



TRIUMPH STREET TWIN 2019

» TESTES

*NORTON COMMANDO 961 SPORT MKII
CAPACETE NOLAN N87*

» COMPARATIVO

TRIUMPH TIGER 800XCA vs BMW F850GS

» NOVIDADES

*BREMBO
ALPINESTARS*

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



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

Políticos para que vos quero...

Ninguém tem qualquer dúvida de que as motos são a solução ideal para resolver o grave problema da mobilidade. As vantagens são bem conhecidas por qualquer motociclista, e lógicas sobre qualquer aspecto racional.

Se realmente os políticos se preocupassem com o bem estar das populações, provavelmente eu não estaria a tocar este tema nestas linhas, mas infelizmente, e com base em milhares de provas dadas, os nossos pseudo dirigentes estão mais interessados em resolver os problemas financeiros próprios e dos seus parceiros de negócio, do que em resolver questões básicas fundamentais das populações.

Entre muitas outras situações, os motociclos, que reconhecidamente, e a nível mundial, são uma solução para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos urbanos, são em Portugal olhados como apenas mais uma fonte de rendimento para os cofres do estado e dos seus amigos.

Portugal não tem grande tradição de insurreição, sendo os portugueses tipicamente mansos, apesar de não o parecerem por serem dados a defender com alguma ligeireza, verve e alarido, muitas causas perdidas, tendências inócuas e conceitos abstratos, mostrando na prática uma grande capacidade para aguentar desaforos e se acomodarem aos poderes instalados.

Pode ser que os motociclistas sejam de uma raça diferente e, no próximo dia 3 de Fevereiro respondam em massa ao apelo do GAM, (pode ficar a saber mais na página 10 desta revista) e vão para a rua mostrar a sua indignação. Nesse dia vamos exigir que nos levem a sério, e reivindicar

que as motos paguem portagens de valor inferior aos outros veículos, que as fórmulas de cálculo do Imposto Único de Circulação dos motociclos sejam revistas, que haja decoro no exorbitante imposto sobre combustíveis, e que em termos de prevenção rodoviária se mude o paradigma da caça à multa, e que as autoridades comecem a aplicar medidas efectivas de combate à sinistralidade.

As motos são, cada vez mais, um bem de primeira necessidade para quem tem de se deslocar diariamente nos centros urbanos. Devem ser tratadas como tal. Até porque, para quem não anda de moto, cada motociclista representa menos um carro no seu caminho.

Dia 3 de Fevereiro de 2019 liberte o motociclista que há em si, e vá para a rua mostrar que, pelo menos nós, os motociclistas, não somos assim tão mansos!

"As motos são, cada vez mais, um bem de primeira necessidade para quem tem de se deslocar diariamente nos centros urbanos..."



Novas Kawasaki Z125 e Ninja 125 já disponíveis em Portugal

AS ICÓNICAS FAMÍLIAS Z E NINJA DA KAWASAKI TÊM NOVOS MEMBROS COM UMA PRESENÇA JOVEM E MUITO DESPORTIVA, E ACABAM DE CHEGAR AO MERCADO NACIONAL

A **KAWASAKI** apresentou há poucas semanas, na Intermot, em Colónia, não apenas uma, mas duas motos desportivas com motores de 125cc, destinadas a condutores com carta A1. Trata-se de dois modelos que criam uma forte indecisão na sua escolha pois são as novas Kawasaki Ninja 125 e a Kawasaki Z125, que chegam agora ao nosso mercado.

Kawasaki Z125

Dominada pelo design Sugomi, uma característica típica das Kawasaki inspirada na agilidade felina, a nova Z125 chega para dar nas vistas e assumir o seu estatuto de líder entre as Naked. O quadro em

treliça combina com as carenagens minimalistas e agressivas típicas da gama Z. O novo motor de 15cv (11kW), compatível com carta de condução do tipo A1, apresenta um carácter verdadeiramente desportivo como se podia esperar duma Kawasaki. Está disponível em três cores: verde, preto/branco e azul, com um P.V.P. de 4.990,00€

Kawasaki Ninja 125

Por outro lado, a Ninja 125 abre as portas mundo desportivo, e exhibe a qualidade e engenharia patenteadas no quadro de estilo em treliça da Ninja H2 a par com a elegante estrutura de carenagens »



Z125



NINJA 125

inspirada pela Kawasaki Racing Team. O motor de 15cv (11kW) confere as sensações mais características de uma Ninja, afirmando-se como uma bela forma de entrar no mundo Kawasaki e aproveitar as emoções do motociclismo. Também a Ninja 125 está desde já disponível em três opções de cor: verde, preto/cinza e azul, com um P.V.P. de 5.450,00€.

Ambos os modelos estão disponíveis para entrega através da rede de concessionários Kawasaki. Clique aqui para ver qual está mais perto de si. //



Moto Vintage

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

CAFE RACER 125cc




VORTEX
Motorcycles



Tom Sykes, embaixador Dainese, esteve na Moto Ponto em Lisboa

O PILOTO EX-CAMPEÃO DO MUNDO DE SUPERBIKES, FOI A ATRACÇÃO DE UMA ACÇÃO DE PROMOÇÃO DA MARCA DE QUE É EMBAIXADOR, A DAINESE.

O PILOTO CAMPEÃO DO MUNDO de Superbikes, em 2013, detentor do recorde de "pole-positions" no campeonato, com 48 primeiros lugares nas grelhas de partida das 248 corridas que já realizou no campeonato, Tom Sykes esteve na Loja 2 da Moto Ponto, no Restelo, em Lisboa, no passado dia 29 de Novembro de 2018, para uma acção de promoção da marca de que é embaixador, a Dainese, junto dos seus fãs e seguidores. Distribuiu sorrisos, charme, "selfies" e autógrafos pelos presentes, não tantos como seria de esperar, com culpas atribuídas sobretudo à forte chuvada que abalou o dia.

Imunes ao facto, porque basicamente de moto não há mau tempo, o que há é mau equipamento, aproveitámos a ocasião para um alegre convívio e para fazer umas quantas perguntas a um dos grandes senhores do motociclismo mundial, nomeada-

mente sobre a sua actual transição da equipa oficial da Kawasaki, para a equipa oficial da BMW em 2019.

Tom Sykes mostrou-se bastante entusiasmado, e revelou que já teve a oportunidade de ter um primeiro contacto com a sua nova moto, a BMW S1000RR, e está convicto que tem máquina para poder fazer uma boa figura na temporada de 2019, apesar de ter consciência que não vai ser uma tarefa fácil.

O piloto ainda se disponibilizou a fazer uma demonstração do sistema D-Air da Dainese, momento alto, mas breve, deste evento, já que o sistema responde com uma rapidez quase imperceptível ao olho humano, e que acabou por impressionar a diversa assistência.

A simpatia do piloto e da equipa da casa ficaram bem registadas no lente do nosso fotógrafo. Desfrute-as! //





AMERICAN MOTORCYCLES

H-D LISBOA

H-D ALGARVE



**NÃO ESPERES PELO PRÓXIMO ANO
PARA CUMPRIR OS TEUS SONHOS.**





Capacete X-Lite X-903 Ultra Carbon

UM CAPACETE INTEGRAL DE CARACTERÍSTICAS TURÍSTICAS COM ESPECIFICAÇÕES TOPO DE GAMA.

O **X-LITE X-903 ULTRA CARBON** apresenta-se como um capacete exclusivo, que reivindica ser a referência no segmento dos capacetes integrais "touring".

A sua calota exterior é cem por cento fabricada em carbono, e possui um design marcado pelas linhas desportivas e pelas características técnicas de topo, algumas delas bastante inovadoras. Para reduzir o peso e manter as dimensões compactas, as calotas exteriores são fabricadas em 3 diferentes tamanhos.

Entre as principais características destacam-se o sistema de desmontagem de emergência das almofadas laterais (NERS – Nolan Emergency Release System), a viseira com campo de visão muito alargado, o mecanismo inovador, exclusivo, do sistema de montagem da viseira, com íman (MVA – Magnetic Visor Assembly) que permite uma rápida remoção e

instalação, viseira interior escurecida, dotada do sistema VPS que a torna ajustável em várias posições, e o sistema de fecho micrométrico duplo, Microlock 2.

O forro interior de alta qualidade em fibras naturais de carbono é moldado, sem costuras, e apresenta uma inovadora construção em rede, um exclusivo sistema de controlo de posição do forro (LPC – Liner Positioning Control) e pré-instalação para a nova geração de sistemas de comunicação da N-COM.

O capacete X-Lite X-903 Ultra Carbon conta ainda com canais para alojamento das hastes dos óculos, e vem equipado com sistema anti-embaciamento Pinlock.

O X-903 Ultra Carbon já está disponível no mercado, com um P.V.P. recomendado de 529€ para os modelos de pintura lisa.

Clique aqui para ver onde pode comprar um capacete X-Lite. //



KEEWAY DISTINGUIDA NA 5ª GALA PORTUGAL-CHINA

**A TERCEIRA MARCA MAIS
VENDIDA NO NOSSO PAÍS
RECEBE MAIS UMA DISTINÇÃO.**

A **CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA LUSO-CHINESA** organizou em 2018, pelo quinto ano consecutivo, a Gala Portugal-China, uma iniciativa que distingue diferentes entidades e personalidades por mérito activo na envolvente bilateral entre ambos os países.

Neste evento, a Keeway foi merecedora de um galardão pelo notável crescimento que registou nas vendas em Portugal, consolidando-se como a terceira marca mais vendida no país.

Adriano Duarte, director-geral da Multimoto Motor Portugal, SA esteve presente na 5.ª Gala Portugal-China em representação da marca, para receber a respectiva distinção. Desde 2005 que a Multimoto importa a Keeway para Portugal, de forma exclusiva, sendo actualmente a marca mais vendida no segmento de motos de 125cc com caixa de velocidades.

Modelos como a Keeway RKV 125cc, a Keeway Superlight 125, e a Keeway TX Supermoto 125cc. entre outros, têm provado ao longo dos anos a sua fiabilidade, resistência, economia e facilidade de condução.

Também no segmento de 50cc, a Keeway reforçou novamente a posição de liderança que detém desde 2006.

A Keeway tem uma ampla e profissional rede de concessionários que cobre todo país (clique aqui para ver qual está mais perto de si). //



Moto Emotion

sinta a inspiração!



NAKED 125cc




VORTEX
Motorcycles

Comunicado GAM: Mega Manifestação de Motociclistas a 3/2/2019

A VOZ DOS MOTOCICLISTAS SERÁ, NESSE DIA, UMA VOZ DE PROTESTO E DESCONTENTAMENTO, NA DEFESA DE UMA SOCIEDADE MAIS JUSTA PARA TODOS

O GAM-GRUPO DE ACÇÃO MOTOCICLISTA acaba de nos enviar o seguinte comunicado

No próximo dia 3 de Fevereiro o GAM irá para a rua com a organização de uma Mega Manifestação de Motociclistas a nível nacional.

À semelhança de anos anteriores, decidimos fazer a manifestação ao domingo por considerarmos a importância da participação massiva e porque queremos ser notícia apenas pelas razões do protesto.

Este será um protesto com componente solidária uma vez que abordará temas que dizem respeito a todos os proprietários de veículos motorizados, sejam eles de 2, 4, 8 ou mais rodas.

Quem não se conforma com a injustiça, terá aqui a oportunidade de participação activa e de união na defesa de uma sociedade mais justa para todos. A união faz a força, por isso, a participação de todos é importante no exercício cívico de protesto contra as injustiças de que todos estamos fartos.

VAMOS PROTESTAR CONTRA:

- o facto das motos pagarem o mesmo que os automóveis nas portagens;
- os valores e formulas de calculo do imposto único circulação (IUC);
- o exorbitante imposto sobre combustíveis;
- a politica de prevenção rodoviária que só se traduz na caça à multa;

Enquanto cidadãos/motociclistas, vamos demonstrar aos media, à população em geral e a toda a classe política o nosso grande desagrado pela forma como a Assembleia da República e o governo tratam e desconsideram estes assuntos.

Uma medida importante de combate à sinistralidade rodoviária é o incentivo à circulação em estradas mais seguras. Isto não acontece com os preços praticados nas portagens nem com a alternativa que nos dão: estradas secundárias com elevados índices de sinistralidade.

No orçamento de estado de 2019 está prevista uma receita de 80 milhões de euros em multas sem que dessa verba se materializem quaisquer campanhas de prevenção rodoviária.



Considerando o peso, o volume e o desgaste que o motociclo provoca na estrada, não aceitamos a forma como os motociclistas são portajados. Assim, respeitando os critérios existentes de definição das classes de portagens, é de toda a justiça a criação da Classe 5 (MOTOS) de valor inferior a 50% do valor da Classe 1.

A isenção do IUC a motos até 350cc é uma medida de louvar, mas nós não nos contentamos com isso. O que nos preocupa são os motociclos acima dos 750cc que continuam a ser taxados como veículos de luxo, quando aqueles que neles se deslocam diariamente, ao frio e à chuva, contribuem para o descongestionamento e resolução dos cada vez maiores problemas de mobilidade. Neste caso as instâncias governamentais ao invés de facilitarem e até incentivarem o seu uso, penalizam-no.

Os impostos sobre os combustíveis que representam mais de metade do valor pago por litro, são o péssimo exemplo das políticas de viabilização e sustentabilidade do pesadíssimo aparelho de estado e um dos exemplos da ineficiência governativa que se reflete numa das maiores cargas fiscais da UE sobre os cidadãos. Existem limites às reduções de impostos, mas não existem tetos máximos à cobrança de impostos. Esta situação é incompatível, geradora de indignação e revolta no que diz respeito ao preço que nos cobram por litro de combustível.

Os exorbitantes impostos sobre os combustíveis e os valores hilariantes calculados para o IUC são um problema transversal que afeta todos os proprietários de veículos, por isso, nós motociclistas, faremos deste protesto também um exemplo de solidariedade para com os demais utentes das estradas. Basta de sacrifícios dos portugueses!

Vamos para a estrada. A voz dos motociclistas será nesse dia a voz de protesto e descontentamento do “Zé Povo” e vai soar desde o Minho ao Algarve e também pela Madeira e Açores.

Atempadamente divulgaremos a forma como irá decorrer a manifestação. Até lá, fiquem atentos à nossa página em <https://www.facebook.com/gamportugal/>, onde divulgaremos mais notícias.

Partilhem e participem. //

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

Jorge Viegas eleito Presidente da FIM- Federação Internacional de Motociclismo

PORTUGUÊS SUCEDE A VITO IPPOLITO, PARA SER O 13º PRESIDENTE DA INSTITUIÇÃO MÁXIMA DO MOTOCICLISMO MUNDIAL.

JORGE VIEGAS É O NOVO PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE MOTOCICLISMO depois de ter recebido 79 votos em 101 possíveis na assembleia geral anual da FIM que se recentemente se realizou em Andorra.

Com uma longa ligação ao órgão máximo do motociclismo mundial, Jorge Vegas desempenhou vários cargos na instituição, tendo sido Presidente da Comissão de Promoção da FIM em 1992 antes de assumir a vice-presidência da mesma em vários períodos entre 1996 e 2014. Foi igualmente, em vários momentos, membro direção e na actualidade é um dos membros do TAD (Tribunal Arbitral do Desporto) em Portugal bem como membro do Comité Olímpico de Portugal.

Natural de Faro, Jorge Viegas tem um mestrado em Economia (Relações Internacionais) Jorge Viegas iniciou a sua relação com as motos quando foi piloto de motocross em 1974, antes de mudar de especia-

lidade e se tornar piloto de velocidade, competindo em alguns GP's de 250cc e nas 24 Horas de Le Mans.

Depois de alguns anos como jornalista, foi um dos fundadores da FNM/FMP e o seu primeiro presidente em 1990, tendo sido igualmente presidente do Circuito do Estoril depois de nomeado pelo governo de Portugal para desempenhar o cargo.

Jorge Viegas é o 13º presidente da FIM - Federação Internacional de Motociclismo, e sucede ao venezuelano Vito Ippolito, que foi eleito pela primeira vez para o cargo em 2006, função que cumpriu ao longo de 3 mandatos consecutivos.

“É uma honra ser eleito Presidente da FIM. É fantástico poder ver que a minha paixão pelo motociclismo me levou a um cargo que me permitirá criar um impacto positivo no desporto. Passei muitos anos trabalhando com e para a FIM e estou certo que teremos em conjunto um futuro brilhante” - comentou Jorge Viegas. //





TT WAX III, O NOVO LOOK CLÁSSICO DA RST

SE PROCURA UM CASACO DESPORTIVO RETRO E ELEGANTE CAPAZ DE O TRANSPORTAR PARA A ÉPOCA MAIS CLÁSSICA DO MOTOCICLISMO, OS NOVOS TT WAX III DA RST SÃO A ESCOLHA IDEAL.

DE CORTE CLÁSSICO E ELEGANTE, estes novos casacos são fabricados em algodão encerado de elevada densidade, resistente à água, e oferecem não só uma grande durabilidade como também uma elevada amplitude de movimentos. O modelo TT WAX III foi concebido para ser utilizado tanto por motociclistas que utilizam diariamente a moto na cidade, e que procuram de um visual mais vintage.

Os TT WAX III nasceram da experiência da RST como patrocinadora oficial do Classic TT e, por isso, foram concebidos para oferecer elevados níveis de segurança, pelo que incluem proteções homologadas RST Contour Plus para os cotovelos, ombros e costas.

Vários bolsos, tanto exteriores como interiores, permitem ter sempre à mão os objetos mais necessários.

Um revestimento de pelúcia, removível, permite que o TT WAX III possa ser usado durante todo o ano.

Disponíveis em versões de três quartos e versão curta e têm um conveniente fecho rápido e ajuste na gola. Tanto na versão feminina como na masculina, o TT WAX III três quartos possui ajuste na cintura.

As versões três quartos do WAX TT III estão disponíveis por 259 € em tamanhos que variam entre o S e o 3XL. A versão masculina está disponível em preto e azul escuro, e a versão feminina é disponibilizada em preto e verde. Por sua vez, a versão curta do TT WAX III tem um custo de 249,01 € e está disponível em preto e azul escuro, em tamanhos que variam entre o S e o 3XL.

Os TT WAX III estão já disponíveis em Portugal através da Bih, distribuidora exclusiva da RST para a Península Ibérica. Pode encontrá-los nos Pontos de Venda ou ainda sem sair de casa, através do site *Bih.es*. //

Moto City

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles



As sugestões da REV'IT para este Inverno

NÃO DEIXE QUE O FRIO E A CHUVA O IMPEÇAM DE DESFRUTAR DA COMPANHIA DA SUA MOTO DURANTE OS MESES DE INVERNO. TIRE A MOTO DA GARAGEM E ESCOLHA UM DOS TRÊS BLUSÕES DA REV'IT QUE DESTACAMOS PARA ESTA ESTAÇÃO.

O NEPTUNE, O POSEIDON E O TRENCH são três soluções da marca holandesa que aumentam o conforto dos motociclistas no seu dia-a-dia, mesmo nas condições meteorológicas mais adversas. Estes elegantes blusões de cintura comprida são confortáveis e muito eficazes na proteção do frio e da chuva. Vamos conhecê-los melhor.

Neptune 2 GTX

O Neptune 2 GTX é um modelo desenvolvido a pensar totalmente nas necessidades dos motociclistas. Fabricado em poliéster 600D com Teflon e poliéster Rips-top no exterior, é uma peça de vestuário muito técnica sem nada a esconder, com cores atrativas e um corte moderno e elegante.

O Neptune é um exemplo de desempenho e durabilidade, desenvolvido para ser funcional nas quatro estações do ano, sendo resistente à abrasão, respirável, impermeável e muito confortável. Tem um forro térmico Gore-Tex interior desmontável que protege do frio e o torna muito eficaz em termos de ventilação. Um gancho e uma argola permitem prender o colarinho para maior refrigeração em dias de maior calor.

Este blusão vem equipado com proteções rígidas SEEFLEX nível 2 nos ombros e cotovelos e vem prepara-

do para proteção cervical e proteção do peito. Para um maior conforto e segurança, está também preparado para receber o sistema de refrigeração Challenger e o refletor Neon.

O Neptune 2 GTX está disponível nas cores Preto/Amarelo, Preto e Cinzento/Preto e tem o PVP de 499 euros.

Poseidon 2 GTX

O Poseidon 2 GTX é a segunda geração de um blusão que foi melhorado após a análise do feedback de milhares de viajantes de todo o mundo. O resultado é um blusão mais leve, flexível, versátil, fácil de ajustar e com maior capacidade de ventilação.

A gola em Gore-Tex é mais alta e ajuda a manter o vento e a água afastadas do corpo dos utilizadores. Para ajudar na ventilação há também um gancho que a permite prender e manter aberta nos dias de calor mais intenso. O exterior é fabricado com recurso à conjugação de diversas camadas em diferentes materiais: 2L nylon 400D Gore-Tex, 3L Gore-Tex nylon 400D e tecnologia SuperFabric. Desta forma, o blusão é totalmente impermeável, respirável e resistente aos cortes e à abrasão. Em termos de segurança, vem equipado com proteções nos ombros e cotovelos SEEFLEX, com possibilidade de >>

montar proteções nas costas e zona do peito.

O Poseidon 2 GTX está disponível por 749 euros nas cores Cinzento Anthracite e Preto.

Trench GTX

O Trench GTX é um blusão funcional com muito estilo e elevados níveis de protecção desenhado para ser utilizado durante todo o ano tanto no dia-a-dia como em viagens de longas distâncias.

Com um corte regular e cidadão, o Trench GTX é composto por diversas camadas de Gore-Tex no exterior que o tornam totalmente impermeável e altamente respirável. O forro térmico destacável é um grande aliado nos dias mais frios e o sistema de ventilação permite adaptar o blusão também aos dias de calor mais intenso.

No que diz respeito às tecnologias de segurança, vem equipado com proteções nos ombros e cotovelos e tem diversos pontos de ajuste e inserções refletoras. Está também preparado para montar o colete refletor Neon.

O Trench GTX está disponível nas cores Verde escuro e Preto por 499 euros.

Para mais informações consulte a rede de distribuição da Golden Bat, o importador oficial da REV'IT para Portugal (clique aqui).//



**PREENCHA
A SUA
GARAGEM
SUZUKI**

Até 31 de Dezembro 2018

OS MELHORES PREÇOS E OFERTAS EXCLUSIVAS

DL1000A 2018

DL650A 2018

DL250A 2018



AGORA
11.999€
ANTES 12.999€

AGORA
8.199€
ANTES 8.999€

AGORA
5.199€
ANTES 5.799€

Também
disponível na
versão
35 kw

Campanha limitada ao stock existente e válida nos concessionários aderentes.
Não acumulável com outras campanhas.
ISV não incluído.
As imagens apresentadas podem não corresponder aos modelos disponíveis.

Imagens não contratuais

Botas TCX Clima Surround GTX

ESTAS SÃO AS MAIS AVANÇADAS BOTAS DE MOTOCICLISMO, QUE PROMETEM ACABAR COM OS PÉS SUADOS.

A **TCX** possui uma gama alargada de botas especificamente desenhadas para os motociclistas. Muitos dos seus modelos topo de gama, contam com a utilização de materiais excepcionais, altamente evoluídos, como o Gore-Tex e a Cordura, para além de outros componentes que garantem uma segurança e conforto elevados.

No entanto, ainda não existia no mundo do motociclismo, nenhum calçado que tivesse uma sola “respirável”. Por isso, aliada à membrana interior em Gore-Tex, que permite uma evaporação eficaz da transpiração, mas que em simultâneo impede a entrada de água, foi agora desenvolvida uma “entre-sola” com canais de ventilação, que permite que a transpiração não condense no interior da bota, sendo evaporada através dos referidos canais, contribuindo assim para um conforto até agora nunca visto em nenhuma bota de motociclismo.

O sistema consiste numa estrutura intermédia, colocada entre a palmilha e a sola anti-derrapante, que igualmente incorpora uma protecção que impede que o pé seja esborrachado caso fique entalado entre a moto e qualquer outra superfície.

A estrutura intermédia possui uma rede de canais de ventilação, cujas saídas para o exterior são perfeitamente visíveis na zona cinzenta da sola, e que permitem que a transpiração seja evaporada para a atmosfera em vez de condensar no interior e deixar ficar as peúgas ensopadas, uma dos maiores factores de desconforto, sobretudo durante as grandes viagens.

Os pés ficam secos e confortáveis, como confirmado por testes específicos conduzidos em temperaturas entre os 5 e 35 graus Celsius.

O fecho é rápido e seguro graças a um “zipper”, oculto por uma discreta faixa de velcro. Toda a bota apresenta uma estrutura sem costuras.

O design exterior distingue-se pela presença aplicações micro-injectadas sobre uma camada têxtil em Cordura, que conferem uma grande liberdade de movimento. Ainda assim, e como em todos os modelos de botas da TCX, estas botas incorporam reforços de protecção na zona dos maléolos, calcanhar e biqueira.

Brevemente disponíveis em preto, em tamanhos do 36 ao 48, as novas Botas Clima Surround GTX têm um P.V.P. recomendado de 289,99 Euros. Clique aqui para ver onde pode comprar botas TCX.//



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



Motocenter - Especialistas em pneus e manutenção de motos

A ÚNICA LOJA DE PNEUS QUE SE DEDICA EM EXCLUSIVO ÀS MOTOS, OFERECE AINDA SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E RECOLHA.

FOI EM MAIO DE 2014 que a Moto Center abriu as suas portas. A sua excelente localização, no centro de Lisboa, e a experiência acumulada pelos seus fundadores, ambos motociclistas e ex-funcionários de uma das grandes marcas mundiais de pneus, factor que reverte a favor de um excelente aconselhamento aos seus clientes, foram os dois grandes factores de sucesso desta empresa que tem registado um crescimento anual sistemático desde o seu arranque.

Actualmente a Moto Center conta com uma equipa de 6 mecânicos especializados em motos e scooters que, além da substituição de pneus, também leva a cabo revisões periódicas e pequenos trabalhos de manutenção, como a mudança de óleo do motor ou a substituição de pastilhas de travão, cujo stock cobre praticamente todas as marcas e modelos disponíveis no mercado.

Nos 200 metros quadrados da oficina podemos também encontrar um vasto stock de pneus novos, de praticamente todas as marcas de primeira linha, em todas as medidas, bem como ferramentas espe-

cíficas para motociclos, como por exemplo as máquinas de montagem de pneus, que têm suportes em teflon para não causarem estragos nas jantes, ou os elevadores, dotados de alçapões que permitem remover as rodas mais facilmente.

Líderes no mercado, o grande problema que a Moto Center agora enfrenta é poder responder às solicitações da sua já fiel e imensa clientela. Por isso têm os serviços desfasados pelos dias da semana e, funcionando exclusivamente com base em marcações prévias, às 2as, 4as e 6as a oficina dedica-se sobretudo às revisões, enquanto que às 3as, 5as e Sábados de manhã, todos os esforços são colocados na substituição de pneus.

Numa emergência, os clientes contam ainda com o "Serviço ao Minuto", uma novidade recentemente criada para dar vazão às muitas solicitações originadas por pequenos imprevistos (substituição de pastilhas de travão, por exemplo), e que só não está disponível ao Sábado. Os mais exigentes contam ainda com um serviço de recolha e entrega ao domicílio da sua moto ou scooter.// >>

H-D MOTO, A COLECÇÃO DE MODA MAIS SOFISTICADA DA HARLEY-DAVIDSON

MUITO ESTILO NUM DESIGN ESSENCIALMENTE URBANO, QUE GARANTE PROTECÇÃO E CONFORTO.

UMA COLECÇÃO DE MODA criada pela Harley-Davidson, especialmente concebida para aqueles que procuram um aspecto sóbrio, mas não prescindem de uma boa dose de carácter.

Inspirada no clássico estilo "motard", com peças que incorporam detalhes minimalistas, e onde o preto mate é o grande protagonista, a gama H-D Moto é perfeita para aqueles que procuram conjugar o contemporâneo com a sofisticação para se movimentarem diariamente pela cidade, com a moto ou sem ela.

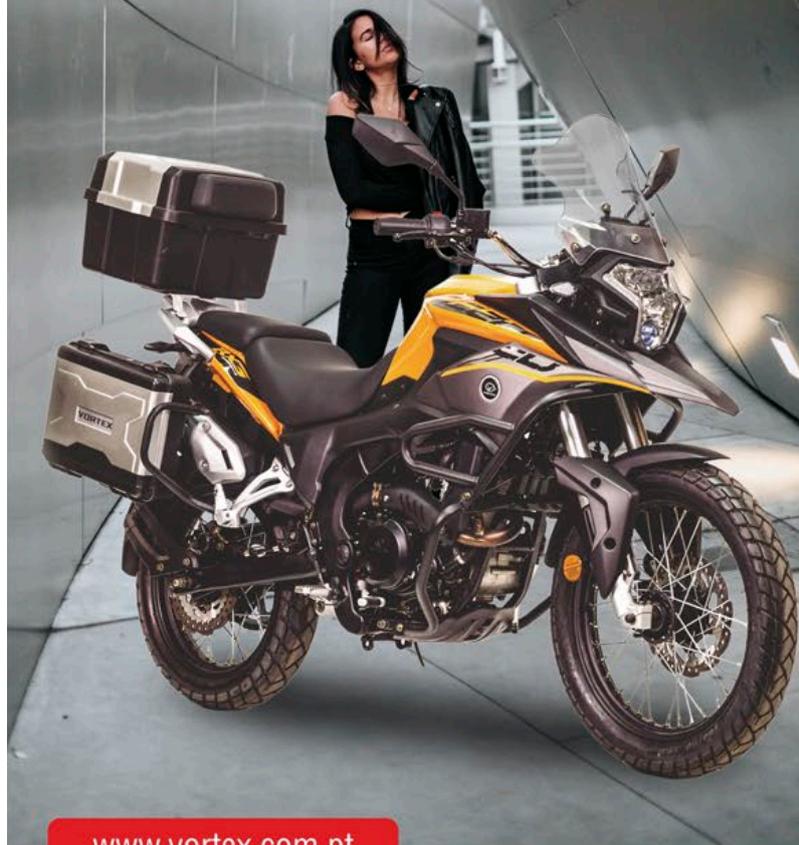
Blusões de cabedal, assim como camisas, calçado e diversos acessórios, integram a gama H-D Moto, onde a funcionalidade, o conforto e o estilo se fundem numa colecção de moda única, onde são empregues peles e tecidos de qualidade "premium", perfeitamente desenhados para garantirem uma máxima protecção, mas sendo simultaneamente resistentes às intempéries.

A H-D Moto, bem como as outras colecções de moda e acessórios genuínos Harley-Davidson, estão disponíveis na rede de concessionários oficiais da marca. Clique aqui para encontrar o concessionário mais próximo de si.//



Moto Adventure

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

TRAIL

125cc




VORTEX
Motorcycles



Capacete Alpinestars Supertech S-M10

FOI RECENTEMENTE QUE A ALPINESTARS, ATRAVÉS DO SEU IMPORTADOR OFICIAL PARA PORTUGAL, A MULTIMOTO, APRESENTOU A NOVA COLECCÃO DESTINADA AOS PROFISSIONAIS DO ENDURO E DO MOTOCROSS.

ENTRE BOTAS, FATOS, LUVAS, PROTECCÕES DE PEITO, DE JOELHOS E COTOVELOES, o equipamento que mais destaque teve, devido ao teor altamente tecnológico que encerra, foi precisamente o capacete Supertech S-M10, que aqui lhe apresentamos. Os restantes equipamentos irão também ser alvo, dentro em breve, da nossa atenção, com uma descrição detalhada. Se o tema lhe interessa, fique atento!

O capacete Alpinestars Supertech S-M10 é a resposta da famosa marca italiana às solicitações dos principais pilotos de motocross e supercross, e representa o resultado de cinco anos de estudos e desenvolvimento. O projecto de criação centrou-se em parâmetros fundamentais como a protecção e segurança, mas também a ventilação e conforto e, sobretudo, um peso extremamente reduzido.

Efectivamente, para os capacetes Supertech S-M10,

com homologação ECE, o peso de uma unidade de tamanho médio é de apenas 1.370g, factor importante para a minimização do esforço muscular do piloto, ao nível do pescoço, ombros e coluna vertebral.

A sua calota exterior é fabricada em fibra de carbono 3K, de elevadas especificações, com reforço de aramida, através de uma tecnologia de moldagem avançada, com recurso a resinas epóxi, que garante uma grande rigidez, resistência à perfuração e uma excelente dissipação de impactos. Efectivamente, a Alpinestars garante uma resistência ao impacto directo e linear superior em 41%, e uma resistência à aceleração rotacional e oblíqua, superior em 48%, relativamente aos parâmetros de homologação.

A guerra ao peso fez com que cada medida de capacete tenha uma calota de tamanho específico, pelo são fabricadas 4 calotas exteriores, para cada um dos tama-



nhos: (S, M, L e XL).

A calota interior, também específica para cada tamanho é formada por diversos módulos de EPS (esferovite), de quatro diferentes densidades, e foi concebida de forma garantir um ajuste perfeito e a poder ser afinada, pois permite que a calota exterior seja posicionada mais inclinada para a frente ou para trás de acordo com a fisionomia ou preferência de cada utilizador.

A pála do sol também foi alvo de uma atenção extrema, e foi concebida de forma a ser perfeitamente estável durante a utilização, mesmo quando submetida a grandes esforços, mas o seu sistema de fixação garante que, em caso de impacto, ela se desprenda facilmente do capacete, evitando assim forças de rotação que podem ser extremamente perigosas para a cervical. >>

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



Com a mesma preocupação pela integridade física dos pilotos, a calota exterior é cavada lateralmente na zona da clavícula, e incorpora nessa mesma zona uma almofada que, em caso de queda, com torção de pescoço, impede que o capacete atinja o ombro, ou que em último caso, promova uma protecção extra.

Pela mesma razão, o capacete Alpinestars Supertech S-M10 está equipado com o sistema MIPS, que ajuda a dissipar a energia de um eventual impacto, diminuindo as forças rotacionais, protegendo de eventuais danos no crânio e consequentemente no cérebro.

Pensando em tudo, a Alpinestars ainda dotou o Supertech S-M10 de um sistema ERS de emergência, que permite uma remoção fácil pela assistência médica, sistema esse que é apoiado por um sistema de ejeção fácil, que evita sobrecargas na cervical do piloto.

O sistema de retenção, do tipo duplo "D", conta com uma fita mais larga do que os requisitos de homologação, e os seus 26mm de largura além de aumentar a segurança também proporciona um maior conforto.

A ventilação foi outra das grandes preocupações do desenvolvimento deste novo capacete. Estudos feitos com recurso a imagens de mapeamento térmico originaram a criação de condutas de ventilação optimizadas,

que conta com uma abertura de extracção na zona traseira, garantindo uma excelente ventilação em torno da cabeça do piloto, mesmo sob as condições mais extremas. O Alpinestars Supertech S-M10 conta ainda com um conveniente sistema de compatibilização para hidratação, pois a calota interior está preparada com um canal específico que permite a passagem do tubo até perto da boca do piloto, e que foi intensivamente testado por participantes em diversas provas de Rally-Raid.

Para terminar, o forro interior, que é completamente removível e lavável, garante um elevado conforto, já que foi fabricado com recurso a materiais altamente técnicos, como o "cool max" que são anti-bacterianos e dotados de grande capacidade de evaporação.

Disponíveis em duas cores sólidas e cinco gráficos "Meta", os capacetes Alpinestars Supertech S-M10 são fornecidos com uma pála solar extra e um saco de transporte de alta qualidade.

Um segundo conjunto de almofadas laterais com mais cinco milímetros de espessura (para garantir um ajuste perfeito) está disponível como opcional.

Os preços recomendados de venda ao público começam nos 679,95 Euros para os modelos de cor sólida, e os 719,95 Euros para as versões decoradas. //

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.



A moto do campeão nacional de Superbikes

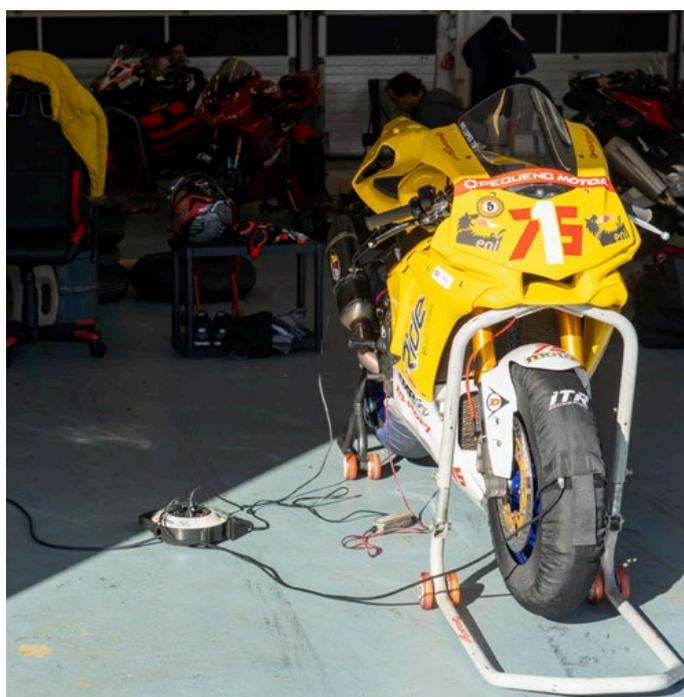
TIVEMOS RECENTEMENTE A OPORTUNIDADE DE TESTAR A YAMAHA R1, CAMPEÃ NACIONAL DE VELOCIDADE PELA MÃO DO PILOTO IVO LOPES.

IVO LOPES ENTROU EM GRANDE na edição de 2018 do Campeonato Nacional de Velocidade, na classe de Superbikes, inserido na equipa Pequeno Motos, patrocinada pela Eni, e rapidamente se revelou um potencial candidato ao título.

Venceu 4 das 6 corridas realizadas, e ficou em segundo lugar nas restantes duas, granjeando no final 46 pontos de vantagem relativamente ao seu mais directo concorrente.

Ivo Lopes, que já se tinha sagrado campeão em 2017 na classe Superstock 600, e campeão Europeu de Superstock 600 em 2016, fez em 2018 uma temporada exemplar, tendo-se sagrado campeão na penúltima prova.

Tivemos oportunidade de testar a sua R1 no circuito do Estoril, durante um evento da Motoval, e o nosso piloto designado, Bruno Canaveira, ficou encantado com o desempenho da moto, tendo conseguido tempos que se podem consi-



derar muito bons, sobretudo para um “amador”.

Numa análise rápida, e em apenas cinco voltas, a grande diferença que o Bruno encontrou, reside sobretudo na “frente” da moto, já que a R1 da Pequeno Motos mostra uma grande confiança na entrada em curva, e uma grande estabilidade a alta velocidade, parecendo que circula sobre carris.

Considerando que o evento era um “track day”, o “nosso” Bruno, apesar do pouco tempo de habituação, e de ter tido imensas dificuldades com o trânsito em pista, com as trajectórias frequentemente cortadas por outros participantes, alguns como é de esperar, com ritmos bastante lentos e trajectórias muito erróneas, conseguiu um cronómetro invejável, a rondar 1’52”. Ficamos com a esperança de podermos voltar a repetir a experiência em circunstâncias mais favoráveis e fazer uma análise mais aprofundada.

Ao Ivo Lopes e a toda a sua equipa, renovamos os votos de sucesso, e agradecemos a oportunidade que nos proporcionaram. Em breve voltaremos a este tema, com mais detalhes. //

IVO LOPES CAMPEÃO
NACIONAL DE SUPERBIKES 2018



31 de Dezembro 2018

Oferta de Ecran Touring
para os modelos GTS 125 Sport
tricolor e GTS 125 Sport ABS/SNS



3.499€

Antes: 3.899€

3.899€

Antes: 4.349€

4.499€

Antes: 5.099€

5.699€

Antes: 6.699€

Imagens não contratuais

Campanha limitada ao stock existente e válida nos concessionários aderentes.
Não acumulável com outras campanhas.

ISV não incluído.

As imagens apresentadas podem não corresponder aos modelos disponíveis.

*Válido apenas para versão tricolor da GTS 125 Sport



TECNOLOGIA HERDADA DO **MotoGP**

Agora pode melhorar a potência de travagem da sua moto com os cilindros mestre radiais RCS Corsa Corta, e as pinças de travão radiais GP4-MS.

A Brembo, líder mundial em design, desenvolvimento e produção de sistemas de travagem, anunciou em Milão, na EICMA 2018, a introdução na sua gama das versões de 15 mm e 17 mm do cilindro RCS Corsa Corta, o mais inovador para uso rodoviário, actualmente disponível no mercado.

A expansão da família RCS Corsa Corta responde de forma otimizada e personalizada às necessidades de todos os tipos de motos, que agora podem aumentar a sua potência de travagem graças à escolha dos tamanhos ideais dos cilindros-mestre RCS Corsa Corta (15, 17 ou 19 mm) para se adequar às características de cada moto.

Para que um sistema de travagem de uma moto funcione na perfeição, não só em termos de potência de mordida dos discos, mas também de modulação e sensibilidade na manete, o cilindro mestre deve ser dimensionado adequadamente e garantir a melhor relação de torque hidráulico; sendo este a proporção entre o diâmetro do pistão do cilindro mestre e o diâmetro dos pistões da pinça.

Isso significa que, dependendo do tamanho dos pistões da pinça de travão de cada modelo de moto, é possível escolher o cilindro mestre RCS Corsa Corta mais adequado para uma correspondência perfeita com o resto do sistema de travagem.

Se um cilindro mestre estiver sobredimensionado, faz com que uma massa excessiva de óleo flua para os pistões da pinça, com detrimento da modulação de travagem e da sensibilidade na manete.

Por outro lado, um cilindro mestre subdimensionado não vai empurrar a quantidade de óleo suficiente para garantir uma travagem potente.

A versão de 17mm do RCS Corsa Corta foi concebida para responder de forma ideal às necessidades de um número crescente de motos que usam pinças de travão com pistões de 30 mm de diâmetro: Entre elas, encontram-se as Ducati Panigale e Monster 1200, Kawasaki H2 e ZX10R, Yamaha R1 e R6, KTM Superduke e MV Agusta F4RR. Esta é a opção correcta para garantir um excelente desempenho das pinças que têm pistões de 30 mm, como as Brembo M50.

A versão de 15 mm foi desenvolvida para garantir a um melhor desempenho dos sistemas com um único disco, bem como para as motos com disco duplo e pinças flutuantes. Neste segmento incluem-se modelos como Ducati Scrambler, KTM Duke, Kawasaki ER-6N e Z750, Yamaha MT-03 e Triumph Bonneville T100. O 15RCS Corsa Corta também pode ser usado em todas as scooters com uma ou mais pinças dianteiras até um total de 4 pistões.

O cilindro mestre Corsa Corta 19RCS, por outro lado, é a melhor solução para todas as motos com pinças de travão com pistões de 32 ou 34 mm, como as Honda CBR1000, Ducati 1098/1198, BMW S1000RR, Triumph Speed Triple, Yamaha FZ9, Suzuki GSX-R 1000 ou o Kawasaki Z1000. Em todos os modelos, o motociclista pode regular a manete em seis afinações diferentes, em questão de segundos, através do "Ratio Click System" (RCS).

O sistema oferece ainda outra afinação, que consiste num came que recua ou avança o ponto de fulcro e a haste do cilindro principal em 2 mm, o que altera a distribuição da força de travagem sem alterar o desempenho do sistema em termos de potência pura. Ao rodar apenas um parafuso, 180 graus, ajusta a posição do centro do cilindro (inclusivamente indica a configuração pois fica vermelho quando ajustado para 18 mm, e preto quando ajustado para 20 mm), permitindo que se encontre a melhor configuração para cada tipo de utilizador/utilização. >>

"...EM TODOS OS MODELOS, O MOTOCICLISTA PODE REGULAR A MANETE EM SEIS AFINAÇÕES DIFERENTES..."



NOVIDADES

NOVA PINÇA BREMBO GP4-MS

Os motociclistas mais exigentes podem agora instalar nas suas motos a primeira pinça Brembo monobloco, maquinada a partir de um bloco sólido de alumínio, disponível para uma utilização rodoviária, a GP4-MS.

Literalmente esta GP4-MS é uma pinça de travão de MotoGP disponível para as motos de estrada. Foi sobretudo concebida para os entusiastas dos circuitos, mas também para aqueles que procuram algo verdadeiramente inovador para instalar nas suas motos.

Equipada com quatro pistões de 30 mm de diâmetro, a pinça Brembo GP4-MS redefine as regras para as pinças de travão convencionais. O seu desempenho aproxima-se do das versões utilizadas nas mais importantes competições de motos do mundo, graças à combinação de todas as características distintivas das pinças Brembo utilizadas na alta competição.

Na prática, e além da maior potência, as pinças GP4-MS melhoram a modulação da travagem já que são mais resistentes às altas temperaturas, mantendo-se o seu desempenho mais consistente, sendo também mais leves.

Tal como as usadas nos Campeonatos Mundiais de MotoGP e Superbike, a inovadora pinça GP4-MS, destinada a motos com cubos de 100mm, é maquinada a partir de um bloco sólido de alumínio.

O formato do corpo da pinça foi cuidadosamente estudado, com base em dados adquiridos ao longo



de 40 anos de vitórias da Brembo e desenvolvido com recurso a um programa de computador.

A gama da família GP4 é completada pela pinça monobloco Brembo GP4-RS, a pinça monobloco GP4-RR utilização em corrida, e a pinça GP4-RX de duas peças, também maquinada a partir de um bloco sólido.

O kit de pinças Brembo GP4-MS também inclui pastilhas sinterizadas de alto desempenho, a melhor escolha para uso misto de estrada/pista, além de todas as peças necessárias à sua montagem, bem como instruções detalhadas, e também inclui os autocolantes, adesivos sensíveis ao calor, usados no mundo do MotoGP, para avaliar após cada sessão, qual a temperatura de operação alcançada pelo material de fricção.

A pinça Brembo GP4-MS é compatível com as pastilhas Brembo Racing Z04 usadas no Campeonato Mundial de Superbike, Supersport e Moto2. //





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



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

A MELODIA de um belo ronco

Muito se falou há alguns meses da LiveWire, a primeira mota elétrica da Harley Davidson. Entre as dezenas de adjetivos atribuídos - ecológica, futurista, moderna, etc - apenas um prendeu realmente a minha atenção: silenciosa. Como assim? O que é uma mota silenciosa? Pior, o que é uma Harley silenciosa?

Não há nada mais melódico que um ronco grave e imponente de uma mota. Daqueles que nos faz virar a cabeça, que nos provoca um ligeiro arrepio e que nos aumenta o desejo de pedirmos uma prenda extra ao Pai Natal.

Será que vão mesmo cortar o pio a uma das mais másculas motas de sempre?

Se os motociclistas gostassem de silêncio, os fabricantes dos designados "escapes de ronco potente" estavam sem negócio. Mas porquê este gosto pelo barulho? Existem várias teorias possíveis:

Uma questão de tamanho - O ronco cria imponente e dá dimensão.

Quantas vezes não ouvimos o que pensamos ser um grande "motão", e depois quando viramos a cabeça vemos uma pequena scooter ou uma 125? É a história do gato que quer ser leão. É claro que este desejo de ser maior não é um exclusivo dos detentores de motas de menor cilindrada. Independentemente da potência, o orgulho de poder dizer "o meu ronco é maior que o teu" fala mais alto, e até o prazer de condução é diferente. Dá confiança e aumenta a autoestima.

Uma questão de segurança - As motas menos potentes

são naturalmente mais silenciosas e discretas, algo que não funciona bem no meio do trânsito. São muitos os automobilistas que conduzem junto ao centro da via, que fazem manobras perigosas para ocuparem aquele lugar que acabou de surgir na fila do lado, sem sequer olharem para o retrovisor, ou que conduzem aos Ss por estarem ao telefone. O barulho de uma mota a aproximar-se é muitas vezes o que trava estas manobras perigosas. Esta é a razão pela qual muitos detentores de scooters investem em escapes mais ruidosos. Há os que abusam? Sim. E muito. Mas em todo o lado existe sempre alguém mais extremista.

**"..grande "motão",
e depois quando
viramos a cabeça
vemos uma
pequena scooter
ou uma 125... "**

É claro que este clube de fãs agrada a muito poucos, principalmente aos vizinhos que têm que ouvir diariamente a nossa mota a sair da garagem às 6.30 da manhã, ou ao bairro inteiro que tem que aguentar aqueles primeiros arranques que abrem as goelas ao escape, e nos dão aceleração. Também não agrada muito aos automobilistas que estão relaxados e descontraídos

a conduzir no meio do trânsito, nas redes sociais, a ler o jornal ou a fazer a sua higiene pessoal na viatura, e que se assustam facilmente.

A verdade é que não estamos dispostos a abdicar disto. Uma mota silenciosa deveria ser apenas um mito urbano, uma espécie de Big Foot ou monstro do Loch Ness - alguns dizem que existem, mas nunca ninguém os viu.

A LiveWire vai mesmo ser silenciosa? Para já ninguém sabe. Mas se for, será que vem com caixa de sons?

Boas curvas //

MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO



Classe ORIGINAL

TRIUMPH BONNEVILLE STREET TWIN

Pouco mais de dois anos passaram desde o lançamento da Bonneville mais arrojada de sempre. Mas a tecnologia avança tão rapidamente, que esta actualização veio mesmo a calhar!

Texto: Rogério Carmo



» [Galeria de fotos aqui](#)



Depois de ter sido bastante feliz aos comandos da mais urbana das Bonneville, há cerca de dois anos, chegou a vez de testar a recente evolução, da Street Twin, apresentada ao público há pouco mais de um mês no Salão de Colónia, Intermot.

Dotada de mais potência, mais capacidade de travagem, uma melhor ergonomia e uma suspensão dianteira revista, a Street Twin ainda viu a sua electrónica refinada, e conta agora com acelerador electrónico e modos de motor (dois mapas, sendo um normal e outro para chuva), e controlo de tracção desligável.

Em termos estéticos, as diferenças são quase imperceptíveis, tendo recebido novas jantes com acabamento maquinado, novos logótipos no depósito, um novo aro do farol, e novos materiais no assento, que agora é mais confortável devido a um estofa melhorado.

Mas as melhorias não ficam por aqui, e a nova Street Twin viu o farol traseiro trocar a lâmpada por LEDs, e o painel de instrumentos actualizado

com novas funcionalidades, isto além de receber um sistema electrónico de imobilização, com chave codificada, e uma tomada de carregamento USB instalada debaixo do assento.

Em opcional a Triumph disponibiliza ainda um sistema de monitorização da pressão dos pneus (TPMS).

Tendo em conta o seu preço e segmento, a nova Street Twin é provavelmente a mais bem equipada moto do mercado, apresentando ainda uma qualidade de construção e acabamento acima da média, e intervalos de serviço de 16.000 quilómetros.

Mal se começa a rolar, a Bonneville revela-se de uma extrema eficácia, sendo bastante ágil e ergonómica, com o assento agora ligeiramente mais elevado, o que favorece as maiores estaturas mas sem prejudicar os motociclistas mais baixos, e apresentando comandos leves e bem doseáveis, a par com uma resposta do motor bastante interessante, devido aos 10 cavalos suplementares com que esta versão foi brindada.

O aumento da potência e do binário do bicilíndrico paralelo de 900cc foi conseguido à custa de um aumento do regime de rotação em 500rpm, da redução do peso da cambota e dos veios





"..UMA RESPOSTA DO MOTOR BASTANTE INTERESSANTE, DEVIDO AOS 10 CAVALOS SUPLEMENTARES.."





"...A BONNEVILLE STREET TWIN AFIGURA-SE COMO UMA **EXCELENTE MOTO PARA UMA UTILIZAÇÃO URBANA DIÁRIA...**"

de equilíbrio, e da nova, mais leve, embraiagem deslizante e assistida, mas sem perder a suavidade de funcionamento, a isenção de vibrações parasitas, nem o característico soar da dupla ponteira de escape.

Mas é a capacidade de travagem que constitui uma das maiores diferenças para a versão anterior, devido à nova pinça Brembo de 4 pistões que permite uma maior desaceleração e uma maior dosagem.

Em curva ressaltam as características da nova forquilha, mais firme e conseqüentemente mais confiável, apesar de o seu curso ter aumentado para uns mais convenientes 120mm.

Se algum defeito há a apontar à Street Twin, é a escolha dos pneus, já que os Pirelli Phantom apresentam imensa dificuldade em manter a aderência em piso molhado ou mesmo apenas húmido, como tive oportunidade de comprovar com algumas escorregadelas sob aceleração nas

zonas molhadas do percurso. Claro que o controlo de tracção é uma preciosa ajuda nesses casos, mas não havia necessidade...

Com todos estes predicados, a Bonneville Street Twin afigura-se como uma excelente moto para uma utilização urbana diária, mas que não se nega a umas boas curvas de fim-de-semana, ou umas pequenas viagens, conforme pude confirmar durante o evento oficial de apresentação internacional aos media, que se realizou em Portugal, tendo o teste decorrido nas bonitas e sinuosas estradas da zona salaia, passando pelo Cabo da Roca e Mafra até ao Gradil e seus arredores.

O percurso escolhido também me permitiu confirmar que os consumos são realmente notáveis, pois apesar de nestas apresentações os ritmos serem bastante animados, sobretudo durante as sessões fotográficas, a Street Twin registou valores >>



900 CC
64,1 CV
9 200 €

» Mais dados técnicos aqui

TESTE TRIUMPH BONNEVILLE STREET TWIN 2019



médios inferiores a 4,5 litros/100km, e a confirmá-lo, os 12 litros de capacidade do depósito foram suficientes para cumprir os mais de 250km realizados, sobrando ainda gasolina no depósito.

Por falar em combustível, o tampão do estiloso depósito permite agora que se remova a chave da fechadura sem que esta fique trancada.

A Triumph Street Twin é também uma excelente moto de iniciação. A grande facilidade de condução e o centro de gravidade muito bem calculado, a par com uma altura do assento bastante reduzida, conferem bastante confiança, e não é por isso em vão que é possível instalar o kit de redução de potência, compatível com carta A2.

Disponível em 3 cores: vermelho (Korosi Red), preto (Jet Black) e Bronze (Matt Ironside - nas fotos), a Street Twin vai estar disponível nos concessionários da marca por um preço base de 9.200 euros, a partir de finais de Janeiro de 2019.

A estatística revela que mais de 90% das Street Twin saídas dos concessionários oficiais Triumph, estavam personalizadas com recurso à gama de acessórios oficiais da marca, pelo que para esta versão, são ainda mais os acessórios que permitem adequar a mais urbana das Bonneville aos gostos e necessidades dos seus proprietários. //



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

PURO charme britânico

Uma das mais famosas motos de sempre, chega agora a Portugal completamente renovada, pronta para fazer reviver memórias e paixões.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Tozé Canaveira



» [Galeria de fotos aqui](#)

Foi há precisamente 50 anos que as primeiras Norton Commando chegaram ao mercado. Apresentadas no ano anterior, no Motocyclorama 67, em Londres, as Norton Commando eram então a mais recente evolução das Norton Model 7 Twin, concebidas por Bert Hopwood em 1940.

A sua grande vantagem residia no novo quadro, que além de permitir que o motor fosse instalado inclinado para a frente, facto que, além de dar um aspecto mais desportivo ao conjunto, tinha a vantagem de avançar o centro de gravidade, além de deixar mais espaço na traseira para a instalação da caixa de ar dos carburadores.

Mas o novo quadro, desenhado pelo Dr. Stefan Bauer, ex engenheiro da Rolls-Royce, foi a grande sensação. Se quiser saber mais sobre a história da Norton Commando, deve ler o artigo

anteriormente publicado nestas páginas (clique aqui).

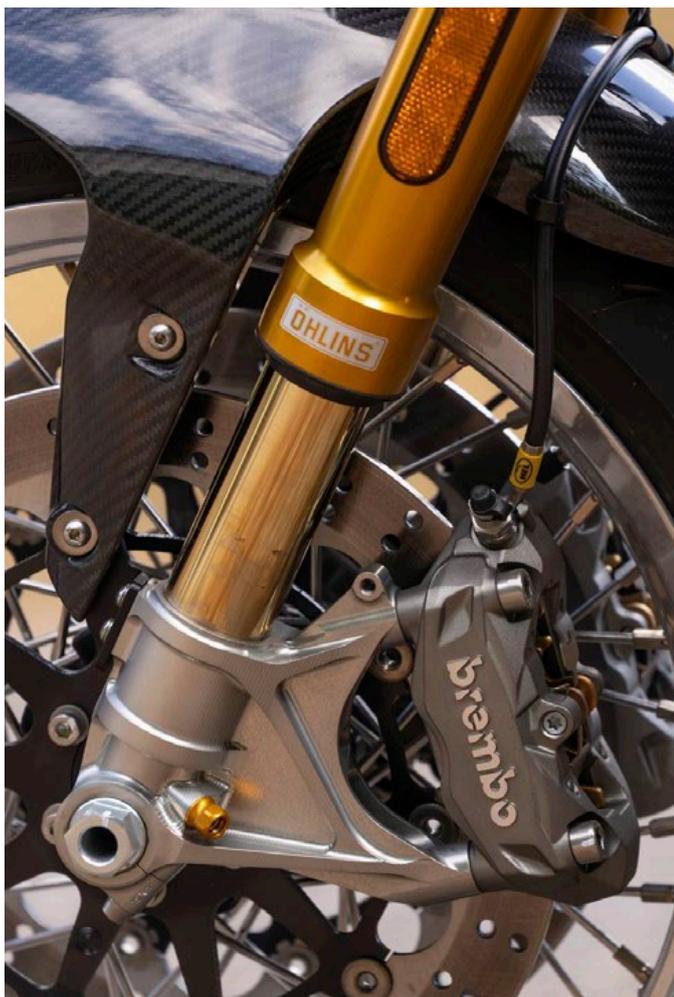
Quando fazemos um teste a uma moto, é incontornável ter alguma referência para servir de comparação. Mas no caso desta Norton Commando 961 Sport MKII, vi-me na situação pouco comum de não ter qualquer referência. A única experiência que tinha tido com uma Norton, era muito antiga, pouco memorável, e estava bastante apagada na minha memória. Por isso, rendi-me à beleza das suas linhas, montei-me nela e fiz-me à estrada, sem qualquer ideia pré-concebida.

A primeira sensação que se me revelou foi a leveza do conjunto, bem como a sua grande agilidade, proporcionada por uma quase inacreditável manobrabilidade e firmeza, apoiada por componentes de alto gabarito, como as pinças de travão radiais Brembo, e a suspensão completamente regulável da Öhlins que,



NORTON COMMANDO 961 SPORT MKII





*"...O BICILÍNDRICO PARALELO REFRIGERADO A AR, COM 961 CC, TEM O SEU CARISMA, E **EVOCA NA PERFEIÇÃO OS SEUS ANTECESSORES...** "*

consequentemente, acabam por proporcionar um extraordinário desempenho e uma elevada confiança.

A posição de condução é inegavelmente desportiva, com alguma carga a reflectir-se nos pulsos, mas com uma envolvimento perfeita da moto, numa atitude bastante reactiva. O conforto também se revela com as suspensões a cumprirem bem os dois propósitos a que se propõem: manter ambas as rodas bem coladas ao piso, mesmo quando este se apresenta pouco regular, como é apanágio das nossas ruas e estradas, e ainda assim, preservar o bem-estar da nossa cervical e do fundo das nossas costas.

Resumindo, e apesar de a Norton ter fama de

possuir, desde sempre, uma ciclística de luxo, o desempenho da nova Commando deixaria espantado qualquer protagonista das "juke box cafe races" londrinas, nos idos anos 60. E mesmo por padrões actuais, a ciclística da Norton Commando 961 Sport MKII é praticamente irrepreensível.

No que respeita ao motor, a diferença já não seria tão notada, nem pelo "rocker" com os melhores dotes de mecânica. O bicilíndrico paralelo refrigerado a ar, com 961cc, tem o seu carisma, e evoca na perfeição os seus antecessores, com um nível de vibrações e uma certa irregularidade de funcionamento pouco usuais numa moto actual.



A rider wearing a black helmet with 'VOIRAN' on the top, a black leather jacket, and blue jeans is riding a motorcycle. The motorcycle has a large round headlight, two side mirrors, and gold-colored front forks. The background is a blurred green landscape. Technical specifications are overlaid in the top right corner.

961 CC
71,9 CV
18 595 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



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

Mesmo o motor de arranque mostra um enorme respeito pelos cânones do seu estilo e época, revelando-se bastante preguiçoso e caprichoso, sem no entanto nunca deixar de cumprir a sua função. A potência não é excessiva, o que também já é uma raridade nos dias de hoje, mas isso, pelo contrário, é uma das vantagens desta Commando da actualidade, que já cumpre as normas de emissões de poluentes ditadas pela norma Euro4.

Os 70 e poucos cavalos de potência são mais do que suficientes, e o binário disponível chega e sobra, para uns passeios terapêuticos por estradas de curvas, onde também se pode apreciar o bom desempenho e suavidade da caixa de velocidades.

Esta tem um papel fundamental para manter o motor num regime superior às 4.000 rpm, altura em que o bicilíndrico paralelo se revela em toda a sua essência.

Os acabamentos são extremamente cuidados, e a montagem nota-se sólida, sem ruídos parasitas, folgas ou desajustes. Os cromados aparentam uma boa qualidade, a linha de escape é integralmente fabricada em Inox, a pintura tem uma deliciosa profundidade de brilho, as jantes de raios aparentam ser de boa qualidade e o assento mostra uma decoração cuidada.

Tudo isto faz com que alguns pontos pareçam menos interessantes, como os espelhos







retrovisores, demasiado vulgares e pouco resistentes à vibração, os blocos dos comandos, demasiado “plastificados” e pouco interessantes, os poisa-pés, que não têm mola para os manter na posição de funcionamento, tendo tendência a recolher sem que se esteja à espera, ou até mesmo a própria chave, que mais parece provir de um cacifo de ginásio do que de uma moto, sobretudo se tivermos em conta o preço desta Norton.

Outro pormenor que poderia ser melhorado é o descanso lateral, cuja saliência que permite o seu accionamento com o pé, está praticamente coincidente com o pedal das mudanças, o que, com certo tipo de botas, mais volumosas, se torna numa operação muito difícil.

Mas a Norton compensa tudo isso com o seu encanto e carisma. Onde quer que se passe ou estacione, as cabeças viram-se, os olhares de admiração desconcertam-nos e os comentários deixam-nos realmente orgulhosos. A sua estética não passa despercebida, mas a sua marca ainda menos, e é curioso ver que muitas pessoas a conhecem, e reconhecem, como sendo um verdadeiro mito do motociclismo, carregada de puro charme britânico. //



ANDAR DE MOTO 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

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

COMPARATIVO TRIUMPH TIGER 800XCA vs BMW F850GS



Filosofias DIFERENTES

TRIUMPH TIGER 800XCA vs BMW F850GS

Duas das mais badaladas motos “dual sport” de média cilindrada, carregadas de electrónica e componentes de alta qualidade, postas frente-a-frente.

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



» Galeria de fotos aqui





Tive recentemente a oportunidade de confrontar duas das mais aptas aventureiras do mercado. De um lado, a renovada Triumph Tiger 800 XCa e, do outro, a nova BMW F850GS. Permita-me uma apresentação:

BMW F850GS

A BMW F850GS representa a evolução de um modelo consagrado, a F800GS, com provas mais do que dadas em termos de durabilidade, resistência e fiabilidade, mesmo quando submetida a tratamentos de “hard enduro” intensivos. Extremamente ágil e manobrável, a F800GS conquistou uma legião de fãs por todo o mundo.

No entanto a GS nunca foi uma estradista, pelo que o termo “Adventure Sport” lhe ficava um pouco “acanhado”. Falta de conforto, falta de equipamento, e uma suspensão pouco dada a exageros asfálticos eram os seus pontos mais negativos.

Ao longo dos anos já tinha tido oportunidade de a testar em diversas situações e colocado à prova,

comparando-a com a concorrência directa, e afirmado por diversas vezes que, em termos de fora de estrada, a F800 era, dentro de seu segmento a moto, mais fácil de conduzir em qualquer tipo de terreno.

Relativamente à nova BMW F850GS, que também já tinha tido oportunidade de testar na sua apresentação internacional à imprensa, a minha opinião não tinha mudado. Pode confirmar no teste que então escrevi ([Clique aqui para ver](#)).

Mas a BMW fez um grande esforço para oferecer mais aos seus clientes, e provavelmente levada pelo sucesso que as Tiger 800 têm registado nos principais mercados europeus, dotou a sua “offroader” com todos os mimos que a electrónica tem para oferecer. Por isso, a nova F850GS é agora muito mais estradista, confortável e refinada que a antiga F800GS.

TRIUMPH TIGER 800 XCA

Desde que testei a primeira Tiger 800, há já alguns anos, que lhe reconheço uma grande competência. Em asfalto, o desempenho da ciclística, conjugado com o carácter desportivo do motor, fazem dela uma das mais agradáveis moto para “tragar” muitos quilómetros >>>



"...TAMBÉM É VERDADE QUE, MOTO QUE É MOTO TEM QUE, POR VEZES, SAIR DO ALCATRÃO..."



COMPARATIVO TRIUMPH TIGER 800XCA VS BMW F850GS

seguidos por muitos dias consecutivos.

A energia gasta para a conduzir, mesmo em ritmos que já se podem considerar desaconselháveis, é muito pouca, e a confiança que promove faz com que se consigam naturalmente ritmos de andamento muito rápidos, mesmo em estradas com mau piso.

Esta versão XCa, a mais equipada da gama, é detentora de uma roda dianteira de 21 polegadas, e por isso directa concorrente da BMW, mas consegue mostrar no asfalto um comportamento dinâmico muito semelhante ao das versões XR, de roda dianteira de 19 polegadas, que também já tive oportunidade de testar.

Há diversas maneiras de comparar coisas, e as motos não são excepção, dependendo muitas vezes de conceitos intangíveis, ou até, em alguns casos, de preconceitos. Tentei não cair em nenhum chavão e avaliar somente pelos aspectos que, pessoalmente, mais me interessam numa moto. Ora veja:

Desempenho Off Road

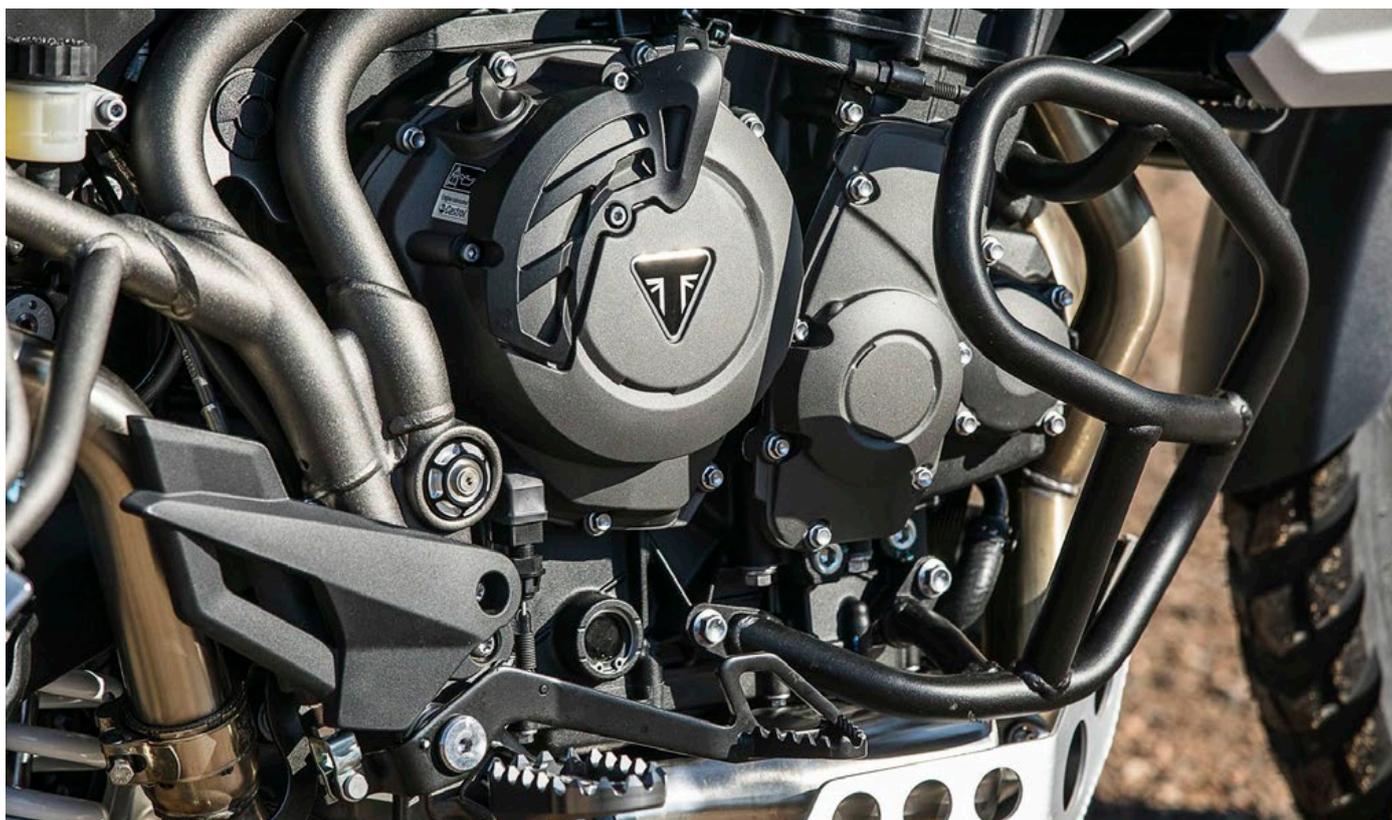
Se é verdade que estas motos não são as indicadas para ir “saltar montes e vales”, também é verdade que, moto que é moto tem que, por vezes, sair do alcatrão. E quando isso acontece, umas são mais fáceis de levar, ou

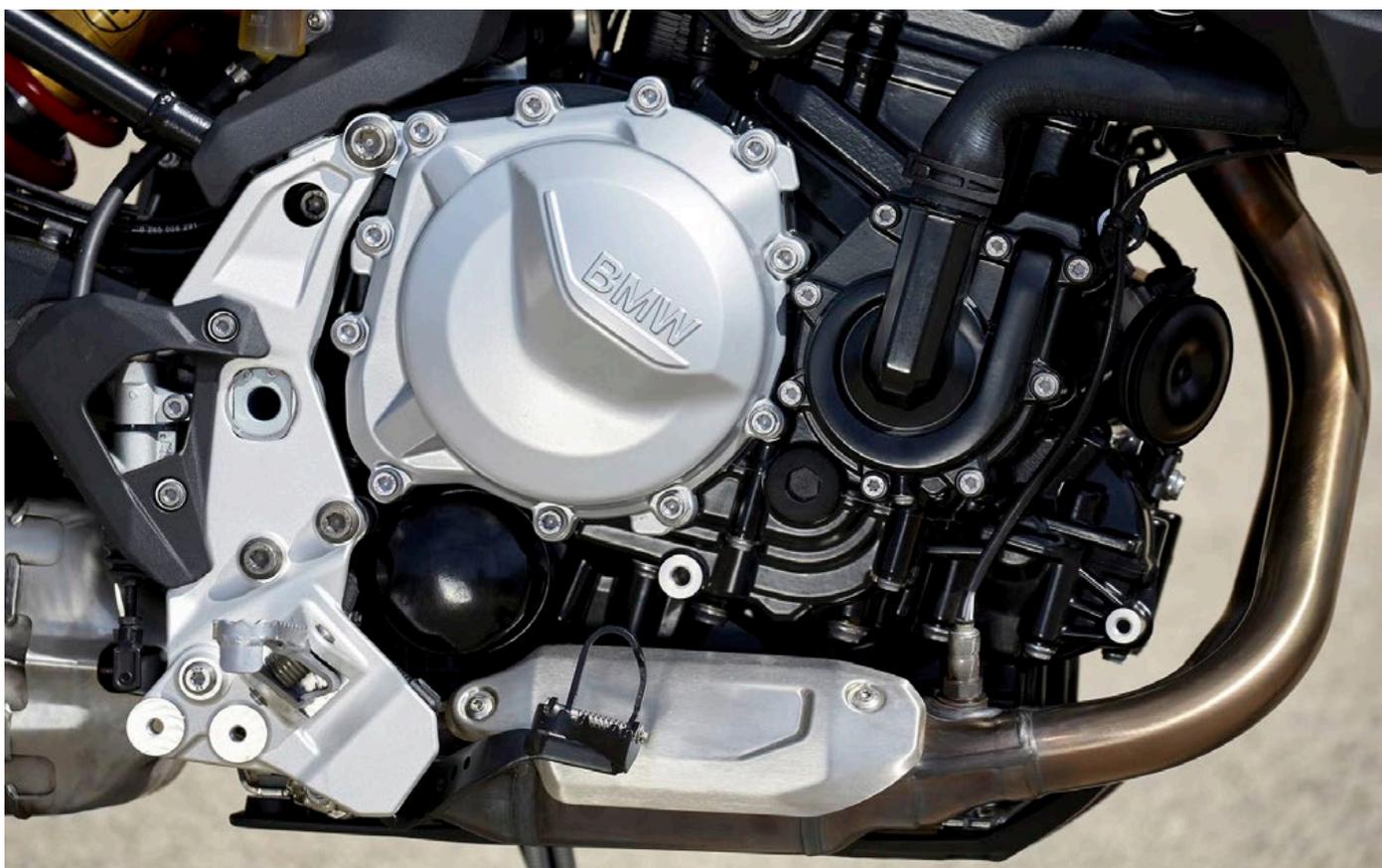
conseguem ir mais longe do que outras, e quanto mais irregular, solto ou escorregadio for o piso, mais ajuda se necessita. (Pelo menos comigo é assim). No caso destas duas motos, ambas são perfeitamente capazes de nos levar em segurança a praticamente qualquer lugar. No entanto existem diferenças substanciais entre ambas. Sobretudo quando se aumenta o ritmo.

Com esta evolução, a BMW F850GS não perdeu a sua grande apetência por maus caminhos, e a sua ergonomia é quase perfeita para uma condução em pé, deixando bastante espaço para que se possa mover o corpo para trás e para a frente. Mantém também o “pisar” firme da roda dianteira, incutindo imensa confiança mesmo a passar por cima de gravilha, lama e pedras soltas.

A direcção responde com rapidez, e a suspensão reage de forma impecável nas piores solicitações. Em pisos difíceis, o motor também se mostra perfeitamente capaz, cheio de binário a baixa rotação, ajudando a ultrapassar obstáculos sem grandes dificuldades, sem ser necessário mudar frequentemente de relação de caixa, já que até as duas primeiras relações de caixa são nitidamente mais curtas para proporcionar uma melhor tracção. >>

"...EM AMBOS OS MODELOS A QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO É IRREPREENSÍVEL ..."





O remate para toda esta aptidão é o ABS Pro, que mantém a roda dianteira sob a acção de uma assistência verdadeiramente irrepreensível, que permite accionar a manete com qualquer violência, sem que a roda dianteira bloqueie, mas criando uma desaceleração verdadeiramente impressionante.

Por seu lado, a Triumph continua a mostrar algumas dificuldades nos pisos menos consistentes, sobretudo quando o ritmo de andamento aumenta. Apesar de mais leve, a sua direcção é menos directa, não conseguindo inspirar tanta confiança como a da sua concorrente. A conduzir em pé, o formato do depósito implica com a posição das pernas, sobretudo nas descidas, em partes mais técnicas, e o motor tricilíndrico exige mais rotação para desenvolver binário, o que em fora de estrada significa uma resposta mais lenta e uma maior preocupação com o acelerador e embraiagem.

E por isso, numa perspectiva de desempenho "off road", a vantagem vai, indiscutivelmente, para a BMW.

Desempenho On Road

Aqui invertem-se os papéis. Na BMW, quando se aumenta o ritmo em estradas de curvas, a suspensão revela-se demasiado macia, mesmo com o ESA em modo "sport", mostrando bastante afundamento em

travagem e, em curva, o seu comportamento algo vago, com tendência para abrir a trajectória. Ainda assim, apresenta-se mais competente que a sua antecessora.

O motor tem boa resposta a baixos e médios regimes, mas falta-lhe alguma "alma" nas altas rotações. Também a posição de condução deixa o motociclista relativamente desprotegido, sobretudo devido à escassa protecção aerodinâmica, agravada pelo diminuto ecrã frontal. Apesar da regulação electrónica das suspensões que o modelo testado tinha instado, e de ser possível em andamento alterar o seu desempenho com um toque de botão, nunca se consegue uma nítida melhoria em termos de comportamento.

Já a Triumph mostra-se completamente em casa. A Tiger 800 XCa quase não exige esforço nem para se manter na trajectória pretendida, nem para mudar de direcção. Os seus comandos são leves, o acelerador é perfeitamente controlável, a caixa de velocidades é extremamente suave e a posição de condução é praticamente perfeita.

O motor mostra um comportamento quase desportivo, muito vivo a altos regimes, e a caixa de velocidades bem escalonada permite facilmente manter o regime de rotação no ponto pretendido. A suspensão transforma o pior dos pisos numa estrada >>

COMPARATIVO TRIUMPH TIGER 800XCA VS BMW F850GS



suiça e as mais recentes versões apresentam um interface humano intuitivo e muito bem conseguido.

No desempenho On Road, a vantagem vai nitidamente para a Triumph.

Prazer de condução

Inquestionavelmente um dos aspectos fundamentais na eleição de uma moto, o prazer de condução depende, para além dos estilos e preferências de cada um, da capacidade que uma moto tem em nos proporcionar quilómetros de diversão, com um baixo consumo de energia.

No caso concreto deste teste, e deixando claro que conduzir fora de estrada, para mim, não é nenhum prazer, sendo antes uma obrigação, ou um meio necessário para chegar a determinado local, esta avaliação fundamenta-se basicamente na condução em asfalto.

Dito isto, é inquestionável que a eficácia da ciclística da Triumph, o desempenho e som do seu motor e o conforto proporcionado pela excelente ergonomia e pela boa protecção aerodinâmica, colocam a Tiger 800XCa como sendo a que mais me agradou, e ainda tenho que contabilizar o facto de a Tiger apresentar uma altura do assento ao solo mais baixa, o que facilita a vida de quem tiver uma estatura mais baixa. A sua leveza reflete-se ainda nas manobra à mão.

A BMW F850GS, como já referi, sai prejudicada pela escassa protecção aerodinâmica, e apesar do desempenho do motor não ser alvo de reparos, é mais lento a subir de rotação e o seu som, apesar da configuração do ciclo a 270°, em jeito de “big Bang”, deixa muito a desejar, com vibrações dispensáveis e reverberações dissonantes nada interessantes.

Há ainda dois prazeres de condução de que não prescindo. Um deles é uma grande autonomia, e outro é uma boa economia de combustível. Por isso ainda aqui incluo os dois. Sob esse aspecto, se é verdade que a BMW nos apresentou um consumo médio de 4,6 Litros/100km, inferior ao da Triumph, que registou 5,3 litros/100km, também é verdade que a Triumph tem uma autonomia teórica maior: 358 quilómetros contra 326 da BMW. A Triumph ainda apresenta vantagem nos intervalos de serviço, a cada 16.000 quilómetros, sendo que a BMW os refere a cada 10.000km

Resumindo, em termos de prazer de condução, a vantagem vai novamente para a Triumph.

Ergonomia

Neste capítulo ambas as motos são muito semelhantes, e não é fácil definir uma vencedora. Ambas apresentam regulações diversas, tanto ao nível >>

A motorcyclist wearing a helmet with 'ADV' branding, a tan and black jacket, and gloves is riding a blue and silver motorcycle on a dirt road. The motorcycle has a large wind deflector and dual headlights. The background shows trees and a clear sky.

800 CC
95 CV
14 850 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

COMPARATIVO TRIUMPH TIGER 800XCA VS BMW F850GS



do assento como ao nível das manetes e pedais. Os comandos, tanto os das luzes como os do painel são extremamente acessíveis, com a Triumph a usar um interface de “joystick” e a BMW a usar o seu exclusivo “multicontrolador”, também no punho esquerdo.

Tanto o descanso lateral como o cavalete central são, em ambas, extremamente estáveis e fáceis de accionar. No caso da Triumph o descanso lateral é ainda um brinde artístico, sendo uma peça extremamente elegante e bem concebida.

Por isso, a ergonomia é responsável por termos o primeiro empate deste comparativo.



Conforto

Por diversas razões que já enunciei, sobretudo no que respeita à protecção aerodinâmica, a BMW F850GS é efectivamente mais desconfortável que a Triumph Tiger 800XC, que por seu lado tem a favor um ecrã pára-brisas regulável em altura.

O assento da BMW também não é tão envolvente como o da Triumph. E com o lugar do passageiro passa-se o mesmo, com o assento da Triumph a ser maior e mais confortável, tendo ainda pegadas de passageiro mais convenientes. O nível de vibrações mais reduzido da Triumph também a favorece neste capítulo. Os motociclistas de estatura mais baixa também vão apreciar o facto de o assento ser mais baixo, e de o menor peso do conjunto favorecer as manobras à mão! Assim sendo, temos mais uma vitória para a Triumph.



Nível de equipamento

Claro que este capítulo está intrinsecamente ligado com o preço final. Mas relativamente a isso já lá irei! Por agora, basta dizer que estes dois modelos estão dotados de equipamentos que há pouco mais de 5 anos eram desconhecidos da maioria dos motociclistas, como o painel de instrumentos em LCD a cores, iluminação por LED e suspensões e travões de marcas “premium”.

Apesar de a BMW apresentar a vantagem do sistema “Keyless” (sem chave), a Triumph oferece um ecrã muito bom, com regulação extremamente fácil, mesmo em andamento, pois apenas requer uma mão para ser reposicionado, e com um formato bastante bem calculado que não causa turbulência no capacete a alta velocidade.

Além disso, a Triumph também conta com os botões dos punhos retro-iluminados, o que é bastante conveniente e que ainda contribui para um “ambiente” bastante mais envolvente durante uma condução nocturna..

Por isso, no que ao equipamento diz respeito,



A full-page photograph of a rider on a silver and black motorcycle, likely a Honda CB650R, on a dirt road. The rider is wearing a black and white protective suit, a black helmet with orange-tinted goggles, and black gloves. The motorcycle has a prominent front fairing with a large headlight and a wind deflector. The background consists of tall, dry grass and a dirt path. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

853 CC
93,9 CV
12 505 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"...NESTAS MOTOS PODEMOS ENCONTRAR TODOS OS "GADGETS" DISPONÍVEIS NO MERCADO..."

considero que ambas as motos estão empatadas.

Ajudas electrónicas à condução

Nestas motos podemos encontrar todos os "gadgets" disponíveis no mercado. E desde as embraiagens deslizantes ao controlo de tracção e modos de motor, o nível de segurança que proporcionam é extremamente elevado.

No entanto a BMW ainda oferece o "quickshifter", importante em longas viagens, sobretudo em estradas de curvas, onde além do prazer de condução acrescido, mantém a estabilidade do passageiro devido à ausência de "solavancos" causados pelo "largar" da embraiagem, mas mais importante ainda, a F850GS está equipada com um ABS "pro", frequentemente chamado de "cornering ABS", e que aumenta exponencialmente a segurança, caso seja necessário travar de emergência no meio de uma curva, sobretudo em pisos escorregadios.

Por isso, no que concerne a ajudas electrónicas à condução, a BMW é a vencedora deste parâmetro.

Interface do utilizador

Com tanta electrónica e configuração possível,

nestas e em muitas outras motos da actualidade, é cada vez mais importante ter-se um bom interface de utilizador, ou seja, um sistema de comando do painel de instrumentos que seja prático, que possa ser usado em andamento, sem ser necessário desviar, excessivamente, o olhar da estrada.

Por isso começa a ser importante avaliar também este parâmetro, sob pena de que, na prática, não se consiga tirar proveito das configurações de todas as funcionalidades que o fabricante disponibiliza, por ser demasiado complicado regular facilmente todas as definições e opções dos menus.

Em concreto, neste caso, ambos os sistemas, tanto o da Triumph como o da BMW são muito bons. São intuitivos, e apenas com o polegar esquerdo tem-se acesso facilitado e lógico às diversas funções e regulações dos diversos equipamentos da moto.

Neste capítulo, a BMW mantém-se fiel ao seu sistema de multi-controlador, a rodinha instalada no punho esquerdo e que pode ser rodada, empurrada ou puxada com o polegar. Por seu lado a Triumph não fica atrás com o seu sistema de "joystick" e um menu extremamente lógico e com gráficos muito bem conseguidos.

Este capítulo resume-se a outro empate!



Qualidade de construção

Em ambos os modelos a qualidade de construção é irrepreensível, com acabamentos perfeitos em todos os níveis, e com materiais e componentes de alta qualidade. Pode ver os pormenores abaixo.

Sob o aspecto da qualidade de construção há também um empate.

Preço

Neste caso não nos podemos cingir aos valores base dos modelos para fazer uma comparação. A Tiger 800 XCa que nos foi fornecida para teste, com todo o equipamento acima referido, tem um preço de 14 850,00 €, enquanto que, se vir na ficha técnica (clique aqui) a F850GS tem um preço base de 12 505,00 €.

No entanto, a BMW que nos foi disponibilizada tinha, contas feitas a todos os opcionais, um valor final de 17.702,58 €, a que apenas se poderia descontar (por não terem correspondente na Triumph e não fazerem parte de nenhum dos "packs" da configuração) o valor do sistema de chamada automática de emergência (350 €), o do sistema de alarme anti-roubo (250 €), e o do kit de preparação para GPS (210 €), sendo que nesse caso o preço apenas baixava para 16,892 €.

Por isso, neste capítulo, a vantagem vai para a Triumph.

Resumo final:

A Triumph ganha este comparativo com todo o mérito. A marca sabe que uma percentagem avassaladora deste tipo de motos é utilizada por motociclistas que lhe dão uma utilização maioritariamente estradista, e que poucos são os que se aventuram por trilhos e picadas, situações em que a Tiger 800 XCA precisamente não se encontra tão à-vontade como a sua concorrente.

Não sendo fácil atingir um equilíbrio entre as duas vocações, a marca britânica empenhou-se numa ciclística que, não sendo tão radical em fora de estrada, consegue um comportamento irrepreensível em asfalto, mesmo para aqueles motociclistas que gostam e praticam andamentos mais rápidos. E não é em vão que os dois pontos de vantagem que a Triumph conquista sejam precisamente os que dizem respeito ao conforto e ao prazer de condução, factores extremamente importantes para quem gosta de fazer longas tiradas. //

AGRADECIMENTO:

Quero agradecer ao Rui Baltazar, motociclista famoso proprietário de uma muito viajada F800GS, a sua disponibilidade para me acompanhar ao longo deste teste, e ter partilhado e debatido comigo algumas das sensações que estas máquinas nos proporcionaram ao longo dos dias que delas pudemos desfrutar.



Um integral PARA TUDO E PARA TODOS

O capacete Nolan N87, conforme pode facilmente confirmar, é um dos que tenho usado mais frequentemente ao longo dos últimos testes que tenho assinado nestas páginas.

Texto: Rogério Carmo



E se é verdade que muitas das motos que ultimamente tenho testado se encaixam perfeitamente no seu estilo, ele também cabe na descrição daquilo que, para mim, é um bom capacete.

Tem uma grande qualidade de construção a diversos níveis: Conta com uma viseira de excelente qualidade, muito ampla, e dotada de "pin-lock", com um sistema de remoção bastante simples, apesar de bastante minucioso, e uma vedação perfeita sob a acção de uma mola que também a fixa em posições de abertura intermédias. cuja vedação resiste muito bem à chuva sem deixar entrar água para o seu interior.

Tem uma viseira solar escamoteável com um accionamento simples, que proporciona regulação de altura, mantendo-se firme mesmo com a viseira exterior aberta e a alta velocidade, o que é outra vantagem e que faz dele um excelente companheiro de viagem.

A sua aerodinâmica é excelente, facilmente perceptível a velocidades mais elevadas e em motos "naked", revelando-se bastante silencioso e estável, não >>>



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

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



"OUTRA GRANDE VANTAGEM ESTÁ NO FACTO DE O IMPORTADOR GARANTIR UMA EXCELENTE ASSISTÊNCIA TÉCNICA..."

acusando nem turbulências nem ruídos estranhos em motos com carenagem frontal. Além disso encaixa perfeitamente na minha cabeça, sem qualquer ponto de pressão, tem uns interiores muito confortáveis e, se bem que a ventilação seja apenas suficiente para os dias mais quentes, o Nolan N87 seca o forro rapidamente, mesmo quando, depois de muito esforço, fica completamente "ensopado". Também tem uma decoração que me agrada, sem ser demasiado entediante, mas também sem ser "flashante".

E se bem que isso não seja um parâmetro de avaliação, será também por isso que o Nolan N87 Rapid Lava Grey, que me acompanha há já quase um ano, é capaz de ser, neste momento, aquele com que tenho feito mais quilómetros.

Submetido a condições extremas, como as sessões de fotos em dias de chuva e/ou frio, ou na mesma situação mas no meio de estradas poeirentas, em dias de calor, situações em que o ponho e tiro da cabeça algumas dezenas de vezes por dia e quase sempre sem prescindir





dos meus fiéis óculos de sol, são factores que constituem uma boa prova de resistência. E ainda assim, encontra-se em perfeitas condições de utilização, mantendo um aspecto muito bom que lhe proporciona ainda muitos “piropos”.

Outra grande vantagem está no facto de o importador garantir uma excelente assistência técnica, com um vasto stock de peças para uma

eventual distribuição, assim como um excelente acompanhamento em situações que envolvam a garantia.

Se procura um capacete de qualidade, que garanta um elevado padrão de segurança, para todas as ocasiões, não deixe de ir experimentar um Nolan N87, que está à venda nos distribuidores Nolan por um PVP recomendado de 259,99 Euros. //



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



Paula Kota

Dança COMIGO

Sempre que me aproximo de ti, sinto um arrepio. O meu coração salta. Passo-te a mão numa carícia, dou à chave, respondes com um ronco profundo, um tremor de motor sem fim. Embora, vamos dançar.

Num compasso certo e ritmado, dançamos um tango por entre o trânsito, trabalho de caixa, rodopio por entre os carros. A tua resposta ao meu comando é rápida, numa sintonia de bailarinos de excelência.

Deslizas suavemente debaixo de mim, rodo o punho e ofereces-me velocidade. Pela pista de alca-

trão alegras a minha alma. Respondes a um golpe de ancas, com a suavidade de uma bailarina que dança uma valsa, cada curva um rodopio que me entontece, curva após curva, inebriada num passo sincronizado, satisfazes-me.

Corres furiosamente quando te acelero, sucedem-se quilómetros de liberdade, numa conquista da estrada, do mundo. Duas rodas de prazer.

Adoro as tuas linhas, o teu motor, tudo o que me ofereces.

És minha. //





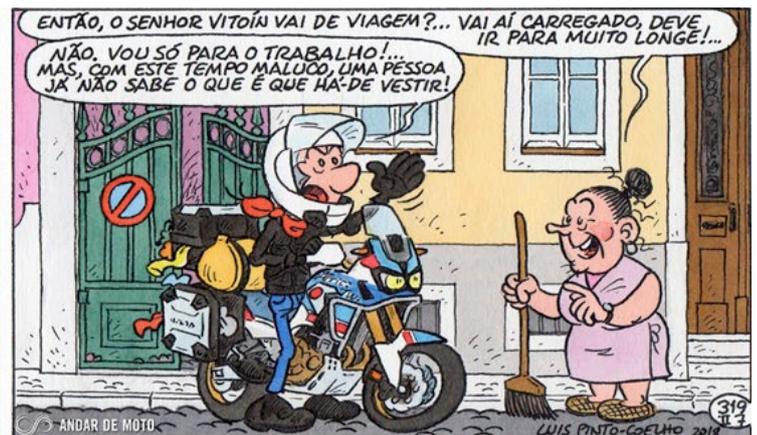
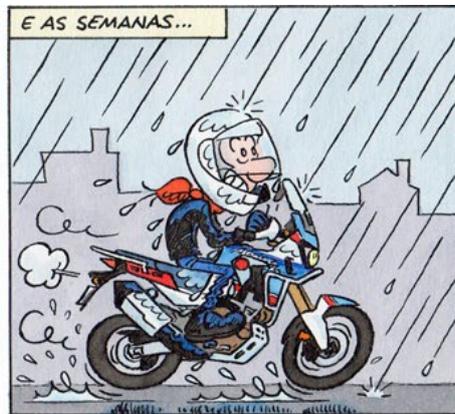
Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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



ANDAR DE MOTO



MOTOS USADAS

**PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
[ANDARDEMOTO.PT](https://www.andaridemoto.pt)**



ANDAR DE MOTO



Ana Amorim Dias

Escritora, advogada, empresária e motociclista

Não é a mota QUE GUIAS...

O que te faz sexy não é a roupa insinuante ou de marca nem a imagem impecavelmente cuidada. O que te faz sexy é a segurança com que caminhas, a potência do teu olhar e a luminosidade que o teu sorriso consegue espalhar.

O que te faz belo não são os abdominais definidos nem os seios empinados, isso são só manobras de distração para não teres a atenção mesmo em ti; o que te faz belo é o que dizes e o que escolhes calar, é a graça e firmeza com que fazes o que fazes. O que te torna irresistível não é a mota que guias nem a velocidade a que vais; é a alegria que consegues deixar à tua passagem, é a marca positiva que vais imprimindo ao mundo. E o que te faz feio, acredita, não são as imperfeições do exterior, essas não incomodam ninguém; são as falhas de carácter e a capacidade de infetar com más energias aquilo que te rodeia. //



FAZEDORES...

*José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares*

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

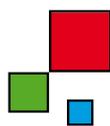
*Miguel Ferreira
Susana Esteves
Paula Kota
Ana Amorim Dias
Márcia Monteiro*

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**Nolangroup**

made in Italy, made in Nolan



BE #NOLANRIDERS