizar, nunca se esqueça que um bom negócio tem de ser proveitoso para ambas as partes. //



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

PASTILHAS DE TRAVÃO
BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUROS
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

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N°3 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

Estilo urbano





Botas Forma Elite Castanho
Capacete Sprint Rocket Preto Mate



Luvas em pele Sprint SP05
Blusão Sprint Leader Verde



Estilo aventura

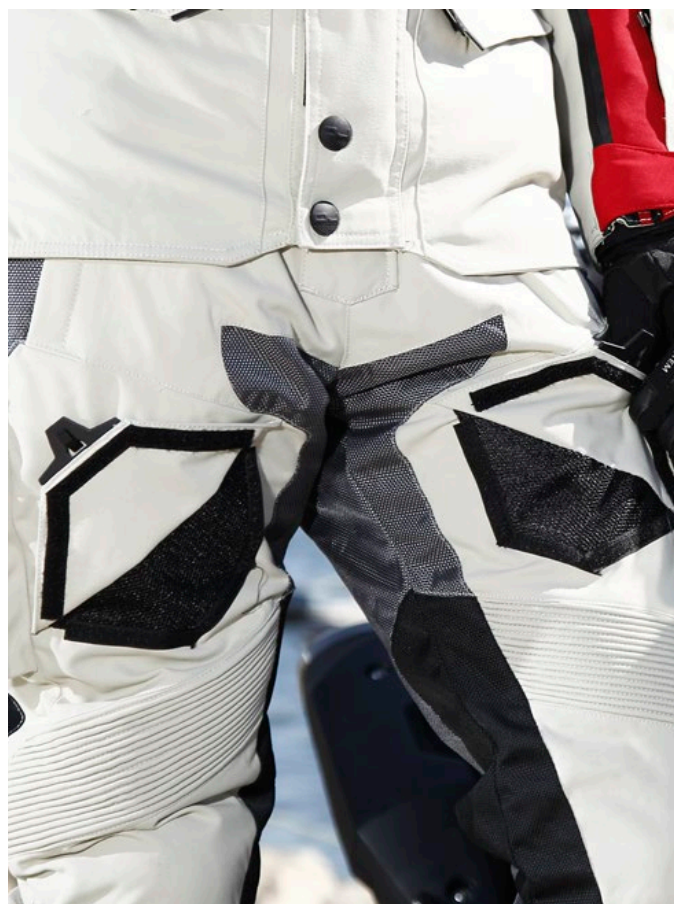
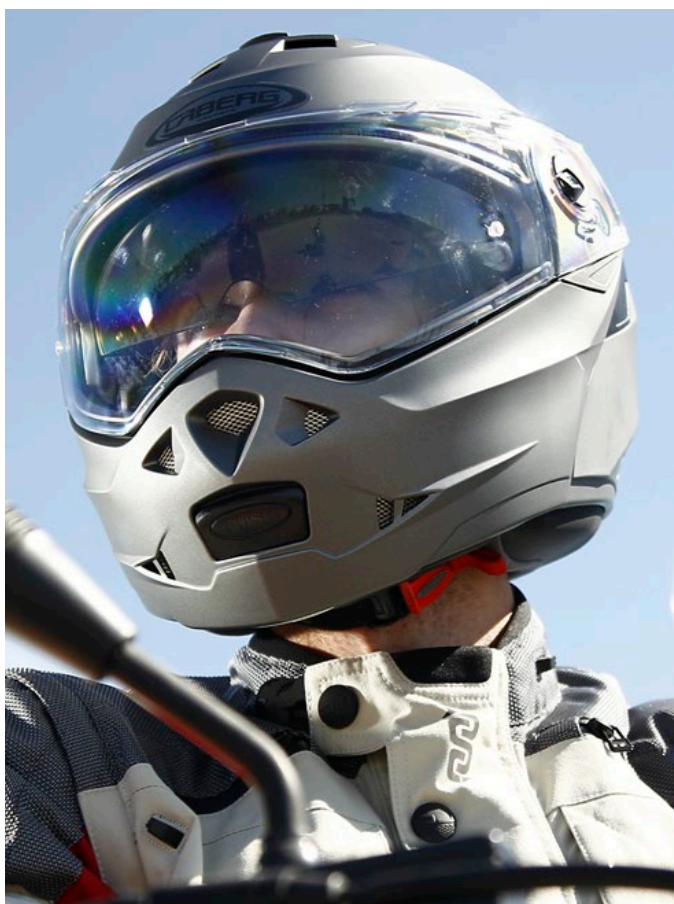




Botas Forma Air3 Outdry
Capacete Caberg Duke II Gun Metal Mate

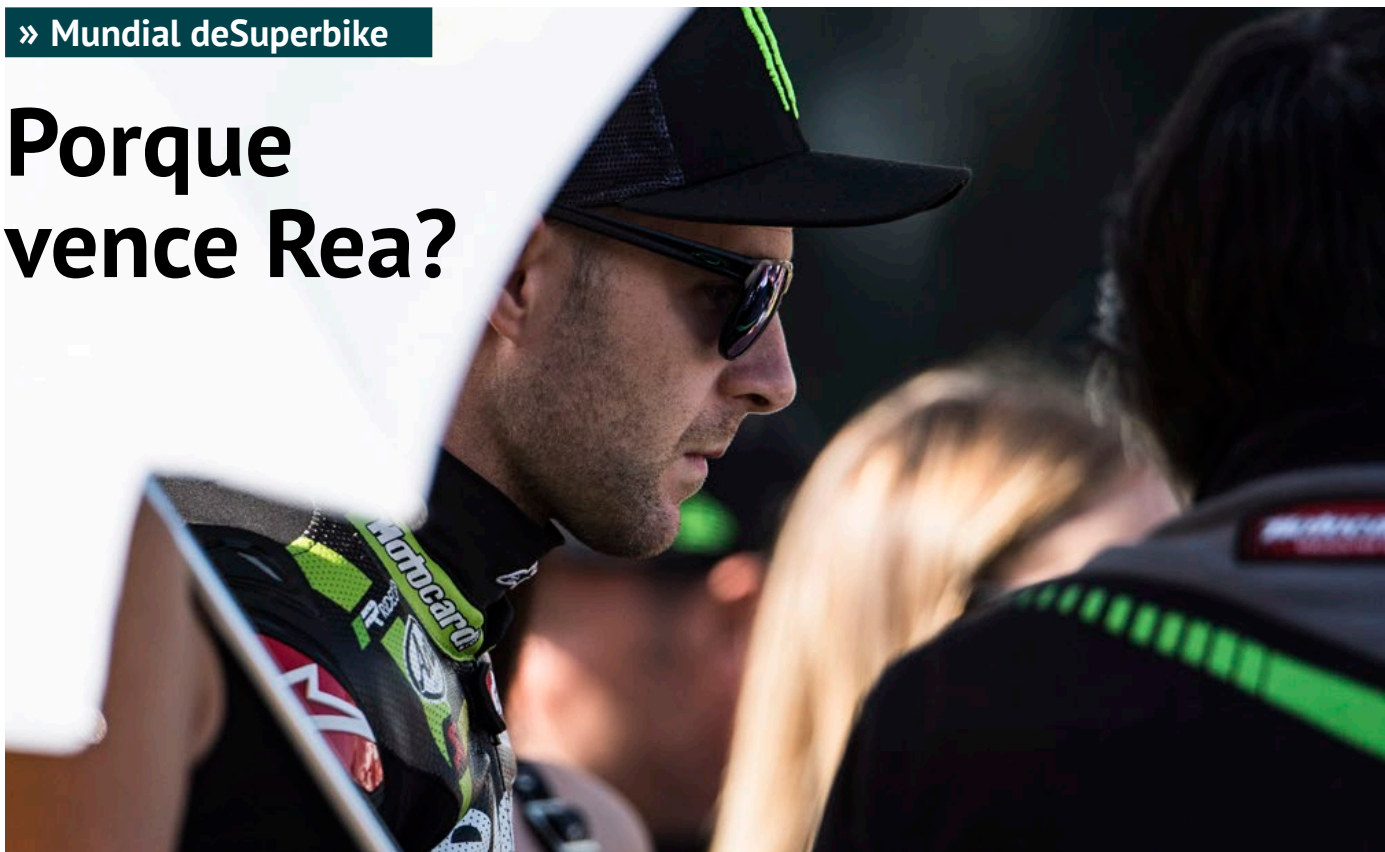


Luvas Bering Kayak
Blusão OJ Desert Extreme Ice/vermelho
Calças OJ Desert Extreme Ice



» Mundial de Superbike

Porque vence Rea?



PREVISIVELMENTE, A 2 PROVAS DO TÉRMINO DO CAMPEONATO, JONATHAN REA SAIU PARA A PISTA DE MAGNY-COURS E ASSEGUROU O SEU QUARTO TÍTULO CONSECUTIVO DE SUPERBIKE AO VENCER A PRIMEIRA MANGA DA CORRIDA COM AUTORIDADE.

NUMA PISTA em que Davies é muito competitivo, a Aprilia de Savadori saiu da primeira fila, as Yamaha funcionavam bem e até Camier conseguiu colocar a Honda Fireblade muito perto do topo... O que torna então Jonathan Rea tão difícil de bater? Que segredos tem o piloto da Irlanda do Norte na sua pilotagem, que lhe conferem suavidade, precisão, regularidade espantosa, simpatia mecânica e a quantia certa de agressividade controlada?

O que torna então este binómio Rea/ZX10R tão poderoso, que tem permitido à equipa renovar título após título, à medida que recordes ficavam pelo caminho... maior número de vitórias maior número de campeonatos consecutivos, maior número de pódios ou dobradinhas, ou inúmeras outras maneiras de avaliar o quão excepcional é o desempenho do piloto de Ballymena.

Até Magny-Cours, Rea vinha duma sucessão de 7 vitórias consecutivas que tinham começado a 23 de



Junho na primeira manga de Laguna Seca... o que equivale a dizer que, desde um raro DNF na ronda anterior de Brno a 10 Junho, mais ninguém pisou o degrau mais alto do pódio! No entanto, a época até nem começou de forma auspiciosa, com Melandri a fazer a dobradinha na Ducati e Rea "apenas" 5º e 2º no »

primeiro encontro em Phillip Island. Depois, durante o miolo da época poderia antever-se algum equilíbrio, com Rea e Davies a partilhar 5 vitórias entre ambos, até que chegou Donington e o domínio Yamaha de V D Mark, enquanto Rea conseguiu um segundo e um terceiro lugares... Após uns treinos a meio da época, no entanto, a Kawasaki regressou fortíssima, permitindo a Rea exercer o seu domínio sem qualquer oposição real...

Um dos homens que o conhece muito bem é o seu compatriota Jeremy McWilliams, agora consultor da KTM, onde gere o programa KTM Customer Racing, e que não hesita em afirmar que Jonathan Rea até poderia desenrascar-se muito bem nas MotoGP se os actuais managers das equipas do Mundial não estivessem formatados para acreditar que os pilotos de MotoGP tem que forçosamente de vir da Moto2. Em que se baseia McWilliams para fazer esta afirmação? Bem, ele cita o facto de que o único piloto correntemente em MotoGP que veio das SBK foi Cal Crutchlow, armado com um título de Supersport. JR foi segundo em Supersport antes de passar à SBK. Cal já tinha ficado em 3º no Britânico de SBK... JR ficou em segundo. Ambos ficaram em 5º na sua primeira época completa em SBK... Crutchlow mudou para a MotoGP com a Tech3, sendo os seus primeiros resultados 11º e 8º... mas Jon Rea estreou-se na MotoGP como Wildcard numa Honda Repsol e ficou em 8º e 7º, melhor que Crutchlow, portanto!

Tudo indica, no entanto, que Jon Rea irá passar o resto da sua carreira nas SBK... quem sabe se com Melandri a sair da Ducati, a marca de Bolonha não irá tentar aliciá-lo mais adiante, providenciando outro desafio daqueles que Rea parece ter dificuldade em recusar? Para já a saída de Melandri está colmatada pela chegada de Bautista, mas... Até que ponto será Rea atraído pela oportunidade de conquistar títulos consecutivos em duas marcas diferentes? Quer a Honda, quer a Yamaha, têm amplo financiamento (e mais apareceria para atrair um piloto do calibre do Norte-Irlandês!) e beneficiariam da aparente capacidade de Rea de tornar qualquer moto numa vencedora...

Certamente, a Kawasaki terá de inventar novas maneiras de remunerar e motivar Rea se o quiser manter na formação verde.... Embora



a relação de proximidade e confiança mútua de Rea e Pere Riba e o ambiente familiar da formação, a que se junta Leon Haslam em 2019, devam assegurar isso quase por si só. Independentemente desse resultado, e das cores que ele possa vir a futuramente vestir em representação de uma ou outra marca, o que é certo é que ainda vamos ver a combinação de suavidade, precisão e aparente facilidade de pilotagem de Rea a ornar o topo das SBK durante mais algumas épocas... //



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

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

» Mundial Supersport 300

Ana Carrasco, campeã histórica



ANA CARRASCO (KAWASAKI DS JUNIOR TEAM) É O CAMPEÃO MUNDIAL DE 2018 DAS SUPERSPORT 300, CONQUISTANDO O TÍTULO NA ÚLTIMA RONDA NO CIRCUITO DE NEVERS-MAGNY-COURS.



DESDE QUE ENTROU no campeonato recém-criado no início de 2017, o piloto de Murcia, Espanha, enfrentou novos obstáculos a cada passo do campeonato, superando cada um deles com estilo. Aqui recordamos o caminho que fez história:

2 de Abril de 2017: Carrasco junta-se a 33 outros pilotos na nova grelha de SSP300, correndo pela ETG Racing. Ansiosa por impressionar num plantel repleto de jovens talentos, Carrasco mostra os primeiros sinais de seu talento ao assumir um promissor décimo lugar em MotorLand Aragon. Um bom resultado em casa que ela iria melhorar uma corrida depois, terminando em sétimo em Assen.

17 de Setembro de 2017: No seu primeiro ano nas SSP300, Carrasco procurava apenas aprender a lutar contra a oposição, mas logo no Autódromo Internacional do Algarve encontrou a sua melhor forma. Começando de terceiro na grelha, Carrasco conseguiu ficar com o grupo líder durante toda a corrida, para na última volta aproveitar o momento perfeito, assumindo a liderança e tornando-se na primeira piloto a vencer uma corrida de um campeonato mundial de motociclismo.

12 de Maio de 2018: Em 2018, Carrasco passou para a equipe de David Salom ao lado de Dorren Loureiro e encontrou forma imediata nas duas primeiras corridas em Espanha e na Holanda, terminando na sexta e quarta posição, respectivamente. Mas a sua grande chance



"...CARRASCO FOI IMPARÁVEL NA PISTA ITALIANA, CONSEGUINDO UMA VITÓRIA DOMINANTE..."

veio oficialmente no sábado, na terceira ronda desta temporada: depois de ter que lutar pela Superpole 1, Carrasco dominou a segunda sessão, conquistando a sua primeira pole por quase um segundo inteiro em Imola.

13 de Maio de 2018: Aquela pole foi um sinal de grandes coisas por vir. No dia seguinte Carrasco foi imparável na pista italiana, conseguindo uma vitória dominante, e com os seus rivais mais próximos na classificação incapazes de acompanhar, Carrasco tornou-se o líder do campeonato pela primeira vez na sua carreira, assegurando uma vantagem de três pontos sobre Luca Grunwald (Freudenberg KTM).

27 de Maio de 2018: Duas semanas depois, Carrasco fez o impensável em Donington Park: a pole position (sua segunda), a volta mais rápida, liderou cada volta e, mais importante, venceu a sua segunda corrida consecutiva nas SSP300. Uma vantagem de 3 pontos de repente se tornou numa vantagem de 22 pontos, com apenas quatro corridas restantes.

30 de Setembro de 2018: Pouco mais de um ano após a sua primeira vitória na corrida, Carrasco foi mais uma vez a Magny-Cours para se tornar a primeira piloto a vencer um campeonato mundial de motos. Indo para a ronda francesa com uma vantagem de 10 pontos sobre Scott Deroue, a espanhola fez o que era preciso para conquistar o título... e inscrever o seu nome na história! //



» Mundial de Velocidade - Moto2

...e os motores Triumph chegam oficialmente à MotoGP!

APÓS 2 ANOS DE DESENVOLVIMENTO INTENSO E ENSAIOS RIGOROSOS, OS MOTORES A UTILIZAR NA ÉPOCA DE 2019 PELA MOTO2 FORAM ENTREGUES EM ARAGÓN POR UMA EQUIPA DE TÉCNICOS DA TRIUMPH.

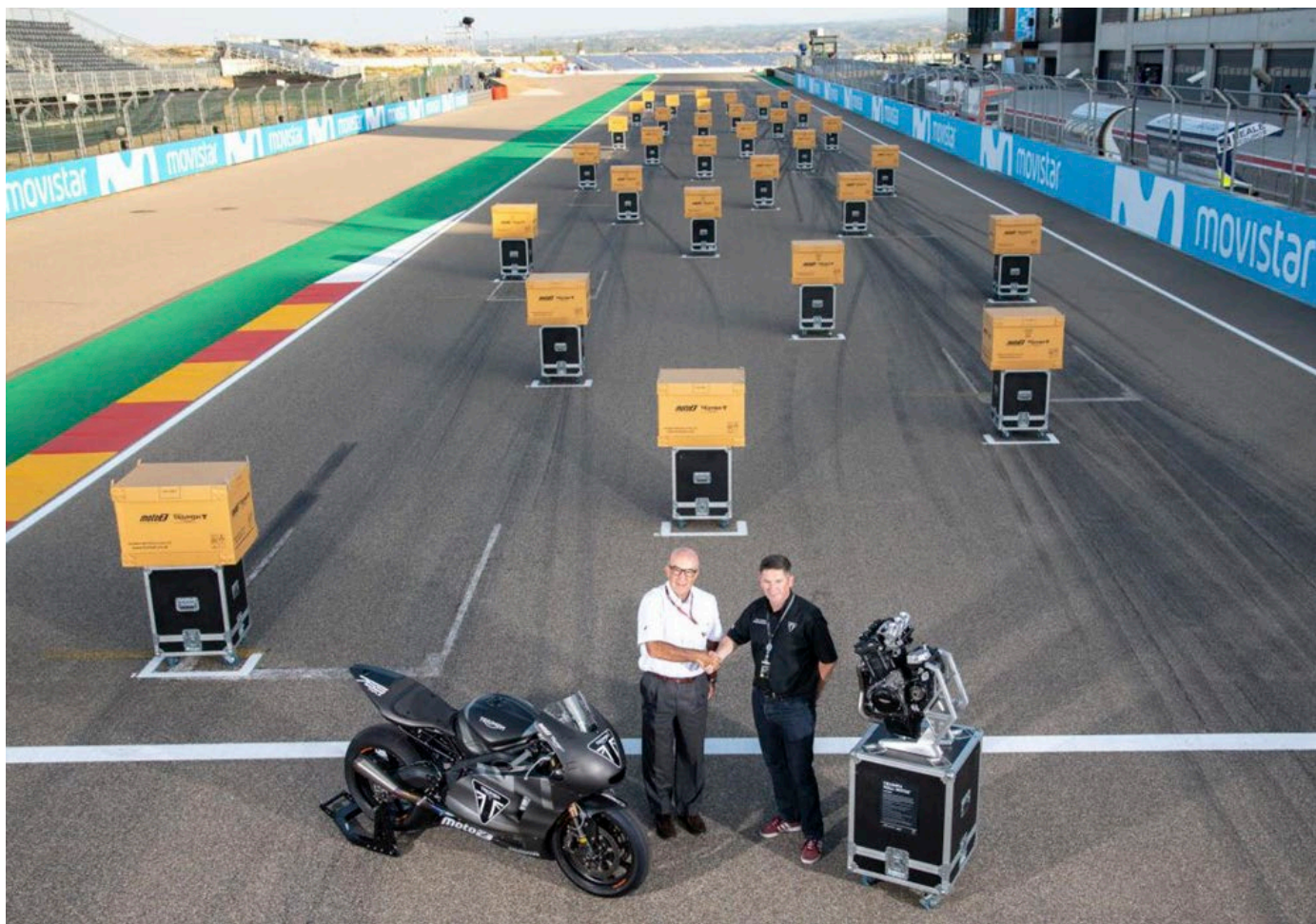
O PROJETO que culminou nos novos motores de Moto 2 teve a colaboração da Triumph, Dorna, Externpro, Magneti Marelli e vários antigos pilotos de Moto2™ e SuperSport.

32 motores encaixotados foram colocados simbolicamente na grelha em Aragón, para marcar a entrega às equipas de Moto2.

A entrega oficial marca uma nova era na categoria intermédia, com a classe a ascender dos anteriores

599 cc a 765, que serão já vistos a evoluir no final da época em Jerez, entre 23 e 25 Novembro.

Disse Carmelo Ezpeleta, CEO da Dorna: "É com orgulho que damos as boas vindas à Triumph no Mundial de MotoGP. É um prazer poder competir com um nome tão icónico como fornecedor de motores, que vai escrever um importante capítulo na história do Campeonato. Vamos esperar ansiosos para ver a estreia da Triumph em pista e encetar em conjunto a nova era que ela vai trazer!" //



ABRAÇA

O TEU LADO MAIS OBSCURO.

COMPRA A TUA INDIAN® AGORA E RECEBE

**1600€
DE OFERTA**

EM ACESSÓRIOS*.

* PROMOÇÃO VÁLIDA PARA OS MODELOS HEAVY WEIGHT (111 POLEGADAS) DE 2018 ATÉ ESGOTAR EXISTÊNCIAS OU ATÉ DEZEMBRO DE 2018.



BORN TO LEAD

Springfield
Dark Horse

INDIAN MOTORCYCLE
• COMPANY •

1901

Indian
MOTORCYCLE

5
YEAR
WARRANTY

Garantia promocional válida para os modelos Indian Motorcycle® 1811cc de 2019, vendidos nos países aderentes. Aplicam-se condições específicas. Por favor contacte um concessionário para mais detalhes.



SET THE STANDARD

DGR Lisboa 2018

Os Distintos Cavalheiros Motociclistas de Lisboa não deixaram os seus créditos por mãos alheias, e vestiram-se a rigor para a ocasião.

Fotos: Manuel Portugal



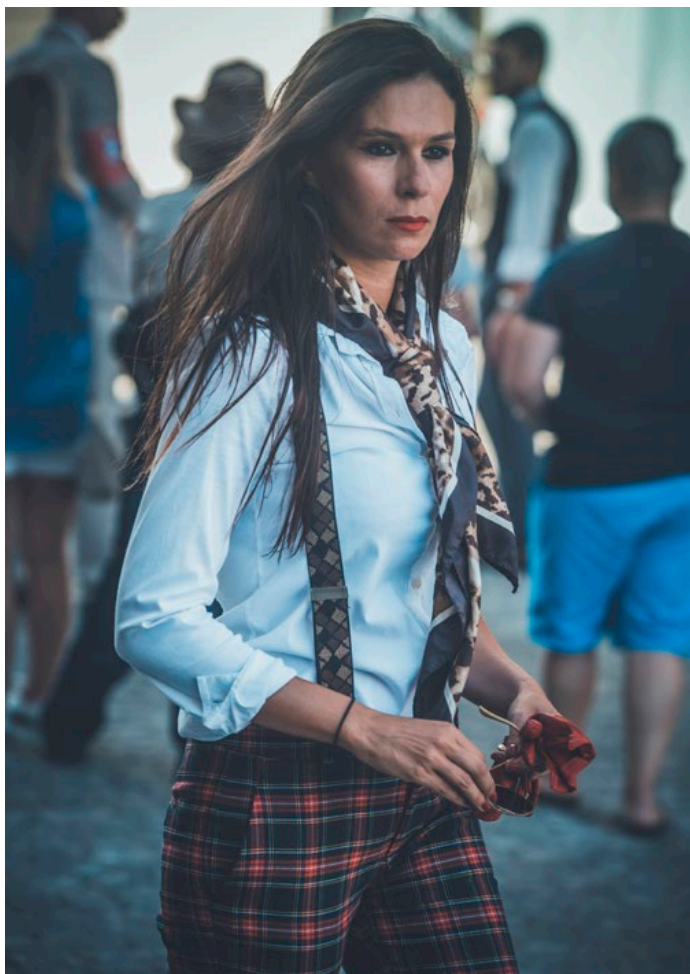


O The Distinguished Gentleman's Ride, que é um dos mais mediáticos eventos do motociclismo mundial, sendo já incontornável e contando com uma aderência crescente de ano para ano, realizou-se novamente no passado dia 30 de Setembro de 2018. Este evento, que tem o apoio da Triumph Motorcycles, contou este ano com 96.105 motociclistas registados, de 650 cidades de todo o mundo, que angariaram perto de 5 milhões de dólares para o combate ao cancro da próstata e prevenção de suicídio. Em Portugal, e este ano com o auspício do Lisbon

Motorcycle Film Fest, 5 cidades: Faro, Bragança, Lisboa, Porto e Ponta Delgada, angariaram quase 25.000 Euros, com destaque para Lisboa e Faro, responsáveis pela grande parte dos donativos. Contabilizado até ao dia do evento:

Algarve, com 325 motociclistas angariou 11.331 €
Bragança, com 40 motociclistas angariou 185 €
Lisboa, com 996 motociclistas, angariou 10.055 €
Ponta Delgada, com 56 motociclistas angariou 557 €
Porto, com 858 motociclistas angariou 4.237 €





NÃO FORAM SÓ OS GENTLEMAN, AS LADIES TAMBÉM ESTIVERAM PRESENTES EM FORÇA.









Foto: Pedro Lopes

RARAMENTE SE VÊM
ENGARRAMENTOS
TÃO ELEGANTES!





PEUGEOT

Django

120
ANS

**A MELHOR FORMA DE FUGIR
AO QUOTIDIANO, EM GRANDE
ESTILO!**

A PARTIR DE:
2.999,00€*

AGORA COM ABS



MOTION & EMOTION

A Peugeot Django Evasion transmite-lhe imediatamente a vontade de realizar uma viagem pelo litoral ou de organizar um delicioso piquenique na floresta. Tenha a liberdade para escapar ao quotidiano. Baseando-se na sua icónica scooter S55 dos anos 50, a Peugeot Scooters conseguiu criar a vintage moderna.

* Preço de venda ao público recomendado para o modelo Django 125 Evasion. Inclui IVA e ISV. Acrescem despesas de legalização e transporte.

As imagens/cores apresentadas nesta página podem não corresponder à realidade.

peugeotscooters.pt



PEUGEOT
SCOOTERS

DGR ALGARVE 2018

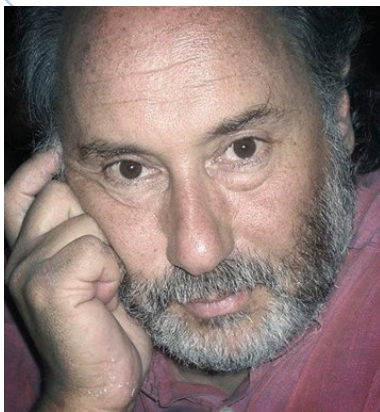
O Algarve mobilizou-se e conseguiu o maior apoio financeiro nacional para as causas por detrás do evento: o combate ao cancro da próstata e a prevenção de suicídio.

Fotos: Bernardo Lúcio





*O CHARME FOI O EQUIPAMENTO
PREFERIDO DOS PARTICIPANTES!*



Paulo Araújo
*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

CURIOSIDADES: As marcas e os nomes

Ao longo da história, as marcas de motos ganharam os seus nomes, alguns bem sugestivos, das mais diversas maneiras...

O leitor já ouviu falar das motocicletas Raio-de-sol? E das Sem Par? No entanto, são duas marcas Inglesas famosas – basta traduzir: Sunbeam e Matchless – esta última, logo apelidada pelos maldosos de Matchbox (caixa de fósforos). Claro que se disséssemos Triunfo (Triumph) a coisa já ficava mais óbvia.

A dada altura havia tantas marcas, que a maioria eram simplesmente uma adaptação do nome do seu proprietário ou fundador. Assim foi com a Norton de James Lansdowne Norton, cuja filha Ethel pincelou o famoso logotipo que adorna as motos negras e prateadas desde então. O mesmo se passou com a Vincent ou com as Peugeot, sendo já as Coventry, algumas 7 diferentes ao longo dos anos, baptizadas pela cidade de origem.

Alguns nomes immortalizaram parcerias célebres, como a dos irmãos Davidson e do seu sócio engenheiro William Harley- este teve tal influência na criação da marca que os Davidson insistiram que os eu nome figurasse primeiro na sigla centenária da Harley-Davidson ao contrário da lógica alfabética.

Outras vezes, pelo contrário, um dos nomes era mais apelativo, ou mais sonante que o outro e prevaleceu, ou poderíamos ter de nos referir hoje às Honda como Fujiwara-Honda ou FH... Excluído do nome, esquecido pela história, poucos têm noção da importância do

sócio que acompanhou Soichiro Honda nos primeiros anos, como Diretor Comercial da empresa.

Aliás, os Japoneses gostam de criar siglas partindo de traduções do seu nome em Inglês como a dos famosos pneus Ishibashi... nunca ouviu falar? E se dissérmos Bridgestone, que quer dizer a mesma coisa?

Já os alemães preferiam iniciais mais sóbrias, e dizer BMW também era mais prático que ficar com a boca cheia de Bayerische Motoren Werke... Por vezes, quando a qualidade do produto podia não ser a melhor, uma ideia era tentar dar-lhe logo credibilidade à partida com o nome... como em Powerful, Excelsior, Zenith, ou Economic.

Os franceses tendiam para o mais poético, demonstrado por nomes como Mignon (engraçada) ou Moto Rêve (moto de sonho), numa tentativa de imbuir os produtos com qualidades que talvez não fossem além do nome no depósito... Nesse capítulo, as marcas nacionais também têm culpas no cartório,

com Perfectas, Carinas, Dianas e outros nomes de gosto igualmente duvidoso... e decerto, se a indústria tivesse chegado aos anos 90, eventualmente haveria uma moto Cátia Vanessa!

A conquista do espaço também disparou a imaginação, como se viu com as Famel Foguete e Foguetão, ou pela mais emblemática das nacionais, a V5. Do lado do deselegante e a prestar-se a confusões, que dizer da Pachancho...

Depois, havia a Só4 do Barreiro, nomeada pela razão de que precisamente só fizeram... quatro! Lá fora, não >>>

"...os Japoneses gostam de criar siglas partindo de traduções do seu nome em Inglês.."



parecia haver um registo de patentes e marcas a funcionar, e nomes repetidos eram lugar-comum: Houve Simonettas, Simoninis e Simoncellis, duas Columbias, uma americana e outra francesa, três Coronas e quatro Simplex... Três Glórias apagaram-se sem vestígio tal como quatro Torpedos da Checoslováquia, Alemanha e Inglaterra, além de uma Torpado de Itália, que não só não fizeram ondas como se afundaram sem deixar rasto entre 1903 e 1956.

Houve nomes monossilábicos estranhíssimos, como Od, Ob, Ut, Tx, Vis ou Zwi... uma Israelita.

Algumas marcas levantavam questões interessantes, ou cómicas: um alemão andaria descansado com o Cudell, um triciclo de 1905, sabendo que uma Verga ou Pirotta italianas o poderiam abalroar?

Que hipóteses tinha o dono de uma Azaritti de chegar ao seu destino sem problemas? Pilotar uma Ninbus dinamarquesa seria como andar nas nuvens? Seria de esperar que uma Auto-tosco inglesa fosse mal

acabada? Pelo menos, mais que uma Perfecta... e longe de um pedido de socorro, a SOS inglesa queria dizer "So Obvioulsy Superior"! Quando a fábrica de LePaulin fechou em 1959, alguém terá dito paz à sua Alma? E um sobrinho poderia levar emprestada a Kuhne da tia?

Calcula-se que uma Corre francesa fosse rápida, mas quantas Favor faziam os operários diariamente na respectiva fábrica? Podia-se ir longe numa Far? Talvez levando, por precaução, uma Farnell e uma

Schwepe fresquinha...

Como distinguir uma MM americana das suas homónimas inglesa e italiana sem parecer que tínhamos um caramelo entalado nos dentes? E como dizer não a uma SIM de 1953? Em que pé enfiavam os Suecos uma Sok de 1925? As Nut inglesas eram duras de roer? E quantas pessoas de pé poderia levar uma Unibus, também inglesa, de 1925? Quantos francos custava uma Dollar francesa de 1939? Seria uma Dobro-Motorist alemã boa para ultrapassar? E a Ner-a-Car, quantas rodas tinha?

Muitas marcas derivaram de nomes industriais de fábricas que começaram por fazer outra coisa completamente diferente. Armas no caso das Breda ou CZ (Česká Zbrojovka, "Armas Checas"), teares de tecelagem no caso da Suzuki, estaleiros navais, locomotivas e aviões no da Kawasaki Heavy Industries.

E se a JAP inglesa de John Alfred Prestwich não tivesse começado bem antes da Segunda Guerra Mundial, teria dado origem

a muita confusão...

Por vezes, o emblema revelava o que as iniciais escondiam, como no caso da BSA, acrónimo de Birmingham Small Arms, cujo emblema são... 3 carabinas apoiadas em cruzeta. Ou da Rumi italiana, originalmente uma fábrica de balanças e equipamento de precisão.

Nomes que agora seriam, no mínimo, de mau gosto, eram encarados como desejáveis há 80 anos... houve >>

"Ao longo da história, as marcas de motos ganharam os seus nomes, alguns bem sugestivos..."

MOTO PONT©

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



Loja Junqueira

Rua da Junqueira n.º 1 - Lojas A e B
1300-342 Lisboa

213640853 | 912176338

Loja Restelo

Av. Dom Vasco da Gama n.º 39 - A
1400-127 Lisboa

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

CRÓNICA



pelos menos 4 marcas evocativas de impérios, a Imperia de 1920 e a de 1935 e Imperiais na América e Inglaterra, a sair fresquinhas entre 1901 e 1910. Até houve uma Colonial em 1911 e uma New Imperial em 1925. Antes disso tinha havido 4 Monarks entre Suécia, Japão, América e Inglaterra, mas pelos vistos a dinastia acabou em 1962.

Já os italianos puxavam para a sua aristocracia: A Gilera foi fundada pelo Conde Giuseppe Gilera, e a MV Agusta pertencia ao Conde Agusta, que lhe juntou o nome da cidade de Verghera, com Alessando DeTomaso, que de resto era Argentino, a deter uma variedade de marcas a dada altura como a Benelli, Morini e Moto Guzzi. Todas, já agora, dotadas dos nomes dos seus fundadores.

Nos países de Leste, a cidade de origem era o tema comum, MZ querendo dizer Motorrad Zschopau, tal como Ural, Dniepr, etc. Para os franceses e italianos confirmar de que se tratava mesmo de uma moto parecia importante, como em Motosacoche, Motobécane, Motopedale, Moto Monte, Moto isto ou aquilo... Acho que para António José Pinto, fundador da nossa única marca sobrevivente, a AJP, deve ter dado um jeitão haver no mercado uma gama completa de peças espanholas com a sigla AJP.

Por vezes, imposições comerciais ou de direitos baralhavam as coisas... A Enfield inglesa não tem qualquer relação com a família Real, foi um vendedor que achou que o mais majestoso Royal Enfield iria facilitar as vendas ... Quando os seus fundadores venderam a Husqvarna Sueca, começaram de novo baralhando as suas iniciais e deram com Husaberg... a MZ foi brevemente MuZ, e a Vertematti deu em VOR, que quer dizer apenas Vertematti Off Road. Por fim, podíamos recordar a definição popular e não repetível aqui de Famel... //



Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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



ANDAR DE MOTO

MOTOS USADAS

A close-up, high-angle photograph of a motorcycle's rear section. The focus is on the rear wheel with a multi-spoke alloy rim and a perforated disc brake. The chain and sprocket are visible, along with the rear shock absorber and the dual exhaust pipes. The background is a plain, light-colored wall. The image has a dark, moody aesthetic with some yellowish-green splatter effects on the right side.

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



ANDAR DE MOTO



Ana Amorim Dias

Escritora, advogada, empresária e motociclista

Extra e inigualável ENCANTO

Passei meia manhã de mota, a tratar de coisas por aí. Como é habitual, cruzei-me com vários outros condutores de duas rodas. Ora eram velhotes que voltavam das compras com a senhora atrás a segurar nos sacos, ora eram jovens em aceleras. Cheguei até a cumprimentar um senhor numa mota azul possante que, um pouco a custo, lá me respondeu ao aceno.

Foi só quando vinha de Vila Real de Santo António para a Quinta, pela nacional 125, que me fizeram o gosto à alma. Não me cruzei com uma motociclista. Eram quatro! Quatro fêmeas, cada qual a conduzir a sua máquina. Não faço ideia de quem sejam, mas aí sim, os sorrisos foram rasgados e o reconhecimento automático.

Vim para casa a pensar numa das qualidades femininas que mais admiro nas mulheres que conduzem motas: valorizam-se mutuamente. Entre nós não há cá invejas, intrigas nem ciúmeiras parvas. Ligamo-nos automaticamente, mesmo antes de nos conhecermos e, da primeira vez que falamos, ficamos amigas para

a vida, como se, por magia, as nossas máquinas nos fadassem a tal. Admiro e respeito as mulheres em geral, mas as motociclistas... essas têm um encanto extra e inigualável.



FAZEDORES...

*José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Susana Pereira*

*Luís Pinto Coelho
Tó Zé Canaveira
Sara Gracioso
Paulo Jorge*

*Paulo Araújo
Miguel Ferreira
João Paulo Lopes
Susana Esteves*

*Paula Kota
Ana Amorim Dias
Márcia Monteiro*

N100₅**#NOLANRIDERS
ON TOUR**

MARCO 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

NOLAN**Nolan**group

made in Italy, made in Nolan



BE #NOLANRIDERS