



DUCATI

MULTISTRADA 1260

ENDURO

» TESTES

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN

MUTT MOTORCYCLES HILTS 125 / MONGREL 125

» FRENTE-A-FRENTE

SHOEI NEOTEC 2 / SCHUBERTH C4 PRO

» APRESENTAÇÃO

R45 TAIGA BY SAÚDADE MOTORCYCLES

» TÉCNICA

TRANSMISSÃO FINAL

» TOM VITOIN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

CLASSE PURA



NEW

SPEED TWIN

A NOVA referência na condução e nas sensações de uma moto Custom Roadster.

Speed Twin - o nome mítico regressa à gama Triumph, estabelecendo um novo padrão em estilo, dinâmica e comportamento para uma Bonneville Custom Roadster moderna. Equipada com o motor bicilíndrico de elevada performance e 1200cc melhorado, com afinação Thruxton, e dotada da mais avançada tecnologia de ajuda à condução, incluindo os Modos de Condução Sport, Road e Rain, luzes LED, ciclística ágil e precisa, travões Brembo e o ADN Triumph intemporal - o novo ícone de desempenho está aqui.

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



Rogério Carmo
Publisher

As senhoras e os equipamentos

Vai passar por Portugal uma caravana que integra uma volta ao mundo, composta exclusivamente por mulheres, a WRWR - Women Riders World Relay 2019, que pretende chamar a atenção da generalidade da indústria motociclistica para diversos temas, dos quais se destaca a falta de equipamentos específicos para a fisionomia feminina.

Na realidade, muitos fabricantes contam com colecções de desenho específico para senhora. No entanto, a procura, essa importante alavanca do mercado, e concretamente no nosso país, é escassa, e grande parte do equipamento disponível é sobretudo destinado a passageiras, e não a condutoras (o que já por si representa uma grande diferença), com incidência em produtos baratos, com índices de segurança baixos, ou mesmo inexistentes, pois as lojas, que têm que gerir o seu investimento e garantir o escoamento dos stocks, compram o mínimo indispensável para evitar “monos”.

Talvez seja uma questão de cultura, e recuso-me a acreditar que seja uma questão de machismo, ou mesmo de má vontade, mas o que é certo é que apesar de serem cada vez mais, as mulheres que conduzem moto representam uma ínfima percentagem dos motociclistas. E as que desfrutam do prazer das duas rodas como passageiras, confiam na opinião mais abalizada dos seus “pilotos”, que muitas vezes descuram a necessidade de se andar bem equipado.

Nunca me esqueço da história que me contou um gerente de uma loja de equipamentos, que um dia foi abordado por um cliente e amigo que

queria comprar um capacete baratinho para a sua “pendura e cara metade”: renitente em gastar mais dinheiro do que o estritamente necessário para cumprir a lei, foi preciso o meu amigo dizer-lhe: “Bem, está certo, afinal tu é que sabes o quanto gostas dela”, para que ele, envergonhado, abrisse um pouco mais os cordões à bolsa.

Histórias como esta são frequentes. Provavelmente porque se associa, erroneamente, o facto de uma utilização esporádica, ou menos intensa, ao facto de não ser necessária grande protecção. Talvez por isso seja frequente encontramos na estrada “penduras” que vão manifestamente mal equipadas, em cima de motos que, em muitos casos, são excessivamente caras, estão excessivamente accessorizadas, e/ou cujos condutores exibem eles próprios blusões e capacetes excessivamente caros. A verdade é que um acidente pode acontecer em qualquer lugar e situação, e um equipamento adequado pode fazer toda a diferença em termos de consequências, sobretudo no que à consciência diz respeito.

Isto para dizer que equipamentos de motociclismo específicos para senhora, há-os com fartura. E muitos com muita qualidade e especificações de segurança muito elevadas. O que não há é mulheres suficientes a comprá-los.

Por isso, a ideia das mulheres que organizaram o evento WRWR 2019 é louvável. E se a sua acção implica andar de moto e mais visibilidade para as mulheres que as conduzem, e tem potencial para conquistar mais adeptas para o motociclismo, então porque não? //



6 *MOTO NEWS*

TESTE

22 *DUCATI MULTISTRADA 1260 ENDURO*

32 *ROYAL ENFIELD HIMALAYAN*

44 *MUTT MOTORCYCLES HILTS 125 / MONGREL 125*

FRENTE-A-FRENTE

52 *CAPACETES: SHOEI NEOTECH 2 / SCHUBERTH C4 PRO*

APRESENTAÇÃO

66 *TAIGA- BMW R45 BY SAUDADE MOTORCYCLES*

TÉCNICA

60 *TRANSMISSÃO FINAL*

CRÓNICA

3 *ROGÉRIO CARMO: PORQUE NÃO*

58 *HENRIQUE SARAIVA: OLIVENÇA É NOSSA, DIZEM...*

72 *CARTA A VALENTINO ROSSI*

74 *MÁRCIA MONTEIRO: CUIDADO... "ELAS ANDEM AÍ"*

70 *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*



ANDAR DE MOTO

FICHA TÉCNICA

*José Fernandes
Rogério Carmo*

*António Soares
Susana Pereira
Luís Pinto Coelho
Tó Zé Canaveira
Paulo Jorge*

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

TUDO O QUE PRECISA DE SABER SOBRE MOTOS ESTÁ NO ANDARDEMOTO.PT

CONQUER THE WORLD.



SCHUBERTH



C4^{PRO}

Conquiste o mundo com a nova referência para os motociclistas mais exigentes. O C4 PRO cativa pelo seu novo interior, pela acústica otimizada e pela tecnologia de alta performance. Baixo nível de ruído, independentemente da velocidade. WWW.SCHUBERTH.COM

WWW.GOLDENBAT.PT



Mega Manifestação - Por melhores condições e menos impostos

MOTOCICLISTAS DE TODO O PAÍS RUMARAM A LISBOA EM PROTESTO!

FOI NO PASSADO DIA 3 DE FEVEREIRO DE 2019, que os motociclistas portugueses saíram para a rua em manifestação. Portugal e os seus governantes parecem continuar sem interesse em querer resolver a questão da mobilidade. Quando é um dado adquirido e comprovado que as motos (e os demais veículos de duas rodas) são uma solução prática e eficaz, (e talvez a única viável) para solucionar o problema da (falta de) mobilidade, reduzindo a poluição, libertando espaço de estacionamento e causando muito menos desgaste nas infraestruturas viárias, sejam urbanas ou não.

No entanto as motos são frequentemente negligenciadas e desacreditadas. Por um lado os lobies e pelo outro o governo, que não consegue ter uma rede viária com pisos que se possam considerar, pelo menos, razoáveis, que não olha para o ensino da condução nem das regras de trânsito, que não faz campanhas de consciencialização para as boas práticas de comportamento no trânsito, que tem as forças de segurança mais ocupadas em tarefas burocráticas do que em patrulhamento, e que cobra mais impostos do que aqueles que seriam necessários se o seu desempenho em zelar pelos interesses públicos fosse, também ele e no mínimo, razoável.

Por isso ontem os motociclistas saíram à rua em manifestação. Vieram até Lisboa, do Porto e do Algarve, em coluna pela A1 e pela A2, e de todo o país, fosse porque caminho fosse, para se juntarem, cerca de 5.000, à volta do obelisco da Praça dos Restauradores.

Aí, os representantes do GAM reiteraram as intenções deste protesto. O deputado Miguel Tiago e o ex-deputado Rodrigo Ribeiro, duas personalidades incontornáveis do mundo das motos, não quiseram deixar de estar presentes e dar o seu apoio a esta causa que só não parece justa a quem estiver realmente com más intenções.

Os motociclistas querem a entrada em vigor de uma classe 5 de portagens, específica para os motociclos, com um preço equivalente a 50% do da classe 1, já que uma moto causa muito menos desgaste nas vias do que os automóveis, e por outro lado circula em muito maior segurança em auto-estrada do que pelas fortemente degradadas estradas nacionais.

Exigem também a revisão do IUC, que taxa motos com 20 anos como se fossem motos novas, sendo que muitas dessas motos pagam mais imposto do que muitos automóveis, que ocupam mais espaço e degradam muito mais as infraestruturas.

As imagens acima ilustram bem como foi! //





Nova Diavel 1260

So good to be bad.

O Mundo está aos teus pés e todos os olhos postos em ti... e na tua nova Diavel 1260. A performance de uma maxi naked combinada com o conforto de uma muscle cruiser.

A sua condução e agilidade irão surpreender-te. O motor 1262 Testastretta DVT de 159 cv, potente e cheio de binário a qualquer velocidade, permanece fluido e utilizável para se obter o máximo prazer de condução.

O seu desenho musculado e agressivo causa um grande impacto e é realçado pelos bem executados acabamentos e pormenores. Tu decides: admira ou sê admirado. Nova Diavel 1260: So good to be bad.

Euro 4 | Emissões de CO2 128 g / km | Consumo 5,4 l / 100 km.

DUCATI LISBOA
Cacém Park. Estrada de Paço de Arcos, 2735-238 Cacém - Lisboa.
Tel. 219 219 239 geral@ducatilisboa.com

DUCATI NORTE
Rua Delfim Ferreira, 719 - 4100-201 Porto.
Tel. 223 205 040 - geral@ducatinorte.pt



Discover all the Ducati services on www.ducatiforyou.com





Africa Twin Morocco Epic Tour 2019

A TERCEIRA EDIÇÃO DO GRANDE EVENTO "OFF ROAD" DA HONDA JÁ TEM DATA MARCADA, E AS INSCRIÇÕES ESTÃO A ABRIR!

PARA OS AMANTES DE AVENTURA, a Honda propõe uma oportunidade excepcional para desafiar os seus limites, para se pôr à prova e superar-se a si mesmo, e em simultâneo umprir o sonho de transpor dunas, descobrir paisagens e lugares fascinantes, tudo isso aos comandos da sua Honda Africa Twin.

“Um desafio para aqueles que vão; um sonho para aqueles que ficam”, foram as palavras, do fundador do Rally Paris-Dakar, Thierry Sabine, que a Honda escolheu para definir este evento promovido exclusivamente para os seus clientes.

No entanto, não é necessária grande experiência de condução em off-road, nem sequer precisa ser um apaixonado das grandes viagens de aventura ou de correr riscos...

O Africa Twin Morocco Epic Tour tem uma rota apta para participantes de todos os níveis, basta que tenham vontade de superar os seus próprios limites, experimentar e desfrutar!

E com todo o apoio de uma estrutura profissional, que assegura uma organização cuidada que põe à disposição dos participantes um amplo dispositivo

logístico que inclui assistência técnica, guias especializados e serviço médico ao longo do percurso, e ainda alojamento de luxo, com a possibilidade de levar acompanhante, juntamente com a caravana de apoio.

Este evento começa com a travessia de barco que parte do porto de Almeria, em direção a Marrocos, com passagem da noite a bordo e amanhecer já em solo africano onde, para começar esta fantástica aventura, bastará desembarcar.

O percurso terá cerca de 2.500 km, ao longo dos quais os participantes terão a oportunidade de visitar alguns dos lugares mais emblemáticos de Marrocos, passar nos caminhos mais inusitados, conduzir nas dunas e passar uma noite numa tenda Haima Bereber, debaixo de um imponente céu estrelado.

As inscrições abrem no próximo dia 4 de Março, e não vai querer perder a oportunidade de participar nesta incrível experiência que vai decorrer entre 25 de Outubro e 3 de Novembro de 2019.

Veja toda a informação no site oficial da Africa Twin Morocco Epic Tour 2019 (clique aqui). //



NOVIDADE



AVIATOR 2.3 AMS²

SIX DAYS 2018
CHROME GLOSS



FORRO COM SISTEMA
DE ENCAIXE MAGNÉTICO



FAME
AMARELO MATE



BIGGER
VERMELHO MATE



GREAT
AZUL CHROME

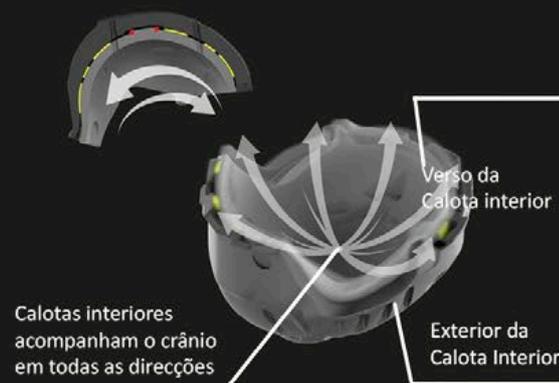
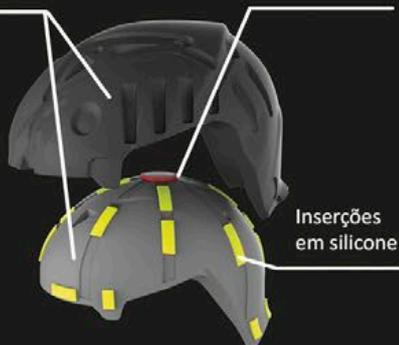


GREAT
AMARELO MATE

AMS²
AIROH
MULTIACTION
SAFETY
SYSTEM

Calotas interiores com
diferentes densidades

Anel central de
amortecimento



Inscrições abertas para a Escola de Trial da FMP

EM 2019, A ESCOLA DE TRIAL DA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL DÁ CONTINUIDADE AO SEU PROJETO DE PROPORCIONAR AS MELHORES CONDIÇÕES PARA QUE OS MAIS JOVENS POSSAM PRATICAR A MODALIDADE E TAMBÉM OFERECE A POSSIBILIDADE DE PARTICIPAR NO CAMPEONATO NACIONAL.

A **ESCOLA DE TRIAL DA FMP** conta já com duas décadas de existência e está aberta a jovens pilotos com idade compreendida entre os 3 e os 18 anos.

Para se candidatarem, os jovens pilotos deverão preencher o formulário disponibilizado em www.fmp.pt. Posteriormente, deverão prestar provas presenciais antes de serem admitidos na escola.

Para os mais jovens, a seleção constará de uma prova de destreza realizada em bicicleta e, caso esta seja realizada com sucesso, será efectuada uma prova de destreza em moto eléctrica

Para os restantes candidatos, a seleção consta de uma prova de destreza e técnica realizada em moto própria ou, eventualmente, em moto cedida pela Escola de Trial FMP

Os mais aptos serão então tecnicamente avaliados e classificados pelo selecionador e pelos elementos da Escola de Trial FMP, sendo objeto de desempate a vontade, a disciplina e a disponibilidade. Nos mais jovens, o sucesso escolar será igualmente tido em consideração.

Os selecionados serão então divididos em duas categorias: Cadetes (seleccionados com idade inferior a 18 anos) e Esperanças (seleccionados com idade igual ou superior a 18 anos).

Aos selecionados será oferecida a licença desportiva da FMP e aulas de iniciação ou de melhoramento de trial e aulas de noções de mecânica e estágios de grupo

Os seleccionados poderão ainda vir a usufruir de:

- **Inscrições grátis** nas provas do Campeonato ou dos Troféus Nacionais de Trial e ajudas de custo para participação em provas internacionais;

- **Equipamento de proteção** (capacete, luvas, camisola, calças e botas) peças de desgaste das motos (pneus, punhos, etc.);

- **Moto** cedida pela Escola de Trial FMP.

A atribuição, a forma e o tipo de apoio aos Esperanças será analisada e decidida em função dos objetivos e dos resultados desportivos.

Em breve será anunciada a data e o local da realização das provas de seleção para encontrar as estrelas do futuro no trial português. //

QUERES SER O PRÓXIMO CAMPEÃO?





CNT
CAMPEONATO NACIONAL TRIAL

Tens talento e vontade de vencer?

Não percas a oportunidade de ser um campeão!

Acesso a uma época de trial inserido na equipa da Escola de Trial!

Inscribe-te grátis:
www.fmp.pt



FMP
FEDERAÇÃO MOTOCICLISMO PORTUGAL
ESCOLA TRIAL

A Federação de Motociclismo de Portugal, através da sua Comissão de Trial, lança um desafio para seleccionar novos pilotos futuros campeões nacionais de Trial. Caso sejas seleccionado podes ter acesso grátis a moto, equipamento de proteção, aulas com os melhores pilotos nacionais e muito mais!

Atreve-te a Mudar de Vida

MUDA PARA UMA HARLEY®

SE TROCARES A TUA MOTO POR UMA SOFTAIL® ANTES DE 31 DE MARÇO
ACRESCENTAREMOS ATÉ

1.500€

AO VALOR DA TUA MOTO
SE A ENTREGARES COMO PARTE DO PAGAMENTO



GAMA HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL® A PARTIR DE 15.200€
ONDE O AUTÉNTICO E LENDÁRIO ESPÍRITO CUSTOM SE ENCONTRA COM
A MAIS AVANÇADA E MODERNA TECNOLOGIA PARA UMA CONDUÇÃO
COMO NUNCA EXPERIMENTASTE ANTES.

HARLEY-DAVIDSON® AMERICAN MOTORCYCLES

H-D LISBOA | H-D ALGARVE

WWW.HDLISBOA.COM • WWW.HARLEYALGARVE.COM



**ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL**

Promoção aplicável a motos novas Harley-Davidson Softail® e apenas quando a moto entregue como parte do pagamento não seja uma Harley-Davidson®. O valor da promoção será de 1.200€ (IVA incluído) para o modelo Street Bob® e 1.500€ (IVA incluído) para todos os outros modelos da gama Softail®. Oferta válida de 1/2/19 até 31/3/19 e limitada a 40 unidades em stock para Espanha, Portugal e Andorra. Não acumulável com outras ofertas. Para mais informação entra em contacto com o teu concessionário mais próximo. © 2019 H-D ou suas afiliadas. HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, H-D e o logo Bar and Shield são marcas registadas da H-D U.S.A., LLC. As marcas comerciais de terceiros são propriedade dos seus respetivos detentores.



NOCO - arrancadores e carregadores de baterias

A MARCA LÍDER NO MUNDO DO ARRANQUE DE BATERIAS REFORÇA A SUA PRESENÇA EM PORTUGAL

A BATERIA DE UMA MOTO pode descarregar por razões muito diversas, como por exemplo o passar do tempo ou circunstâncias externas que aceleram o fim da sua vida útil, como por exemplo, a baixas temperaturas, durante muito tempo.

Por isso, a marca americana NOCO, produz carregadores de baterias para qualquer tipo de veículo, e apresenta-nos agora uma série de produtos ótimos para devolver a vida ao seu veículo de duas rodas, sem riscos e de forma simples e rápida.

É impossível prever quando a sua bateria irá lhe pregar uma partida, por isso ter à mão um acessório que permita carregar a bateria, sem precisar da ajuda de terceiros, seja onde estivermos, por isso a NOCO disponibiliza várias soluções que se adaptam a diversas necessidades.

Uma delas é o Genius Boost HD GB40. Trata-se de um carregador, de lítio, ultra-compacto, com uma potência de 12 volts e 1000 A, adequado para dar arranque a qualquer tipo de veículo: de motociclos até camiões.

A sua utilização é fácil e simples, vocacionada tanto para os profissionais como os particulares.

Para simplificar a sua utilização e agilizar o processo de carga, o Genius Boost HD GB40 conta com um avisador LED que indica o estado da carga em quatro fases: 25%, 50%, 75% e 100%. Após terminar o processo de arranque, o GB40 pode dar arranque, logo de seguida e à maior parte das baterias, até cerca de 20 vezes.

O seu desenho, com acabamentos robustos, esconde uma tecnologia anti-inflamável, com protecção face à inversão de polaridade, o que garante que ele possa

ser utilizado de formas simples e fiável, mesmo em climas ou áreas com altas temperaturas.

Dispõe ainda de uma tomada USB, óptima para carregar telemóveis ou outros acessórios, uma tomada convencional de saída de 12 V, e uma lanterna de elevada luminosidade, detalhes que o tornam num acessório perfeito para emergências.

O Genius Boost HD GB40 tem um preço de 179,50 € (PVP com IVA).

Mas a NOCO tem também outros equipamentos como o GB20, o GB70 e o GB500, com potências que vão dos 12 aos 20 volts, com capacidades entre os 400 e os 20000 A. O preço desses começa nos 139,50 € e acaba nos 2.500 € (PVP com IVA).

Estão também disponíveis os carregadores de bateria inteligentes NOCO Genius, e o modelo G1100. Um produto de elevadíssima potência voltado nomeadamente para profissionais, mas que também pode ser usado pelos motociclistas que quiserem manter a sua bateria sempre em ótimas condições.

Estão ainda disponíveis outros três modelos, com potências que vão até aos 7200 mA: o G750, o G3500 e o G7200, que oferecem um sistema de carga em oito fases e um indicador LED para mostrar as quatro etapas da carga: 25%, 50%, 75% e 100%.

O G1100 é adequado para manter sempre a 100% as baterias de motos, automóveis e camiões, sem sobrecargas. Conta com a certificação de protecção IP65, que faz com que o acessório fique completamente protegido contra poeira, condições climáticas adversas e salpicos de água.

A sua versatilidade permite que possa ser utilizado para carregar baterias de ácido-chumbo de 6 >>>



e 12 V (incluindo baterias húmidas, de gel, ou sem manutenção). O preço deste modelo é de 59,50 € (PVP com IVA), enquanto o dos outros modelos da gama vai dos 46,50 € aos 129,50 € (PVP com IVA), em função da sua potência.

Pinças de precisão opcionais, para carregadores e arrancadores, podem ser adquiridas por 24,50 € (PVP com IVA), enquanto o conector X-connect OBDII e o Testador OBDII, para ligação permanente, têm preços de 32,50 € e 29,50 € (PVP com IVA) respectivamente.

Para mais informações sobre a NOCO ou quaisquer dos produtos do catálogo da Bihr, entre em www.bihr.pt. Siga também a Bihr no Facebook, Youtube e Instagram //



Moto City

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles



O Rali Moto-turístico promovido pela Ducati já tem as inscrições abertas

LIMITADO A APENAS 100 PARTICIPANTES, O EVENTO APRESENTA NOVIDADES PARA 2019

COM UM FORMATO PRÓPRIO, que cruza os Pirenéus, o rali Dos Mares foi rapidamente reconhecido como um dos eventos moto-turísticos mais valorizados da nossa península.

Oferece estradas icónicas, boa gastronomia e hotéis de qualidade, mas está limitado a apenas 100 participantes e está aberto a motos de qualquer marca com uma cilindrada superior a 250 cc.

Como novidade para 2019, vai haver duas edições deste evento: o Dos Mares que se realiza na primavera, de 16 a 20 de Maio, e o Dos Mares + que se vai realizar no Outono, de 3 a 7 de outubro, e que promete um pouco mais de “pimenta”.

As inscrições para a edição Primavera, já começaram. O preço, a partir de 460 €, inclui 4 noites em regimes de meia pensão em hotéis de 4 estrelas, roadbook em formato rolo, kit de boas-vindas, t-shirt, roteiros cuidadosamente selecionados e assistência. Um roadbook eletrónico Tripy que garante uma experiência

ainda mais profissional e despreocupada, também estará disponível.

Nesta edição de 2019, todos os participantes estarão identificados por um transponder que permitirá seguir a sua evolução, em tempo real, através da aplicação TeamTrack+

PROGRAMA DOS MARES PRIMAVERA DE 16 A 20 DE MAIO

- **16 de Maio**
Ponto de encontro e 1ª noite Roses – Hotel Almadraba****
- **17 de Maio**
1ª etapa: Roses – Andorra – Hotel Fenixl****
- **18 de Maio**
2ª etapa: Andorra – Panticosa – Hotel Continental****
- **19 de Maio**
3ª etapa: Panticosa – San Sebastián – Hotel Arima****
- **20 de Maio**
Regresso a casa

Moto Adventure

sinta a inspiração!



NOVIDADES SPRINT ÓCULOS MX

UMA GAMA DE ÓCULOS
PARA "OFF ROAD" COM
UMA EXCELENTE RELAÇÃO
QUALIDADE/PREÇO

A SPRINT acrescentou à sua coleção de equipamentos de motociclismo uma gama de óculos MX, passando a ter disponível, para além dos equipamentos de estrada, equipamentos de motocross.

Os óculos Sprint MX Shape possuem uma tripla camada de espuma para melhor respirabilidade e ajuste, uma correia ajustável anti-derrapante, 1 lente espelhada com tratamento anti-riscos e anti-distorção com protecção UV400 em tamanho universal.

Estão disponíveis em cinco grádfismos diferentes:

- Sprint Shape cinza/preto
- Sprint Shape cinza/ light azul
- Sprint Shape amarelo/azul escuro
- Sprint Shape vermelho/azul escuro
- Sprint Shape cinza/laranja

Incluído na embalagem está: 1x Óculos, 1x Bolsa de arrumação em microfibra, 1x Lente de substituição transparente e 3x Tear-off , tudo isto por um P:V:P. recomendado de 35,06 € //



www.vortex.com.pt

TRAIL

125cc




VORTEX
Motorcycles



Ducati Hypermotard 950 / 950 SP

UMA APRESENTAÇÃO MUITO ESPECIAL, COM A PARTICIPAÇÃO DE RUBEN XAUS, A REPETIR A SUA FAMOSA CURVA EM SLIDE, DE JOELHO NO CHÃO E BRAÇO NO AR, COM OS DEDOS EM "V".

MAIS DESPORTIVA, MAIS DIVERTIDA e mais fácil de conduzir, a nova Hypermotard é inequivocamente a "Fun Bike" de Borgo Panigale. Completamente revista para 2019, com uma nova ergonomia, um novo motor, uma ciclística altamente eficaz e um pacote electrónico super avançado, a nova Hypermotard pesa menos 4Kg do que a sua antecessora.

A posição de condução revista, com o assento a 870mm do chão, maximiza o prazer de condução e potencia uma atitude mais proactiva. Guiador mais largo, uma cintura mais estreita e um novo assento são as principais alterações neste capítulo.

A Hypermotard 950 conta com um motor completamente redesenhado, com cames de perfil diferente e corpos de admissão de 53mm, mais leve e potente.

Trata-se de um bicilíndrico Testastretta a 11° com 937cc, capaz de debitar 114cv às 9.000 rpm, a partir de um binário superior a 96Nm que fica disponível em mais de 80% logo a partir das 3.000rpm, e que

garante elevados níveis de adrenalina e diversão, com a vantagem de ter intervalos de manutenção mais espaçados, que apenas requerem mudanças de óleo a cada 15.000Km, e um "Desmoservice" para afinação de válvulas e sistema desmodrómico, a cada 30.000Km.

Para manter tanta potência controlada, a nova Hypermotard 950 conta com uma Unidade de Medição de Inércia (IMU) de 6 eixos, que detecta todas as forças a que a moto está sujeita, em curva, em travagem e sob aceleração, emitindo informações para o Controlo de Tracção e para o sistema ABS que agem em conformidade.

Este último conta com a funcionalidade "Slide by Brake", que até agora apenas estava disponível na Panigale V4, e que permite que a roda traseira efectue "slides" até 10 graus de desvio, antes que a electrónica intervenha.

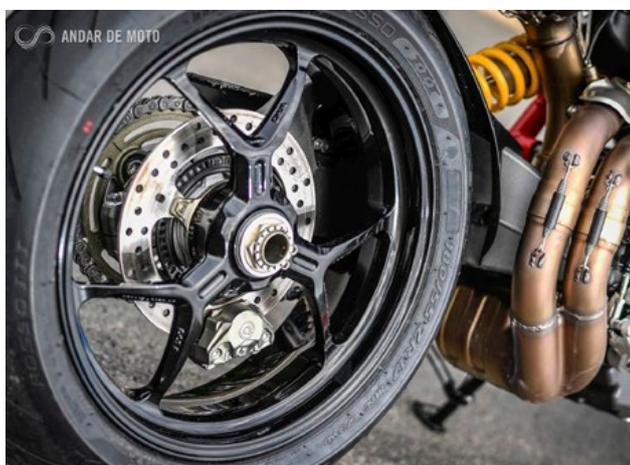
Três modos de condução (Sport, Touring e Urban) garantem uma elevada confiança em qualquer si- >>

tuação, mesmo quando a inclinação lateral está perto do seu limite, que neste caso é de 44°. A embraiagem, agora assistida e deslizante, passa a ter accionamento hidráulico, assistido por uma bomba central radial (à semelhança da do travão dianteiro), assinadas pela Brembo, tal como o material de fricção.

Além do motor, os novos quadro e sub-quadro, em treliça de tubos de aço de diâmetros variáveis e as jantes de 3 raios, são os principais responsáveis pela redução do peso total, que, em ordem de marcha, agora se cifra nos 200kg.

A suspensão conta com uma forquilha Marzocchi de 45mm de diâmetro que oferece um curso de 170mm, e um amortecedor Sachs com um curso de 150mm, ambos completamente reguláveis. A Ducati Hypermotard 950 vem equipada com pneus Pirelli Diablo Rosso III.

Em termos estéticos, para além do quadro típico da marca, os escapes elevados e o “bico de pato” frontal, que conservam a essência do modelo anterior, nem o novo depósito com capacidade para 14,5 litros de combustível consegue afectar as linhas esguias do conjunto. Os mais puristas podem ainda remover facilmente os poisa pés do passageiro (para utilização em circuito). >>



Moto Emotion

sinta a inspiração!



NAKED
125cc




VORTEX
Motorcycles



FICHA TÉCNICA:

Tipo motor: 8v V-twin Testastretta a 11°
Cilindrada: 937cc **Potência:** 114 cv (84 kW) @ 9.000 rpm **Binário:** 96 Nm @ 7.250 rpm **Tipo quadro:** Treliça de tubos de aço **Suspensão frente:** Marzocchi 45mm regulável (Öhlins 48mm na SP) **Suspensão traseira:** monoamortecedor Sachs regulável (Öhlins na SP) **Travão frente:** 2 discos 320mm com pinças Brembo radiais de 4 pistões **Travão traseiro:** disco 245mm com pinça Brembo de pistão duplo **Depósito combustível:** 14.5 litros **Altura assento:** 870mm (890 na SP) **Peso em ordem de marcha:** 200kg **Medidas pneus (F-T):** 120/70 x 17 - 180/55 x 17

A nova Hypermotard 950 conta com um farol com luzes DRL (Daytime Running Light) integradas. Os piscas-piscas, em LED, possuem função de auto-cancelamento. Como acessórios opcionais conta ainda, entre outros, com sistema anti-roubo e punhos aquecidos. O painel é agora em TFT a cores, inspirado no da V4 Panigale.

Como opcional está ainda disponível o sistema multimídia, que permite a ligação a um "smartphone" para receber mensagens SMS e avisos de chamadas telefónicas, no painel de instrumentos.

A versão SP

Quem pretender uma performance ainda maior, pode contar com a versão SP, equipada com suspensões

Öhlins com mais 15mm de curso na frente e 25mm na traseira, jantes forjadas Marchesini, um assento plano e "quickshifter" integral instalado de série (opcional na versão normal).

Esta versão, que conta com uma pintura específica, confere um ainda maior inclinação lateral (47°) e tem um peso total em ordem de marcha de 198kg. Devido ao maior curso das suspensões, tem uma altura de assento de 890 mm

A Hypermotard 950 SP vem equipada com alguns componentes em fibra de carbono, amortecedor de direcção e pneus mais performantes, Pirelli Diablo Supercorsa SP. //





RUBEN XAUS

A IMAGEM DE ABERTURA é a reedição de uma manobra do piloto Ruben Xaus que, há 12 anos, já tinha feito uma manobra semelhante, a curvar, de joelho no chão, e a saudar o fotógrafo com uma mão no ar, a arremessar um “V”, precisamente com a Ducati Hypermotard 1100.

Para provar que a nova Ducati Hypermotard 950 não perdeu eficácia relativamente à versão anterior, e também que, quando se sabe, a idade não conta, Ruben Xaus foi convidado pela Ducati para estar presente nesta apresentação internacional aos média, e repetir a façanha. Para que não houvessem dúvidas, até há um vídeo que mostra toda a manobra, cumprida na perfeição, e que pode ver se clicar aqui //



Moto Vintage

sinta a inspiração!



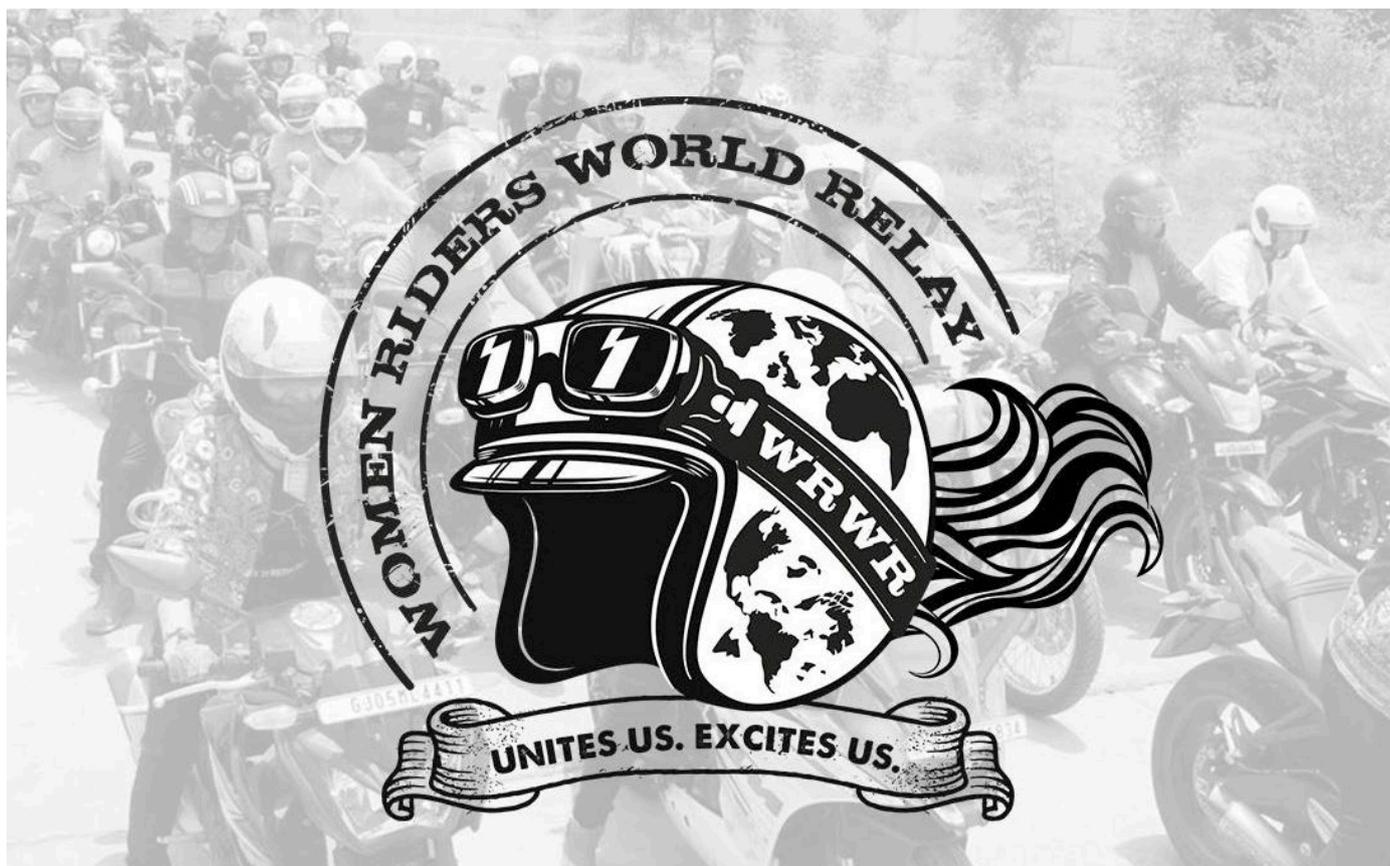
www.vortex.com.pt

CAFE RACER

125cc




VORTEX
Motorcycles



Women Riders World Relay 2019

MULHERES DE TODO O MUNDO QUEREM CONQUISTAR MAIS IMPORTÂNCIA NO MOTOCICLISMO E CHAMAM A ATENÇÃO DO MERCADO PARA A FALTA DE EQUIPAMENTO ESPECÍFICO PARA A FISIONOMIA FEMININA

FEVEREIRO guarda uma interessante aventura no que diz respeito ao motociclismo feminino: o Women Riders World Relay, WRWR.

No próximo dia 27 de Fevereiro, arranca uma fantástica jornada de mulheres motociclistas que numa única rota contínua, se propõem a dar a volta ao mundo, no período de um ano, transportando um testemunho que será passado de mão em mão, por mais de 100 países!

Portugal é um dos países de arranque do WRWR e serão motociclistas portuguesas que irão transportar o testemunho nos dias 16 e 17 de Março, respectivamente as 18ª e 19ª etapas do percurso. A passagem por Portugal começa em Vinhais (Bragança) num percurso rumo a Lisboa, realizado por entre magníficas paisagens. A chegada da comitiva está prevista para o final da tarde, e será calorosa-

mente celebrada n' O Purista Barbière.

As corajosas motociclistas contam com a uma calorosa recepção para ajudar a descansar das horas de viagem...

Dia 17, as equipas continuam o percurso até sul, pela relaxante Costa Azul, com paragem longa em Albufeira no Bistro Gastronómica, onde se irá celebrar a saída do testemunho de Portugal.

Em Ayamonte a equipa espanhola que irá receber o testemunho aguarda ansiosamente a chegada das companheiras, para seguir então até o próximo destino... e assim consecutivamente, pelo mundo fora, entre as equipas de diferentes nacionalidades espalhadas à volta do globo!

Esta rota mundial é entusiasmante mas muito desafiante! O testemunho não pode nunca parar! Cada equipa tem de estar preparada para conduzir sobre >>

WRWR 2019



quaisquer condições físicas, psicológicas, climatéricas... E é isto que nos traz à missão do WRWR: mostrar ao mercado do desporto motorizado a crescente força feminina que a indústria parece não conseguir acompanhar e, consecutivamente, incentivar à criação de uma plataforma global que incentive as mulheres a ter um papel mais preponderante na indústria do motociclismo.

Célia Remédios, a Embaixadora do evento em Portugal, juntamente com Lucélia Bento e Maria Duarte, lideram a equipa portuguesa e são as responsáveis por colocar o território Luso no mapa desta jornada. Ficou com curiosidade? Fale com estas senhoras ou passe pelo site oficial do WRWR 2019.

Também pode acompanhar os desenvolvimentos de toda a viagem na página oficial do evento no Facebook.//



www.fbmondial.pt

RIDE TO LIVE A CLASSIC



HPS 125

P.V.P. **3.695 €***

EURO 4
CV: 13,6
REFRIGERAÇÃO: LIQUIDA
EFI: MAGNETI MARELLI
TRAVAGEM: CBS
CONSUMO: 2,9 L/100 Km
EMIÇÃO CO2: 67,5 GR/Km

HPS 300

P.V.P. **4.395 €***

EURO 4
CV: 23,0
REFRIGERAÇÃO: LIQUIDA
EFI: DELPHI
TRAVAGEM: ABS
CONSUMO: 3,3 L/100 Km
EMIÇÃO CO2: 77 GR/Km

*Preços estimados de venda ao público no continente com ISV e IVA a 23% incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas.

Podes conduzir a tua FB Mondial com carta de carro desde que tenhas 25 anos de idade.

Braga: Moto Espinha 253533227 Cascais: In Motos 211308500 Lisboa: Motojet 213976046 Leiria: Moto Master 917319063 Madeira: MZ Bike 291235544
Porto: Motocidade 917530132 Setúbal: Nice Ride 265080304 Viseu: Rodicentro 232451128
Atendimento ao cliente: fbmondial@turbimot.com



EMOÇÕES fortes

DUCATI MULTISTRADA 1260 ENDURO

Não importa a estrada, nem a meteorologia, nem a pressa! Nem se vai só ou acompanhado, seja para perto ou para longe. O que importa é que vai chegar ao seu destino com um grande sorriso nos lábios!

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



» [Galeria de fotos aqui](#)



O segmento das “Big Trails” é um dos que mais sucesso tem tido nos últimos anos. A escalada de potência e o elevado índice tecnológico que estas motos encerram tem contribuído para que, a par com o conforto e a segurança, as prestações dinâmicas destas motos alcancem níveis impensáveis há poucos anos, fosse no segmento das “Grand Touring” como até mesmo no segmento das motos desportivas. E esta Ducati Multistrada 1260 Enduro é disso um bom exemplo.

Depois de ter sido muito feliz aos comandos da versão anterior, a Ducati Multistrada 1200 Enduro cujo teste pode ver se clicar aqui, chegou a vez de testar a sua evolução, a Multistrada 1260 Enduro, apresentada há poucos meses no Salão de Milão de 2018.

Acelerações vertiginosas, recuperações estonteantes, travagens inacreditáveis, comportamento exemplar em curva, uma grande capacidade de carga e carradas de conforto, que inclui todas as mordomias proporcionadas pelas mais avançadas inovações tecnológicas, são apenas alguns dos aspectos que fazem com que a nova Ducati Multistrada 1260 Enduro seja uma séria candidata ao título de rainha do seu segmento. Mesmo sendo ele o que encerra uma mais forte e distinta concorrência.

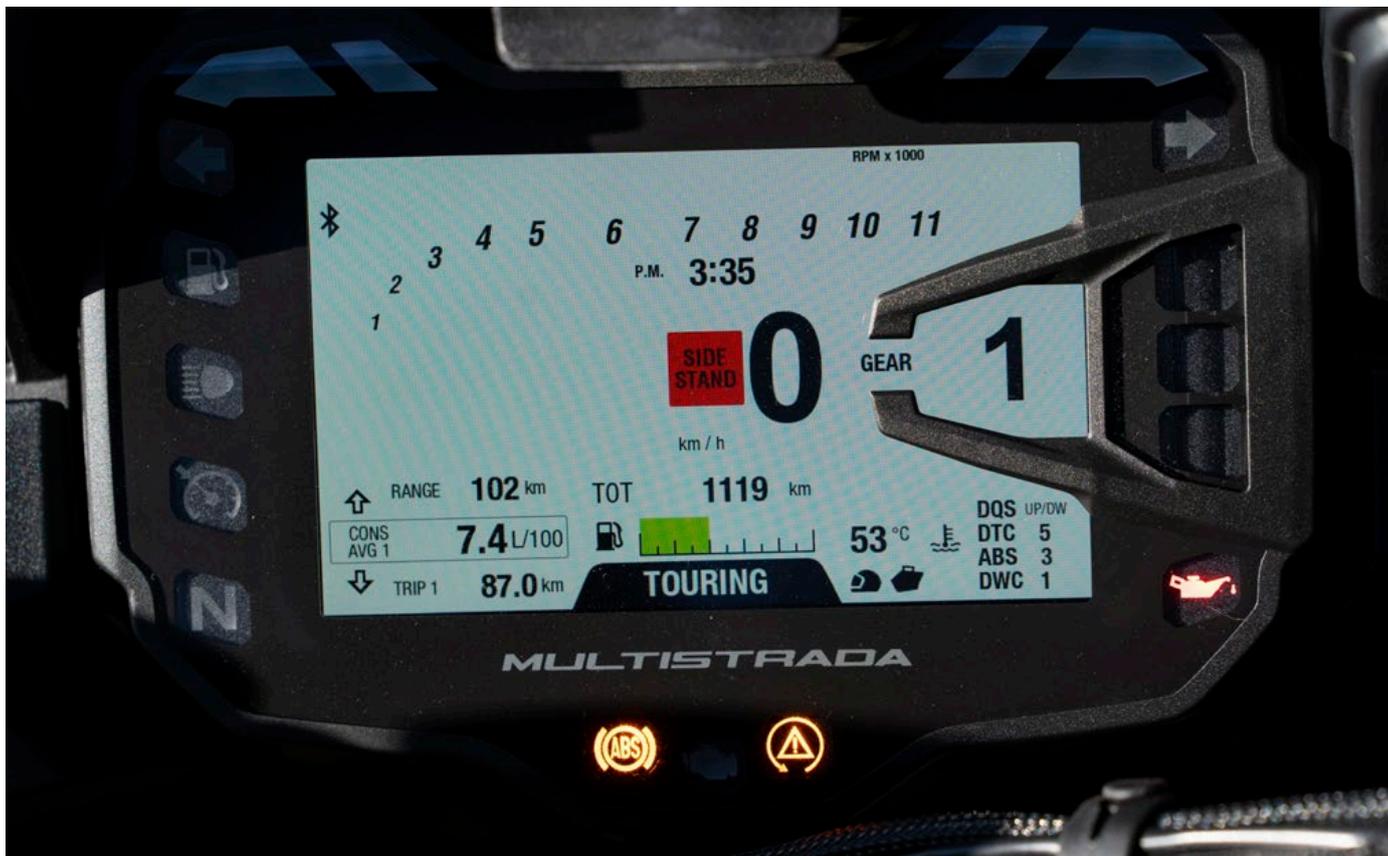
Podia dizer-se que a Ducati, o que fez com a

Multistrada 1260 Enduro, foi alargar a sua potencial clientela. Não aos menos favorecidos, nem aos menos aventureiros ou menos corajosos, mas sim aos motociclistas de estatura mais baixa. Todo o esforço deste “remake” reverteu a favor dos motociclistas mais curtos de perna, para quem a anterior versão era demasiado exigente em termos físicos, devido às suas grandes dimensões.

Por isso a nova Ducati é mais baixa do que a sua antecessora, com o assento a 860mm do chão. Os poisa pés também são mais pequenos (cerca de 10mm) e estão colocados mais abaixo (outros 10mm), para não interferirem tanto nas manobras. O guiador também está mais baixo (30mm), o que até obrigou a redesenhar a capa do depósito de combustível.

Obviamente também a suspensão ficou mais curta, com menos 15mm de curso (para um total de 185mm). Para acabar com a maré de redução, também as jantes ficaram mais leves, e a caixa de velocidades conta com relações mais reduzidas.

Com tudo isto, poder-se-ia à partida pensar que esta nova Adventure Tourer, como a marca a define, ficou menos apta para o fora de estrada. Neste teste, e sem os pneus adequados, não me aventurei em grandes desafios, mas mesmo com os pneus asfálticos, tenho que reconhecer que as alterações realizadas fomentam uma maior confiança e uma maior facilidade de manobra, que permitirá, mesmo aos menos experientes, conseguir desfrutar de prazenteiras >>>



*"...TODO O ESFORÇO DESTE "REMAKE"
REVERTEU A FAVOR DOS MOTOCICLISTAS
MAIS CURTOS DE PERNA..."*





"...O ABS E O CONTROLO DE TRACÇÃO CONTAM COM UMA NOVA UNIDADE DE MEDIÇÃO DE INÉRCIA (IMU) COM SEIS EIXOS, DA BOSCH.."

incurções fora de estrada, mesmo quando os caminhos e os trilhos acabam, já que a Multistrada 1260 Enduro não perdeu nenhum dos atributos do modelo anterior, e pelo contrário, conta agora com um centro de gravidade mais baixo, que torna tudo ainda mais fácil.

E no asfalto tudo ficou melhor ainda, pois esta nova Ducati Multistrada 1260 Enduro conta com o motor Testastretta DVT 1262, com abertura de válvulas variável e que já cumpre a normativa Euro 4, apesar de debitar uns escandalosos (em termos ecológicos obviamente) 158 cavalos, e uns estonteantes 128 Nm de binário, 85% do qual fica disponível abaixo das 3.500 rpm.

A electrónica, tal como antes, possibilita 4 modos de condução, completamente recalibrados, cada um deles para uma situação específica, regulando em conformidade tanto a curva de binário do motor, como o efeito de travão motor, a suspensão e as ajudas electrónicas à condução, e cujos parâmetros que podem ser alterados em andamento.

A suspensão conta com o já conhecido sistema "Skyhook" que a torna semi-activa, e tem cerca de 400 parâmetros de regulação. O acelerador é agora electrónico, ou "ride-by-wire", e garante uma resposta ao punho instantânea, mas bastante

precisa, e proporciona ainda "Cruise Control".

A caixa de velocidades (que por sinal continua a demonstrar alguns "pontos-mortos" inesperados) tem um tacto bastante leve, e conta agora com "quickshifter" integral que, aliado ao carácter explosivo do motor e a todas as ajudas electrónicas, transporta o prazer de condução para níveis muito, mas muito elevados.

O ABS e o Controlo de Tracção contam com uma nova Unidade de Medição de Inércia (IMU) com seis eixos, da Bosch, que também controla a descolagem da roda dianteira em aceleração, e a da traseira, sob travagem. O módulo também coordena o sistema "Vehicle Hold Control" que facilita a entrada e saída do passageiro em subida ou descida, e a iluminação em curva, assim como o cancelamento automático dos pisca-piscas.

Em termos de conforto, o ecrã pára-brisas da Multistrada 1260 Enduro permite uma regulação em altura, com recurso a apenas uma mão, e numa amplitude de 60 mm. Existem tomadas de 12V sob o assento e no painel de instrumentos, e o descanso central é equipamento de série. A capacidade de carga foi aumentada em 20kg.

O depósito de combustível, mantém a capacidade





1262 CC
158 CV
21 045 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

TESTE DUCATI MULTISTRADA 1260 ENDURO



de 30 litros, e o fabricante anuncia uma autonomia teórica de 450km. Claro que apenas teórica, pois se quisermos desfrutar do potencial de toda a cavalagem, temos que ser menos exigentes, e contar com consumos inflacionados, por vezes superiores a 7,5 litros aos 100km, um pequeno preço a pagar para desfrutar de emoções realmente fortes!

O sistema “Keyless”, ou sem chave, que inclui tranca de direcção, também faz parte do pacote electrónico base, mas peca em alguns pontos, primeiro por o seu comando ter dimensões exageradamente grandes, e depois por não incluir abertura do depósito de combustível. O painel de instrumentos tem agora 5 polegadas, e é um TFT a cores de alta resolução.

Uma funcionalidade que não teve oportunidade de testar, para já, foi a nova Ducati Link App, uma aplicação que permite, através de um Smartphone, além de ouvir músicas e atender chamadas de telefone, registar e personalizar os parâmetros de cada Riding Mode (ABS, Ducati Traction Control, etc) ao mesmo tempo que fornece informação detalhada sobre os intervalos de manutenção, um manual de utilizador e um localizador de lojas Ducati. Para além disto, a Ducati Link App também permite aos motociclistas gravarem as suas performances e viagens, de modo a poderem partilhar as suas experiências de condução. >>





COMO SERIA DE ESPERAR A DUCATI DISPONIBILIZA DIVERSOS CONJUNTOS DE PERSONALIZAÇÃO PARA A MULTISTRADA 1260 ENDURO:

O **Touring Pack** conta com punhos aquecidos, malas Ducati Performance by Touratech em alumínio e bolsa de guiador.

O **Sport Pack** inclui um escape homologado Ducati Performance by Termignoni, compatível com os requisitos de homologação europeia, tampa da bomba de água em negro, tampas dos reservatórios do líquido de travões dianteiro e de embraiagem, maquinadas a partir de um bloco sólido de alumínio.

O **Urban Pack** propõem uma top case em alumínio Ducati Performance by Touratech, saco de depósito com “tank lock” e tomada USB suplementar para carregar aparelhos electrónicos.

O **Enduro Pack** congrega iluminação suplementar em LED com barras de proteção do motor, proteção do radiador, tampa do pinhão de ataque e proteção do disco de travão traseiro, tudo componentes Ducati Performance by Touratech.

Veja as características técnicas ou consulte um concessionário. Clique aqui.

<https://www.andardemoto.pt/motos-novas/p-1557/ducati-multistrada-1260-enduro//>



EQUIPAMENTO

Capacete AGV Sport Modular

Blusão Dainese Dinamica

Jeans Rev'it Corona TF

Luvax RSW MSL – 009

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex

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

SABEDORIA do passado



» [Galeria de fotos aqui](#)

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN

A resposta da Royal Enfield à evolução tecnológica das motos europeias e japonesas é literalmente antagónica. Mas carregada de charme!

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

O motociclismo tornou-se demasiadamente extremo. As motos estão a ficar cada vez mais rápidas, potentes, pesadas, caras e com uma manutenção extremamente dispendiosa.

Não fui eu que, apesar de concordar, proferi estas palavras. Quem o fez, mais ou menos assim, foi Arun Gopal, o chefe do departamento de exportação da Royal Enfield.

E não deixa de ter razão. Enquanto o mercado se bate por conquistar um cada vez mais pequeno universo de motociclistas, todos de idade geralmente avançada, com uma situação financeira estável e de recursos geralmente elevados, deslumbrados com cavalos e gadgets electrónicos, tenta quase em vão renovar a sua clientela e conquistar novos clientes, sobretudo jovens, para quem as motos não são nem um hobby, nem um sinal de estatuto social ou de riqueza.

Os jovens são muito mais práticos, deslocam-se quase exclusivamente em meios urbanos, fazem pequenas deslocações esporádicas e por regra não têm recursos financeiros para suportar impostos, seguros, consumos, estacionamento e manutenções excessivamente caros.

E o que a Royal Enfield pretende é, precisamente, ir à conquista dessa clientela, apostando numa nova moto, a primeira nova moto desde que a marca originalmente inglesa passou para mãos indianas, e a primeira R.E. dos últimos 60 anos.

Para isso a marca partiu de uma folha em branco e desenhou um motor, um quadro e todo o resto necessário para concretizar algo que se qualifique como um motociclo. Mas um motociclo simples, económico, robusto e fácil de conduzir e manobrar. Assim nasceu a Himalayan.

Arun Gopal explica que 96% das motos existentes no mundo têm uma cilindrada inferior a 250cc, e que esses motociclistas ambicionam fazer um “upgrade”, mas querem simultaneamente uma moto»





"...FORA DE ESTRADA, COM UMA ALTURA AO SOLO E UM CURSO DE SUSPENSÕES QUE FAZ **INVEJA A MUITA "DUAL SPORT", "ADVENTURE SPORT" ...**"

de média cilindrada, entre os 250cc e os 650cc, com um preço acessível.

E para poder continuar a falar da Himalayan é incontornável referir o seu preço: uns bastante modestos 4.645 euros.

Claro que não há luxos, a não ser que se considere uma bússola no painel de instrumentos, como luxo. No entanto, a nova Royal Enfield permite uma utilização variada, em qualquer tipo de ambiente e a qualquer tipo de motociclista.

Os 4.645 euros dão direito a um motor capaz de transportar passageiro e carga, sem qualquer problema, a não ser que uma velocidade máxima a rondar os 120km/h seja um problema.

E sim, os 4.645 euros é o preço da versão já a cumprir a normativa Euro 4, apesar do motor

refrigerado por ar, com emissões de poluentes reduzidas e travões de disco com ABS. Uma verdadeira pechincha se comparar com a oferta equivalente do mercado (clique aqui para ver as motos disponíveis em Portugal com preços entre os 4 e os 5 mil euros).

Ainda por cima, tendo em conta que a Himalayan tem um extremo à-vontade fora de estrada, com uma altura ao solo e um curso de suspensões que faz inveja a muita "dual sport", "adventure sport" ou "scrambler", um peso extremamente baixo, uma posição de condução muito boa, tanto em pé como sentado, uma excelente proteção aerodinâmica e, ainda, proteções especificamente concebidas para resguardar efectivamente os componentes vitais da moto.

Nem a capacidade de carga foi esquecida, já



411 CC
24,2 CV
4645 €

» Mais dados técnicos aqui





"A HIMALAYAN ADAPTA-SE A AMBIENTES URBANOS E ÀS GRANDES AVENTURAS, **AFIGURANDO-SE COMO UMA PARCEIRA FIÁVEL...**"

que as protecções servem em simultâneo de base para malas, sacos ou jerricans, com inúmeras possibilidades de prender cintas, aranhas ou esticadores, para qualquer imprevisto. Os poisa-pés estão preparados para o fora-de-estrada, bastando para isso retirar as borrachas de conforto, operação fácil e rápida.

A Himalayan foi concebida para atravessar a maior cordilheira do planeta, os Himalaias, que encerram longas distâncias por muito maus caminhos, através de zonas remotas, onde qualquer desenganagem terá de ser feita de forma precária, com poucos recursos.

Por tudo isso a Himalayan é uma moto indicada

tanto para motociclistas iniciados como para os mais experientes, sobretudo para todos os que não estejam dispostos a pagar gadgets electrónicos, muitas vezes desnecessários, a alimentação de cavalos, raramente utilizados, a manutenção de componentes luxuosos, normalmente sobredimensionados, ou o arranjo de vistosas e brilhantes carenagens, algumas de gosto e utilidade duvidosos, em caso de pequena queda.

A Himalayan adapta-se a ambientes urbanos e às grandes aventuras, afigurando-se como uma parceira fiável seja para ir ao pão, à praia, ou para dar a volta ao mundo. Pode ser a única e pode ser a segunda moto. Pode ser aquilo que se quiser, Mas >>>





"A HIMALAYAN FOI CONCEBIDA PARA ATRAVESSAR A MAIOR CORDILHEIRA DO PLANETA, OS HIMALAIAS, QUE ENCERRAM LONGAS DISTÂNCIAS POR MUITO MAUS CAMINHOS..."



MOVE-TE SEM LIMITES

PREPARA-TE PARA DESAFIAR TODO E QUALQUER TERRENO COM OS NOVOS ATV E UTV DA LINHAI.



ATV

UTV

Gama LH

LH 200 2x4	2.985,00€
LH 300 4x4	3.995,00€
LH 500 4x4	5.390,00€

Gama M

M 150 2x4	2.390,00€
M 550 EFI EPS 4x4	6.590,00€
M 550 L EFI EPS 4x4	6.970,00€
M 750 L EFI EPS 4x4	7.490,00€

T-BOSS 550 EFI EPS 9.680,00€

LH 800 DIESEL EFI EPS 12.870,00€



valores apresentados com IVA incluído



"OS DIAS EM QUE PUDE DESFRUTAR DA SUA
COMPANHIA, **NÃO PRECISEI DE ME PREOCUPAR
COM OS CONSUMOS...**"

basicamente ela é um descanso!

Os dias em que pude desfrutar da sua companhia, não precisei de me preocupar com os consumos, com os buracos, nem com os radares.

O motor não é, realmente, um portento, mas o acelerador tem uma resposta rápida e limpa, e sobe alegremente de rotação, e a caixa de 5 velocidades tem um accionamento suave sendo que a embraiagem é, também ela, muito leve.

Os consumos verificados, e apesar de não ter tido qualquer preocupação ecológica, ética ou economicista, registaram valores próximos dos 5 litros aos 100km, sendo muito difícil conseguirem-se valores superiores.

A ciclística é honesta e o conjunto é equilibrado.

A travagem, apesar de um tanto rústica em termos de dosagem, é boa em pisos de terra e suficiente em asfalto. A suspensão dianteira afunda significativamente sob travagem forte, mas compensa em conforto quando chegam os pisos menos lisos. A direcção é relativamente lenta, mas a estabilidade oferecida pela jante de 21 polegadas é notável. Sobretudo também em maus pisos.

A brecagem é grande, o painel de instrumentos é simples e de fácil leitura. O assento é firme, mas não se faz notar, mesmo nas tiradas mais longas. O nível de vibrações é bastante reduzido. O passageiro não dispõe de muito espaço, mas o



NOVA LEONCINO TRAIL



O REGRESSO
DE UMA LENDA.



Leoncino
Benelli
TRAIL



A **Leoncino Trail** é a versão "todo o terreno" da Leoncino. Uma moto dinâmica e desportiva, caracterizada pelas suas jantes raiadas de 19 (dianteira) e 17 (traseira) polegadas, que lhe conferem o autêntico estilo Scrambler. A Leoncino Trail foi concebida para proporcionar a mais pura diversão em quaisquer condições.

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

PURA PASSIONE DAL 1911

TESTE ROYAL ENFIELD HIMALAYAN

conforto da suspensão compensa esse facto.

Devido à sua cintura estreita, os 800mm de altura do assento não são grande problema para os motociclistas mais baixos.

O guiador amplo, garante um excelente controlo, sobretudo em manobra. A iluminação é básica, mas suficiente, o descanso central é fácil de usar e o lateral é bastante firme, mesmo com carga.

E por tudo isto, o preço de 4.645 euros é uma verdadeira pechincha. Podendo até desculpar-se algumas imperfeições ou pormenores menos cuidados, nem sequer é caso para tal, já que, a nível geral, a Royal Enfield Himalayan nem sequer tem defeitos significativos a apontar. A não ser, que podia ter "ar automático", para o arranque a frio, pois que isso nem sequer é uma invenção recente, ou pouco fiável, e menos ainda dispendiosa.

Mas se tem dúvidas, sobre a filosofia por detrás da antiga sabedoria que esteve na génese desta nova moto, então o melhor mesmo é marcar um test-ride num concessionário da marca, e ver por si próprio. //



EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth C4

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex

Casaco de chuva Rev'it Nitric 2 H2O

Calças de chuva Rev'it Sphinx H2O



MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO



RAFEIRAS de raça

São rafeiras de nome, mas encerram o espírito das nobres linhagens de motos inglesas, com um estilo e uma mobilidade de grande nível.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Tozé Canaveira

HILTS 125



MONGREL 125





Andar de moto é uma das melhores formas de chegar rápido a qualquer lugar. Sobretudo em percursos urbanos. Mas porque a mobilidade é também uma afirmação de estilo, a Mutt desenvolveu modelos específicos para quem tem gostos requintados.

É o caso destas duas motos que aqui lhe apresentamos e que recentemente tivemos oportunidade de testar: A Mongrel, a versão mais básica, e a Hilt, a versão “Scrambler”, ambas com 125cc de cilindrada, e por isso passíveis de ser conduzidas por quem tem apenas carta de condução de automóvel.

O seu estilo não passa despercebido no trânsito, e a facilidade com que se deixam conduzir é quase impressionante. A simplicidade é o mote, pelo que em nenhuma delas, nem as manetes nem os pedais

contam com afinação.

O painel de instrumentos minimalista também apenas revela a informação indispensável e apresenta tão sómente velocímetro e odómetro. No que diz respeito à iluminação, ambas contam com um farol de halogéneo e pisca-piscas e farolim traseiro em LED.

Em ambas o depósito de combustível tem capacidade para 12 litros, e garante uma boa autonomia mesmo quando se conduz a ritmos mais elevados. O nível de equipamento é bastante espartano, e os componentes não exibem etiquetas sonantes, mas o desempenho geral é bastante razoável.

Os acabamentos também não se podem considerar referenciais, com algumas soldaduras à vista demasiado imperfeitas, e alguns fios eléctricos à mostra, mas ainda assim, são pormenores que não chocam, tendo em conta o preço final.





"...O SEU ESTILO NÃO PASSA DESPERCEBIDO NO TRÂNSITO, E A FACILIDADE COM QUE SE DEIXAM CONDUZIR É QUASE IMPRESSIONANTE.."





"...O MOTOR MONOCILÍNDRICO A QUATRO TEMPOS REFRIGERADO A AR, A DEBITAR 12CV A PARTIR DE UM BINÁRIO MÁXIMO DE 10NM..."

Mutt Mongrel 125

A Mongrel encerra o estilo das “velhas” cafe racer”, com uma posição de condução mais desportiva, pneus de estilo retro, e uma roupagem negra que conta com foles na forquilha e protecção de farol em rede, afigurando-se como uma base ideal para grandes customizações.

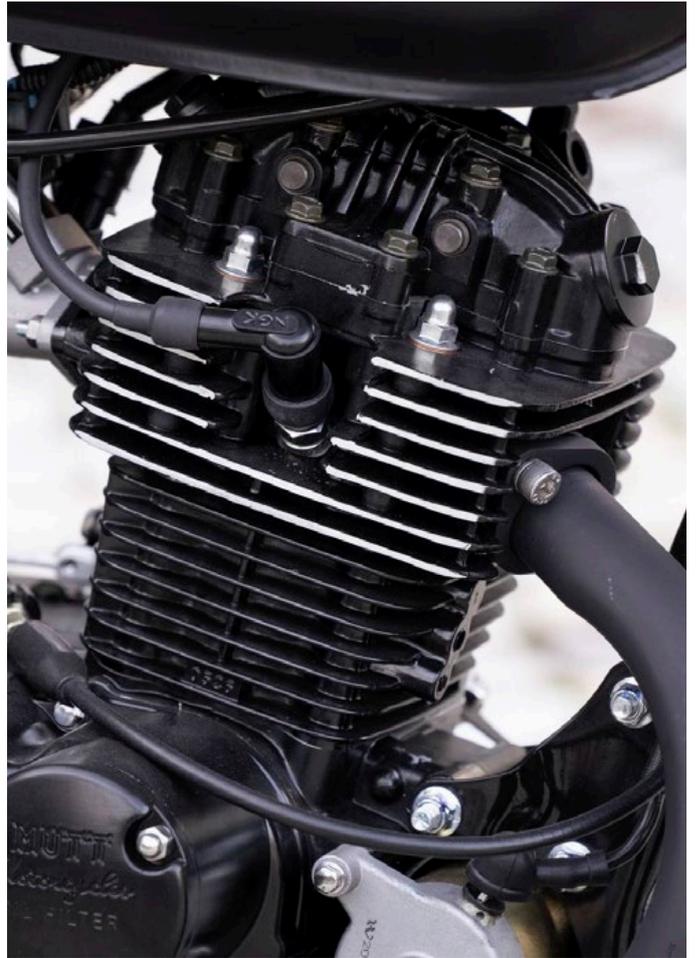
Por ser extremamente leve (pesa apenas 105kg) torna-se muito fácil de manobrar. O seu assento, a apenas 780mm do chão, e a sua cintura muito estreita, facilitam a vida aos condutores mais “curtos de perna”, enquanto que o guiador largo também proporciona uma direcção leve e bastante precisa.

A Mongrel revela-se muito fácil de conduzir. A embraiagem por cabo apresenta uma resposta

consistente e directa, as rodas de 18 polegadas garantem uma boa altura ao solo e uma resistência acrescida aos buracos que aparecem no caminho.

O motor monocilíndrico a quatro tempos refrigerado a ar, a debitar 12cv a partir de um binário máximo de 10Nm, apresenta sempre uma resposta satisfatória, permitindo velocidades máximas superiores a 110km/h, e sem ser necessário recorrer frequentemente à caixa de 5 velocidades.

A travagem, combinada (o pedal do travão também acciona a pinça dianteira), está ao nível do conjunto, assim como a suspensão, que tem uma afinação que privilegia o conforto. A posição de condução é bastante natural. >>>





"...COM OS PNEUS CARDADOS, PERMITE QUE QUALQUER UM SE POSSA AVENTURAR POR CAMINHOS MAIS IRREGULARES.."

Mutt Hiltz 125

A Hiltz 125 possui um incontornável estilo "scrambler". Com uma base semelhante à da Mongrel, tanto ao nível do motor como da ciclística, destaca-se pelo nível de acabamentos, nomeadamente a sua pintura cinzenta decorada com os "logos" da marca.

A sua posição de condução, mais elevada à conta do guiador de estilo "cross", torna a sua condução em pé mais fácil e ergonómica. A boa altura livre ao solo, a par com os pneus cardados, permite que qualquer um se possa aventurar por caminhos mais irregulares, e subir e descer passeios e degraus, ou circular por caminhos de terra, tornasse uma brincadeira de crianças.

Igualmente leve, a sua facilidade de condução e manobra são elevadas já que o assento e o seu peso são equivalentes aos da Mongrel. Também vem equipada com protecção de farol, e foles nas bainhas da forquilha, assim como também possui um assento em cabedal costurado à mão. //

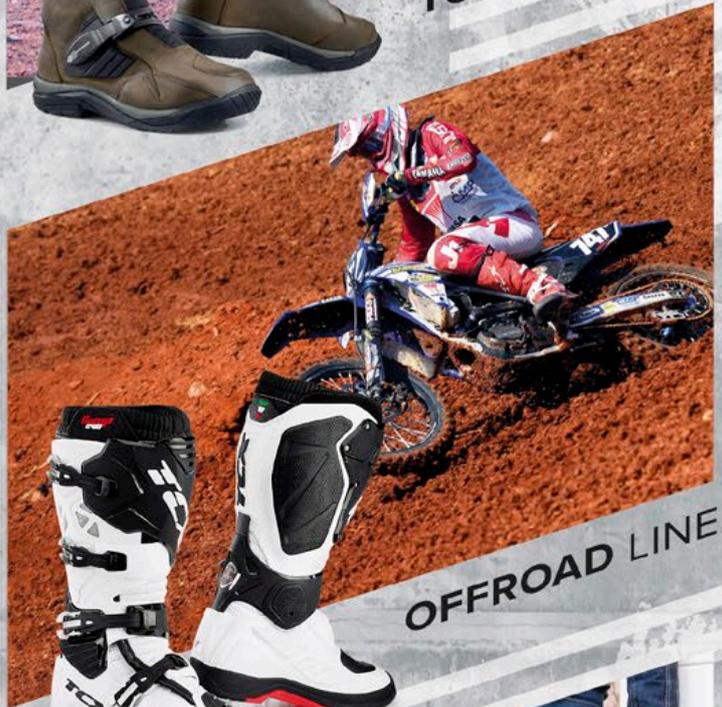
ADVANCED TECHNOLOGY MOTORCYCLE BOOTS



RACING LINE



TOURING LINE



OFFROAD LINE



VINTAGE SERIES



24/7 LINE

   YouTube See more @ [tcxboots.com](https://www.instagram.com/tcxboots)

SHARE YOUR PASSION #FOCUSONBOOTS

WWW.GOLDENBAT.PT

TCX
FOCUS ON BOOTS



Neotec 2 vs C4 Pro

A guerra pelos maiores níveis de segurança e conforto está cada vez mais acesa, e estes dois novos capacetes modulares topo de gama, que lideram as preferências do mercado, são disso um bom exemplo.

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



Grandes distâncias e condições climatéricas desfavoráveis são apenas dois dos factores que levam muitos motociclistas a investir no que de melhor a tecnologia tem para oferecer, de forma a garantir tanto a sua integridade física, em caso de acidente, como a redução da fadiga, cujo excesso pode aumentar as probabilidades de risco.

E tanto a Shoei como a Schuberth apresentaram recentemente dois novos modelos que estão precisamente destinados a este tipo de clientela.

A Shoei, com o seu novo Neotech 2, deu um passo importante para manter a sua quota de mercado e fidelizar a sua clientela, subindo a fasquia para níveis bastante elevados, e que igualavam, ou até em alguns casos superaram, os elevados padrões da Schuberth, mais concretamente no que dizia respeito ao modelo C4. Na altura tivemos oportunidade de fazer um trabalho que elucidava sobre as diferenças entre a primeira versão do Neotec, e a sua versão mais recente, o Neotech 2, que pode ver se clicar aqui.

<https://www.andardemoto.pt/acessorios-equipamentos-motociclismo/noticias/39249-shoei-neotec-vs-neotec-2/>

Mas a Schuberth não ficou sentada, e acaba de lançar no nosso mercado a evolução do capacete C4: o C4 Pro. Aparentemente muito semelhante ao seu antecessor, pelo menos à primeira vista, o C4 Pro encerra a solução de alguns problemas apontados à versão anterior pelos seus clientes e utilizadores, mas sem desvirtuar a excelência do design assinado pela Kiska Design. Por isso, no exterior, apenas o botão do mecanismo de abertura da viseira solar e as tampas dos compartimentos de escamoteamento do intercomunicador e respectiva bateria foram alterados para favorecerem a aerodinâmica e contribuir para a redução do nível de ruído.

Já no interior, muitos foram os pontos revistos. A calota de EPS foi redesenhada, tornando-se menos redonda, para anular alguns pontos de pressão. Com o mesmo objectivo, os encaixes dos altifalantes foram rebaixados, sendo que os próprios são agora menos volumosos, libertando espaço para aliviar a compressão das orelhas.

Os forros interiores são agora em tecido Coolmax e, para melhorar a insonorização, o colar cervical foi substancialmente alterado, garantindo uma melhor vedação ao nível do pescoço. A fita do sistema de retenção recebeu, nesta actualização, um forro novo que melhora substancialmente o conforto. O ventilador superior também viu o seu desenho revisto e possui agora uma rede que impede a entrada de insectos. O sistema de comunicação também foi actualizado, sendo agora mais eficaz, oferecendo uma qualidade de áudio superior. Nos primeiros modelos do C4 houve alguns problemas com a lente anti-embaciamento, situação que foi resolvida com a adopção de material da marca Pinlock. //



FRENTE-A-FRENTE

Tanto o Shoei Neotec 2 como o Schuberth C4 Pro são capacetes modulares referenciais. A grande diferença regista-se sobretudo no seu formato, pelo que os motociclistas com a cabeça mais oval encontram no Shoei uma escolha mais adequada, enquanto que aqueles com um formato de cabeça mais redondo terão tendência para preferir o Schuberth C4 Pro. Isto em princípio.

O Shoei tem um aspecto impressionante, com uma pintura de elevada qualidade que lhe confere um aspecto robusto e sólido. Por seu lado o Schuberth tem um design moderno e futurista, afigurando-se muito mais pequeno e compacto. Em termos de peso, o Shoei registou na balança 1.713g, enquanto que o Schuberth se ficou pelas 1.678g. No entanto, o Schuberth conta com pré-instalação do sistema de intercomunicação, tendo já instalados os altifalantes, o microfone, a antena e os respectivos cabos de ligação.

Com o sistema de intercomunicação completo instalado, o C4 Pro sofre um incremento de 50g, enquanto que o sistema de intercom do Neotech 2 representa um incremento de cerca de 150g no peso total, criando um diferença de peso significativa entre os dois modelos, com vantagem para o Schuberth.

Ambos possuem um sistema de retenção com fecho micrométrico, sendo o do Shoei em aço inox, e o do Schuberth em policarbonato.



CALOTA

Ambos os capacetes possuem um desenho cuidado, desenvolvido com recurso a túnel de vento, garantindo um excelente desempenho aerodinâmico que se revela sobretudo em termos de estabilidade a alta velocidade. Os modelos testados, ambos de tamanho L, apresentam uma largura (260mm) e uma altura (265mm) semelhantes, sendo o Shoei mais oblongo (365mm) do que o Schubert (340mm). O Shoei é fabricado em fibra de vidro compósita, que incorpora fibras vegetais, e é produzido em 4 tamanhos diferentes de calotas consoante as medidas, enquanto que o Schubert é integralmente fabricado em fibra de vidro, e divide todas as medidas por apenas 2 tamanhos de calota.

O sistema de abertura da queixeira, e respectivo mecanismo de fecho, funcionam de forma muito similar, mas o Shoei possui um sistema de travão, que impede que a queixeira se feche inadvertidamente, pelo que beneficia de homologação P/J para poder circular aberto.

A calota interior de ambos os capacetes conjuga componentes de diferentes densidades para garantir uma eficaz absorção em caso de impacto. No caso do Schubert, existem canais específicos e reguláveis para as hastes dos óculos.



WISEIRA

Um dos elementos mais importantes de um capacete é a viseira. Neste caso, a importância da sua qualidade óptica é fundamental, sobretudo em longas viagens, e mais ainda em condução nocturna. Ambos os capacetes apresentam especificações elevadas neste domínio, e ambas as viseiras são passíveis de serem complementadas com lentes anti-embaciamento Pinlock, fornecidas em conjunto. No entanto, o Pinlock Evo da Shoei, cujas características são semelhantes ao Pinlock 120 fornecido pela Schubert, é apenas e inacreditavelmente destinado a uma utilização diurna, o que revela que a viseira terá uma qualidade óptica inferior.

Em termos de campo de visão, a vantagem vai para a Schubert, já que o C4 Pro apresenta uma viseira com a mesma largura da do Shoei, mas cerca de 1 centímetro mais alta, facto que favorece a posição de condução desportiva, e uma melhor visão do painel de instrumentos em posição mais turística.

Ambos os capacetes estão equipados com viseira solar interior, escamoteável e substituível, de elevadas especificações ópticas, com mecanismos de regulação muito acessíveis à mão esquerda. O mecanismo do C4 Pro apresenta um travão para definir a extensão máxima, e a marca disponibiliza lentes opcionais de diversas tonalidades.





INTERCOMUNICADOR

Ambos os capacetes podem ser equipados com sistemas de intercomunicação específicos. Ambos desenhados pela Sena, apresentam funcionalidades e especificações semelhantes.

Rádio FM, redução de ruído, Bluetooth 4.1, Music Sharing e comandos de voz são algumas das funcionalidades comuns. O SC1 da Schuberth promete 14 horas de autonomia, contra apenas 10 horas do SRL da Shoei, que em contrapartida anuncia comunicação até 1,6 quilómetros de distância e comunicação de 8 vias, contra apenas 1 quilómetro reclamado pelo da Schuberth que efectua comunicação por apenas 4 vias.

Ambos podem ser ligados a controlos remotos sem fio, opcionais, que podem ser instalados no guidador da moto.

O preço base de ambos os sistemas ronda os 300 euros de P.V.P.



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



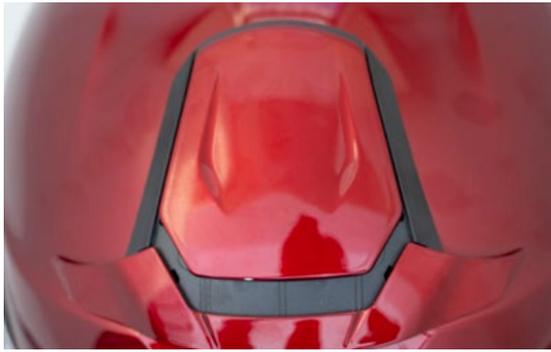
FORROS INTERIORES

É neste capítulo que a Schubert se destaca da concorrência. Os tecidos Coolmax são sinónimo de um conforto elevado, sendo anti-bacterianos e extremamente eficazes a evaporar a transpiração, apresentando-se sempre muito agradáveis ao toque. A sua envólveda aveludada chega mesmo à fita do sistema de retenção. Isentos de costuras, apresentam a mesma técnica "seamless" da versão anterior, que os torna mais fáceis de limpar, com a vantagem de não terem sobreposição de tecidos, contribuindo assim para um contacto perfeito e homogéneo de todo o forro com o crânio.

O forro interior do Shoei revela um

acabamento cuidado, com costuras perfeitas, que esconde uma estrutura tridimensional com almofadas de múltiplas camadas que é muito fácil de remover para lavagem. Apesar de confortável, e de aspecto bastante resistente, não confere o nível de conforto do C4 Pro. Por seu lado a operação de remoção dos forros do Schubert é bastante mais complicada e demorada, facto que se prende sobretudo com as correias interiores do sistema anti rolamento (AROS) que impede que, em caso de impacto, o Schubert C4 Pro rode na cabeça mais de 20 graus, sendo que o máximo permitido pelos testes de homologação é de 30 graus, para impedir lesões graves nas clavículas ou no peito.





VENTILAÇÃO

Uma funcionalidade importante nos dias de calor, imprescindível para promover conforto, é a ventilação. Tanto o Shoei como o Schuberth possuem sistemas bastante eficazes, que permitem fazer a evaporação da transpiração, e assim manter as cabeças frescas. Cada um deles aborda o tema de forma diferente. Apesar de ambos contarem com duas entradas de ar frontais, uma para a cara e outra para o topo da cabeça, no Shoei a exaustão é feita tanto pela frente, por duas saídas colocadas ao lado da entrada de ar, como por uma abertura traseira, colocada abaixo do pequeno estabilizador aerodinâmico.

No Schuberth, o ar recolhido pela entrada frontal circula a toda a volta da cabeça, sendo expelido já na zona da nuca, no remate da calota. Em ambos os sistemas o ar é canalizado através da calota interior de EPS. As entradas têm regulação de fluxo, e a sua manipulação é fácil, mesmo com luvas grossas calçadas.

Na prática ambas as soluções se revelam bastante eficazes e silenciosas.

RESUMO FINAL

NÃO HÁ DÚVIDA QUE, AO ADQUIRIR QUALQUER UM DESTES CAPACETES, É IMPOSSÍVEL FAZER UMA MÁ ESCOLHA.

Sob todos os aspectos, tanto o Shoei Neotec 2 como o Schuberth C4 Pro são equipamentos “premium”, e a morfologia dos diversos crânios dita uma experiência mais ou menos confortável, pelo que é importante, no momento da escolha, avaliar como cada um deles assenta na sua cabeça. Temos vários conselhos que pode ver num artigo publicado anteriormente, que pode encontrar se clicar aqui.

<https://www.andardemoto.pt/moto-dica-longas/187-tudo-o-que-deve-saber-sobre-um-capacete/>

Em termos de garantia, o Shoei oferece um período de 5 anos. A Schuberth oferece uma garantia de 2 anos, mas através de registo no site oficial, pode estender a validade por um período de cinco anos, e beneficiar ainda de, em caso de acidente, poder substituí-lo por outro, idêntico, por um valor equivalente a um terço do preço de mercado recomendado.

<https://www.andardemoto.pt/moto-news/26435-capacetes-schuberth-com-5-anos-de-garantia/>



Henrique Saraiva

Gosto de voltas e passeios de moto aqui ao pé... e mais além!

OLIVENÇA é Nossa, dizem...

Desta vez a nossa aventura é um passeio pela História de Portugal. E quando falamos da nossa História, uma manhã de nevoeiro vem a calhar. Aliás, não podia faltar!

Já reunido o agrupamento de briosos cavaleiros cujo fito era a reconquista de Olivença ou, no mínimo, banquetear-se com lauto almoço nas terras Portuguesas de Castela, a primeira paragem foi no Couço. Ficou registado para a história que as empadas continuam soberbas.

Entretanto, o nevoeiro cerrado mantinha-se. Nalguns momentos juraria mesmo ter visto o vulto de D. Sebastião. Afinal...era só a viseira do capacete embaciada! Falso alarme...

Prosseguimos por Mora e só alguns quilómetros após, o nevoeiro nos libertou da sua incómoda (húmida e fria) presença. Pudemos então começar a desfrutar da magnífica paisagem do Alto Alentejo, ainda coberta por um manto de geadas mas com um céu limpo e um sol radioso. Antevia-se um dia excelente que se confirmou. De tal forma, que resolvemos celebrar com uma paragem no Vimieiro para uma foto.

Evoramonte

Prosseguimos para aquela que era a primeira paragem histórica da viagem: Evoramonte.

Pequena vila situada na encosta de um monte com uma vista magnífica para a extensa planície alentejana a quase toda a volta excepto para a Serra d'Ossa, a nordeste. Essa mesma vista que motivou certamente a construção da original fortaleza pois, no antigamente, dificilmente um qualquer exército invasor conseguiria passar despercebido a muitas dezenas de quilómetros.

Sendo um bastião bélico, é todavia célebre pois

foi aqui que se celebrou, em 26 de Maio de 1834, a Convenção de Evoramonte que pôs fim à fratricida guerra civil (há quem diga que estas são as piores das guerras) entre Absolutistas partidários do Rei D. Miguel e os Liberais liderados pelo Regente D. Pedro IV em representação de sua filha D. Maria II.

Redondo e Alandroal

Continuámos viagem em direcção à segunda paragem histórica da jornada. No caminho, passámos ainda pelo Redondo e Alandroal. Sem visita mas ainda com a oportunidade de registar a curiosidade de nesta última vila, a torre sineira da igreja ter sido construída por cima da torre de menagem do castelo.

Juromenha

Atravessámos transversalmente todo o Alentejo e estávamos agora junto às margens do Guadiana. Mais largas do que era habitual antigamente, cortesia da albufeira do Alqueva que faz sentir o seu efeito ainda mais a jusante do ponto onde estávamos, junto à Sentinela do Guadiana: a fortaleza de Juromenha.

A imponência, a beleza da localização e amplitude das vistas rivalizam com o estado de degradação e de ruína em que se encontra. Testemunho claro da incúria a que devotamos a nossa História!

No seu interior, é possível ainda perceber a dimensão do edificado com destaque para a igreja com torre sineira e interior com o tecto suportado por colunas.

O recinto apresenta diversas zonas em risco de ruína eminente (quem é responsável pela fortaleza teve o cuidado de espalhar umas fitas para impedir o acesso às zonas piores...talvez se justificasse um esforço maior...na conservação).

Recordando que do outro lado do rio, é Espanha »



sendo Portugal, a vista que se tem é deslumbrante.

A Fortaleza de Juromenha deixou-nos marca profunda. Pela extraordinária riqueza de tão imponente estrutura e pelo avançado estado de degradação em que se encontra.

Mas era tempo de partir...

Olivença

Já estávamos perto do nosso objectivo: Olivença! E a expectativa era grande. Será que afinal a presença portuguesa era assim tão forte?

Convém recordar que Olivença é, há quase 200 anos, reclamada por Portugal como fazendo parte integrante do nosso território. Esta vila é para alguns a mais portuguesa de Espanha e para outros a mais espanhola de Portugal.

A origem de Olivença remonta ao Séc XIII, aquando da reconquista cristã, no caso pelos Cavaleiros Templários ao serviço de Portugal. Teve foral de vila concedido por D. Dinis, na sequência do Tratado de Alcanices (1297) que definiu que aqueles territórios eram pertença da Coroa Portuguesa. D. Manuel confirmou o foral e promoveu o desenvolvimento da povoação: são dessa época a construção da Ponte da Ajuda ou da Igreja da Madalena (estilo manuelino) entre outros edifícios. Esta ponte viria a ser destruída já no Séc. XVIII, no decurso da Guerra da Sucessão em Espanha, obrigando a que as comunicações entre as portuguesas Elvas e Olivença se fizesse por território espanhol.

No início do Séc. XIX e no contexto das Guerras Napoleónicas, a praça de Olivença é tomada por forças franco-espanholas, sendo Portugal obrigado a cedê-la a Espanha. Com o fim do poderio Napoleónico e a sua derrota militar na Europa, o Congresso de Viena de 1815, consagrou a legitimidade dos direitos de Portugal aquele

território. Espanha assinou o Tratado, reconhecendo os direitos de Portugal... sem qualquer efeito até hoje.

A herança portuguesa é mais do que evidente. Quer na omnipresente calçada portuguesa, quer na toponímia da cidade (a maioria das suas ruas tem o seu nome actual, espanhol, mas por baixo sempre a anterior designação portuguesa) quer também na possibilidade que os nascidos e baptizados em Olivença têm de obter a cidadania portuguesa (sem custos!).

E talvez seja essa mesmo, a principal característica de Olivença, deixando de lado reivindicações territoriais. Ser uma terra com dupla nacionalidade, onde portugueses e espanhóis se sentem em casa (é verdade, sente-se!) e de onde pode emanar um espírito de sã convivência no espaço ibérico entre duas nações e dois povos que ao longo da sua História andaram de costas voltadas, quando não aos tropeções!

Duvido que os habitantes quisessem ser exclusivamente portugueses. Afinal, a gasolina até é muito mais barata, a electricidade e o gás também e o IVA anda nos 19%.... Mas não renegam a sua herança.

Pela nossa parte, afinal foi Olivença que nos conquistou! A partir daqui, foi o regresso (com as motos devidamente atestadas... é curioso, meter gasolina espanhola, a preços de Espanha, em Portugal!) pois a viagem ainda era longa. Aguardava-nos a última paragem: o reabastecimento em Vendas Novas! A meca das bifanas (esta frase soou a estranho...).

Mais uma jornada concluída. 500km de paisagens, História, confraternização, amizade e espírito motard. Como deve ser...

A próxima? Quem sabe....mas uma coisa é certa: vamos ANDAR DE MOTO, com Viagens ao Virar da Esquina! //



Do motor até à roda...

Nos motociclos podemos encontrar diversos tipos de transmissão final, aquele dispositivo que transmite à roda, a potência do motor. Vamos ver quais os mais comuns e quais as suas vantagens e desvantagens.

MOTO PONTO

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



Sujeitos a enormes forças e normalmente também aos agentes externos (água, pó e areias) os componentes da transmissão final de um motociclo são normalmente vítimas de elevada abrasão e desgaste. Como tal, necessitam de uma atenção e ajustes regulares, para garantirem uma maior longevidade e um bom nível de funcionamento

Há diversos sistemas de transmissão, e neste caso destacamos os 3 mais comuns:

TRANSMISSÃO POR CORRENTE OU CORREIA (E CARRETOS OU POLIAS)

Este é o mais popular e generalizado dos sistemas de transmissão final. O seu peso reduzido e o baixo custo de desenvolvimento tornam-no popular, sobretudo nos motociclos de gamas mais económicas, ou nos de características mais desportivas, já que permite substituir tanto o pinhão de ataque como a cremalheira e assim otimizar as relações de caixa de acordo com o traçado da pista.

A potência libertada pelo motor, depois de ter passado pela caixa de velocidades, é conferida a um carreto (pinhão de ataque), que, através de uma corrente, transfere a rotação para um segundo carreto (cremalheira), solidário com a roda traseira.

Pelo efeito do esforço de tensão, as correntes de elos tendem a esticar, tornando-se lassas, e pelo efeito da abrasão e do desgaste, tendem a tornar-se mais fracas e mais vulneráveis, podendo partir, o que caso aconteça, normalmente em andamento, pode originar danos noutros componentes de moto, no condutor ou passageiro, ou pior ainda, ser causa >>



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



de um acidente grave.

Devem, por isso, ser alvo de frequente verificação e ajuste, para manterem um bom desempenho. No caso das correntes, é ainda necessário proceder regularmente à sua lubrificação. Também se pode recorrer a lubrificadores de corrente automáticos, que facilitam a tarefa de manter a corrente bem oleada, muitas vezes sob pena de um incremento de sujidade em toda a roda traseira e sua vizinhança.

Quando houver necessidade de substituir a corrente, deve-se também substituir ambos os carretos já que estes irão provavelmente estar deformados, e iriam produzir um desgaste acelerado numa nova corrente. Por isso normalmente se fala na substituição do “kit de transmissão”.

A diferença dos sistemas de corrente para os de correia reside basicamente no facto de os sistemas de correia serem menos exigentes em termos de manutenção e mais amigos do utilizador já que, não carecendo de lubrificação, são bastante mais asseados do que os sistemas de corrente.

São também mais silenciosos e causam menos vibrações e ruído de funcionamento. No entanto também carecem de ajustes, e a própria correia também tem um tempo de vida limitado, apesar

de ser, normalmente, muito superior ao de uma corrente equivalente. Em caso de substituição da correia não é necessário substituir as polias usadas em vez dos carretos dos sistemas com corrente de elos

Como desvantagem, este sistema degrada-se facilmente numa utilização “off-road”, pelo que normalmente não é utilizado nas motos de “aventura”. É a transmissão de eleição para as motos do tipo ‘custom’ por não sujarem nem os cromados nem as elaboradas pinturas.

A MANUTENÇÃO É FUNDAMENTAL!

É importante que a corrente ou a correia mantenham uma tensão correta para minimizar o desgaste de todos os componentes do conjunto. A verificação é feita com ambas as rodas no chão e, de acordo com o manual de instruções, a folga indicada deve ser mantida ao longo da vida útil do “kit de transmissão”. Para “afinar” a tensão, a corrente (ou a correia) é normalmente esticada com recurso a dispositivos instalados no braços oscilante, recuando-se ligeiramente a roda no braço oscilante. >>

PARA O EFEITO É NECESSÁRIO:

1. Desapertar (ligeiramente) o veio da roda.

2. Puxar o veio para trás, recorrendo aos esticadores. Há-os de diversos tipos, e o manual de utilizador explica o seu funcionamento. O que é importante nesta operação é garantir que a roda fique alinhada, razão pela qual todos os sistemas de esticador incluem uma escala, ou marcas, por onde se pode guiar e ficar com a certeza que a roda permanece alinhada com a da frente.

3. No fim de ter esticado a corrente e garantido que a roda está alinhada, deve voltar a apertar o veio da roda.

4. No final, o binário de aperto do veio deve ser corrigido com uma chave dinamométrica.

Nota: Um veio demasiado apertado pode causar graves problemas, pelo que deve sempre confirmar o valor correto. Os sistemas de correia podem ter dispositivos de afinação diferentes, pelo que deve consultar o manual de utilizador e agir em conformidade.

  @salgadosmoto



SENA

#RIDE CONNECTED



10C PRO

-  Bluetooth 4.1
-  Quad HD: 1440p 30dps
Full HD: 1080p 60fps
-  Audio Multitasking™
-  Universal Intercom™
-  4 Emparelhamentos
-  Advanced Noise Control™
-  Smart Audio Mix
-  WiFi

30K

-  Mesh Intercom™
-  2 km Intercom
-  Bluetooth 4.1
-  Multi-Way Intercom
-  Audio Multitasking™
-  Group Intercom™
-  Comando de Voz
-  Rádio FM



TRANSMISSÃO POR VEIO E CARDÃ

A transmissão por veio e cardan é a solução de luxo para não ter problemas nem trabalho. Indiferente à abrasão causada por elementos externos, este sistema pode perfeitamente ser usado no fora-de-estrada sem estar sujeito a desgaste.

A transferência de movimento é feita por duas engrenagens cónicas, através de um veio rígido, unido por um cardan, ligando a caixa de velocidades à roda traseira.

Normalmente estes veios trabalham dentro do braço oscilante, e alguns funcionam em banho de óleo. À excepção da mudança de óleo em intervalos de tempo bastante dilatados, não há qualquer outra necessidade de intervenção. No entanto, em caso de avaria, situação bastante pouco provável, a sua reparação é bastante mais dispendiosa do que as outras alternativas. Este sistema também aumenta substancialmente o peso final do motociclo.

TRANSMISSÃO POR VARIADOR CONTÍNUO (CVT)

Esta solução, frequentemente utilizada nas scooters, acumula as funções de transmissão e de caixa de velocidades automática.

Utiliza normalmente uma correia em “V”, que une dois pares de polias cónicas, um ligado directamente à cambota do motor, e o outro ligado à roda, através de uma embraiagem centrífuga. Com

a acção da rotação e consequente força centrífuga gerada, cada par de polias cónicas movimentam-se, e afasta-se uma da outra, no caso da primária (acoplada ao motor), e aproxima-se uma da outra, no caso da secundária (acoplada à roda) enquanto a correia desliza sobre elas, criando assim uma quantidade infinita de “relações de caixa” que mudam automaticamente com a rotação do motor.

Existem diversas variantes, umas com corrente em banho de óleo, outras com ventoinhas de arrefecimento, e algumas até possuem filtros de ar. Tanto num sistema como noutra, existe desgaste da correia, o que implica substituições a intervalos regulares, relativamente alargados. O manual de instruções do veículo deverá ser bem preciso e as suas indicações devem ser cumpridas. //





Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO *BMW R45 - TAIGA*
by Saudade Motorcycles

PRONTA PARA **explorar**



Uma BMW R45 reconstruída por portugueses, que evoca o uma atitude responsável pela Natureza



» [Galeria de fotos aqui](#)

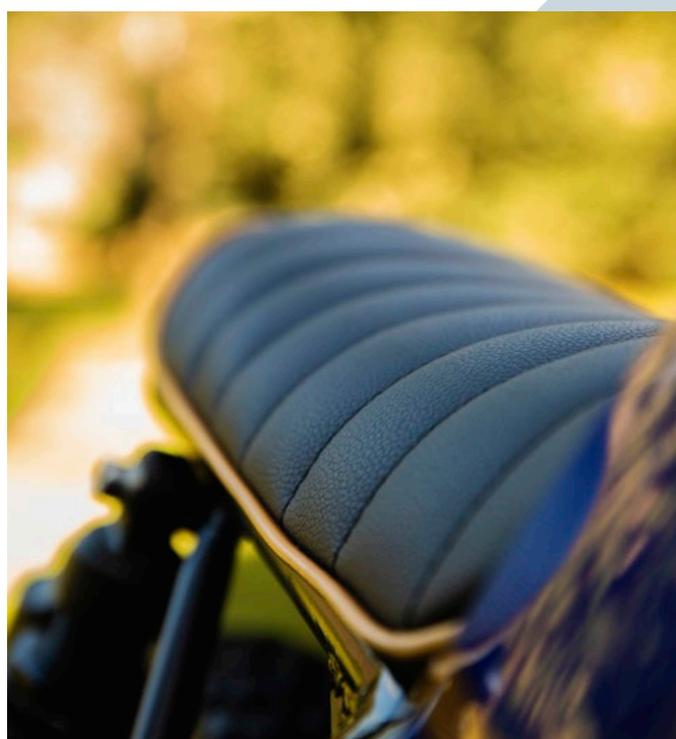




A Saudade Motorcycles acaba de apresentar a sua mais recente criação. Trata-se de uma BMW R45 de 1985, com 473 cm³ de cilindrada, baptizada com o nome de Taiga.

Esta moto foi sujeita a uma revisão completa do motor e foi feito um "upgrade" ao sistema de escapes original. A suspensão foi melhorada, apresentando agora amortecedores gás. O filtro de ar original foi substituído por filtros cónicos, mas a caixa do filtro original foi usada para esconder a bateria.

Tal como todas as criações da Saudade Motorcycles, a Taiga foi completamente reconstruída, apresentando as alterações estéticas que se vêem nas imagens e as alterações mecânicas e eléctricas necessárias à sua actualização, para garantir fiabilidade e desempenho.



APRESENTAÇÃO *BMW R45- TAIGA by Saudade Motorcycles*



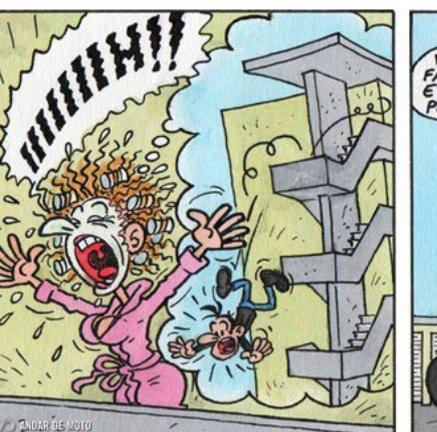
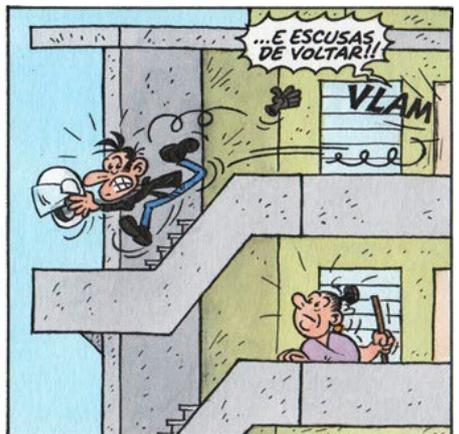
O aspecto das BMW de turismo foi mantido, apesar de ser conciliado com um aspecto “scrambler” moderno e irreverente, com pormenores típicos do género como os espelhos nas proteções do motor e o esquema de cores.

Leve mas robusta, esta BMW R45 Taiga está apta para explorar e percorrer quilómetros e quilómetros, por qualquer terreno.

Tendo sido projectada originalmente para proporcionar conforto, está agora pronta para nos fazer sair dele, ultrapassando os nossos limites e explorar com confiança o mundo onde vivemos, encaixando-se perfeitamente na paisagem.

Para mais informações contacte a através do seu website oficial, ou na Zona Industrial dos Padrões, 3740-295, Sever do Vouga
saudademotorcycles.pt //





MOTOS USADAS

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



ANDAR DE MOTO

Brembo envia Postal de Parabéns A VALENTINO ROSSI

A marca italiana de travões aproveita a ocasião do 40º aniversário do piloto, celebrado no passado dia 16 de Fevereiro de 2019, para lhe enviar um emocionado postal de parabéns, que passamos a transcrever:



de motociclismo, com apenas algumas excepções: em 383 GPs, conquistou 89 vitórias na classe rainha (115 no total), 232 pódios em todas as classes (196 na 500cc de MotoGP), num total de mais de 6.000 pontos. Estes números insanos são impossíveis de alcançar sem um talento excepcional e um eterno desejo de melhorar dia após dia, algo que também faz parte da nossa filosofia.

Consultámos as estatísticas e descobrimos que, só nas corridas de MotoGP utilizámos os nossos travões quase 100.000 vezes. E se somarmos as sessões de treinos livres, as voltas de aquecimento e as qualificativas, podemos concluir que desfrutámos como ninguém um relacionamento que nunca se desgasta, apesar de termos consumido mais de 400 discos dianteiros, pouco menos de 900 jogos de pastilhas de travão e mais de 250 litros de fluido hidráulico.

Tudo muda com o passar do tempo, mas felizmente nós mudamos em conjunto. Tal como em 1998, quando começou nas 250cc, depois de ter conquistado o campeonato de GP de 125cc, com 11 das 15 vitórias possíveis (um recorde que ainda se mantém), e foi um dos primeiros a adoptar o mais recente membro da nossa família: a pinça radial.

Hoje, a nossa pinça radial equipa muitas motos de produção em série, mas na época representava uma inovação revolucionária. Você percebeu a sua vantagem rapidamente porque sabia (e ainda sabe) que podia sempre contar connosco. Não nos poupamos a esforços para o fazer feliz. Você está ciente disso desde 1998 no MotoGP do Japão. E não é por acaso que, já na terceira corrida de 250cc, você conquistou um lugar no pódio. Desde então, você nunca mais >>>

CARO VALENTINO ROSSI

Há mais de 25 anos apaixonamo-nos pela sua sensibilidade de travagem e a sua boa disposição depois de cortar a meta. Você ainda era um garoto ao guiador de uma das motos com que os adolescentes nos anos 80 e 90 só podiam sonhar: a Cagiva Mito 125, e você venceu nos campeonatos italianos. E já naquela época você usava travões Brembo.

Desde então, temos partilhado muita estrada, em conjunto, de mãos dadas, ou talvez devêssemos dizer "mão na manete". Você mudou da Aprilia para a Honda, depois para a Yamaha, e para a Ducati e, finalmente, de volta para a Yamaha, mas nunca teve olhos para outras marcas de sistemas de travões.

O nosso é um amor "imparável" e, onde quer que os travões sejam necessários, estamos juntos. Nada nem ninguém e jamais foi capaz de nos separar. Nós partilhamos momentos incríveis e alguns um pouco menos, mas sempre fomos próximos, juntos na ponta dos dedos, poder-se-ia dizer.

Você bateu todos os recordes dos Grandes Prémios

deixou de usar as pinças radiais da Brembo.

Da mesma forma, em 2017, estivemos ao seu lado ajudando-o a voltar à pista apenas 23 dias após ter fracturado a tibia e o perônio. O nosso travão de polegar permitiu cuidar a sua perna direita, tal como tínhamos feito para Mick Doohan, no passado.

Claro, por vezes houve mal-entendidos, como em 2004, quando você ultrapassou Sete Gibernau num picanço que ultrapassou os limites. Você disse: "Eu tive que travar com as mãos, os pés e as orelhas", sem pensar em nós. Mas já esquecemos e perdoamos isso.

Depois, houve a época em que venceu o GP da África do Sul de 2004, a sua primeira corrida com a Yamaha, e caiu de joelhos em frente à moto. Por um segundo pensamos que nos ia dar um beijo, mas em vez disso você colou seus lábios na carenagem da M1. Depois de termos superado a nossa inveja, reconhecemos que era assim que tinha que ser.

Você sempre foi um defensor dos detalhes, o que é uma característica necessária para quem quer

ganhar e não se contenta com menos. Isso explica como você foi o primeiro e ainda é o único piloto a conquistar o título de campeão mundial em cinco classes diferentes: 125cc, 250cc, 500cc, 800cc e 990cc.

Ainda mais importante, pode gabar-se da sua notável longevidade no desporto: 20 anos e 311 dias desde o primeiro triunfo em MotoGP (GP da República Checa de 1996) até à sua mais recente vitória (GP da Holanda de 2017). Nenhum outro piloto no mundo, incluindo campeões de automobilismo, teve uma tão grande série de sucessos com os travões da Brembo.

Hoje, Valentino, começa um novo capítulo em sua vida.

Desejamos-lhe tudo de melhor em tudo que faz, seja esforço atlético ou a própria vida. O melhor ainda está por vir.

Cordialmente,
Seus travões Brembo



"..Você disse: "Eu tive que travar com as mãos, os pés e as orelhas", sem pensar em nós. Mas já esquecemos e perdoamos isso.."





Márcia Monteiro

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

CUIDADO... "elas andem aí"

A credito na igualdade de género defendida pela irmandade motard e, por esse motivo, sou contra os grupos motards exclusivos para mulheres.

Também me oponho a toda e qualquer conduta que desvirtue o verdadeiro respeito motard tal como a condução irresponsável, o exibicionismo, muitas vezes associado às mulheres, a não utilização do equipamento de proteção adequado, ou as manobras de venda camufladas através de fotografias, likes e afins.

No entanto, não confundam as coisas: existe uma grande diferença entre aquilo que são os grupos exclusivos para mulheres que muitas vezes vivem de auto-promoção e os grupos fundados por mulheres.

É precisamente sobre os grupos fundados por mulheres que vos escrevo hoje, porque estas mulheres têm desempenhado um papel fundamental na disseminação desta nossa paixão pelas motas. Elas marcam a diferença e muitas vezes associam-se a causas nobres que merecem destaque na nossa sociedade.

Felizmente, nos dias de hoje, onde cada vez mais as pessoas estão centradas em si próprias e na sua auto-promoção, ainda existem grupos que manifestam

a sua paixão pelas motas de forma genuína e promovem iniciativas, passeios mistos, convívios e ações sociais que refletem o verdadeiro espírito motard.

"The Litas" – Lisboa, Cascais, Porto e Algarve

Nasceu em 2015, foi criado por mulheres e hoje são um dos principais coletivos femininos que andam de mota em todo o mundo. Podemos encontrar este

grupo em mais de 29 países tais como Estados Unidos da América, Brasil, China, em dezenas de países na Europa e também em Portugal: Porto, Lisboa, Cascais e Algarve.

O grupo afirma que tem como objetivo "conectar mulheres obcecadas por motos de todo o mundo que valorizam a comunidade e a individualidade" e privilegia, acima de tudo, a amizade. Essa é uma das principais razões pelas quais qualquer mulher

pode fazer parte das "The Litas", sem taxas, custos, anuidades, concursos... se querem fazer parte deste grupo apenas precisam de ter gosto pelas motas e vontade de criar novas amizades.

E a prova em como existe igualdade de géneros mesmo em grupos fundados por mulheres é o facto das "The Litas" fazerem passeios mistos regulares onde qualquer pessoa pode participar livremente.

"...ainda existem grupos que manifestam a sua paixão pelas motas de forma genuína..."



“Backbone Babes” - Porto

À primeira vista este poderia ser mais um grupo exclusivo de auto-promoção de mulheres. Mas não é.

As suas fundadoras, Ana Efe, Marina Oliveira e Patrícia Basílio são apaixonadas por motos e afirmam que o grupo é genuíno: “A nossa imagem não é uma estratégia de marketing, não interpretamos personagens, apresentamo-nos como somos: mulheres que têm uma vida normal, que andam de moto e gostam de partilhar a estrada juntas”.

O grupo organiza convívios e passeios mistos regulares onde qualquer pessoa pode participar, pois estas iniciativas são única e exclusivamente pelo prazer da partilha de experiências, de descoberta e de diversão com outros motociclistas, nunca com um fim lucrativo ou publicitário. Mas não só de passeios vive este grupo.

Recentemente as Backbone Babes organizaram o “Christmas Meeting” um evento aberto a todos os motociclistas de qualquer género e idade, e conseguiram arrecadar um generoso donativo para a Associação Vivanimal. Foi uma excelente iniciativa que mostra, uma vez mais, a componente solidária de alguns grupos.

Ninfas do Offroad – Nacional

Aqui a história é outra. Conduzir em offroad é completamente diferente de conduzir em estrada, e se em circunstâncias normais eu defendo que as mulheres não precisam de se apoiarem umas às outras porque já têm força suficiente, neste caso em concreto, elas

precisam.

A prática desta modalidade é extremamente dispendiosa, os apoios e os patrocínios são escassos e sem eles é quase impossível participar neste tipo de iniciativas. Infelizmente, as mulheres ainda são muito pouco notadas nesta categoria em Portugal. Para tentar diminuir esta discrepância e a eventual falta de possibilidades e apoios, surgiram as “Ninfas do Offroad”, um grupo feminino de enduro que nasceu há cerca de 3 anos pelas mãos da Mónica Perpétua e que tem como objetivo reunir enduristas de norte a sul do país, federadas e não federadas.

O grupo conta atualmente com mais de 130 pilotos femininas que têm vindo a participar em Raid’s, Passeios, Provas Mistas e Provas Internacionais. As “Ninfas do Offroad” e em especial a sua fundadora, já permitiram que muitas mulheres pudessem participar em provas nacionais e internacionais que de outra forma não conseguiriam. Todos os apoios angariados servem única e exclusivamente para apoiar as pilotos, sejam elas federadas ou não e nunca existiram fins lucrativos ou publicitários que não tivessem este propósito.

Por tudo isto e muito mais, é de louvar que ainda existam pessoas que dedicam o seu tempo a promoverem a amizade e o convívio motard, em estrada ou fora dela, sem fins lucrativos, sem auto-promoção e sem “show offs”. Porque aquilo que une os verdadeiros motards, homens e mulheres, em estrada ou em offroad, são valores alinhados com um objetivo comum: paixão pelas motos. //



N70₂ X



N70₂ GT

CROSSOVER AND OVER



NA VERSÃO **X**, O PRIMEIRO CAPACETE ON/OFF ROAD COM PROTECÇÃO DE QUEIXO REMOVÍVEL. NA VERSÃO **GT**, O MAIS AVANÇADO CROSSOVER PARA ESTRADA. O N70-2 É UM VERDADEIRO MODULAR, COM UMA VERSATILIDADE ILIMITADA.



DESCUBRA MAIS EM WWW.GOLDENBAT.PT • BE #NOLANRIDERS • BE #NOLANLOVER

NOLAN

by

Nolangroup

made in Italy, made in Nolan