



## KAWASAKI

# VERSYS 1000 SE

### » TESTES

VESPA ELETTRICA

APRILIA RSV4 FACTORY / TUONO V4

KAWASAKI Z125

### » APRESENTAÇÃO

HARLEY-DAVIDSON GAMA TOURING 2019

### » TÉCNICA

BREMBO TRAVÕES MOTOGP

### » ENTREVISTA TIAGO MAGALHÃES

### » DESPORTO

MUNDIAL DE VELOCIDADE

MUNDIAL DE SUPERBIKES

# 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](mailto:info@triumphportugal.pt) Saiba mais em: [triumphmotorcycles.pt](http://triumphmotorcycles.pt)



**FOR THE RIDE**

# PORQUE NÃO...



**Rogério Carmo**  
*Publisher*

## O caminho faz-se caminhando... ou a andar de moto!

**Esta é a décima edição da sua Revista Mensal Digital e Gratuita Andar de Moto.**

Ao longo dos últimos dez meses, o [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt) tem vindo a liderar e a cimentar audiências. Tanto em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt) e redes sociais, como no formato revista digital e PDF, (em nossa opinião, a impressão já teve o seu papel), temos trazido aos nossos leitores a mais importante informação sobre o mundo das duas rodas, sempre pautada por valores como isenção, qualidade e interesse.

Esta décima edição é disso a prova flagrante. Os resultados conseguidos até agora incentivam-nos a continuar este nosso projecto, inteiramente nacional, com uma equipa de redacção alargada, com jornalistas especializados e com a colaboração de diversos colunistas, todos eles motociclistas experientes que gostam de partilhar as suas emoções e conhecimentos com o nosso vasto leque de leitores que, segundo os dados oficiais disponibilizados pela Google, são, em média, cerca de 200 mil, e que representam mais de dois milhões de notícias visualizadas a cada mês.

Por isso não podemos deixar de partilhar com os nossos leitores, os principais responsáveis pelo nosso sucesso, a nossa satisfação de ver que as principais marcas de motos e equipamentos cada vez contam mais com as nossas plataformas para divulgar os seus produtos. Fazem-no através de publicidade directa, reconhecendo-nos credibilidade, também demonstrada com convites para

as apresentações internacionais e nacionais dos seus novos modelos, bem como a disponibilidade para nos fornecerem as motos e os equipamentos sobre os quais semanalmente publicamos as nossas opiniões.

Pela nossa parte contamos consigo, caro leitor, para nos dar as suas opiniões e sugestões, fazer as suas críticas e, eventualmente, partilhar também com os seus amigos e conhecidos os nosso conteúdos, para que possamos continuar a trazer até si, regularmente e de forma gratuita, a melhor informação sobre motociclismo, em português.

Todos os dados disponíveis mostram um claro e forte crescimento do número de veículos de duas rodas a circular nas nossas cidades e estradas. O mercado tem vindo a crescer, tendo em 2018 batido verdadeiros recordes de vendas, sobretudo à custa de novos condutores. Hoje, felizmente há mais preocupações com a segurança das motos, com a compra de equipamentos e com o meio ambiente, e como a conjuntura económica não permite grandes distrações, entendemos que, num processo de escolha, a informação é a chave para o sucesso.

Por isso apostamos nela, para que possa tomar decisões informadas, seja na aquisição de uma moto ou equipamento para o dia a dia e viagens, ou, porque não, quando também se quiser dar ao gosto de comprar algo exclusivo para “massajar” o ego!

*Bons Andamentos!*

# SUMÁRIO

# 10



**8** *MOTO NEWS*

## **TESTES**

**42** *KAWASAKI VERSYS 1000 SE*

**50** *VESPA ELETTRICA*

**58** *KAWASAKI Z125*

**68** *APRILIA RSV4 FACTORY / TUONO*

## **APRESENTAÇÃO**

**28** *HARLEY-DAVIDSON LIVEWIRE*

**34** *HARLEY-DAVIDSON - GAMA TOURING 2019*

## **DESPORTO**

**86** *MUNDIAL DE VELOCIDADE*

**94** *MUNDIAL SBK*

## **ENTREVISTA**

**102** *TIAGO MAGALHÃES*

## **TÉCNICA**

**108** *TRAVÕES BREMBO - MOTOGP*

## **CRÓNICA**

**2** *ROGÉRIO CARMO: PORQUE NÃO*

**6** *BRUNO GOMES: ESPERA-NOS UM ANO VINTAGE*

**24** *PEDRO MONTEIRO: A, B, C DO EQUIPAMENTO - PARTE I*

**80** *HENRIQUE SARAIVA: ESTRADA NACIONAL 2*

**112** *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*

**114** *MÁRCIA MONTEIRO: ANDAR DE MOTA É UMA TÉCNICA DE MEDITAÇÃO*



**ANDAR DE MOTO**

## **FICHA TÉCNICA**

José Fernandes  
Rogério Carmo  
Bruno Gomes

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

Susana Esteves  
Paula Kota  
Ana Amorim Dias  
Márcia Monteiro  
Henrique Saraiva  
Pedro Pereira

TUDO O QUE PRECISA DE SABER SOBRE MOTOS ESTÁ NO [ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)

# RIDE WITH PASSION.



**SCHUBERTH**



## M1<sup>PRO</sup>

Seja numa naked, cruiser ou big wheeler, o novo M1 PRO é o companheiro perfeito, independentemente da sua experiência de condução. O inovador M1 PRO oferece tudo o que um apaixonado das duas rodas procura: um novo sistema de comunicação, o mais alto conforto, e um design inconfundível.

[WWW.SCHUBERTH.COM](http://WWW.SCHUBERTH.COM)  
[WWW.GOLDENBAT.PT](http://WWW.GOLDENBAT.PT)



**Bruno Gomes**  
Jornalista

## ESPERA-NOS um ano vintage

**F**oi preciso esperar que a pausa de inverno, longa e fria, terminasse, para podermos voltar a sentir as emoções ao rubro com os dois principais campeonatos do mundo de motociclismo. Para os fãs do motociclismo de competição, em particular na vertente de velocidade, 2019 afigura-se como um ano vintage em MotoGP e Mundial Superbike.

Em MotoGP, parece-me claro que a Ducati e a Honda continuam um passo, ainda que cada vez mais pequeno, à frente da concorrência. A primeira corrida no Qatar foi prova disso mesmo, com a vitória a ser decidida por milésimas de segundo. Bom, decidida é como quem diz, pois enquanto não sair a decisão do Tribunal de Apelo da FIM sobre o “spoiler” que a Ducati instalou nas suas motos, um caso que temos acompanhado de perto no Andar de Moto, os resultados estão “congelados”. Se dentro da pista a ação aqueceu bastante no Qatar, fora da pista as coisas não estão menos quentes, e até neste particular esta temporada parece querer transformar-se num verdadeiro festim para quem gosta de polémica.

Mas é óbvio que, como portugueses, o nosso principal foco está na estreia de Miguel Oliveira com a KTM. E que estreia teve o nosso Falcão! Conforme pode ler mais à frente na reportagem sobre a primeira ronda do Mundial de Velocidade, o Miguel Oliveira mostrou o porquê da KTM o ter garantido antes que outra equipa o roubasse das mãos dos austríacos, e o português natural de Almada tratou de responder em pista à confiança revelada pela cúpula da KTM. O 17º posto no Qatar não desilude em nada, até porque o Miguel Oliveira teve de enfrentar uma série de contratempos que afetaram o seu resultado. É de esperar que com o passar do tempo o jovem luso consiga ainda melhores

resultados, e já no GP da Argentina, no início de abril, contamos ver o Miguel Oliveira a lutar pelos pontos, pois neste momento #SomosTodosMiguel.

Também no Mundial Superbike as coisas estão bem quentes. A chegada da nova Ducati Panigale V4 R teve o condão de espicaçar algumas das marcas rivais, principalmente a Kawasaki e a Yamaha, que também ajudaram, com algumas declarações, a criar alguma polémica em torno da nova moto italiana.

Mas o grande protagonista deste início de Mundial Superbike é, sem dúvida, o espanhol Alvaro Bautista. Depois de tantos anos em posições secundárias em MotoGP, Bautista decidiu mudar-se para as Superbike, e o espanhol não se atemorizou com nomes consagrados como Jonathan Rea, entre outros, e “limpou” todas as corridas realizadas até ao momento. Está claro que os rivais apontam o dedo à Ducati, acusando a marca italiana de contornar as regras da competição, mas a realidade é bem mais simples, pois quem tem feito a diferença tem sido Alvaro Bautista. Jonathan Rea tem, ao fim de muitos anos, um rival à sua altura, num campeonato que por via das regras técnicas, também vai dar muito que falar!

Por todas estas razões, tenho plena convicção que a temporada 2019 de MotoGP e do Mundial Superbike será uma temporada vintage. Vivemos numa época em que nos podemos regozijar de ver os maiores fabricantes inovarem nas tecnologias e soluções técnicas, e onde vemos os melhores pilotos a darem tudo o que têm, contribuindo para aumentar a qualidade dos espetáculos que tanto gostamos de assistir. Fique atento ao seu Andar de Moto, pois iremos dar-lhe conta de todas as incidências de MotoGP e Superbike ao longo do ano! //

# #JOYVOLUTION



# FULL

COOLER. LIGHTER. FASTER.

A nova Full Throttle desperta o teu desejo de entrar em pista

# THROTTLE

now with

-  CORNERING ABS
-  DAYTIME RUNNING LIGHT
-  DMS READY

**SCRAMBLER**  
DUCATI

35kw  
version available



[scramblerducati.com/pt](http://scramblerducati.com/pt)

DUCATI LISBOA

Cacém Park, Estrada de Paço de Arcos, 2735-238 Cacém - Lisboa.  
Tel. 219 219 239 [geral@ducatilisboa.com](mailto:geral@ducatilisboa.com)

DUCATI NORTE

Rua Delfim Ferreira, 719 - 4100-201 Porto.  
Tel. 223 205 040 - [geral@ducatinorte.pt](mailto:geral@ducatinorte.pt)



» Galeria de fotos aqui



## Ducati “Season Opening” em Lisboa

UM DIA DE PORTAS ABERTAS QUE ACONTECEU EM SIMULTÂNEO NOS DOIS CONCESSIONÁRIOS OFICIAIS DA DUCATI EM PORTUGAL.

**NA DUCATI LISBOA (LUCAPOWER),** a família Ducatista pôde ver, em primeira mão e ao vivo, as grandes novidades da Ducati para o ano de 2019. A rainha da festa, que reuniu uma multidão de entusiastas da marca durante todo o solarengo dia de sábado 9 de Março de 2019 foi, sem dúvida, a novíssima Panigale V4 R, apresentada em Portugal pela primeira vez neste evento, a par com a também nova Diavel 1260.

Modelos Ducati como a Multistrada 1260 Enduro, a Hypermotard 950, e a nova gama Scrambler, onde se inclui a Full Throttle, a Café Racer e a Desert Sled, estiveram ao dispor dos presentes para sessões de Test Ride. //



# 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](http://WWW.HDLISBOA.COM) • [WWW.HARLEYALGARVE.COM](http://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.

## 21.º Portugal de Lés-a-Lés: Já abriram as inscrições

DEPOIS DE MAIS DE 500 PARTICIPANTES TEREM GARANTIDO O SEU LUGAR NO DIA DA APRESENTAÇÃO OFICIAL DO EVENTO, A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL ABRE AGORA AS INSCRIÇÕES ONLINE PARA O 21.º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS, QUE PODERÃO SER EFETUADAS ATÉ 26 DE MAIO.

**AS INSCRIÇÕES SÃO LIMITADAS** a 2000 participantes e podem também ser efetuadas presencialmente na sede da FMP – Largo Vitorino Damásio 3C Pavilhão 1, em Lisboa – entre as 10 e as 17 horas de segunda a sexta-feira. O valor será idêntico ao de 2018, ou seja, 200 euros com oferta do Cartão de Motociclista (25 €). Os sócios dos motoclubes federados pagam 195 € e para aqueles que tiverem o cartão válido à data do evento o custo de inscrição é de 175 €.

Esta será a mais costeira das 21 edições do Portugal de Lés-a-Lés, que sai de Felgueiras no dia 10 de junho rumo a Lagos para três dias de aventura, sempre pelas estradas menos conhecidas e mais pitorescas do país, com paragens na Figueira da Foz e em Arruda dos Vinhos, num total de mais de 1100 quilómetros de percurso.

A 21.ª edição do Portugal de Lés-a-Lés decorre de 9 a 12 de junho de 2019 e conta com o apoio da BMW, BP, Dunlop, NEXX, Touratech e Agência Abreu.

Clique aqui para mais informações sobre o 21.º Portugal de Lés-a-Lés. //



NOVA **RSV4** 1100 FACTORY  
DA PISTA PARA A ESTRADA.



**MOTOR 1100 CC COM 217 CV**  
**ESCAPE AKRAPOVIČ EM TITANIUM**  
**PINÇAS DOS TRAVÕES BREMBO STYLEMA®**  
**SUSPENSÃO ÖHLINS**  
**JANTES FORJADAS**  
**ASAS LATERAIS MOTOGP EM CARBONO**  
**BATERIA DE LÍTIO**

◀ Apresentamos a nova RSV4 1100 Factory, a mais recente evolução da família RSV4, descendente da mais apurada linhagem desportiva das superbike Aprilia, que conquistaram sete títulos mundiais. A receita é simples: adiciona a tecnologia mais avançada da competição mundial e uma vasta experiência desenvolvida ao longo dos anos no MotoGP, e o resultado está à vista: uma moto de exceção, tanto na estrada como na pista.

◀ Equipada com o novo motor V4 de 1078 cc, com potência máxima de 217 cv, a Aprilia RSV4 1100 Factory eleva novamente a fasquia na sua categoria. A extraordinária atenção aos detalhes, as cores distintas e o uso inteligente do alumínio, titânio e carbono, tornam-na única e instantaneamente reconhecível.

**MARCA JÁ UM TEST RIDE**  
NO CONCESSIONÁRIO APRILIA MAIS PRÓXIMO DE TI.

[www.apriliaportugal.pt](http://www.apriliaportugal.pt)

**aprilia®**

#be a racer



## Novo blusão Falcon da Bering já está disponível

A MARCA FRANCESA BERING ENRIQUECE A SUA GAMA DE BLUSÕES DE CORTE CURTO COM A CHEGADA DO NOVO FALCON, JÁ DISPONÍVEL COM UM PVP DE 149,90€.

**JÁ A PENSAR NO BOM TEMPO** que se adivinha, a marca francesa Bering acaba de lançar no mercado nacional, através do importador Salgados Moto, a sua nova proposta na gama de blusões de corte curto. O Falcon, de aparência discreta mas recheado de características interessantes, já se encontra disponível nos agentes autorizados Bering.

Como já referimos, o corte deste blusão Falcon é curto, sendo por isso um blusão perfeito para quem anda de moto em cidade ou quem procura um blusão mais acessível e fácil de utilizar, sem descurar as habituais proteções específicas.

A Bering optou por utilizar Fibretech 600D para fabricar o Falcon, usando depois uma membrana interior 100% impermeável e ao mesmo tempo respirável, evitando o acumular de humidade no interior. Para os dias mais frios, o Falcon conta com forro interior térmico, que no entanto é removível facilmente para o podermos usar mesmo nos dias em que a tempe-

ratura sobe mais.

Com um corte regular, o Bering Falcon conta com proteções ajustáveis CE nos cotovelos para maior conforto em condução, sendo que as proteções dos ombros são CE Omega. Para quem procura uma proteção adicional, a Bering permite a aplicação de uma proteção de costas, pois o Falcon conta também com uma bolsa específica para este tipo de proteção rígida.

Com o objetivo de possibilitar o ajuste ao corpo de cada motociclista, a Bering permite ajustar o Falcon nos punhos, cintura e pescoço, sendo que todos estes ajustes são feitos através de velcro. Com inserções refletoras para maior visibilidade, o Falcon conta ainda com quatro bolsos, dois interiores e outros dois exteriores, estando disponível apenas na cor preto, e nos tamanhos do S ao 4XL.

O preço, como já referimos, é de 149,90€, uma valor bastante acessível e que torna o Bering Falcon numa opção muito apetecível. //





## Erik Buell está de volta com a nova marca Fuell

DEPOIS DE ALGUNS ANOS DESAPARECIDO DOS NOSSOS RADARES, ERIK BUELL VOLTA A SURPREENDER E A REINVENTAR-SE COM A SUA NOVA MARCA DE MOTOS FUELL, QUE APRESENTOU DUAS OPÇÕES ELÉTRICAS: A FLOW E A FLUID.

**CONHECIDO POR TER CRIADO ALGUMAS DAS MOTOS MAIS IRREVERENTES** da última década e meia, Erik Buell tem sabido reinventar-se cada vez que as suas ideias “batem na parede”. A mais recente aventura de Buell é uma parceria com a Vanguard Motorcycles e a Spark Racing, que inicialmente se chamou de VanguardSpark mas agora renomeou-se como Fuell, uma clara ligação a Erik Buell.

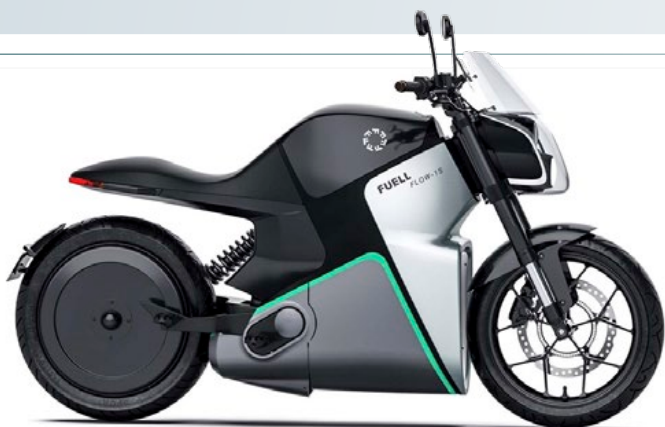
Desde o primeiro momento que a agora conhecida como Fuell se manifestou como defensora da mobilidade elétrica, e o resultado da pesquisa feita ao longo do último ano acaba de dar os seus primeiros dois frutos: a Flow e a Fluid.

A Fuell ainda não revelou grandes dados destas duas opções elétricas de duas rodas, mas as primeiras informações não deixam de ser interessantes e deixam-nos de água na boca para o que aí vem quando a Fuell finalmente começar a comercialização destes dois modelos.

A proposta mais interessante é a Flow, uma moto elétrica cujo design se assemelha às carismáticas Buell a combustão, que em tempos levaram Erik Buell ao reconhecimento mundial. Um design minimalista e musculado, a Flow conta com um motor de 35 kW (47 cv) na sua variante mais potente, sendo que estará também disponível numa versão limitada a 11 kW (15 cv), o que a tornará muito apelativa para os mercados europeus, incluindo, claro, Portugal.

De referir que o motor da Fuell Flow está instalado na roda traseira, enquanto os fãs de Erik Buell irão de certeza notar que esta moto abandona uma das características mais interessantes das antigas Buell, ou seja, o travão dianteiro deixa de ser um disco perimétrico e passa a ser um disco convencional.

Se a Flow é uma moto elétrica, a Fluid é a proposta que a Fuell encontrou para quem procura uma forma simples de se deslocar nos meios urbanos. Em parte bicicleta, >>



com pedais incluídos, e em parte moto elétrica devido ao motor que permite à Fluid atingir uma velocidade máxima de até 45 km/h no caso da versão mais poderosa S-Pedlec, esta bicicleta elétrica tem ainda um binário de 100 Nm!

A melhor parte destas duas propostas amigas do ambiente é que a Fuell confirma que será possível ao proprietário atualizar as baterias, motor e carregadores, uma boa ideia tendo em conta que o proprietário poderá, assim, ir atualizando a sua Fluid or Flow sem ter necessidade de adquirir uma nova.

Quanto a preços, a Fuell revela que a Fluid custará 3.295 dólares americanos, cerca de 2900 euros, enquanto a moto elétrica Flow será comercializada por 10.995 dólares americanos, ficando por isso ligeiramente abaixo da marca dos 10.000 euros à taxa de câmbio atual.

Tendo em conta a pouca quantidade de detalhes e informações divulgadas até ao momento pela Fuell, acreditamos que nos próximos meses serão divulgadas novas informações sobre estas duas propostas, mesmo a tempo do Salão de Milão EICMA. //



# Moto City

sinta a inspiração!



[www.vortex.com.pt](http://www.vortex.com.pt)

## AXIS SCOOTER

125cc



  
**VORTEX**  
Motorcycles



## Electra Glide Standard A experiência touring reduzida à sua essência

A HARLEY-DAVIDSON ACABA DE REFORÇAR A SUA GAMA DE MODELOS TOURING COM A CHEGADA DA NOVA ELECTRA GLIDE STANDARD, COM MOTOR MILWAUKEE EIGHT 107 E DESPOJADA DE ELEMENTOS SUPÉRFLUOS.

A **ICÓNICA MARCA AMERICANA** sediada em Milwaukee conseguiu mais uma vez criar uma nova forma de desfrutar das longas viagens aos comandos de uma Harley-Davidson com a chegada da nova Electra Glide Standard, uma valiosa adição à família à sua família touring e que vem complementar a oferta neste tipo de motos com uma opção despida de elementos desnecessários.

A Electra Glide Standard pretende captar a aten-

ção dos motociclistas que procuram deixar para trás todos os problemas do seu dia-a-dia aos comandos de uma moto.

Os grandes destaques nesta novidade Harley-Davidson são a utilização da icónica carenagem frontal “batwing”, alguns acabamentos cromados em elementos que visam destacar as formas deste modelo, como as tampas “Rocker”, “Cam” e “Derby” que contrastam com outros elementos pintados de preto, conferindo >>



à Electra Glide Standard uma imagem verdadeiramente musculada.

De série esta moto conta com alforques laterais e jantes em alumínio fundido.

O motor é o poderoso V-twin Milwaukee Eight 107, uma ligação direta aos grandes motores V-twin que fizeram história na Harley. Oferecendo um comportamento suave e ao mesmo tempo poderoso, o motor desta Electra Glide Standard é o complemento perfeito para a ciclística pensada para percorrer muitos quilómetros em total conforto. Assim, a Harley-Davidson optou por instalar uma forquilha de bainhas massivas com 49 mm de diâmetro e tecnologia “Dual Bending Valve”, enquanto na traseira os amortecedores de emulsão são ajustáveis à mão.

A Harley-Davidson revela que a Electra Glide Standard apenas se encontra disponível na cor Vivid Black, com um PVP recomendado de 25.650€.

Sem sistema de infotainment para retirar o foco da condução, a Electra Glide Standard oferece no entanto outros elementos de segurança e ajudas à condução. Os travões são os já conhecidos Brembo Reflex Linked (ABS é opcional), para uma travagem poderosa e doseável, enquanto nas longas tiradas em estrada aberta o condutor pode sempre ligar o cruise control eletrónico para desfrutar da viagem sem se preocupar com o acelerador. //



# Moto Adventure

sinta a inspiração!



[www.vortex.com.pt](http://www.vortex.com.pt)

## TRAIL

### 125cc



**VORTEX**  
Motorcycles



## A nova Kawasaki Z400 chega com argumentos reforçados

DEPOIS DE CONFIAR NA Z300 DURANTE ALGUNS ANOS, A KAWASAKI DECIDIU SUBIR O NÍVEL EM 2019. A NOVA Z400 CHEGA CARREGADA DE NOVOS ARGUMENTOS E PRONTA A REFORÇAR A GAMA NAKED DA MARCA DE AKASHI.

**A MARCA JAPONESA SEDIADA EM AKASHI**, e representada em Portugal pela Multimoto, há já alguns anos que apresenta uma excelente gama de modelos naked de menor cilindrada. Se recentemente pudemos testar as qualidades da nova Kawasaki Z125 pelas ruas do Porto, desta vez trazemos-lhe a confirmação de que a nova Z400 já se encontra disponível nos concessionários da marca.

Depois da Z300 ter conquistado os corações dos motociclistas portugueses, este ano a Kawasaki decidiu reforçar as ambições da sua naked com um motor que apresenta maior pulmão, fruto da maior cilindrada.

A Z400 conta por isso com um motor bicilíndrico paralelo de 399 cc, com a potência a subir para uns saudáveis 45 cv às 10.000 rpm, mantendo-se assim dentro dos limites da carta A2, fruto da admissão redesenhada, em especial a nova caixa de ar, que permitiu à Kawasaki trabalhar o cariz deste motor para oferecer uma reposta mais contundente a baixos e médios regimes. Neste particular, a

Z400 deverá deixar os motociclistas com um sorriso nos lábios, pois os 38 Nm de binário máximo são entregues bem cedo, mas sempre de forma suave, para que o condutor sinta muita segurança e confiança mesmo quando adota uma condução mais desportiva.

Para facilitar o controlo e maximizar a agilidade da Z400, a Kawasaki aposta num quadro tipo treliça, a fazer lembrar a mesma estrutura utilizada na todo-poderosa Ninja H2. Não só esta pequena naked se apresenta compacta de dimensões, como o quadro permite que o condutor sinta tudo o que a moto está a fazer, tendo sido afinado para uma rigidez estrutural assinalável, mas que ainda assim permite alguma flexibilidade, o que acaba por garantir, de acordo com a Kawasaki, melhores sensações aos comandos da Z400.

Ágil, com um peso a cheio de apenas 167 kg (-3 kg que a Z300), a Kawasaki Z400 não se apresenta como problemática mesmo para os motociclistas de menor estatura, pois o assento, para além de esguio e perfeitamente in- >>

terligado ao depósito de combustível com 14 litros de capacidade, está colocado a apenas 785 mm do solo, com a espuma a ter a espessura e rigidez ideais para que o condutor aguente bastantes quilómetros sem se sentir cansado. Mas os argumentos da nova Z400 não acabam aqui!

A pequena naked da Kawasaki conta ainda com muitas outras novidades: o disco de travão recortado de 310 mm (mesmo diâmetro da poderosa Z1000) é agora acionado por uma bomba que garante um tato mais imediato ao pressionar da manete de travão, e o novo sistema de ABS da Nissin garante que mesmo nos pisos com menor aderência a roda não irá bloquear. Na ciclística, de referir ainda que a suspensão da frente foi alvo da atenção dos engenheiros da marca de Akashi, com a Kawasaki a revelar que a forquilha conta agora com bainhas de 41 mm, e mais rígidas, o que permite ao condutor obter mais "feedback", particularmente importante nos momentos de condução mais desportiva.

Será também nesses momentos que a Kawasaki Z400 se irá revelar mais "rider friendly", pois ao motor a marca nipónica acoplou uma nova embraiagem "Assist & Slip", o que significa que o condutor não necessita de pressionar com tanta força a manete de embraiagem para seleccionar a relação de caixa mais adequada, como nas reduções mais agressivas, esta embraiagem tem a capacidade deslizante, impedindo que a roda traseira acabe por bloquear quando o condutor se entusiasma nas reduções.

A Multimoto, o importador oficial da Kawasaki para Portugal, anuncia que a nova Z400 está disponível em duas opções de cor, verde ou vermelho, com um PVP de 5.990€. Para os amantes das emoções desportivas, a Z400 Performance será a escolha ideal, pois vem equipada de fábrica com ponteira de escape Akrapovic, baquet e proteção de depósito. Esta variante Performance tem um PVP de 6.650€. //



# Moto Emotion

sinta a inspiração!



[www.vortex.com.pt](http://www.vortex.com.pt)

## NAKED 125cc



  
**VORTEX**  
Motorcycles



## Infernal Chaos Mortagua Fighter #9

MAIS UMA ESTONTEANTE PRODUÇÃO DE CARLOS RODRIGUES, QUE TEM POR BASE UM MOTOR DE UMA SUZUKI BANDIT 600 E CARRADAS DE ENGENHO E INSPIRAÇÃO.

**A INFERNAL CHAOS** é a 9ª obra de arte sobre duas rodas fabricada pelo vidreiro de Mortágua, Carlos Rodrigues, cuja carreira tem sido coroada com inúmeros prémios conquistados pelas suas criações em muitos “Bike Show” nacionais e estrangeiros.

Veja, por exemplo, a Disturbed Cadaver que já chamou a nossa atenção (clique para ver) assim como o de diversos júris de eventos, como foi o caso das Concentrações de Faro e de Góis, em que se sagrou “Best Show Bike” em 2017.

Voltando à Infernal Chaos, esta é motorizada por um motor de 4 cilindros em linha, a 4 tempos, refrigerado por ar e óleo, proveniente de uma Suzuki Bandit 600.

O quadro foi integralmente construído pelo Mortagua Fighter, tal como o sistema de escape e a forquilha dianteira. O depósito de combustível, fabricado em aço inox, e as carenagens também são obra da casa.

Os pneus têm medidas 120/60-17 na frente, e 190/60-17 na traseira e estão montados em jantes da moto original,

donde também provém o sistema de travagem, apesar de o disco dianteiro ter sido também fabricado em Mortágua.

A pintura tem a assinatura de Joe Garage Designs, e os polimentos tal como os cromados estiveram a cargo da Perbal.

Carlos Rodrigues é natural de Mortágua e tem 44 anos de idade, dos quais 26 são de experiência profissional na arte de construir motos.

Além de apaixonado pelas duas rodas e incrivelmente dotado de imaginação e talento, é também amante de “Death and Melodic Metal”, sendo a sua banda favorita Amon Amarth. O seu automóvel de sonho é (justificadamente) o Lamborghini Veneno.

Como projectos para o futuro, Carlos já fala na Mortagua Fighter #10, da qual promete dar notícias muito em breve. Entretanto, já tem agendada a exposição da Infernal Chaos no Salón de la Moto de Pecquencourt, que se vai realizar nos dias 27 e 28 de Abril de 2019, em França, inscrita na classe Radical Streetfighter. // >>

## MULTIMOTO ELEITA MELHOR EMPRESA NO COMÉRCIO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS

**A MULTIMOTO MOTOR PORTUGAL,  
SA FOI RECENTEMENTE  
DISTINGUIDA PELA REVISTA  
EXAME COMO A MELHOR  
EMPRESA DO MERCADO NO  
SETOR COMÉRCIO DE VEÍCULOS  
AUTOMÓVEIS.**

**ESTA NOMEAÇÃO** foi anunciada num evento organizado pela EXAME em colaboração com a Informa D&B e a Deloitte, onde foram distinguidas as 1000 Maiores e Melhores empresas num universo de 75 mil PME nacionais em diversos setores.

A Multimoto, empresa dedicada à distribuição de veículos para o mercado nacional, com representação exclusiva de marcas como a Kawasaki, Keeway, Benelli, UM Motorcycles, Linhai e Arctic Cat, foi distinguida com o prémio destinado ao setor do Comércio de Veículos Automóveis.

Fundada em 1989, a Multimoto é hoje reconhecida como uma das maiores empresas distribuidoras do mercado português, centrando a sua atividade na distribuição e representação de prestigiadas marcas de veículos e acessórios. //

## WOMEN RIDERS WORLD RELAY 2019, DE LISBOA A AYAMONTE

**NO PASSADO DIA 17 DE MARÇO**, mulheres portuguesas rumaram a sul, com destino a Albufeira, ao Bistro Gastronómica, onde celebraram a saída de Portugal do testemunho do WRWR, que anda a dar a volta ao mundo, numa chamada de atenção à indústria motociclistica da cada vez maior percentagem de mulheres que conduz motos, em todo o mundo, e da necessidade de desenvolvimento e comercialização de mais equipamentos específicos para a fisionomia feminina. O dia acabou em Ayamonte, onde a equipa espanhola recebeu o testemunho que irá dar a volta ao mundo, e iniciou a sua etapa através de Espanha.

Para mais informação sobre o WRWR veja a notícia que publicámos anteriormente (clique aqui). //

# Moto Vintage

sinta a inspiração!



## CAFE RACER

125cc



  
**VORTEX**  
Motorcycles



## Liqui Moly consagrada como a marca favorita dos motociclistas

OS LEITORES DA MAIOR REVISTA DE MOTOCICLISMO EUROPEIA, A MOTORRAD ALEMÃ, ELEGERAM A LIQUI MOLY COMO A MELHOR MARCA DE LUBRIFICANTES DE 2019.

A **LIQUI MOLY** afirmou-se como a escolha favorita dos leitores da revista alemã “Motorrad”. Os leitores da maior revista de motociclismo da Europa atribuíram-lhe o título de “Best Brand 2019” na categoria de óleos/lubrificantes.

Nos últimos anos, a Liqui Moly já tinha obtido regularmente o segundo lugar nas preferências dos leitores da maior revista europeia dedicada a motos, mas, na anterior edição, a distância em relação ao vencedor, a Castrol, tinha sido muito reduzida. Este ano, aconteceu a grande vitória e de forma surpreendentemente evidente, com 64,9% dos leitores a preferirem a Liqui Moly.

“Hoje é um grande dia para nós”, congratulou-se o diretor da empresa, Ernst Prost, que recebeu pessoalmente o prémio atribuído à Liqui Moly, e para quem a atribuição do título de “Best Brand” é o resultado de muitos anos a investir na gama de produtos dedicados às duas rodas: “Há cinco anos reformulámos

completamente a nossa gama de produtos para motos: aumentámos a variedade de produtos oferecidos e, simultaneamente, focámos os nossos investimentos no setor do motociclismo. E continuaremos a fazê-lo.

Agora, estes esforços estão a dar frutos. No campeonato de motociclismo mais conhecido do mundo, o MotoGP, a Liqui Moly está presente com publicidade de grande formato em toda a pista. Além disso, desde 2015 que a Liqui Moly é o fornecedor exclusivo de lubrificantes para as classes de Moto2 e Moto3, o que significa que todas as equipas utilizam o mesmo lubrificante”.

O Motorbike 4T Synth 5W-40 Race não é um óleo especialmente desenvolvido para os circuitos de corridas tendo a mesma fórmula tanto para as motos de estrada como para as equipas de competição, sendo utilizado em mais de 60 motos ao longo do campeonato.

Além disso, a Liqui Moly também coopera com a >>>

equipa IntactGP, de Moto2, e está representada pela primeira vez no campeonato mundial de Superbike com a equipa de fábrica da Yamaha, o que fez com que a Liqui Moly se estabelecesse em todo o mundo como a marca líder de produtos químicos para motos, facto comprovado pelo volume de negócios dos produtos para motociclismo ter praticamente quadruplicado nos últimos cinco anos.

Para Ernst Prost, o diretor da empresa, o título de "Best Brand 2019" da "Motorrad" é a cereja no topo do bolo no que se refere ao desenvolvimento da gama de produtos para duas rodas: "A distinção de 'Best Brand' é mais um argumento de vendas que vem complementar estatuto de 'Made in Germany'".

Apesar do enorme prazer que esta distinção traz à Liqui Moly, a experiência no segmento de automóveis demonstra que não há muito tempo para festejar: há quase uma década que somos a melhor marca do setor e o fornecedor de óleos preferido pelos consumidores, porém, como afirma desportivamente Ernst Prost, "uma coisa é chegar ao primeiro lugar, outra coisa é defender o título com sucesso ano após ano".

A Liqui Moly possui uma gama com cerca de 4000 referências, e oferece uma variedade de produtos ampla e única a nível mundial para o setor automóvel: óleos



de motor e aditivos, lubrificantes e massas, sprays de tratamento, substâncias adesivas e produtos selantes. Fundada em 1957, a Liqui Moly desenvolve e produz exclusivamente na Alemanha, onde é líder de mercado incontestável no setor dos aditivos. A empresa vende os seus produtos em mais de 120 países e conseguiu, em 2018, um volume de negócios de 545 milhões de euros. //

ROYAL ENFIELD

IT'S



Apresentamos as novas Royal Enfield Interceptor INT 650 Twin e Continental GT 650 Twin, inspiradas na herança e na lenda desta mítica marca, com o seu novo motor bicilíndrico paralelo.

P.V.P. a partir de 6.350 €\*

\*Preço estimado de venda ao público no continente e ilhas ISV e IVA à taxa em vigor incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas.

Consumo: 3,99/100 km - CO2: 94,868 gr/km

3 anos de garantia /  
3 anos de assistência em viagem /

Playtime



Royal Enfield Lisboa  
Tel. 214 392 557  
Av. 25 de Abril, 45  
Massamá  
2745-384 Oueluz

MZ Bike  
Tel. 291 235 544  
Rua Das Pretas, 88 Loja 1  
9000-049 Funchal  
Madeira

Motocidade  
Tel. 223 235 195  
Rua Farla  
Guimarães, 295  
4000-206 Porto

Moto Espinha  
Tel. 253 533 227  
E.N. 206 n.º 118  
4805-026 Brito  
Guimarães

FBI Motos  
Tel. 244 822 644  
Rua Das Fontainhas, s/n  
Andrins  
2410-008 Leiria

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



\*Melhor das motocicletas na imagem info.360 para info@royal-enfield.de.pt



**Pedro Pereira**

*Só ando de mota em 2 locais:  
na estrada e fora dela!*

## A, B, C DO EQUIPAMENTO "fora de estrada" - Parte I

**A** Logo na mais tenra infância foi-nos ensinada uma noção de anatomia muito básica, mas que fica para toda a vida: considera-se que o corpo humano se divide em 3 partes: a cabeça, o tronco e os membros!

**Não me parece que esteja errada, o que não invalida que não possam existir outras diferentes, como por exemplo, aquela que considera existirem 4, sendo o pescoço a quarta parte!**

**De qualquer modo, para ser diferente, vou propor-vos que esta divisão, a pensar nos equipamentos e demais indumentária de proteção mais vocacionada para o fora de estrada e de aventura, seja feita de em 3 partes que não seguem os cânones da anatomia:**

Parte I: cabeça e pescoço, que será o alvo deste artigo;

Parte II: tronco e membros superiores, artigo seguinte;

Parte III: membros inferiores, derradeiro artigo desta trilogia.

### **A importância de proteger a cabeça e respetivos órgãos**

Numa lógica meramente ficcionada, podemos dizer que na cabeça está a sala de controlo de toda a máquina que é o corpo humano. É lá que estão alojadas as bases de funcionamento do nosso organismo. Por ali "moram" neurónios, axónios, há sinapses... o que traduzindo para uma linguagem mais simples significa que o nosso cérebro é onde acontecem os milagres que nos permitem

viver, andar de mota, amar, ter memórias, falar, dormir e até pensar estas linhas que depois vocês vão poder ler...

Mais interessante ainda, na cabeça não reside apenas o cérebro. É lá que estão também os nossos principais sentidos: a visão que nos permite receber e depois processar a maioria dos estímulos do exterior, a audição (fundamental para andar de mota, sobretudo fora do asfalto, esqueçam os protetores auriculares), o olfato (não tão útil para andar de mota) e o paladar (que não faz mesmo grande falta aqui). Além disso, temos ainda o nariz e a boca que são a "admissão" para o organismo: por ali entram o oxigénio e os nutrientes essenciais à nossa sobrevivência.

O pescoço tem várias funções, mas em especial duas: serve de suporte à cabeça (daí ser bastante musculado) e, ao mesmo tempo, protege as vias que levam os alimentos, o oxigénio, o sangue, bem como a via rápida por onde circulam as ordens do cérebro e a resposta das várias partes do

organismo...

Simplificando, pescoço e cabeça são cruciais para a nossa sobrevivência pelo que tudo o que possa ser feito para os proteger e garantir a sua integridade nunca será demais.

### **Escolher e cuidar do meu Capacete**

Carinhosamente tratado por K7, é, provavelmente, o elemento mais importante na proteção individual quando se anda de mota, sendo que por cá é, erradamente (na

**"A escolha de um capacete é tão ou mais importante que a da mota, passe o exagero!"**



minha opinião), o único que é obrigatório! Defendo que deviam ser mais os equipamentos obrigatórios, caso das luvas ou de um blusão...

A escolha de um capacete é tão ou mais importante que a da mota, passe o exagero! NUNCA nos devemos separar dele, nem que seja apenas para ir até ao café ou ir testar uma mota até ao fim da rua! O K7 é o nosso melhor amigo e como tal deve ser tratado, escolhido e acarinhado!

A sua escolha deve ser algo bem ponderado e não recomendo a ninguém a compra de capacetes usados, mesmo que aparentem estar em muito bom estado! Não me choca a compra de um blusão usado ou umas botas, mas não a de um capacete. Pode ter sofrido uma queda que lhe causou danos estruturais, apesar de por fora parecer intacto! Não vale o risco! Repito, não vale o risco!

Existem vários estilos e formas de capacetes, mas com perfil menos estradista temos os capacetes tipo aventura (geralmente integrais ou mesmo modulares, mas com pala e alguns até com viseira solar e outros extras) e os puros "off-road" apenas com pala e sem mais grandes mordomias. Não considero aqui os capacetes abertos para uso fora da estrada, exceto em competições de trial em que é essencial ouvir bem o que se passa à nossa volta e ter um ângulo de visão maior. A escolha entre os primeiros e os segundos tem a ver com o gosto pessoal e também com o uso a que se destinam. Se for para um uso mais "radical", mesmo não sendo em competição, usar sempre capacetes "off-road" é a minha sugestão.

O tamanho aqui importa e muito! Um capacete tem que "assentar" bem na cabeça! Ser confortável, mas não demasiado grande... ou demasiado pequeno! Justo, sem magoar, alguma folga sem dançar, além de que com o uso

pode haver um ligeiro alargamento do mesmo! A forma de medir o tamanho é simples: basta pegar numa fita métrica e ver o quadro ao lado. Isso não invalida que não existam cabeças com "formatos" diferentes (mais redondas, mais achatadas ou ovais), tal como fabricantes de capacetes. Por isso, a regra é testar sempre antes de comprar, nem que seja o de um Colega, sobretudo se for para comprar por via eletrónica. Já agora, o tamanho do cabelo, ou a ausência dele, também influenciam!

Se o tamanho importa, o mesmo vale para os materiais de que é feito! Pode ser à base de fibra de vidro, policarbonato, fibra de carbono... com consequentes diferenças de preço e de peso! O mais importante é que tenha bons níveis de conforto e, ainda mais, de proteção. O sistema de classificação inglês Sharp é uma boa ajuda, mais ainda por ser independente. Nunca compro um capacete sem consultar este site, embora não tenha tanta informação como gostaria para este tipo de capacetes!

Também o interior do mesmo é crucial. Tem que ser bem ventilado, desmontável, lavável e em tecido hipoalergénico até porque no fora de estrada vai suar bastante e a poeira e afins vão aderir imenso. Se não cuidar do seu capacete rapidamente vai ter nojo dele!

Quanto ao sistema de fecho, recomendo vivamente o de duplo anel por considerar que é mais seguro e fiável, embora mais demorado a tirar do que um de anel simples ou fecho micrométrico. Considero que se justifica perfeitamente a demora adicional.

O preço pesa e de que maneira, agravado pelo facto de uma queda mais severa ser suficiente para inutilizar um capacete e não recomendar que, por muito estimados que sejam, sejam usados mais que 5 ou 6 anos (todos os meus de TT são reformados bem antes disso).

## TABELA DE TAMANHOS

Cabeça (em cm)	Tamanho	Equivalência
52-53	52	XXS
53-54	54	XS
55-56	56	S
57-58	58	M
59-60	60	L
61-62	62	XL
63-64	64	XXL
65-66	66	XXXL

Pegar numa fita métrica e medir a cabeça na zona da testa, cerca de um centímetro acima das sobrancelhas e um pouco acima das orelhas. Já dá para ficar com uma ideia. Lembrar ainda que diferentes fabricantes podem ter medidas ligeiramente distintas, tal como sucede na roupa ou no calçado pelo que testar antes de comprar é sempre fundamental. Muitos fabricantes apresentam a sua própria tabela de medidas.



Um capacete custar 200 euros e outro “parecido” custar 600 têm que existir diferenças. Pode ter a ver com acabamentos, marcas, extras, cores (geralmente os monocromáticos são menos caros e um réplica muito mais), mas essencialmente o que mais influencia é a sua composição! Um K7 de fibra de carbono pode pesar menos 300 g e custar mais 300€ sem que seja necessariamente mais seguro! São escolhas! Ah! Lembro ainda que há bons capacetes produzidos em solo nacional e pode “comprar o que é nosso”! nem sonhem em “furar” um capacete (já vi disso) para poder ter um ponto de fixação para a vossa action cam! Esse singelo “furinho” pode comprometer a segurança de toda a estrutura e a vossa!

Num capacete do tipo “off-road” a própria pala tem um papel essencial de proteção: contra a projeção de detritos (pedras, lama, areia, insetos...), vegetação mais cerrada, do sol e tem que ser complementada com uns bons óculos de proteção... que têm que ser perfeitamente “compatíveis” com os “óculos de ver”, para quem deles necessita!

Há-os de vários tipos e cores, podendo até fazer pandam com a cor do capacete, da mota ou do equipamento! O importante é que protejam a visão e a região do nariz e com um bom campo de abertura e conforto. Atenção especial à escolha das lentes e respetiva cor. Por exemplo, umas lentes espelhadas não são a melhor opção para ambientes pouco iluminados.

Além disso, podem ter 2 acessórios muito úteis: Os roll-off (um filme que vamos desfilando sobre os óculos e assim limpando grande parte do que lá se acumula). Os tear-off que são películas plásticas que se podem ir retirando à medida do uso e a lente principal continua limpa e protegida. Gosto particularmente destes últimos. Lembro ainda que limpar a lente em



andamento com a luva é meio caminho para a riscar e inutilizar...e ter que comprar outra!

Antes de irmos ao pescoço, ainda duas recomendações: usar sempre, com frio ou calor, protetor labial (para evitar as agressões do ambiente, incluindo do sol e do frio) e protetor solar, sendo que este último é para usar com moderação e escolher, se possível, um que não cause ardor nos olhos! Porque vai tender a “escorrer” com a transpiração e causar irritação nos olhos o que é desconfortável e sei do que estou a falar na primeira pessoa porque já cometi esse erro em tempos e chorei bastante à conta dele!

Quanto à proteção do pescoço, uma recomendação prévia: não recomendo o uso de fios e afins. Facilmente se podem prender em algum lado ou só com o atrito e chegarem ao fim da voltinha sem eles! Falando de proteções, existem aquelas “regueifas” gigantes acolchadas cuja proteção é diminuta e ainda causam um calor adicional e os colares cervicais. Estes tiveram um grande impulso há cerca de uma década atrás e são particularmente recomendados para quem quer fazer viagens longas, tipo uma ida a Marrocos ou uns belos estradões no nosso Alentejo. Na prática, servem para, em caso de queda, expandir as ondas do impacto para longe do pescoço e assim evitar lesões em especial na medula (tetraplegia diz-vos alguma coisa, certo?)

O seu uso não é consensual sendo que há diversas queixas de clavículas partidas pela suposta ação do colar (eu sou uma delas), mas antes uma clavícula que uma vértebra! Além disso, não são propriamente baratos e reduzem um pouco o ângulo de alguns movimentos...

Não me vou alongar mais. A parte II fica prometida para breve! //

  @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

# LiveWire:

A HARLEY-DAVIDSON MAIS ENÉRGICA DE SEMPRE!

Cinco anos após ter sido apresentada ao Mundo, então em versão conceptual, eis que estamos a pouco mais de seis meses da chegada da LiveWire, a primeira moto elétrica da Harley-Davidson. As pré-reservas estão quase a abrir, mas aqui vamos dissecar a parte técnica da inovadora LiveWire.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Harley-Davidson





**F**oi preciso esperarmos cinco anos para que a Harley-Davidson finalmente revelasse os dados técnicos da versão de produção da moto elétrica LiveWire. Vista pela primeira vez nas grandes telas do cinema, então em versão

conceptual Project LiveWire e conduzida pela esbelta Scarlett Johansson “a.k.a.” Viúva Negra no filme “Vingadores: A Era de Ultron”, a primeira moto elétrica da Harley-Davidson demorou muito tempo a ser aperfeiçoada, mas com a marca americana a revelar que as primeiras unidades começam a ser entregues nos mercados Europeus no último trimestre de 2019 (nos Estados Unidos será em agosto), já não precisamos de esperar muito mais tempo para saber o que realmente vale a LiveWire.

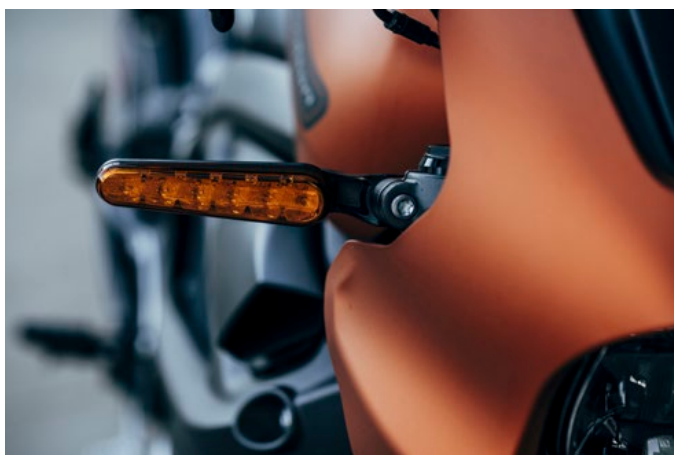
Vista pela primeira vez na sua forma final durante o último Salão de Milão EICMA, e depois voltando a aparecer em público no Consumer Electronics Show Las Vegas no início deste





ano, foi a conta-gotas que fomos recebendo as informações técnicas da LiveWire, mas agora que estamos pouco mais de seis meses da chegada desta moto americana amiga do ambiente, e aproveitando um conjunto de novas informações reveladas pela Harley-Davidson durante o recente Salão de Genebra, já conseguimos finalmente ter uma melhor ideia do que a LiveWire tem para oferecer quando chegar à estrada.

O motor elétrico ficará conhecido como o H-D Revelation, com a marca de Milwaukee a garantir que o mesmo não é totalmente isento de ruído, tendo sido desenvolvido um som futurista específico para que o condutor da LiveWire sinta maior prazer e emoção quando estiver aos seus comandos. O potente motor recebe a energia necessária para catapultar a LiveWire através das baterias de íons de lítio, enclausuradas numa caixa em alumínio que serve de suporte ao quadro com secções tubulares em alumínio, e reforça a rigidez estrutural. Um fator extremamente importante neste motor elétrico é o seu sistema de refrigeração, que inclui para além do ar fresco que entra para a caixa do motor por canais de arrefecimento específicos, refrigeração por



líquido, mantendo a temperatura das baterias em níveis baixos, para que não percam eficácia no armazenamento da energia.

A Harley-Davidson teve especial cuidado em desenvolver uma moto que garante um comportamento dinâmico de cariz desportivo, pois pretende que esta moto elétrica não seja uma “drag bike” apenas capaz de grandes acelerações em linha reta, mas que a LiveWire também consiga oferecer uma condução entusiasmante para quem gosta de desfrutar de curvas. Para isso a marca americana selecionou componentes de ciclística de nível “premium”, como são os casos das suspensões Showa, com destaque para a massiva forquilha SFF-BP, mas sem esquecer o monoamortecedor traseiro BFRC. Em ambos os casos a Showa permite total ajuste das afinações, uma característica perfeita para os motociclistas que gostam de afinar a sua moto ao seu gosto. Em destaque está também o sistema de travagem, com a Harley-Davidson a optar por pinças Brembo monobloco, capazes de manter a eficácia mesmo em condução bastante agressiva, sem perder o “feeling” nem a potência de travagem. Um nota particular na travagem, pois a Harley-Davidson adiciona aos travões um sistema de recuperação de

energia, que será ajustável, e permitirá prolongar a autonomia desta moto elétrica.

Com o motor Revelation a entregar todo o binário a partir das 0 rotações, a Harley-Davidson garante que qualquer motociclista poderá desfrutar a 100% da performance da LiveWire. Para isso a marca sediada em Milwaukee desenvolveu aquilo a que chamou de Electronic Chassis Control (controlo eletrónico do chassis). Este ECC inclui as várias ajudas à condução como é o caso da travagem com função de ABS em curva, o controlo de tração ou até mesmo o Drag-Torque Slip Control System, que gere o binário nas rodas, e funciona em situações específicas como um sistema de controlo de estabilidade ao modular o binário disponível na roda traseira. Ainda ao nível da eletrónica, esta LiveWire permitirá uma conectividade de última geração, pois a Harley, em parceria com a Panasonic, desenvolveu o serviço H-D Connect. Este serviço permite monitorizar uma série de parâmetros através do telemóvel: estado das baterias e o seu nível de carregamento, localização da moto por GPS, indicação dos postos de carregamento mais próximos, entre outras notificações relevantes à utilização da LiveWire. >>

## APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON LIVEWIRE



Mas, ao certo, quais são as performances do motor Revelation da LiveWire? A partir de posição parada a LiveWire demora apenas 3 segundos a atingir os 100 km/h, enquanto a velocidade máxima estará limitada aos 180 km/h. Com uma excelente resposta em recuperações, a LiveWire será uma moto que oferece um prazer acima da média em condução citadina ou mesmo em estrada aberta, e a autonomia anunciada aponta para 225 km em circuito urbano ou 142 km em circuito combinado, o que é o mesmo que dizer conduzir a LiveWire em cidade e autoestrada. Resta ainda saber qual o peso do conjunto, um fator muito importante nos veículos elétricos, e especialmente nas motos elétricas, pois o peso das baterias costuma ser um fator negativo quando comparado com motos do mesmo segmento mas motores a combustão.

A Harley-Davidson LiveWire pode utilizar o sistema de carregamento instalado a bordo, que permite ligação a uma vulgar tomada doméstica, e nesse caso as baterias demoram a noite toda para carregar a 100%, pois o carregamento é feito de forma lenta, mas o proprietário também poderá optar pelo carregamento rápido através de uma estação DC Fast Charge (DCFC). Neste caso a Harley-Davidson refere que as baterias demoram 40 minutos dos 0% aos 80%, ou 60 minutos dos 0% aos 100%. Um ponto a ter em conta ao nível dos carregamentos, é que a Harley-Davidson anunciou também que os concessionários que vendam a LiveWire vão oferecer uma estação de carga DCFC pública!

E se nesta última atualização de dados a Harley-Davidson já nos revelou quase tudo sobre a LiveWire, falta ainda saber qual o preço a pagar para ter uma destas motos elétricas na nossa garagem. Sabemos que a marca americana já anunciou um preço desde 29.799\$ para os Estados Unidos, cerca de 26.300€ à taxa de câmbio atual. É normal que este valor venha a sofrer algumas alterações nos mercados Europeus, mas as informações recolhidas por nós, apontam para que a Harley-Davidson consiga mesmo colocar a LiveWire à venda o mais perto possível deste valor.

Para ser um dos primeiros a ter uma Harley-Davidson LiveWire na sua garagem não precisa de se dirigir a um concessionário. A marca criou um sistema de pré-reservas online, onde não só identifica todos os pontos chave desta novidade amiga do ambiente, como também permite finalizar a compra. Visite [www.h-d.com/LiveWire](http://www.h-d.com/LiveWire) a partir de abril, altura em que abrem as pré-reservas para clientes europeus. //

# 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



GAMA TOURING 2019 HARLEY-DAVIDSON

# Mais e melhor

Motores Milwaukee-Eight 114 para todos os modelos Touring e um novo e mais rápido sistema de infotainment que inclui Apple CarPlay são as grandes novidades desta gama de 2019 da Harley-Davidson.

**Texto:** Rogério Carmo



**A** Harley-Davidson levou recentemente a cabo, em Portugal, mais concretamente em Lagos, uma apresentação internacional dos seus modelos “Touring” para 2019, à comunicação social especializada.

Foi assim que tive oportunidade de voltar a ter contacto com estas imponentes motos, e aperceber-me da evolução que os modelos de 2019 apresentam, relativamente aos seus antecessores.

Apesar do tempo chuvoso, num percurso que rondou os 350 quilómetros, pude novamente rolar com alguns dos modelos míticos da marca americana. Além da super-luxuosa Ultra Limited, da irreverente Road King Special, passando ainda pela carismática Road Glide Special e pela elegantíssima Street Glide Special, tive também a oportunidade de rolar umas boas dezenas de quilómetros com a ameaçadora FXDR 114, sendo que desta falarei noutra artigo, dentro em breve. Todas elas têm em comum o motor Milwaukee-Eight 114, que até agora estava reservado apenas a edições especiais e que, em 2019, e que passa a estar instalado de série nas grandes “Tourers”

americanas, emprestando-lhes uma maior capacidade de resposta ao acelerador, tornando a condução mais fácil, por evitar o recurso excessivo à caixa de velocidades, já que o binário disponível permite acelerações mais rápidas, mesmo a baixa rotação.

Pode ficar a saber mais sobre os motores Milwaukee-Eight da Harley-Davidson se clicar aqui.

O novo sistema de infotainment Boom Box GTS, apresenta um interface de utilizador bastante mais intuitivo, e uma maior rapidez na resposta ao comandos. Emparelhável com smartphone, o sistema é também compatível com Apple CarPlay.

O painel TFT a cores, agora mais resistente ao passar dos anos, tem resposta ao toque, para uma navegação mais rápida na configuração da música, do gps e do telefone. Através de microfone, o sistema também está preparado para receber comandos de voz. e através de botões accionados por ambos os polegares, é também possível aceder rapidamente às diversas funcionalidades.

Apesar de não parecer, a evolução destes modelos revelou-se substancial, reflectindo-se sobretudo no prazer de condução. >>>

## ULTRA LIMITED

**TOTALMENTE EQUIPADA** para satisfazer os mais exigentes viajantes, desde o novo motor Milwaukee-Eight 114 aos punhos aquecidos, a Ultra Limited caracteriza-se pela sua clássica carenagem frontal "Batwing". Traz com ela o novo sistema de "infotainment" BOOM! GTS, e carradas de espaço para bagagem.

**SAIBA MAIS SOBRE A ULTRA LIMITED, CLIQUE AQUI PARA VER A IMPRESSÃO QUE ELA NOS DEIXOU.**



NOVA

APRILIA TECHNOLOGY



# TUONO V4 1100 FACTORY

ADRENALINA EM ESTADO PURO.



**MOTOR V4 1100 CC COM 175 CV**

**SUSPENSÃO DIANTEIRA ÖHLINS NIX Ø 43 MM**

**SUSPENSÃO TRASEIRA ÖHLINS TTX MONOSHOCK**

**AMORTECEDOR DE DIREÇÃO ÖHLINS**

**SUSPENSÃO COM GESTÃO ELETRÓNICA  
SMART EC 2.0 COM OBTI INTERFACE**

◀ A nova Aprilia Tuono V4 1100 Factory, descendente direta da RSV4, quatro vezes campeã mundial de SBK, alcançou agora com esta evolução um novo patamar de desempenho e performance. O novo e sofisticado sistema eletrónico de gestão inclui um pacote avançado de controlos dinâmicos com APRC, Cornering ABS, Pit Limiter e Cruise Control. A suspensão e travões foram também revistas e melhoradas. O inigualável motor V4 de 175 cv tem a homologação Euro 4, sem sacrificar o excelente desempenho que faz desta moto, a mais rápida e desportiva naked de todos os tempos.

**MARCA JÁ UM TEST RIDE**

**NO CONCESSIONÁRIO APRILIA MAIS PRÓXIMO DE TI.**

[www.apriliaportugal.pt](http://www.apriliaportugal.pt)

**aprilia®**

#be a racer



## ROAD GLIDE

**UMA DAS MAIS CARISMÁTICAS** motos da marca de Milwaukee, distingue-se pelo nível de conforto que proporciona, e pela sua exclusiva carenagem frontal “Shark nose”, ou nariz de tubarão, que garante uma excepcional protecção aerodinâmica, além de uma excelente estabilidade a alta velocidade, mesmo sob fortes ventos laterais.

SAIBA MAIS SOBRE A ROAD GLIDE SPECIAL, CLIQUE AQUI PARA VER A IMPRESSÃO QUE ELA NOS DEIXOU.

## STREET GLIDE

**O MODELO MAIS VENDIDO** da marca é um eterno clássico. A sua grande agilidade, a par com a excelente proteção aerodinâmica, tornam-na bastante polivalente. A sua silhueta inconfundível torna-a num regalo para a vista.

SAIBA MAIS SOBRE A STREET GLIDE SPECIAL, CLIQUE AQUI PARA VER A IMPRESSÃO QUE ELA NOS DEIXOU.



## ROAD KING SPECIAL

**A MAIS IRREVERENTE** das “Tourers” da Harley Davidson é a moto destinada aos puristas. Sem protecção aerodinâmica, sem sistema de infotainment e isenta de cromados, a sua silhueta é reforçada pelos acabamentos negros que contribuem para o carácter rebelde que esta versão especial encerra.

**SAIBA MAIS SOBRE A ROAD KING SPECIAL, CLIQUE AQUI PARA VER A IMPRESSÃO QUE ELA NOS DEIXOU.**



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](mailto:info@benelli.pt)

 [www.benelli.pt](http://www.benelli.pt)



# Trail TURÍSTICA

*KAWASAKI VERSYS 1000 SE*

A Kawasaki reformulou quase radicalmente a sua Versys 1000, reposicionando-a com esta versão SE numa classe à parte dentro do segmento das chamadas "Sport Adventure Bikes".

Texto: Rogério Carmo Fotos: Rui Jorge



» [Galeria de fotos aqui](#)





**A**o contrário daquilo que normalmente se espera de uma “Big Trail”, características que se traduzem sobretudo em emoções fortes, a nova Versys 1000, nesta versão SE, aposta num conceito mais refinado, pautando-se por paz e tranquilidade, numa experiência de condução nitidamente turística, explorando no entanto as mais recentes evoluções tecnológicas sobretudo em prol de níveis de segurança muito elevados. A marca define-a como uma “Adventure Tourer”.

O seu já bem conhecido motor de 4 cilindros em linha, DOHC de 16 válvulas refrigerado por líquido, com 1043cc de cilindrada, debita uns confortáveis 120cv a partir de um binário de 102Nm e apresenta além de uma grande suavidade de funcionamento, uma elasticidade surpreendente que permite “ir até ao fim do mundo” praticamente sempre em sexta velocidade, com uma resposta ao acelerador suave mas decidida, ao longo de toda a faixa de regime. Pormenores de construção, como a admissão de ar para o motor e a saída de gases do escape, foram cuidadosamente concebidos para garantirem uma banda sonora muito interessante a cada enrolar de punho.

A realçar ainda mais o mote de suavidade, está a nova embraiagem “Slip & Assist” que além de tornar

a manete muito mais leve, proporciona um maior controlo da roda traseira sob forte desaceleração. Diversos modos de motor, quick shifter integral (Up & Down) e controlo automático de velocidade são mais alguns dos mimos que qualquer motociclista de longo curso vai seguramente apreciar.

A electrónica desempenha um papel importante em manter a potência controlada. A Kawasaki dotou a Versys 1000 de 2019 com uma unidade de medição de inércia de 6 eixos, da Bosch, que coordena a intervenção do ABS e do Controlo de Tração assim como, no caso da versão SE, as “cornering lights”, luzes de berma que se vão acendendo de acordo com a inclinação, para de noite iluminarem a zona interior das curvas. A suspensão também recebe informações da UMI para manter a moto estável, sem afundamento seja em travagem ou em aceleração.

No caso da versão SE, os modos de motor estão também automaticamente ligados à suspensão electrónica, sendo no entanto possível cada motociclista redefinir os parâmetros, por via de um interface bastante intuitivo, cujos dados são apresentados no painel de instrumentos personalizável, em TFT a cores ou, melhor ainda, por via de uma aplicação de Smartphone (Kawasaki Rideology App), que além de permitir personalizar uma grande variedade de parâmetros, até mesmo no conforto do sofá de casa, ainda fornece a localização da moto ou



1043 CC  
120 CV  
17 995 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"A ERGONOMIA É BASTANTE BOA, OFERECENDO UMA POSIÇÃO DE CONDUÇÃO ELEVADA E CÔMODA, SEM OBRIGAR A UMA GRANDE FLEXÃO DAS PERNAS, ..."*

a gravação em mapa dos percursos efectuados, bem como regista outros dados como os consumos ou os ângulos máximos de inclinação lateral, conseguidos ao longo de uma viagem.

Assumidamente asfáltica, com ambas as rodas de 17 polegadas, tem no entanto potencial suficiente para que qualquer motociclista se aventure por estradões e até alguns trilhos de terra, pois a sua altura livre ao solo (150mm) e o maior curso das suspensões (150mm em ambos os eixos) conferem-lhe uma grande facilidade em lidar com pisos menos regulares e alguns obstáculos.

A nova Versys 1000 SE afigura-se como uma moto bastante polivalente, capaz de enfrentar tanto os desafios do dia-a-dia, a solo, como os das grandes viagens a dois. Pela mesma razão, o conforto a bordo é notável. Tanto a forquilha invertida com bainhas de 43mm como o amortecedor traseiro a gás, de instalação horizontal, ambos assinados pela Showa, fazem um excelente trabalho a manter as borrachas coladas ao piso, mas sem causar muitos solavancos aos passageiros.

Ao nível da travagem, a nova Versys 1000 conta agora com 2 pinças de travão dianteiras de 4 êmbolos opostos e instalação radial, de concepção monobloco, que garantem uma mordida forte e convincente dos dois discos de 310mm de diâmetro. O ABS (KIBS - Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System) desenvolvido pela marca, utiliza a mesma base tecnológica do sistema usado na Ninja H2 e na Ninja ZX-10R, adaptada a uma utilização sobretudo estradista.

A ergonomia é bastante boa, oferecendo uma posição de condução elevada e cómoda, sem obrigar a uma grande flexão das pernas, com as mãos a caírem naturalmente nos punhos. A posição de condução em pé também foi considerada, sendo o resultado bastante aceitável, tendo em conta a minha estatura de 1,80 metros. Ambas as manetes oferecem regulação.

O guiador é amplo, as protecções dos punhos são envolventes e o ecrã pára-brisas, apesar de apenas oferecer regulação manual, numa altura de 4 centímetros, garante uma excelente protecção aerodinâmica, praticamente isenta de turbulência.







O passageiro também conta com um assento confortável, poisa-pés revestidos a borracha e pegas bastante bem desenhadas e bem colocadas.

A aerodinâmica da carenagem frontal foi estudada para criar mais apoio na roda dianteira e, em simultâneo, aumentar a estabilidade a alta velocidade. O assento é confortável, e a sua largura entre pernas é bastante aceitável, facilitando a vida aos mais curtos de perna.

A funcionalidade também é grande. O quadro da nova Kawasaki Versys 1000 foi revisto, e reforçado para potenciar o transporte de bagagem. Tem uma capacidade de carga de 200kg. Por isso a versão SE Touring vem equipada de fábrica com 3 malas, sendo que a Top Case, com capacidade para 47 litros, pode carregar até 5kg de bagagem, e cada uma das malas laterais é capaz de guardar um capacete integral, e tem capacidade para 28 litros, e até 5kg de carga em cada uma.

Ao lado do painel de instrumentos, num local bem acessível, encontramos uma tomada de 12V, capaz de debitar cerca de 40W, potência mais do que suficiente para alimentar os mais diversos equipamentos electrónicos.

O depósito de combustível tem capacidade para 21 litros, capaz de, com base nos 6,6 litros aos 100 de consumo registados durante os mais de 350km realizados neste teste, proporcionar uma autonomia prática superior a 300km.

A Versys 1000 SE conta ainda de série com um



*"...A VERSÃO SE  
TOURING VEM  
EQUIPADA DE FÁBRICA  
COM 3 MALAS, SENDO  
QUE A TOP CASE,  
COM CAPACIDADE  
PARA 47 LITROS, PODE  
CARREGAR ATÉ 5KG  
DE BAGAGEM..."*

cavalete central, bastante estável e fácil de usar. Para terminar a lista, a versão SE conta também com a exclusiva pintura da Kawasaki, que se auto-regenera, evitando e eliminando os pequenos riscos superficiais causados pela lavagem, ou as pequenas picadas causadas por pedras e areias.

Mas como é que a Versys se porta na prática?

Pois porta-se muito bem. Há uma evidente e substancial melhoria no comportamento dinâmico deste modelo, quando comparado com as versões anteriores. O que se torna mais evidente é precisamente o comportamento em curva, oferecendo agora muito mais confiança do que as versões anteriores, permitindo níveis de inclinação muito interessantes, com elevada confiança.

A electrónica não se revela a não ser quando se começam a desafiar os limites, e os mais experientes podem configurar diversos parâmetros como os níveis de intervenção das ajudas electrónicas à condução, o débito de potência do motor e a afinação das suspensões.

Neste teste, organizado pelo importador nacional, a Multimoto, tive oportunidade de percorrer algumas das mais exigentes estradas do país, entre o Luso e a Serra da Estrela, com diversos tipos de pisos e traçados, e o prazer de condução esteve sempre presente. Sobretudo quando aumentava o ritmo de andamento, como foi o caso da subida desde Manteigas até ao Mondeguinho, onde apesar de o piso estar longe de ser perfeito, a Versys manteve a compostura e enfrentou

todos os desafios sem qualquer reparo. Obviamente que não estou a falar de uma desportiva, já que o seu peso e tamanho têm consequências na forma como o conjunto muda de direcção, mas para uma moto essencialmente turística, o seu comportamento é realmente muito bom, pedindo meças a muitas “R” que não precisam ter mais de 10 anos.

O motor disponibiliza potência mais do que suficiente para uma condução calma, mas também é suficientemente nervoso, sobretudo em modo “Sport”, quando se lhe aumenta o regime para lá das 6.000rpm. O quick shifter tem um “feeling” muito próprio, um pouco mais lento do que o de outros modelos, e funciona apenas acima das 2.500rpm, mas cumpre a sua função na perfeição, potenciando ainda o prazer de condução. Os travões, mesmo quando propositadamente abusados, não revelaram qualquer indício de fadiga e a suspensão, mesmo com as afinações Standard, mostrou-se sempre ao nível do conjunto, mantendo a compostura tanto na entrada como nas saída das curvas, mesmo sob forte travagem ou aceleração. Em termos de qualidade de construção, todo o conjunto se revela exemplar, com a qualidade dos plásticos e o nível de acabamentos a serem dignos de nota. Além da pintura Verde e Cinza, está também disponível o esquema cromático Preto e Branco.

A Kawasaki Versys 1000 SE já está disponível na rede de concessionários da marca, com preço a partir de 17.995 €. A versão testada e apresentada nas fotos é a Grand Tourer. //

## EQUIPAMENTO

**Capacete** Scorpion Exo 920 Sattelite

**Casaco** Alpinestars Andes V2 Drystar

**Luvax** SMX-2 Air Carbon

**Calças** Rev'it Corona

**Botas** TCX Jupiter 4 GTX





# A REVOLUÇÃO de um ícone

*VESPA ELETTRICA*



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Vespa do futuro chegou, e em grande estilo! A nova Elettrica conseguiu manter tudo o que sempre apreciámos nas clássicas Vespa a combustão, mas adiciona-lhe um toque de modernidade que renova por completo aquele que é considerado um ícone do mundo do motociclismo.

**Texto:** Bruno Gomes **Fotos:** Tozé Canaveira

**A** mobilidade está no topo das atenções dos governantes e dos cidadãos, e em particular a mobilidade elétrica tem conquistado cada vez mais seguidores. E existem boas razões para isso. No caso das motos elétricas as baterias estão a permitir cada vez maiores autonomias, os preços estão a baixar, e os motociclistas têm por isso cada vez mais e melhor por onde escolher a sua próxima moto amiga do ambiente.

E esse campo de escolha acaba de se alargar ainda mais, pois finalmente a Vespa disponibiliza no mercado nacional a sua primeira scooter elétrica. “OK”, o nome pode não ser propriamente um hino à imaginação, mas a Elettrica é tudo aquilo que a icónica marca italiana prometeu que seria quando a vimos pela primeira vez, ainda em versão conceptual, no Salão de Milão EICMA, há uns anos atrás.

O coração desta Vespa Elettrica é um motor elétrico capaz de gerar uma potência constante

de 2 kW, mas a potência de pico atinge os 4 kW. A Elettrica é, por isso, uma scooter puramente citadina equivalente às 50 cc a combustão, tendo uma velocidade máxima limitada aos 50 km/h.

Mas onde a Elettrica ganha de “goleada” à sua homónima a combustão é no binário, pois com 200 Nm de binário disponíveis desde as zero rotações, esta Vespa prateada com pequenos detalhes em azul “elétrico” acelera de forma decidida. Este binário não é sequer atingido pelas atuais superdesportivas!

A Vespa Elettrica não é a única scooter elétrica que encontramos hoje em dia, mas sendo uma Vespa, com todo o historial inerente à marca italiana, a Elettrica tem uma carga especial, e isso foi palpável logo no momento em que me sentei aos seus comandos. A sensação inicial é de que estamos sentados numa convencional Vespa, afinal de contas a Elettrica baseia-se em parte na Primavera, com o seu corpo monocoque em aço com soldaduras reforçadas em pontos chave para garantir uma maior rigidez estrutural. O assento tem uma altura e largura perfeitas para utilização citadina, que >>





"...REVELA UMA QUALIDADE DE ACABAMENTOS DE TOPO, DESDE A PINTURA PRATEADA, **PASSANDO PELOS DETALHES...**"

obriga a colocar muitas vezes os pés no solo, e em condução a plataforma plana oferece um bom espaço, mesmo para condutores de maior estatura.

Toda a estrutura revela uma qualidade de acabamentos de topo, desde a pintura prateada, passando pelos detalhes como o painel de instrumentos TFT de 4.3" a cores, onde podemos aceder às diversas informações sobre o estado da bateria, e, principalmente, à autonomia. Neste particular, a Vespa anuncia que a autonomia máxima da Elettrica pode atingir os 100 km por carga completa, mas no nosso teste, ficou claro que atingir essa autonomia será uma missão muito difícil, para não dizer impossível devido ao pararranca constante das nossas cidades.

Ainda assim, consegui extrair 80 km de autonomia das baterias de iões de lítio com 4.4 kWh de capacidade, refrigeradas por ar, desenvolvidas em parceria pela Piaggio e a LG

Chem. Tendo em conta que não tive grande cuidado com o acelerador, e que fui trocando de modos de condução várias vezes, para além de ajustar o sistema KERS, esta autonomia parece-me bastante interessante.

Através de uma tomada elétrica de 220 volts que encontramos nas nossas casas, e usando o adaptador incluído, a Elettrica demora 4 horas a recarregar as baterias desde 0% de bateria. Isso significa que rapidamente conseguimos colocar "sumo" suficiente nas baterias para as nossas viagens em cidade.

Ficou também claro que, tal como já constatei noutros veículos elétricos, a forma como conduzimos irá afetar de sobremaneira a autonomia da Elettrica. Em modo de condução ECO, e com a velocidade máxima limitada a apenas 30 km/h, é fácil diminuir bastante o consumo de energia e prolongar a autonomia, enquanto em





*"A VELOCIDADE MÁXIMA DE 50 KM/H É ATINGIDA RAPIDAMENTE, E ESTABILIZA NESSE VALOR, PELO MENOS ATÉ ENCONTRARMOS UMA SUBIDA..."*

modo Power a autonomia reduz-se de forma mais notória, usufruindo da potência sem limitações. Mas podemos sempre alterar a quantidade de energia recuperada pelo sistema KERS (Kinetic Energy Recovery System), que é acionado cada vez que desaceleramos. Através do menú disponível nas definições da Elettrica, existem dois níveis de regeneração de energia.

Ainda em relação aos modos de condução disponíveis, a Vespa adiciona uma ajuda para as manobras a baixa velocidade, como estacionamento. O modo Reverse está lá para ajudar, mas para ser sincero, a Elettrica é tão leve que só selecionei Reverse por uma ou duas vezes apenas por brincadeira e para tentar andar para trás sem colocar os pés no chão. Missão falhada, obviamente.

Conduzir a Elettrica é tão instintivo como conduzir uma outra qualquer Vespa. É ágil, e sente-se leve desde o momento em que arrancamos. A ausência de qualquer som é desconcertante de início, mas ao final de alguns momentos acabei por

me habituar, e a determinada altura passei a ouvir outros ruídos à minha volta enquanto conduzia a Elettrica, tornou-me mais desperto para o que me rodeia na estrada, o que inevitavelmente tem consequências benéficas a nível da segurança, pois por diversas vezes consegui aperceber-me de um ou outro automóvel que decidiu guinar para cima de mim (talvez vidrado no design intemporal da Vespa), e reagir a tempo de evitar um acidente.

A aceleração proveniente do motor não é alucinante como noutros veículos elétricos, mas é suficiente para nos deixar à frente do trânsito quando arrancamos nos semáforos. A velocidade máxima de 50 km/h é atingida rapidamente, e estabiliza nesse valor, pelo menos até encontrarmos uma subida com inclinação mais pronunciada. Aí, a Elettrica sofre um pouco mais do que o expectável, mas ainda assim nada de mais. Nos percursos de estrada mais aberta a Elettrica também sofre pela velocidade reduzida e limitada, sendo rapidamente passada por quase toda a gente, mas dentro de circuitos puramente







urbanos, a Vespa amiga do ambiente não tem qualquer problema. Aliás, tendo em conta o crescente número de radares de velocidade, com a Elettrica não existe a mínima hipótese de sermos multados!

Será também interessante perceber qual o nível de performance da Vespa Elettrica na sua versão equivalente a 125 cc, uma versão que deverá estar disponível no nosso País ainda durante o próximo mês de abril.

Dinamicamente a Elettrica proporciona uma condução descontraída. Já referimos que é ágil, com as trocas de direção a serem efetuadas sem grande esforço. O único senão está na saída das curvas mais lentas, pois o motor elétrico é algo lento a recuperar velocidade, e não podemos contar com ele para endireitar a scooter. Em vez disso é necessário dar um ligeiro toque no guiador para levantar a Elettrica de inclinação.

Com uma combinação de travão de disco à frente e tambor atrás, revela uma travagem controlada e estável, até porque as suspensões mostram-se sempre eficazes ao digerir os impactos maiores, e tudo isto acaba por fazer com que o condutor se sinta muito confiante para levar a Elettrica aos seus limites. Confortáveis, >>

*"SERÁ TAMBÉM  
INTERESSANTE  
PERCEBER QUAL  
O NÍVEL DE  
PERFORMANCE DA  
VESPA ELETTRICA  
NA SUA VERSÃO  
EQUIVALENTE  
A 125 CC.."*

sem serem demasiado rijas no amortecimento, as suspensões da Elettrica merecem uma nota bastante positiva. Na travagem um pouco mais de “feedback” no travão traseiro seria perfeito.

E quanto tempo duram as baterias antes de perder a sua performance inicial?

Em relação a este aspecto, até porque a Elettrica não requer qualquer tipo de manutenção do seu motor, a única manutenção será a travagem e pneus, a Vespa garante que as baterias de iões de lítio foram desenvolvidas para aguentar 1000 ciclos de carga / descarga total. De acordo com a marca italiana, isso traduz-se em 50.000 a 70.000 km de condução, o equivalente a cerca de 10 anos, sendo que a partir desses mil ciclos de carga / descarga as baterias ainda terão 80% da sua capacidade original. Isto significa que a Vespa Elettrica terá um custo de manutenção extremamente reduzido.

### Conclusão

Depois de testar a Vespa Elettrica não consigo deixar de enaltecer o trabalho realizado pela marca italiana. É certo que esta versão equivalente a 50 cc não vai ganhar nenhuma corrida de arranques e velocidade máxima, mas o motor elétrico responde

de forma bastante interessante aos impulsos no acelerador. Todo o conjunto funciona bem, transmitindo confiança, e dinamicamente não desilude. Fiquei com a sensação de que a Elettrica é o resultado dos mais de 70 anos de história da Vespa, com muita atenção aos detalhes, e muita qualidade nos materiais utilizados e acabamentos. Uma Vespa virada para o futuro, onde a consciência ambiental será predominante.

No entanto, é impossível não comparar a Elettrica com a sua “concorrente” a combustão em termos de preço. Dentro da gama Vespa, a 50 cc que mais se aproxima é a Primavera, que se encontra à venda por 3581€. A Elettrica custa 6790€. A diferença entre ambas ronda os 3200€, um valor que permite abastecer de gasolina a Primavera 50 cc e percorrer muitos e muitos quilómetros.

O Governo anunciou para 2019 uma nova medida de apoio à compra de motociclos e ciclomotores elétricos: pode candidatar-se a um benefício de 20% do valor da scooter até um máximo de 400€. Uma ajuda pequena, mas que ainda assim pode pesar na decisão da compra da Vespa Elettrica. Visite o website governamental do Fundo Ambiental para mais informações sobre este incentivo .//

### EQUIPAMENTO

Capacete Vespa Elettrica  
Blusão Rev'it Hoody Stealth  
Calças Rev'it Lombard  
Luvas Furygan Spencer D30  
Botas TCX X-Square XS





» [Galeria de fotos aqui](#)



# Mobilidade IRREQUIETA

*KAWASAKI Z125*

Uma moto urbana cheia de garra, que faz juz aos pergaminhos da marca de Akashi, perfeita para as corridas do dia-a-dia.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Rui Jorge

# Q

uem vê caras não vê corações. Mas no caso concreto desta nova Kawasaki Z125, a realidade é outra. Apesar de uma “cara laroca”, que é como quem diz, linhas muito bem conseguidas com recurso ao design Sugomi, uma característica típica das Kawasaki inspirada na agilidade

felina, e acabamentos de elevada qualidade, esta nova “Z” conta também com um desempenho dinâmico muito interessante, que contribui para um grande prazer de condução.

Simplemas eficaz, a ciclística mostra-se à altura dos maiores desafios, com destaque para o quadro

em treliça que se revela leve e bastante firme, e tanto ao nível das suspensões, como ao nível da travagem, nada desilude, mesmo quando se aumentam os ritmos de andamento muito para lá daquilo para que a Z125 foi projectada.

A ergonomia foi bastante cuidada, e a posição de condução elevada revelou-se bastante confortável e reactiva. O condutor, mesmo se for de estatura mais alta, encontra espaço suficiente para não se sentir acanhado em nenhuma situação, enquanto que a suspensão proporciona um conforto bastante aceitável, mesmo quando se circula pelas bastante degradadas e pouco planas ruas do Porto.

Isto foi o que pude constatar quando, a convite da Multimoto, o importador nacional da Kawasaki, estive presente na apresentação da Z125 à





"A ERGONOMIA FOI BASTANTE CUIDADA, E A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO ELEVADA **REVELOU-SE BASTANTE CONFORTÁVEL E REACTIVA...**"

comunicação social nacional, que recentemente teve lugar no Porto e seus arredores.

O motor monocilíndrico, refrigerado por líquido, apresenta a potência máxima permitida por lei para a sua classe (carta A1 e B - saiba com que idade e carta é que pode conduzir uma 125, clique aqui), uns quase 15cv (11Kw) que se sentem felizes sobretudo a regimes elevados, muito perto do limitador colocado às 10.500 rpm.

O seu desempenho é acima da média, para uma 125cc, e agrada tanto a quem tenha vontade de andar mais depressa, como a quem necessite de circular no meio do trânsito congestionado, já que os regimes baixos, apesar de serem lentos a subir de rotação, mostram potência suficiente para não

ser necessário andar sempre a trocar de mudança.

Por seu lado, a caixa de velocidades é bastante precisa, e a manete da embraiagem também revela um accionamento bastante leve. O som emitido pelo escape é bastante sugestivo, sem no entanto ser incomodativo.

A velocidade máxima fica um pouco abaixo dos 120 Km/h. Não foi possível definir consumos, mas tendo em conta a capacidade do depósito de combustível, os seus 11 litros de gasolina deverão ser suficientes para facilmente cobrir distâncias superiores a 300km.

A travagem é suficientemente potente, incluindo a da roda traseira que é extremamente doseável, e assistida por um ABS Bosch que passa >>



125 CC  
14,8 CV  
10 000 RPM

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"A DIRECÇÃO TAMBÉM É BASTANTE PRECISA, SENDO MUITO FÁCIL INSERIR A RODA DIANTEIRA NA TRAJECTÓRIA PRETENDIDA..."*

completamente despercebido numa condução normal.

A direcção também é bastante precisa, sendo muito fácil inserir a roda dianteira na trajectória pretendida, e todo o conjunto se revela muito rápido na mudança de direcção, fruto do peso bastante reduzido, do baixo centro de gravidade, e de suspensões muito bem dimensionadas, com destaque para o amortecedor traseiro, a gás, acoplado a um sistema Uni-Trak.

Os pneus Dunlop TT900 também contribuem para o bom desempenho da ciclística.

Os assentos, com tecnologia Ergo-Fit, oferecem um encaixe perfeito na moto, sem qualquer desconforto, mesmo ao fim de um dia inteiro às voltas.

A altura do assento ao chão é de 815 mm, mas a linha de cintura bastante estreita permite que

mesmo fisionomias com 1,6 metros de altura se sintam confortáveis por poderem colocar ambos os pés no chão.

Ainda assim, a Kawasaki disponibiliza um assento opcional que permite baixar a altura ao solo em 25mm.

Nem tudo foram pareceres positivos, já que, e tendo em conta o preço da Z125, o painel de instrumentos podia ser mais original e completo, pois é um LCD monocromático que nem sequer disponibiliza indicador de mudança engrenada.

As manetes também podiam ter regulação e a iluminação podia ser em LED. O preço final também não ajuda na escolha, sobretudo se tivermos em conta a sua concorrência mais directa.

Mas o facto de a Z125 derivar directamente da sua "irmã" Ninja 250SL, da qual herda o motor (obviamente com a cilindrada corrigida)







e a ciclística, é uma garantia de fiabilidade. Indiscutivelmente esta é uma moto capaz de seduzir os mais jovens fãs da marca, seja pelo seu aspecto inegavelmente desportivo e exclusivo, como pela facilidade de condução que proporciona, capaz de tornar o inferno do trânsito, numa mobilidade irrequieta.

A qualidade de construção é, tal como habitual na Kawasaki, de bastante bom nível, com acabamentos cuidados, não denotando nem imperfeições nas soldaduras, nem cabos "mal amanhados", e uma pintura, de elevada qualidade, a todos os níveis. Tudo isso se reflete >>



*"A QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO É, TAL COMO HABITUAL NA KAWASAKI, DE BASTANTE BOM NÍVEL..."*



# 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



num rolamento suave, sem ruídos parasitas, nem chocalheiras desagradáveis, bem como num aspecto limpo das linhas “Sugomi” do conjunto.

Resumindo, a Z125 será seguramente um moto de iniciação, ou simplesmente uma moto para o dia-a-dia. O conforto que proporciona, a todos os níveis, é o seu grande argumento, a par com a estética refinada, com a facilidade de condução, e com a ergonomia, mesmo para os motociclistas de estatura mais reduzida, para quem a Kawasaki disponibiliza, como opcional, um assento que permite baixar a altura ao solo em 25mm, ficando-se pelos 790mm.

A Kawasaki Z125 já está disponível em dois esquemas cromáticos: Preto e Branco e Preto e Verde, ambas com o quadro verde “H2”. Pode encontrá-las na rede de concessionários Kawasaki, por um PVP Base de 4.990 euros. //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** Schuberth R2 Nemesis Yellow Obliquo

**Blusão** RSW City

**Luvax** RSW MSL - 008

**Botas** TCX Jupiter 4 GTX





» Galeria de fotos aqui

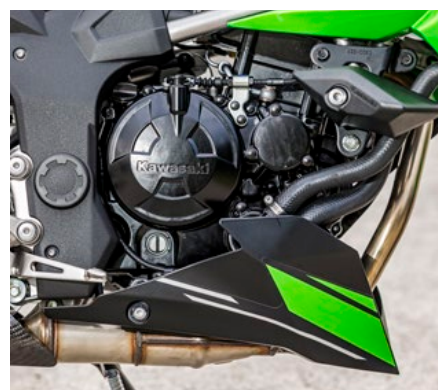


## KIT PERFORMANCE

**PARA OS MAIS “RACERS”,** e como é habitual em muitos modelos da marca japonesa, a Kawasaki preparou um Kit Performance que torna a Z125 muito mais apetecível, com um aspecto ainda mais dinâmico e uma maior semelhança com as grandes desportivas da marca, como a ZX10-R que, por quatro vezes consecutivas nos últimos 4 campeonatos conquistou o título de campeã do mundo de Superbikes.

Potenciando as linhas e as características da Z125, esta versão com o Kit Performance promete ser um sucesso entre os fãs da marca de Akashi.

Esta versão inclui uma ponteira de escape Arrow, pintada de negro e com uma nota de som bastante mais desportiva do que a de origem, protecções de motor, não vá alguma coisa correr mal... e uma tampa para a Baquet, que proporciona um aspecto bastante mais desportivo, imitando um assento “solo”. O preço de venda recomendado da Z125 Kit Performance é de 5.890 euros. //



TESTE *APRILIA RSV4 1100 FACTORY*  
*TUONO V4 FACTORY*



# POTÊNCIA E DIVERSÃO sem limites

*APRILIA RSV4 1100 FACTORY / TUONO V4 FACTORY*

2019 é o ano em que pela primeira vez a Aprilia RSV4 estará disponível em duas cilindradas distintas. Fomos até ao Autódromo do Estoril descobrir o que vale a nova RSV4 1100 Factory, e conseguimos também experimentar a renovada Tuono V4 Factory que agora recebe suspensões eletrónicas.

**Texto:** Bruno Gomes **Fotos:** Ricardo Silva (andamentos) e Aprilia

O segmento das superdesportivas tem sofrido quebras assinaláveis em termos de vendas nos últimos anos, e o mercado português não é exceção à regra. No entanto, os grandes fabricantes têm vindo a apostar cada vez mais nos modelos desportivos, e se numa primeira fase a aposta recaiu sobre as desportivas menos agressivas, desde 2015 que temos visto chegarem às estradas de todo o mundo motos com potência anunciada superior a 200 cv.

E, neste particular, a marca italiana Aprilia tem conseguido destacar-se por entre as muitas propostas, colocando à venda a RSV4, um modelo que já é comercializado desde 2009 e que nasceu dentro do departamento de competição da fábrica de Noale com o objetivo de conquistar o Mundial Superbike, objetivo que conseguiu pelas mãos de Max Biaggi e de Sylvain Guintoli. O motor V4, na sua versão de estrada, não estava de início à altura das rivais japonesas, italiana, ou alemã, pelo que ao longo dos anos a Aprilia foi trabalhando e evoluindo o V4 para que este motor

conseguisse elevar a fasquia dentro do segmento das superdesportivas.

**2015 marcou o ano da maior mudança para a RSV4, com a chegada do motor V4 de 201 cv**, estando este motor instalado tanto na versão RR (base) como na mais exótica RF, que recebia componentes “premium” de ciclística. Para 2019, a estratégia da Aprilia alterou-se radicalmente, muito provavelmente em resposta ao ataque da Ducati com a Panigale V4 e V4 S, com motor de cilindrada superior a 1000 cc, e tendo em vista as cada vez mais restritivas normas de homologação europeias como o Euro5, a casa italiana decidiu manter a RSV4 RR em comercialização (com gráficos atualizados) fazendo desaparecer da gama a RSV4 RF, mas criou uma nova versão que utiliza um novo motor de maior cilindrada: a RSV4 1100 Factory.

A grande novidade, para além da aerodinâmica de que lhe falamos à parte, é o motor V4 a 65°. O aumento da cilindrada é o resultado do aumento do diâmetro dos pistões de 78 mm para 81 mm (curiosamente, o diâmetro máximo permitido em MotoGP), com o curso a permanecer inalterado em 52,3 mm.

A cilindrada anunciada passa para os 1078 cc, >>





mantendo a taxa de compressão igual, mas a centralina é nova, e com isso a Aprilia conseguiu aumentar o limite das rotações para as 13.600 rpm, e a consequência direta é que a potência aumentou significativamente para os 217 cv (!) às 13.200 rpm, enquanto o binário máximo sofreu também uma melhoria assinalável, com a RSV4 1100 Factory a disponibilizar 122 Nm às 11.000 rpm. É uma melhoria de 10% em toda a gama de rotações quando comparamos com o motor V4 de 999,6cc da RSV4 RR, o que significa muito mais força disponível para acelerar à saída das curvas.

**Claro que para ajudar a atingir estes valores mantendo o motor V4 saudável,** a Aprilia teve de realizar outras alterações a nível interno, como é o caso da utilização de um novo injetor de óleo secundário para melhor lubrificação e manter a temperatura controlada, as válvulas de admissão têm nova abertura, enquanto que para garantir uma melhor condução em estrada a Aprilia altera a relação de transmissão em 5ª e 6ª, que agora são mais longas, permitindo ao motor V4 de 1078 cc rolar a maior velocidade sem aumentar em demasia as rotações, o que por seu turno fará diminuir os consumos da RSV4 1100 Factory, ainda que não seja pelos consumos que os motociclistas

procuram uma superdesportiva de 217 cv.

Tendo mais potência a sair dos quatro cilindros em V, a Aprilia decidiu também aumentar a eficiência do sistema de escape da RSV4 1100 Factory. Para isso, a Akrapovic desenvolveu uma ponteira em titânio, homologada, que não só nos permite desfrutar da sonoridade viciante do V4, como também ajudou a Aprilia na redução do peso do conjunto, que agora não passa dos 199 kg a cheio, também cortesia da nova bateria lítio mais leve e pequena.

Tudo isto se revela no seu expoente máximo numa condução nos limites, e foi precisamente assim que pudemos testar a nova RSV4 1100 Factory. O Autódromo do Estoril foi o palco escolhido para este primeiro contacto em solo nacional com a superdesportiva de Noale, e com a ajuda do piloto Tiago Magalhães – não pode perder a entrevista ao piloto da Aprilia Portugal Racing Team mais à frente – tive alguns minutos para assimilar as mudanças realizadas para este ano nesta moto.

A nova cor Atómico 6 mistura o preto com alguns detalhes em cinza, uma mudança radical para a antiga RF com as suas cores vibrantes. Em conjunto com os elementos em fibra de carbono, como é o caso do guarda-lamas frontal, das asas ou dos painéis laterais, esta nova cor confere à RSV4 1100 Factory uma





*"A NOVA COR ATOMICO 6 MISTURA O PRETO COM ALGUNS DETAHES EM CINZA, UMA MUDANÇA RADICAL PARA A ANTIGA RF COM AS SUAS CORES VIBRANTES. "*



imagem poderosa mas ao mesmo tempo discreta, e a qualidade de construção nota-se que está claramente acima da média mesmo para uma superdesportiva deste calibre.

Mas o tempo para admirar a moto na box da equipa oficial da Aprilia no Campeonato Nacional de Velocidade não foi muito, pelo que rapidamente fui obrigado a vestir o meu fato e colocar o capacete para me fazer à pista. O novo asfalto do Autódromo do Estoril prometia não ser problema de maior para a RSV4 1100 Factory, mas as imensas manchas de óleo espalhadas em toda a extensão do circuito no limite da Serra de Sintra iriam colocar problemas. Digo "iriam", pois caso eu estivesse aos comandos de uma outra moto, isso seria problema. No entanto a RSV4 1100 Factory revela-se desde o primeiro momento uma moto muito fácil de explorar e que transmite imensa confiança.

**O motor nota-se claramente mais cheio e com muito mais pulmão em comparação com a anterior RSV4 RF.** A entrega do binário é particularmente notória quando

o V4 passa a barreira das 3000 rpm, matendo-se pujante até às 5500 rpm, sendo que daí para a frente os 217 cv italianos empurram os 199 kg de peso sem contemplações! É preciso agarrar com força os punhos, bem posicionados para uma condução em pista, se não quisermos ser deixados para trás a caminho dos 290 km/h que visualizei no velocímetro digital pouco antes da travagem para a curva 1 do Estoril, inserido no soberbo ecrã TFT a cores, recheado de informações relevantes, diferentes modos de visualização e que até inclui gráfico com ângulos de inclinação em curva!

Cada rodar de punho significa um salto em frente. É uma aceleração fantástica que senti aos comandos desta nova Aprilia, e mesmo tendo eu bastante experiência com a RSV4 RF ao longo dos últimos anos, fiquei surpreendido com a melhoria na entrega de potência deste motor 1078 cc. Não que se sinta selvagem, bem pelo contrário, pois o acelerador "ride-by-wire" continua perfeitamente afinado e doseável. Um ponto menos positivo e que quem rodou com a moto em pista notou, foi que o amortecedor de direção Öhlins, na sua afinação de fábrica, é demasiado >>>

*"...EM PISTA AS MODIFICAÇÕES REALIZADAS PELA APRILIA REVELAM-SE ACERTADAS!"*



fraco para absorver um certo nervosismo da frente nas acelerações. Bastará um pequeno ajuste no amortecedor de direção, mas de fábrica é notório que a frente ainda se mantém algo “vivaça”.

Outra melhoria que se nota facilmente e que deriva do motor ter mais cilindrada, é que não somos obrigados a trabalhar tanto com a suave caixa de velocidades da RSV4 1100 Factory. Mesmo tendo o auxílio de um sistema “quickshift” para subir e descer de caixa sem apertar a embraiagem, dei por mim a realizar menos trocas de caixa ao longo de uma volta ao Estoril, e para quem anda em pista à procura dos milésimos de segundo para bater records, esta particularidade é uma notícia bem-vinda.

A eletrónica aPRC, já na sua quarta geração, continua primorosa na forma como intervém de acordo com os parâmetros seleccionados por nós. É um facto que apenas utilizei o modo de condução Race, para uma resposta mais imediata e agressiva ao acelerador e para usufruir de menos travão motor, mas fui alterando “on the go” os níveis de controlo de tração e de anti-wheelie através dos botões bem posicionados no



# SHAD

ENGINEERED FOR RIDING

LEVE, ELEGANTE E FUNCIONAL



E-16P



E-10P



E-04P

NOVO PIN SYSTEM





punho esquerdo. Cada nível que subimos / descemos num destes parâmetros leva a uma reação diferente e notória por parte da moto, e com condições de pista que se alteram rapidamente, ter à disposição um pacote eletrónico tão evoluído é uma grande mais-valia para a RSV4 1100 Factory. Ficará para análise futura os modos de condução Sport e Track.

**E se havia alguma coisa que a Aprilia não devia alterar era a ciclística.** Afinal de contas, as RSV4 sempre foram conhecidas pelo excelente comportamento de todos os elementos da ciclística, tudo a funcionar em sintonia para uma condução ágil e controlada. Mas a casa de Noale não teve medo de retocar a sua superdesportiva neste departamento, correndo o risco de estragar o que era perfeito. Mas em pista as modificações realizadas pela Aprilia revelam-se acertadas!

Na zona mais técnica do Autódromo do Estoril, a variante, onde trocamos de inclinação rapidamente e a subir, a RSV4 1100 Factory revelou-se bastante mais >>>

## BONITAS OU FEIAS... AS ASAS FUNCIONAM?

**UMA DAS CARACTERÍSTICAS MAIS INOVADORAS** da RSV4 1100 Factory é na realidade a utilização das asas, fixas nas carenagens laterais desta Aprilia. Fabricadas em fibra de carbono, estas asas não têm apenas uma função estética, e ao vivo conseguem passar bastante despercebidas contra a cor Atómico 6 da RSV4 1100 Factory, como também cumprem uma função aerodinâmica muito específica: criar peso na roda dianteira em aceleração e alta velocidade.

O ângulo em que as asas estão colocadas foi desenvolvido, inicialmente, pela Aprilia Racing para usar no protótipo de MotoGP, a RS-GP, pilotada por Aleix Espargaró e Andrea Iannone. São muito parecidas com as da MotoGP, e de acordo com a marca italiana, a 230 km/h conseguem criar uma



força descendente de 8 kg!

Mas será que isso se sente em condução? Se tivermos em conta uma utilização da RSV4 1100 Factory em pista, pois em estrada não podemos atingir essas velocidades, posso dizer que senti algum efeito que apenas posso relacionar com as novas asas aerodinâmicas. Em curvas de média e alta velocidade senti a frente da Aprilia mais estável, o suficiente para manter a frente na trajetória escolhida por mim sem me obrigar

a efetuar correções com acelerador ou posição do corpo. Na travagem e aceleração confesso que não senti uma diferença assim tão grande, mas o piloto Tiago Magalhães, que também testou esta moto, refere que sente a frente claramente mais estável em aceleração quando comparada com a RSV4 RF, e também na travagem.

As asas, que podem ser removidas e estão disponíveis como opcional para a RSV4 RR, obrigando no entanto à instalação de carenagens laterais específicas, parecem funcionar, mas para conseguir ter uma melhor perceção dos seus efeitos aerodinâmicos teria de poder rodar com a RSV4 1100 Factory com, e sem as asas montadas, para poder sentir as diferenças. Talvez em breve seja possível ao Andar de Moto realizar esse trabalho. //



1078 CC  
217 CV  
24 366 €



ágil do que conhecia a RSV4 RF. Esta maior agilidade resulta da menor distância entre eixos em 4 mm, para uma distância entre eixos que atinge agora os 1439 mm, o que garante uma resposta mais imediata aos impulsos na direção, não obrigando o condutor a fazer esforço algum para deitar e inserir a frente em curva na procura da trajetória perfeita. À saída das curvas mais lentas o novo braço oscilante, mais rígido, resiste melhor às forças de torsão, e com isso o generoso pneu Pirelli Supercorsa SP na medida 200 consegue transmitir para o asfalto toda a potência.

A entrada em curva é também mais suave e ao mesmo tempo mais poderosa, cortesia do maior curso da forquilha Öhlins NIX30, que agora permite que a roda da frente percorra 125 mm, enquanto as pinças de travão continuam a ser adquiridas à Brembo, tendo a Aprilia optado por instalar as novas pinças monobloco Stylema, que substituem as antigas M50. A RSV4 1100 Factory torna-se assim tão impressionante a travar e entrar em curva como é a acelerar até perto dos 300 km/h. As travagens mais fortes são digeridas de forma suave pela suspensão frontal, com a frente a descer de forma controlada até atingir o limite, permitindo depois controlar melhor a força que aplicamos na manete de travão, doseando a muita potência de

travagem que as pinças Brembo têm para dar, volta após volta, sem sentir qualquer fadiga ou perda de “feeling”.

A leitura do asfalto, e ainda que o novo asfalto do Estoril seja quase liso, por parte da roda da frente é quase perfeita, transmitindo muita confiança para manter a velocidade de passagem em curva elevada. A travagem com Race-ABS e função “cornering” é também uma fonte de confiança, e mesmo nos limites, o sistema Bosch 9.1 MP não revela qualquer falha de funcionamento, permitindo prolongar bem para o interior da curva a travagem, ajustando a velocidade mesmo em inclinações limite e sem obrigar a levantar a moto.

Depois de a testar em pista, não consigo ficar indiferente ao excelente trabalho realizado pela Aprilia, evoluindo o que já era uma das melhores superdesportivas do mundo, uma moto que não só conquistou títulos em pista como comparativos frente a rivais bastante poderosas. Arrisco-me a dizer que a nova RSV4 1100 Factory tem os argumentos necessários para manter a corôa de melhor superdesportiva, pois tendo em conta o que senti no Autódromo do Estoril aos comandos de uma moto que tinha acabado de sair da caixa de transporte, sem qualquer afinação de suspensões, as rivais não terão vida fácil para conseguir bater esta italiana. //

## APRILIA TUONO V4 1100 FACTORY

**AO LONGO DO DIA DE TESTES** no Autódromo do Estoril, a Aprilia deixou-me também experimentar as sensações de conduzir a povernaked Tuono V4 1100 Factory em pista. Para 2019, a maior novidade neste modelo centra-se na utilização das suspensões eletrónicas Öhlins Smart EC 2.0, pois o motor e eletrónica aPRC mantiveram-se inalterados.

Foi por isso no comportamento das suspensões que centrei as minhas atenções ao longo dos poucos minutos que pude rodar com a Tuono Factory em pista. Com seis modos de funcionamento, divididos em 3 modos ativos (automáticos) e outros 3 modos manuais (ajuste das afinações de forma personalizada), as suspensões Öhlins eletrónicas revelam-se uma grande mais-valia para a Tuono. Com o motor a debitar uns saudáveis 175 cv de potência, e com a travagem a cargo das potentes pinças Brembo M50, é necessário que as suspensões consigam manter o equilíbrio do conjunto ao máximo, mesmo em situações limite.

**E de facto é isso mesmo que acontece: nas travagens mais fortes**, em particular na entrada para a curva 1 e para a parabólica interior do Estoril, com as suspensões em modo Track, a frente não se deixa afundar de forma tão pronunciada, digerindo bem a força de travagem e permitindo ao condutor perceber perfeitamente onde está o limite da aderência do pneu frontal. Enquanto noutras motos que testei e que usam o mesmo sistema da Öhlins senti algumas vezes que o sistema eletrónico leva a uma perda de “feeling” através da direção, no caso das suspensões da Tuono Factory não senti isso, e parece que as afinações automáticas desenvolvidas pela Aprilia em conjunto com a Öhlins são muito mais parecidas com o comportamento de umas suspensões mecânicas convencionais.

À saída das curvas mais lentas, a traseira também não baixa sob a força do enorme binário da Tuono Factory, garantindo que o pneu Pirelli traseiro consegue maximizar a tração, mesmo quando o asfalto não apresenta grandes níveis de aderência. De qualquer forma, é nesses momentos que a ciclística da Tuono Factory se sente a funcionar na perfeição, garantindo estabilidade mesmo a alta velocidade, sendo de notar >>





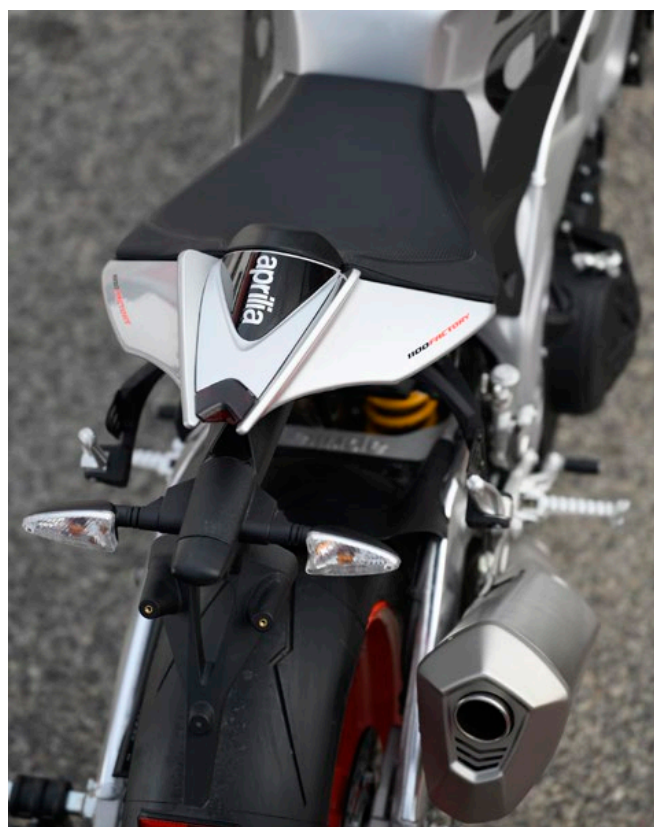
1077 CC  
175 CV  
18 874 €

"À SAÍDA DAS CURVAS MAIS LENTAS, A TRASEIRA TAMBÉM NÃO BAIXA SOB A FORÇA DO ENORME BINÁRIO..."

que quando a velocidade aumenta muito, e mesmo que o frontal da Tuono seja largo, o condutor não usufrui de grande proteção aerodinâmica.

**Uma última nota em relação à Aprilia Tuono V4 1100 Factory** para referir que a acompanhar as novas suspensões eletrónicas está também um amortecedor de direção eletrónico da Öhlins. Esta pequena peça faz verdadeiros milagres a controlar os devaneios da direção desta poderosa naked italiana, e mesmo quando a roda da frente teima em querer levantar em direção ao céu, o amortecedor de direção entra em ação e ajuda a controlar a frente da Tuono garantindo maior estabilidade em linha reta.

As alterações na Tuono Factory não são tão imponentes como as da RSV4 1100 Factory, mas sem dúvida que a Aprilia também neste caso conseguiu evoluir o modelo sem colocar em causa o que já vinha bem feito de anos anteriores. A Tuono Factory é uma moto que não só garante potência, como também diversão sem limites, e mal conseguimos esperar para a conseguir testar no seu meio-ambiente predileto: uma estrada de curvas! //



## A ELETRÓNICA FAZ TODA A DIFERENÇA

**A TUONO V4 1100 FACTORY** já era uma excelente moto, uma verdadeira “hooligan” na estrada e uma diversão imensa em pista. Mas para este ano, e com a adição do kit eletrónico Öhlins Smart EC 2.0 às suspensões, a variante mais exótica da Tuono reforça os seus argumentos e prepara-se para reclamar o título de rainha do segmento power naked.

Como já referi no texto principal, o sistema permite ao condutor selecionar dois modos de funcionamento: automático ou manual. Como o próprio nome indica, em modo automático o Smart EC 2.0 faz a ges-

tão autónoma das afinações das suspensões dianteira e traseira, de acordo com parâmetros predefinidos pela Aprilia em conjunto com a Öhlins. Utilizando os dados fornecidos pela Unidade de Medição de Inércia (IMU), estas suspensões eletrónicas conseguem ajustar-se a cada milissegundo às condições da estrada, à velocidade, aos travões ou até mesmo ao ângulo de inclinação em curva.

Trocando para modo manual, ficamos com três definições à escolha: Road, Sport ou Track. Neste modo manual, a Tuono Factory permite ao

condutor selecionar os parâmetros de compressão, extensão de forma individual, o que será a opção indicada para quem queira desfrutar desta power naked em pista pois garante que consegue uma afinação muito mais detalhada do que nos modos automáticos, permitindo explorar ao máximo o novo curso das molas que é de 125 mm.

De referir ainda que a escolha dos modos das suspensões, feita através do ecrã TFT a cores e bastante intuitivo, altera automaticamente a força exercida pelo amortecedor de direção eletrónico na direção. //





**Henrique Saraiva**

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

## ESTRADA NACIONAL 2 Um guia prático

**A** Estrada Nacional 2, EN2 para os amigos, foi instituída no Plano Rodoviário Nacional de 1945. Tinha o objectivo de unir Portugal de cima abaixo, atravessando o seu interior, por oposição à EN1 que o fazia pelo litoral, de Lisboa ao Porto.

À época, existiam já construídos alguns troços desta estrada e outros foram-no sendo ao longo do tempo. No fundo, aquela que hoje tendemos a ver de forma algo romântica como “a” EN2 sempre foi uma amálgama de estradas. Tal como hoje, em que alguns troços foram reclassificados e até renomeados (no Alentejo, foi classificada como “estrada regional” daí a designação ER2...). Outros foram absorvidos por vias mais ou menos rápidas, que até lhe subtraíram a designação (o troço entre Sertã e Abrantes ou as muitas variantes às localidades entretanto construídas). Para não falar nos que desapareceram (na Barragem da Aguieira alguns pedaços ficaram submersos).

Tudo isto para dizer que, por incrível que pareça, encontrar o traçado mais fiel a um suposto original é mais difícil que o esperado. Isso tem consequências no trajecto mas também no planeamento das etapas. Já veremos porquê!

Todas as considerações adiante referidas partem do pressuposto da realização da viagem desde o quilómetro 0 em Chaves até ao 738,5 em Faro. Se a opção for a inversa, pouco ou nada se altera, a não ser a divisão dos tempos para cada etapa. E já que falamos nisso...

### Quantas etapas?

Esta é a pergunta que mais vezes é feita. E a resposta é muito simples: depende!

Do Número de Dias Disponível. Um detalhe prévio: ao planear a viagem, independentemente do número de

dias destinados à EN2, deverá reservar-se pelo menos 1 dia para o trajecto complementar. Isto é, para a ida até Chaves e para o regresso de Faro. Este trajecto terá comprimento idêntico, no mínimo! Como se pode fazer, depende do ponto de partida/chegada de cada um e do tempo para mais ou menos quilómetros de auto-estrada.

### Do Grau de Detalhe

Isto significa que quanto mais paragens mais tempo se demora (seja pessimista quanto à alocação de tempo para cada visita. Demoram sempre mais que o previsto). E algumas, são efectivamente demoradas. Por exemplo, se em Vila Real pretenderem visitar um dos ex-libris, a Casa de Mateus, atentem no seguinte: a visita merece ser longa. Porque a Casa e os jardins assim o justificam, mas também o preço: 8,5€ só para os jardins e 12,5€ para Casa e jardins. Por este preço, justifica-se uma visita atenta!

### Do Ritmo da Viagem

Madrugadores tenderão a tirar mais partido do que os mais preguiçosos. Até porque o pôr do sol é à mesma hora para ambos e viajar de noite não se justifica, pois para ver as estrelas é melhor sentado numa qualquer esplanada no final da etapa. Também os tempos dedicados à gastronomia são importantes. Há que ajustar os almoços ao tempo disponível para não andar a recuperar tempo na estrada, com os riscos que isso acarreta...e de barriga cheia

### Da Estrada

Este é o único elemento fixo da equação. O trajecto não tem todas as mesmas características.

*De Chaves até Vila Real flui bem e em boa estrada com algumas localidades pelo caminho.* »

*Daí para Lamego, o percurso torna-se muito mais sinuoso – e bonito! Estamos a falar da descida para Peso da Régua e da subida na margem esquerda. Passa-se aliás pelo ponto mais alto de toda a EN2 um pouco à frente do desvio para Lazarim, e esta pode ser uma das localidades a visitar, afamada pela sua celebração do Entrudo mas cuja estrada de acesso é íngreme e estreita.*

*De Lamego a Viseu, torna a fluir bem e em boa estrada.*

*De Viseu até ao Rio Tejo é que a porca torce o rabo. Falaremos especificamente deste troço, mais adiante. Mas adiante-se que é sinuoso, nem sempre evidente e nunca a permitir ritmos elevados, pelo contrário.*

*De Abrantes para baixo, entramos no Alentejo. As planícies geralmente com boas estradas (uma ou outra excepção) permitem bons andamentos até porque o número de povoações atravessadas diminui drasticamente.*

*A partir de Almodôvar, com a entrada no Algarve, temos a cereja no topo do bolo: a Serra do Caldeirão com as suas 365 curvas. Uma por cada dia do ano e capazes de satisfazerem os gostos de qualquer motociclista, mesmo os mais exigentes.*

A última dificuldade do percurso: encontrar a placas do quilómetro final da EN2 em Faro. O marco dos 738km e as placas direccionais que indicam “Chaves 738,5km”.

### **Então, e afinal quantas etapas?**

Se possível for, diria:

- 3 etapas até Abrantes.
- mais uma até Castro Verde/Almodôvar.
- e uma meia etapa daqui até Faro.

Começamos pelo fim: porquê esta meia etapa? Porque é muito mais saboroso (e seguro!) fazer o Caldeirão pela manhã, fresquinhos, do que no final do dia já com alguns centos de quilómetros em cima. Por outro lado, o alojamento e a alimentação serão muito mais económicos no Alentejo do que no Algarve. Sendo possível, a outra metade do último dia pode ser dedicada ao regresso.

### **Resumindo, 4 dias e meio**

- Uma primeira etapa até Lamego ou Castro Daire.
- Uma segunda, daí até Góis ou Pedrógão Grande.
- A terceira até Abrantes ou Montargil.

As restantes já falámos atrás. É evidente que se tiver mais tempo disponível...excelente. É disfrutar do muito que a EN2 tem para oferecer.

Sabemos todavia que o óptimo é inimigo do bom!

Com motociclistas madrugadores, diria que é perfeitamente viável cortar 1 dia ao que acima referi. Por exemplo, terminar o primeiro dia em Viseu e o segundo em Abrantes ou algo antes. Daí para baixo seria o mesmo.

E aqui chegamos ao ponto fulcral. Os percursos

**"...TINHA O OBJECTIVO DE UNIR PORTUGAL DE CIMA ABAIXO, ATRAVESSANDO O SEU INTERIOR, POR OPOSIÇÃO À EN1 QUE O FAZIA PELO LITORAL, DE LISBOA AO PORTO."**



# CRÓNICA

entre Santa Comba e Penacova e, mais à frente, da Sertã a Abrantes.

No primeiro caso, a construção da Barragem da Agueira levou a que uma parte da EN2 fosse submersa e a posterior construção do IP3 nalguns pontos sobrepôs-se. A sinalização tende a remeter a EN2 precisamente para o IP3! Seguir um trajecto o mais próximo possível do original, leva-nos a, depois de Vimieiro, seguir na proximidade de Chamadouro, passar em Oliveira do Mondego e Porto da Raiva. Finalmente a partir de Penacova o trajecto é mais claro. Mais à frente, uma pequena armadilha na entrada de Pedrógão Grande.

Depois da Sertã, aquilo que hoje é chamado de EN2 é uma variante, estrada bem larga e rápida que, depois de passar perto do Centro Geodésico em Vila de Rei, desagua em Abrantes (Alferrarede). Mas a original é bem mais complexa, sinuosa e...muitíssimo mais bonita e interessante. Saliento apenas a passagem pelo Penedo Furado.

Ambos os troços atrás referidos são lentos. Daí a questão da divisão das etapas dever levar este aspecto em consideração, sob pena de a dada altura se estar a viajar de noite. No mínimo desinteressante!

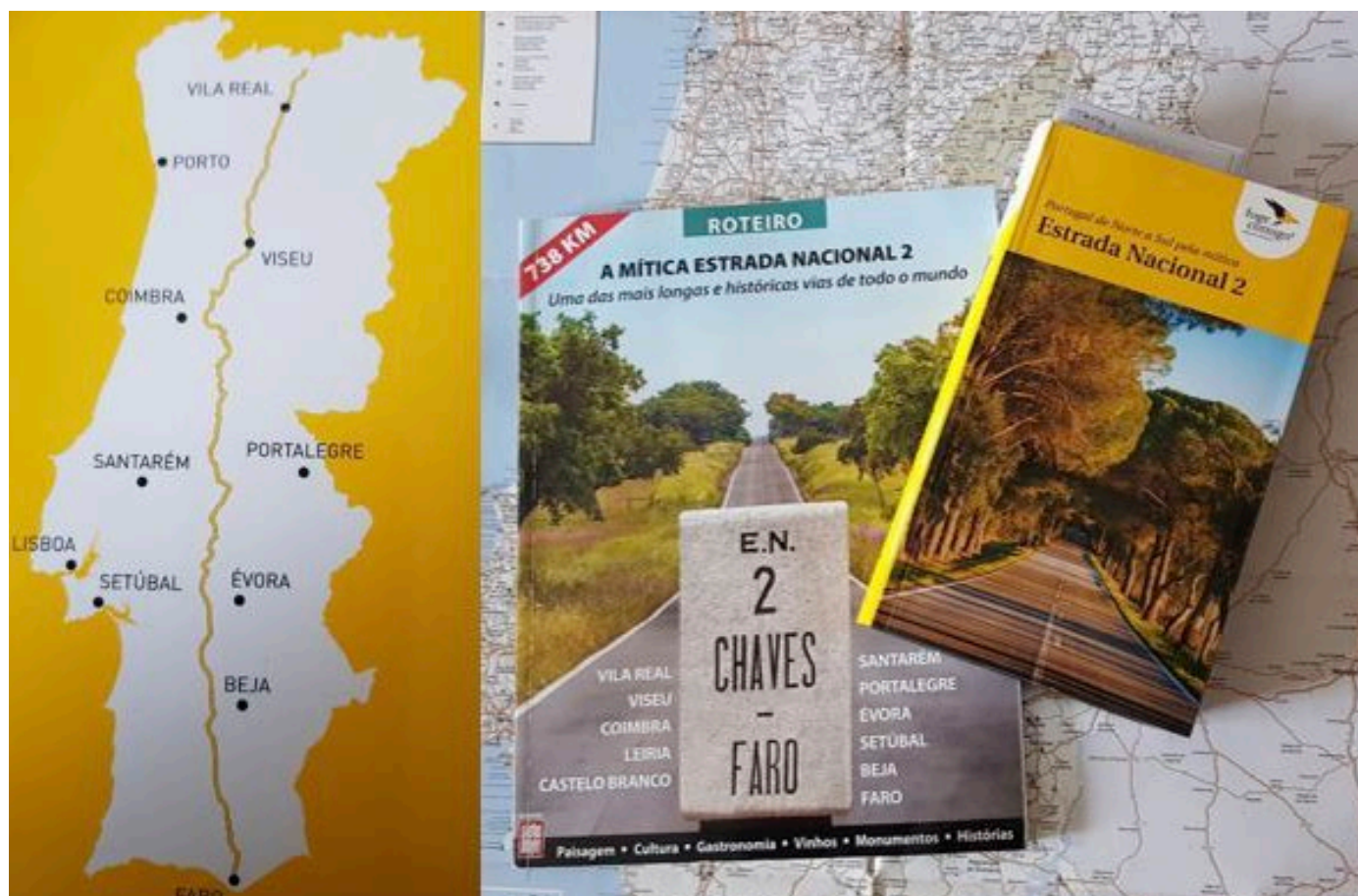
Mais duas curiosidades: lembrem-se os menos jovens, que antigamente as estradas seguiam pelo centro das localidades. Hoje em dia, existem variantes. É uma opção a tomar. Por exemplo, à entrada de Tondela, as placas

a indicar EN2 fazem seguir pela variante. E merece a pena atravessar pelo centro. A segunda curiosidade tem a ver com Viseu. Não é à toa que lhe chamam a capital das rotundas. O percurso que sugerimos (o mais próximo possível do original) passa por não menos que 24 redondéis!

Tudo isto serve para uma última recomendação. Se afastarem alguns pruridos tradicionalistas, façam-se acompanhar de um GPS. O ficheiro que disponibilizo, clique aqui para descarregar, tem no mínimo a vantagem de vos prevenir para todas estas armadilhas. Ou em alternativa, utilizem-no em casa, na preparação de um travel-book que vos auxilie ao longo do caminho. Dentro do habitual o ficheiro com waypoints pode ser passado para um GPS ou lido com uma extensão do Chrome que vos permite criar uma rota.

A última nota: existem duas óptimas publicações sobre a EN2. Complementam-se e servirão certamente de excelentes roteiros. Uma delas, editada pela Papa Figs andará pelas livrarias. A outra, "A mítica estrada nacional 2", foi publicada por defunta editora e só com muita sorte poderá ser encontrada. A não ser que algum amigo a tenha...

Independentemente de tudo o que foi dito, façam a EN2. De espírito aberto e do modo que quiserem. Verão que será uma experiência inolvidável! //



Fale com o seu melhor amigo  
**COM UMA EXPERIÊNCIA SONORA SUPREMA**



CARDO  
**FREECOM 4+**

O mais avançado sistema de  
comunicação Bluetooth de 4 vias



» Moto GP

## Problemas para o novo patrocinador da Ducati



A EQUIPA DE FÁBRICA DA DUCATI EM MOTOGP ENCONTROU UM NOVO PATROCINADOR PARA O SEU PROJETO NA CATEGORIA RAINHA, MAS A CHEGADA DA MISSION WINNOW À DUCATI NÃO SERÁ PACÍFICA DEVIDO À LIGAÇÃO COM A PHILLIP MORRIS.

**PRIMEIRO ACONTECEU NA AUSTRÁLIA**, com a equipa Ferrari de Fórmula 1 a ser proibida de utilizar a imagem da Mission Winnow, e agora chegam notícias de que em Itália a organização Codacons já está a agir contra o novo patrocinador principal da equipa de fábrica da Ducati em MotoGP, que este ano vê o seu nome oficial passar a ser Mission Winnow Ducati.

De acordo com esta organização italiana, a Mission Winnow, que pertence ao gigante da indústria do tabaco Phillip Morris, ao aparecer com o seu logótipo nas carenagens laterais da nova Desmosedici GP19 de Andrea Dovizioso e Danilo Petrucci, estará a passar uma imagem, ainda que subliminal, a favor do tabaco.

Como todos sabemos, os patrocínios relacionados com o tabaco foram proibidos no mundo da competição motorizada, e apesar da Phillip Morris continuar a disponibilizar uma grande quantidade de dinheiro para o projeto de MotoGP da casa de Borgo Panigale, a verdade é que desde 2007 que deixámos de ver as motos italianas decoradas com o logótipo da Marlboro, que

acompanhou as Ducati desde que chegaram ao MotoGP.

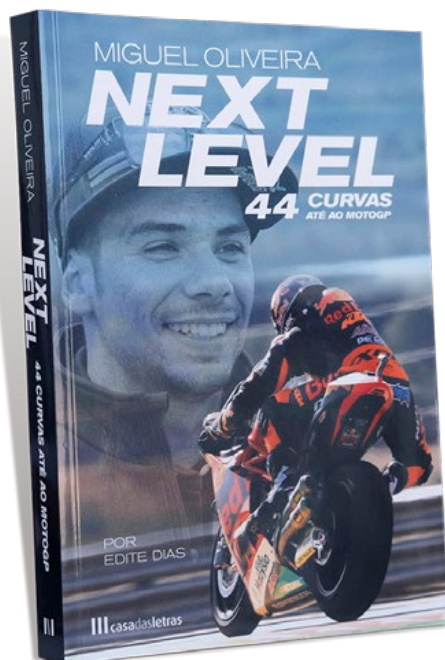
Através da Mission Winnow, uma das suas empresas, o grupo Phillip Morris voltou a ter o seu “nome” inscrito nas carenagens laterais da Ducati Desmosedici, mas esse facto não passou despercebido à Codacons, que agora vai tentar repetir com a Ducati aquilo que já aconteceu com a Ferrari na Fórmula 1, com a “Scuderia” a ser obrigada a mudar de nome oficial para esta temporada e com os seus carros a deixarem de aparecer com a imagem da Mission Winnow. A Phillip Morris, através do seu diretor de comunicações, Tomasso di Giovanni, já veio a público afirmar que a Mission Winnow, embora ligada à Phillip Morris, não é uma empresa que se dedica a promover a indústria do tabaco, pelo contrário, dedica-se a encontrar formas de ajudar os fumadores a lutar contra o vício.

O caso deverá agora seguir para tribunal em Itália, e resta saber se isto irá afetar de alguma forma a equipa Mission Winnow Ducati quando estamos a pouco mais de 24 horas do início do primeiro Grande Prémio do ano no circuito de Losail, Qatar. //

# Miguel Oliveira apresenta livro

**O ALMADA FÓRUM FOI O PALCO ESCOLHIDO POR MIGUEL OLIVEIRA PARA LANÇAR A SUA BIOGRAFIA “NEXT LEVEL, 44 CURVAS ATÉ AO MOTOGP”.**

**OS FÃS DE MIGUEL OLIVEIRA** ainda mal se refizeram das emoções da estreia do piloto português em MotoGP, em Losail, no Qatar, e na semana seguinte, na sexta-feira 15 de março de 2019 as emoções voltaram a subir bem alto com o lançamento do livro que serve de biografia do jovem natural de Almada: “Next Level, 44 curvas até ao MotoGP” foi apresentado na praça central do Fórum Almada, com Miguel Oliveira a marcar presença e trocar algumas impressões sobre esta obra da autoria de Edite Dias. Nesta biografia, Miguel Oliveira



conta ao longo de 44 capítulos todas as aventuras, alegrias, desilusões e emoções que lhe permitiram fazer história ao ser o primeiro português a competir na categoria rainha do mundial de velocidade. O piloto da Red Bull KTM Tech3 aborda em “Next Level, 44 curvas até ao MotoGP” os vários aspetos da sua já longa carreira mundialista, onde começou, e por onde passou a caminho de atingir o objetivo de competir em MotoGP.

Esta biografia foi editada pela Casa das Letras, tem 212 páginas, e o seu preço é de 15,90€. //



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

**MICHELIN**

**BRIDGESTONE**

**DUNLOP**

**METZELER**

**PIRELLI**

**Continental**

**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**

# As emoções ESTÃO AO RUBRO



Com as nossas atenções centradas em Miguel Oliveira e a sua estreia em MotoGP, o Grande Prémio do Qatar, o primeiro do ano, teve de tudo um pouco, e as emoções estiveram (e ainda estão!) ao rubro fora da pista qatari onde Andrea Dovizioso levou a Ducati à vitória e Miguel Oliveira arrancou com um 17º lugar.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Oficiais

**A** espera foi longa, mas finalmente pudemos assistir ao regresso do maior e mais espetacular mundial de motociclismo, quando a primeira corrida da temporada se realizou no circuito de Losail, Qatar. Sob a luzes do circuito qatari, as emoções estiveram ao rubro nas três classes do Mundial de Velocidade, com excelentes corridas a pontuarem um início de temporada que promete deixar os fãs com os nervos à flor da pele.

Na categoria rainha MotoGP, temos obviamente de começar por falar na prestação do português Miguel Oliveira (Red Bull KTM Tech3). O jovem natural de Almada não se mostrou em nada pressionado pela sua estreia na categoria máxima do motociclismo mundial, e mesmo sabendo que não tinha nenhuma pressão para obter resultados de topo, Miguel Oliveira arrancou a temporada com um 17º tempo na qualificação para o GP do Qatar. A sentir-se cada vez mais confortável com a sua KTM RC16, Oliveira colocou como objetivo para esta primeira corrida conquistar pontos, e tendo em conta que o português melhorou a cada saída para a pista, somar pontos na sua estreia em MotoGP não era um objetivo assim tão inalcançável.

Infelizmente para o piloto da KTM, e vice-campeão de Moto2, a sua moto desligou-se nos momentos de preparação do arranque para a volta de aquecimento de MotoGP. Miguel Oliveira foi obrigado a colocar a sua moto no “pit lane” para

a voltar a colocar a trabalhar, mas conseguiu-o fazer rapidamente, o que lhe permitiu voltar à pista ainda na volta de aquecimento. Ainda assim, e no cumprimento das regras, Miguel Oliveira teve de deixar o seu 17º lugar na grelha de partida livre, ocupando então o último lugar da grelha de partida, precisamente atrás do seu novo companheiro de equipa Hafizh Syahrin, com o piloto malaio a nunca se conseguir encontrar aos comandos da moto austríaca num fim de semana para esquecer e que terminou inclusivamente com o diretor da equipa Tech3, Hervé Poncharal, a dar-lhe um valente “puxão de orelhas” em público.

Mas logo nos primeiros momentos das 22 voltas do GP do Qatar, Miguel Oliveira voltou a fazer daqueles arranques a que já nos habituou, e no final da primeira volta, após recuperar muitas posições, o português estava de volta à luta pelos pontos. Confiante, e aproveitando ao máximo a performance dos pneus “soft” Michelin, Miguel Oliveira não se fez rogado frente a pilotos bem mais experientes. Aos poucos foi subindo na classificação, até rodar no seu melhor lugar que foi 13º, e que não só lhe garantiria muitos pontos nesta estreia como era então a melhor moto da KTM em pista. Infelizmente para as aspirações do piloto da Red Bull KTM Tech3, o pneu traseiro da sua moto “entregou a alma ao criador” dentro do último terço da corrida, e sem aderência Miguel Oliveira começou a sentir dificuldades para aguentar atrás de si pilotos já com muita



Miguel Oliveira



Alex Rins, Andrea Dovizioso, Marc Marquez e Joan Mir



Joan Mir



Cal Crutchlow

experiência de MotoGP. Primeiro foi Pol Espargaró (Red Bull KTM Factory), depois Jorge Lorenzo (Repsol Honda), seguido de Johann Zarco (Red Bull KTM Factory) e ainda de Fabio Quartararo (Petronas Yamaha SRT). O problema no pneu traseiro da RC16 foi tão grave que Miguel Oliveira afirmou que chegou a pensar “que o pneu ia explodir!”, e nestas condições o 17º lugar final no GP do Qatar foi então um excelente resultado.

**Para além do próprio Miguel Oliveira e dos fãs portugueses,** quem também ficou impressionado com o que o jovem “rookie” mostrou em pista nesta estreia em MotoGP foi Hervé Poncharal. “De uma forma geral, diria que ele esteve bem”, começou por dizer Poncharal, continuando de seguida com os elogios ao português: “O Miguel qualificou-se com o Pol Espargaró, sabendo que os pilotos de fábrica são a nossa referência. Infelizmente ele deixou o motor ir abaixo na grelha de partida, mas na primeira curva ele já tinha passado por oito pilotos. Ele passou depois pelos nossos dois pilotos de fábrica e pelo Lorenzo, mas deve ter abusado demasiado dos pneus, digamos que foi falta de experiência. De qualquer forma, estou muito impressionado com o ritmo dele, a sua calma e a sua forma de analisar a situação”, concluiu Hervé Poncharal numa análise à prestação de Miguel Oliveira no GP do Qatar.



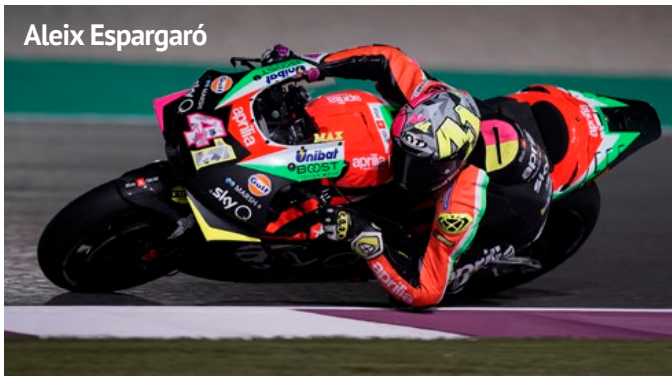
Jorge Lorenzo



Marc Marquez



Alex Espargaró



Daniilo Petrucci



**Quanto à luta pela vitória, e com Maverick Viñales a prometer muito aos comandos da nova YZR-M1 da Monster Energy Yamaha ao conquistar a primeira “pole position” do ano, a luta ficou reservada a dois dos mais fortes pilotos dos últimos anos em MotoGP: Andrea Dovizioso e Marc Marquez, Mission Winnow Ducati e Repsol Honda respetivamente.**

O grupo que discutiu os lugares de topo até foi bastante alargado, com até 9 pilotos a rodarem juntos a maior parte da corrida. Mas quando Andrea Dovizioso e a sua Ducati Desmosedici GP19 decidiram apertar o ritmo, apenas Marc Marquez, que nas suas próprias palavras ainda não se encontra a 100% da lesão no ombro, foi capaz de se manter colado ao piloto italiano da Ducati. A Honda RC213V já não se encontra em défice em termos de velocidade máxima comparando com a Ducati GP19, mas Dovizioso mostrou-se sempre muito calmo, controlando o ritmo a partir da liderança, que perdeu apenas por breves momentos ao longo da corrida. Um pouco mais atrás Alex Rins (Ecstar Suzuki) também não conseguia confirmar o excelente andamento da pré-temporada, pelo menos o suficiente para garantir um pódio a abrir o ano, com o espanhol a ser batido por um heróico Cal Crutchlow (Castrol LCR Honda) a começar a temporada da melhor forma ao terminar em 3º, isto depois de um final de 2018 doloroso devido

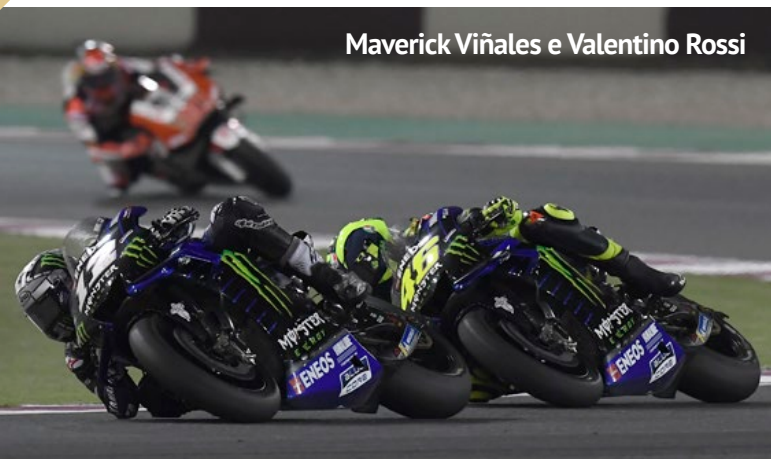
às lesões gravíssimas sofridas na sua perna em resultado de uma queda no GP da Austrália.

Se a luta pelo lugar do pódio estava decidida, lá na frente Andrea Dovizioso e Marc Marquez reeditaram uma batalha intensa que já vimos noutras ocasiões, inclusivamente no Qatar na temporada passada. E no final o resultado acabou por ser o mesmo: Dovizioso foi aguentando Marquez atrás de si ao longo da última volta, e sabendo que o campeão de MotoGP atacaria na última curva, um ataque quase em desespero, o italiano deixou a porta ligeiramente aberta para que Marquez fosse para lá do limite na travagem para a última curva, com o piloto da Repsol Honda a alargar a trajetória e Dovizioso a conseguir acelerar mais cedo na sua Ducati. Na longa reta da meta de Losail assistimos então a uma “drag race” até à linha de meta, com Dovizioso a bater Marquez por apenas 0.023s! Um excelente resultado para a equipa italiana.

Quanto a outras boas prestações, destaque para Valentino Rossi (Monster Energy Yamaha). O nove vezes campeão mundial começou a corrida no meio do pelotão, mas aos 40 anos o veterano italiano voltou a mostrar que em corrida é ainda um dos nomes que temos de ter em conta para bons resultados, com Rossi a conseguir um bom 5º posto. Destaque ainda para mais duas boas notícias: Joan Mir (Ecstar Suzuki) foi o melhor



Maverick Viñales e Valentino Rossi



“rookie” com o 8º posto final, enquanto Aleix Espargaró (Gresini Aprilia) mostrou que a Aprilia RS-GP está bastante melhor este ano, mais consistente, e o 10º lugar é um bom começo de temporada para o espanhol da Aprilia.

Em sentido contrário, Danilo Petrucci (Mission Winnow Ducati) e Maverick Viñales foram desilusões. O primeiro pois agora inserido na equipa de fábrica da Ducati não conseguiu lutar pela vitória, embora tenha rodado alguns momentos na frente da corrida, enquanto o segundo não capitalizou da sua “pole position” e terminou um lugar atrás de Petrucci, em 7º, numa altura em que o próprio Viñales assumiu como estando a pilotar melhor do que nunca desde que chegou à Yamaha há três anos.

Também Jorge Lorenzo foi uma espécie de desilusão, ainda que em circunstâncias especiais, pois o espanhol da Repsol Honda ainda estava a recuperar de lesão, tendo depois agravado a lesão e criado outras (costelas fraturadas) nos treinos do GP do Qatar. O resultado final, um 13º lugar, sabe a pouco para Lorenzo, que começa o ano com novas lesões.

#### CLASSIFICAÇÃO DE MOTOGP

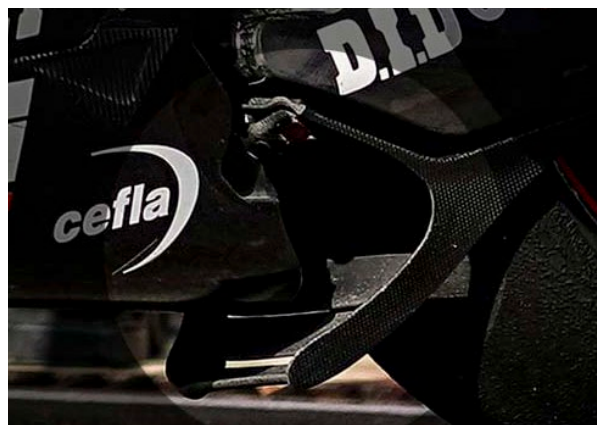
1	Andrea Dovizioso	Ducati	25 pts
2	Marc Marquez	Honda	20 pts
3	Cal Crutchlow	Honda	16 pts
4	Alex Rins	Suzuki	13 pts
5	Valentino Rossi	Yamaha	11 pts
6	Danilo Petrucci	Ducati	10 pts
7	Maverick Viñales	Yamaha	9 pts
8	Joan Mir	Suzuki	8 pts
9	Takaaki Nakagami	Honda	7 pts
10	Aleix Espargaró	Aprilia	6 pts
...			
17	Miguel Oliveira	KTM	0 pts

\* Classificação de MotoGP está suspensa até decisão do tribunal sobre o “spoiler” inferior da roda traseira usado pela Ducati na moto de Andrea Dovizioso.

## O “SPOILER” DA POLÉMICA

OS RESULTADOS FINAIS DO GP DO QATAR ainda não foram homologados, em virtude de um protesto apresentado por quatro equipas – Honda, Suzuki, Aprilia e KTM – contra a Mission Winnow Ducati. A polémica está instalada em MotoGP e as reações a este caso vão-se sucedendo a cada dia que passa, com especialistas e técnicos das equipas a darem a sua visão do caso. Tudo por causa de um “spoiler” inferior usado pela Ducati na Desmosedici GP19 de Andrea Dovizioso. Danilo Petrucci e Jack Miller já o tinha usado, mas só nos treinos. As quatro equipas acusam a Ducati de Gigi Dall’Igna de estar a contornar as regras que regulam a aerodinâmica das MotoGP, nomeadamente no que respeita à colocação de apêndices aerodinâmicos nas motos. Estes elementos devem fazer parte da carenagem da moto e estar fixos ao quadro. Mas no caso da Ducati, o “spoiler” inferior está fixo ao braço oscilante e, pior do que isso, tem três asas internas. Enquanto a Ducati afirma que o “spoiler” serve apenas para arrefecer o pneu traseiro evitando desgaste prematuro, as quatro equipas referem no seu protesto que as asas no “spoiler” estão a ser usadas para modificar a aerodinâmica da Ducati, o que é proibido pelas regras.

Num primeiro momento o protesto não foi aceite pelos comissários de prova, mas as quatro equipas recorreram da decisão para um tribunal e com isso “congelaram” os resultados da primeira corrida de MotoGP da temporada. O tribunal da FIM já disse que irá pronunciar-se sobre o caso antes do GP da Argentina, pelo que esperamos a qualquer momento poder confirmar as classificações e saber se a Ducati infringiu ou não as regras.





Lorenzo Baldassarri e Thomas Luthi

### CLASSIFICAÇÃO DE MOTO2

1	Lorenzo Baldassarri	25 pts
2	Thomas Luthi	20 pts
3	Marcel Schrotter	16 pts
4	Remy Gardner	13 pts
5	Augusto Fernandez	11 pts
6	Sam Lowes	10 pts
7	Alex Marquez	9 pts
8	Luca Marini	8 pts
9	Enea Bastianini	7 pts
10	Xavi Vierge	6 pts

## Moto2

Nas Moto2 a corrida do Qatar foi dominada pelo italiano Lorenzo Baldassarri (Flexbox HP40) que logrou a sua terceira vitória na categoria intermédia, e inscreveu o seu nome como o primeiro a vencer nesta nova era dos motores tricilíndricos Triumph 765cc.

Apesar de dominar e liderar a corrida de Moto2 praticamente desde início, Baldassarri ainda teve de defender-se do batalhador Tom Luthi (Dynavolt Intact GP), que fazendo uma corrida de trás para a frente, nas últimas três voltas chegou-se à traseira da moto do líder da corrida e pressionou para tentar levar Baldassarri ao erro. O piloto suíço fez de tudo para conseguir cruzar a linha de meta à frente, mas Baldassarri manteve a calma até final, e sem erros de maior, conquistou mesmo a vitória na corrida inaugural da temporada e com uma vantagem de apenas 0.026s sobre Luthi, que este ano regressa às Moto2 depois de um ano para esquecer em MotoGP.

Se a discussão pelo primeiro lugar foi intensa, o mesmo se poderá dizer da batalha pelo terceiro lugar: Remy Garner (ONEXO TKKR SAG Team) e Marcel Schrotter (Dynavolt Intact GP) deixaram para a última volta a decisão de quem subiria ao lugar mais baixo do pódio. Garner conseguiu ocupar essa posição já durante a última volta, mas o alemão conseguiu colocar-se colado à traseira do australiano à saída da última curva, e aproveitando o cone de ar, roubou o terceiro lugar por apenas 0.002s!

**100 SETÚBAL ENTRADA**  
100entrada.net

Agora já pode fazer as suas compras online!!

SIGA-NOS NO FACEBOOK!

**100 SETÚBAL ENTRADA**  
www.100entrada.net

Contatos

**100 SETÚBAL**  
Companhia Mundial do Atlântico

**100entrada.NET**

Selecione a loja que pretende visitar...

Entrada Acessórios | 100 Setúbal Motos Usadas | 100 Setúbal Entradas

Kaito Toba

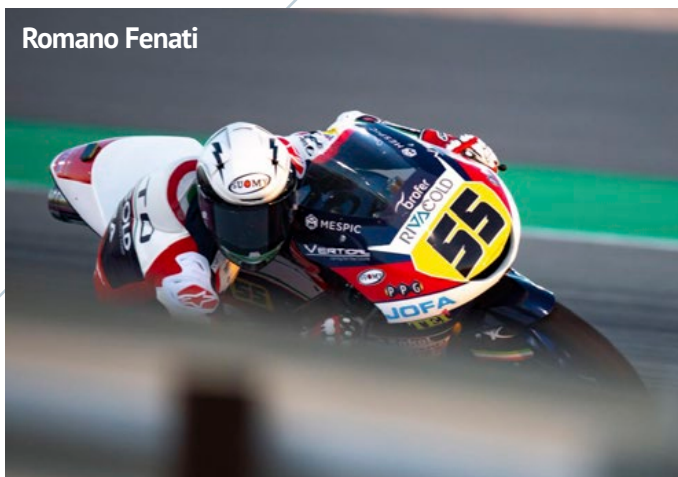


*KAITO TOBA NÃO SÓ VENCEU PELA PRIMEIRA VEZ EM MOTO3, COMO SE TORNOU NO PRIMEIRO JAPONÊS A VENCER NA CATEGORIA MAIS BAIXA DESDE 2007.*

Aron Canet



Romano Fenati



## Moto3

Na categoria mais baixa do Mundial de Velocidade, o jovem japonês Kaito Toba (Honda Team Asia) fez história. Não só conseguiu somar a sua primeira vitória em Moto3, como Toba torna-se no primeiro piloto japonês a vencer na categoria mais baixa deste mundial após a vitória de Tomoyoshi Koyama no GP da Catalunha em 2007.

A história da corrida até poderia ter tido outro final, caso o italiano Romano Fenati (Snipers Honda) não tivesse decidido cumprir, por sua vontade, pois apenas tinha recebido um aviso dos comissários, a nova penalização de “volta longa” numa altura em que estava a discutir a primeira posição com Toba, Lorenzo Dalla Porta (Leopard Racing Honda) e Aron Canet (Sterilgarda Max Racing Team KTM). Com essa decisão, Fenati desceu muitas posições e deixou de contar para a discussão da vitória.

Indiferentes a tudo isto, Kaito Toba, Dalla Porta e Aron Canet foram puxando atrás de si um longo comboio de jovens pilotos das Moto3, com as posições dentro do grupo da frente a mudarem praticamente de curva em curva, e com algumas quedas a criarem alguns espaços entre os pilotos.

Lá na frente, o trio composto por Toba, Dalla Porta e Canet conseguia uma ligeira vantagem sobre os restantes à chegada da última volta. A vitória seria sempre de um deles, mas Canet e a sua KTM pareciam estar ligeiramente em desvantagem, e isso impediu o espanhol de ir além do terceiro lugar. A vitória ficou então decidida entre Toba e Dalla Porta. O italiano chegou à curva 16 e à reta da meta em primeiro, mas o japonês, campeão da Asia Talent Cup, aproveitou da melhor forma o efeito de aspiração, colou-se à traseira da Honda do italiano e num último esforço conquistou a almejada vitória.

A segunda ronda do calendário do Mundial de Velocidade será nos dias 29 a 31 de março, em Termas de Rio Hondo, na Argentina. //

### CLASSIFICAÇÃO DE MOTO3

1	Kaito Toba	25 pts
2	Lorenzo Dalla Porta	20 pts
3	Aron Canet	16 pts
4	Marcos Ramirez	13 pts
5	Celestino Vietti	11 pts
6	Albert Arenas	10 pts
7	Raul Fernandez	9 pts
8	Niccolo Antonelli	8 pts
9	Romano Fenati	7 pts
10	Jakub Kornfeil	6 pts

# MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

Todas as informações  
sobre motos novas  
estão aqui em:  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



» Austrália / Tailândia

# BAUTISTA E DUCATI arrasadores



A estreia de Alvaro Bautista e da Ducati Panigale V4 R no Mundial Superbike não podia ser melhor, com a dupla a vencer de forma autoritária e arrasadora todas as seis corridas realizadas até ao momento, e nem mesmo o tetracampeão Jonathan Rea e a Kawasaki parecem conseguir reagir.

**Texto:** Bruno Gomes **Fotos:** Oficiais

**T**em sido um início de temporada absolutamente arrasador por parte de Alvaro Bautista e da Aruba.it Ducati, com a marca italiana a estrear em competição a nova Panigale V4 R, modelo especial de homologação

para competir no Mundial Superbike, pois ao contrário das “normais” Panigale V4 e V4 S a variante R tem uma cilindrada abaixo dos 1000 cc para cumprir com o regulamento técnico do Mundial Superbike.

Mas se muito do que temos visto neste início de temporada pode ser ligado à performance da moto italiana, uma performance que já levou a que alguns diretores de equipa e mesmo pilotos rivais assumissem em público o seu mal-estar pelo que a Ducati Corse criou, pois a Panigale V4 R está claramente um nível acima das restantes motos em competição, em particular ao nível das rotações máximas que o motor V4 consegue atingir, o que lhe dá vantagem em termos de potência e binário, também não devemos retirar nada ao esforço e talento que o espanhol Alvaro Bautista tem revelado nesta sua mudança de MotoGP para o Mundial Superbike.

Bautista já tinha mostrado nos testes de pré-temporada que se tinha adaptado muito bem à nova moto italiana e aos pneus Pirelli, bem diferentes dos pneus protótipo que a Michelin usa em MotoGP. A moto derivada de uma versão de produção é também totalmente nova, pelo que ainda está numa fase inicial do seu desenvolvimento, e é por isso justo dizer que tem sido Alvaro Bautista que tem conseguido fazer a diferença para os rivais, nomeadamente Jonathan Rea, à partida o principal favorito ao título, e também em relação a Alex Lowes, que aos comandos da Yamaha YZF-R1 da equipa PATA Yamaha World SBK também se tem revelado muito competitivo.

Na primeira ronda do ano, na Austrália, Alvaro Bautista apenas não obteve a Superpole. Jonathan Rea e a sua Ninja ZX-10RR, que este ano também tem um novo motor para fazer mais rotações, mostraram-se mais fortes na qualificação para as corridas no circuito de Phillip Island. Mas, a partir daí, só deu Alvaro Bautista e Ducati. Na Corrida 1, o “rookie” espanhol abriu as hostilidades de forma imperial e terminou essa corrida com nada menos do que 15 segundos de vantagem, deixando a luta pelo segundo lugar para os dois pilotos oficiais Kawasaki, Leon Haslam e Jonathan Rea. O campeão britânico, que este ano regressou ao Mundial Superbike, conseguiu mesmo rodar à frente do campeão mundial, mas não evitou uma queda e deixou assim Rea com caminho livre para cruzar a meta em segundo. Mais atrás a experiência de Marco Melandri (GRT Yamaha) fez-se notar num momento crucial da

»





*“COM SEIS VITÓRIAS EM OUTRAS TANTAS CORRIDAS REALIZADAS, ALVARO BAUTISTA TEM DOMINADO POR COMPLETO ESTE INÍCIO DE TEMPORADA NO SEU ANO DE ESTREIA NO MUNDIAL SUPERBIKE”*

Corrida 1, com o italiano a gerir melhor o desgaste do pneu traseiro do que Alex Lowes na Yamaha YZF-R1 oficial, e assim Melandri voltou a subir ao pódio em Phillip Island.

Seguiu-se depois a nova corrida denominada Corrida Superpole, que se realizará em todas as rondas ao domingo de manhã, apenas com 10 voltas, e com a pontuação a valer apenas metade da pontuação das Corridas 1 e 2. Nesta corrida, um verdadeiro “sprint” até à meta, as diferenças foram bastante menores entre os primeiros, mas mesmo assim Alvaro Bautista voltou a vencer, desta feita com apenas 1,1 segundos de vantagem sobre Jonathan Rea.

Umhas horas mais tarde, esperava-se que o duelo Bautista / Rea voltasse a repetir, mas mais uma vez o espanhol da Aruba.it Ducati entrou decidido a dominar a Corrida 2, e voltou a não dar qualquer hipótese ao seu rival mais direto. Logo na primeira curva Alvaro Bautista assumiu a liderança da corrida, e mais uma vez

o piloto da Panigale V4 R voltou a assumir as despesas da prova, liderando até ao fim. Mais atrás, a luta pelos restantes lugares do pódio estava novamente reduzida aos pilotos Kawasaki, com Leon Haslam a voltar a mostrar-se muito competitivo, obrigando Jonathan Rea a dar o melhor de si para terminar em segundo, com o regressado Haslam a fechar o pódio da Corrida 2. Bautista terminou com mais de 12 segundos de vantagem para Rea, e concluiu da melhor forma o seu fim de semana de estreia no Mundial Superbike.

Depois da demonstração de força em Phillip Island, Alvaro Bautista e a Ducati estavam em “altas” no arranque para a segunda ronda do calendário 2019, no circuito tailandês de Chang, em Buriram. Com as temperaturas ambiente a subirem bem acima dos 36°C e o asfalto de Chang a escaldar, muitos esperavam que Jonathan Rea e a Kawasaki dessem muito mais luta ao espanhol, até porque este circuito é favorável à moto japonesa que ali tem dominado através de Tom Sykes e»



#### CLASSIFICAÇÃO DO MUNDIAL SUPERBIKE

1	Alvaro Bautista	Ducati	124 pts
2	Jonathan Rea	Kawasaki	98 pts
3	Alex Lowes	Yamaha	69 pts
4	Michael van der Mark	Yamaha	61 pts
5	Marco Melandri	Yamaha	54 pts
6	Leon Haslam	Kawasaki	51 pts
7	Sandro Cortese	Yamaha	40 pts
8	Michael Ruben Rinaldi	Ducati	25 pts
9	Toprak Razgatioglu	Kawasaki	24 pts
10	Tom Sykes	BMW	19 pts

em especial por Jonathan Rea.

Mas, se em Phillip Island Bautista não “limpou” tudo ao deixar a Superpole nas mãos de Rea, em Chang o piloto da Aruba.it Ducati fez ainda melhor. Não só foi o melhor na qualificação, garantindo a sua primeira Superpole no Mundial Superbike, como depois foi o melhor, novamente, nas três corridas realizadas. Na Corrida 1, as coisas aqueceram bastante entre Jonathan Rea e Alvaro Bautista. O tetracampeão de Superbike fez o que prometeu, dar 100%, e depois de Bautista ter arrancado melhor, Rea foi à luta, chegando inclusivamente a dar um toque no seu rival da Ducati. Bautista mostrou o seu desagrado para com a agressividade de Jonathan Rea e foi também passado por Alex Lowes na Yamaha oficial, mas o espanhol recuperou o ritmo e partiu para uma excelente recuperação, primeiro passando Lowes, que assim assegurou o terceiro posto, e depois devolvendo a “gracinha” a Rea ao passar o norte-irlandês exatamente

no mesmo local onde se tinham tocado. Depois de regressar à liderança, a Ducati voou para nova vitória esta temporada, com Bautista a vencer com mais de 8 segundos de vantagem para Rea.

A Corrida Superpole foi uma repetição do que já tínhamos assistido anteriormente, com Alvaro Bautista a superiorizar-se a Jonathan Rea, enquanto Alex Lowes deu réplica ao piloto da Kawasaki na luta pela segunda posição. Este trio de pilotos voltou assim a repetir o pódio da Corrida 1, sendo que nesta Corrida Superpole um incidente entre Leon Camier (Moriwaki Althea Honda) e Thitipong Warokorn (Kawasaki Thailand Racing Team) obrigou à interrupção da corrida a quatro voltas do fim.

Com cinco vitórias em outras tantas corridas realizadas, conseguiria Alvaro Bautista repetir a dose na Corrida 2 da ronda tailandesa? A resposta foi dada rapidamente em pista, com a Ducati Panigale V4 R da Aruba.it a voar desde o primeiro momento,





levando atrás de si Jonathan Rea e Alex Lowes. Alvaro Bautista não demorou muito a abrir uma pequena vantagem sobre os seus perseguidores, e tal como vimos até então, o espanhol voltou a impor um ritmo inalcançável, não cometeu erros, e ao acumular muitas décimas a cada passagem da meta, Bautista cruzou a linha de meta ao fim das 20 voltas com mais de 10 segundos de vantagem sobre o segundo classificado. E, mais uma vez, sem conseguir dar luta a Alvaro Bautista, Jonathan Rea teve de se contentar com o segundo lugar, batalhando com Alex Lowes, levando a melhor nessa luta.

Chegamos então ao fim das duas primeiras rondas do calendário 2019 do Mundial Superbike sob o signo Alvaro Bautista e Ducati. O espanhol tem estado arrasador, e não deixa de ser surpreendente a forma como se adaptou a um campeonato totalmente novo para ele e a uma moto que também não estava habituado, depois de tantos anos a competir no Mundial de Velocidade, em particular em MotoGP. A liderança na classificação de pilotos é, por todas estas razões, mais do que justa pela capacidade que Bautista e a Ducati tiveram em preparar este início de temporada, mas com o regresso do campeonato a território europeu de 5 a 7 de abril, para a terceira ronda do ano no circuito espanhol Motorland Aragon, esperamos que Jonathan Rea e a Kawasaki, principalmente estes, se mostrem mais competitivos.

Neste início de temporada do Mundial Superbike temos ainda de referir as prestações das equipas oficiais da BMW e da Honda. Tanto no caso da marca alemã como no caso da marca nipónica, o esforço oficial levou a alterações nas estruturas que conhecíamos do ano passado. A BMW ligou-se à equipa Shaun Muir Racing, que anteriormente esteve ligada à Aprilia, mas que terminou essa ligação à casa de Noale quando percebeu que a Aprilia Racing estava totalmente e exclusivamente focada no projeto MotoGP, e foi resgatar Tom Sykes à equipa campeã Kawasaki Racing Team, tendo escolhido o alemão Markus Reiterberger, vencedor das Superstock 1000, para segundo piloto. Com uma S1000RR totalmente nova, a equipa BMW Motorrad World SBK tem sentido algumas dificuldades, e nem mesmo o antigo campeão Sykes tem conseguido levar a moto alemã aos lugares de topo.

Uma explicação para este facto é que a BMW Motorrad Motorsport ainda não tem os motores com especificação da categoria Superbike prontos para utilizar em competição. Um dirigente da equipa revelou que os motores mais potentes estão ainda a ser preparados no Mónaco, e que só estarão disponíveis para Sykes e Reiterberger utilizarem, provavelmente, depois da corrida em Aragon. Com a S1000RR e o seu motor em configuração Superstock, é claramente notória a falta de potência em comparação com as





## MUNDIAL SUPERSPORT

NA CATEGORIA SUPERSPORT, a Yamaha tem um domínio quase absoluto dos acontecimentos: nos dez primeiros classificados do campeonato, sete usam motos da Yamaha! Aliás, a YZF-R6 dominou por completo os pódios das corridas na Austrália e na Tailândia. Se Federico Caricasulo alcançou sempre o terceiro lugar, e ocupa essa mesma posição na classificação do campeonato, as vitórias ficaram desde já repartidas por Randy Krummenacher e Jules Cluzel, respetivamente em Phillip Island e depois em Chang. Com esta conjugação de resultados, a liderança do campeonato está repartida entre Krummenacher e Cluzel, que prometem desempatar a contenda dentro de algumas semanas em Motorland Aragón.

### CLASSIFICAÇÃO MUNDIAL SUPERSPORT

1	Jules Cluzel	Yamaha	45 pts
1	Randy Krummenacher	Yamaha	45 pts
3	Federico Caricasulo	Yamaha	32 pts
4	Hector Barbera	Yamaha	22 pts
5	Hikari Okubo	Kawasaki	20 pts



# MOTO PONTO

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



## Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

[www.motoponto.pt](http://www.motoponto.pt)  
[motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)



suas rivais, mas ainda assim Tom Sykes tem revelado, a espaços, ter capacidade para entrar na luta pelos lugares um pouco acima do Top 10. Infelizmente a juventude da moto parece estar a afetar alguns resultados, e Sykes teve de desistir devido a problema técnico na tailândia.

Quanto à Honda, o regresso oficial da Honda Racing Corporation (HRC), departamento de competição da marca nipónica, e a sua escolha por deixar a Ten Kate Racing optando por uma nova equipa formada pela Moriwaki e pela Althea de Genesio Bevilacqua, não parece estar a obter os resultados esperados. Leon Camier e Ryuichi Kiyonari (mais um regresso ao mundial) estão a sentir muitas dificuldades aos comandos da Honda CBR1000RR Fireblade SP2, e nem mesmo o

*"...TOM SYKES TEM REVELADO, A ESPAÇOS, TER CAPACIDADE PARA ENTRAR NA LUTA PELOS LUGARES UM POUCO ACIMA DO TOP 10..."*



envolvimento do HRC consegue alterar uma situação que não é de todo agradável para o maior fabricante de motos a nível mundial.

Há rumores a circular no paddock do Mundial Superbike que apontam para que esta temporada a Moriwaki Althea Honda esteja apenas a utilizar esta participação no mundial da categoria como um “banco de ensaio” para uma das corridas mais importantes da disciplina de resistência, as 8 Horas de Suzuka, uma prova que a Honda, e o HRC, pretendem voltar a vencer este ano depois da Yamaha ter conquistado quatro edições consecutivas. Isso faria com que a Fireblade SP2 não esteja a ser trabalhada da forma necessária para obter melhores resultados no Mundial Superbike.

Outro rumor, este já conhecido de outras temporadas, é de que a Honda desistiu de trabalhar com a Fireblade SP2, matendo-a o mais competitiva possível mas sem gastar grandes recursos, pois a marca nipónica estará a desenvolver uma nova superdesportiva com motor V4, uma sucessora das icónicas RC30 e RC45. Este regresso da Honda aos motores V4 não é nenhuma novidade, pelo menos para quem gosta das “teoria da conspiração” e conhece a tradição da Honda nos motores com esta arquitetura, e a sua chegada (prevista) para 2020 poderá ajudar a explicar a falta de interesse em obter melhores resultados com a Fireblade SP2 no Mundial Superbike. //





BMW Motorrad

# SE É PARA IR À AVENTURA, VAI COM TUDO.

**BMW F 850 GS AGORA COM A OFERTA DE 2.000€\*  
EM ACESSÓRIOS.**

A BMW F 850 GS superou-se a ela própria e agora vem com tudo o que precisas para te aventurares pela estrada fora.

Para além de mais potência e de várias inovações tecnológicas, a BMW F 850 GS agora vem também com oferta dos **Faróis Auxiliares**, do **Vidro Alto**, dos **Sacos Interiores**, e das **Malas e Top Case Vario**. Tudo, para dares tudo para onde quer que vás.

Visita já um **Concessionário BMW Motorrad**, ou sabe mais em [bmw-motorrad.pt](http://bmw-motorrad.pt)

**MAKE LIFE A RIDE.\***



**3**  
ANOS  
GARANTIA

Escolhe óleo original BMW MOTORRAD ADVANTEC \*A tua vida é uma viagem.  
\*Oferta válida na compra de uma moto nova de stock e limitada ao stock existente.



# Em busca DO TÍTULO DE CAMPEÃO

Tiago Magalhães está de volta para mais uma temporada no Campeonato Nacional de Velocidade, com o piloto da Aprilia Portugal Racing Team a revelar estar mais focado e preparado do que nunca! Falámos com o piloto no Autódromo do Estoril sobre a nova temporada e as Aprilia RSV4 1100 Factory e Tuono Factory.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Ricardo Silva



**N**o início de março marcámos presença num track day no Autódromo do Estoril, para participar na apresentação à imprensa das novas Aprilia RSV4 1100 Factory e Tuono V4 Factory.

A box da Aprilia Portugal Racing Team foi a nossa “base de operações” durante esse evento em pista, e foi precisamente ali que conseguimos retirar o piloto Tiago Magalhães dos seus afazeres em pista, e falámos com ele sobre as novidades Aprilia para estrada e também sobre a nova temporada do Campeonato Nacional de Velocidade que se aproxima a passos largos, onde o Tiago Magalhães espera reconquistar um título que já foi seu na categoria Superbike.

Aos 35 anos de idade, feitos recentemente, e com quatro títulos de campeão nacional de Superbike no currículo, para além de ter conquistado títulos em Motocross Infantis, no Mini Enduro e também o troféu Antigas Livres, Tiago Magalhães mostra-se muito confiante no que aí vem. Começou a competir de moto aos 7 anos de idade e nunca imaginou ter como profissão outra coisa que não o de ser piloto de motos, mas só aos 19 anos é que se virou para a disciplina da velocidade. 2019 apresenta-se como um ano recheado de desafios que o próprio e a equipa acreditam estar preparados para enfrentar, e foi isso mesmo que Tiago Magalhães nos confessou em entrevista exclusiva ao Andar de Moto.

**Andar de Moto – Tiveste a oportunidade de ser o primeiro a poder experimentar a nova RSV4 1100 Factory em pista. Conseguiste tirar a goma do pneu**



**e fazer algumas voltas para a rodagem ao motor. O que é que achaste da moto?**

**Tiago Magalhães** – A RSV4 1100 Factory surpreendeu-me bastante pela positiva. O motor realmente vem muito mais potente, a partir das 3000 rpm parece totalmente diferente, melhor do que o motor da antiga RSV4 a que eu estava habituado. Tem mais binário, tem mais velocidade, uma relação de transmissão mais longa para estrada que quase parece igual à minha moto de competição. E achei muito interessante as asas.

**Andar de Moto – Sim, aquelas asas são a “coisa” que mais chama a atenção. Sentes alguma coisa de diferente com as asas?**

**T.M.** – Sente-se e ajuda bastante na estabilização da moto. Especialmente nas corridas, nós temos muita dificuldade em colocar a roda da frente no chão, e muitas vezes a direção vai a abanar por causa da potência e das afinações que escolhemos a nível de geometria. Mas esta moto com as asas, não tendo as suspensões preparadas e afinadas, achei que a moto estabiliza logo muito rápido em relação à minha. E isso indica que as asas, pelo menos para mim, fazem efeito.

**Andar de Moto – Mas não vais poder usar as asas em competição...**

**T.M.** – Infelizmente não posso. Tenho esperanças que para o ano que vem a Aprilia faça uma RSV4 1000 cc com asas, igual à que já saiu nos Estados Unidos (n.d.r.: RSV4 RF Limited Edition, versão exclusiva para os Estados Unidos), porque vai ser uma mais-valia para nós pilotos e vai ajudar-nos bastante nas afinações. >>





**Andar de Moto – O que é que pensas que a chegada das asas à competição te vai permitir fazer na tua moto?**

**T. M. –** Para começar vou poder manter a frente da minha moto muito mais levantada, sem comprometer outras coisas como a tração ou a estabilidade à saída da curva, pois quando a frente está muito levantada a moto abana muito em aceleração e com o efeito aerodinâmico das asas a frente vai automaticamente baixar. Por exemplo, em Portimão acredito que vai fazer muita diferença na entrada da reta da meta, que é uma reta onde metemos 4ª e 5ª a fundo, e o vento muitas vezes vem de frente e torna-se muito difícil. Vou poder usar menos “anti-wheelie”, o que é bom, pois apesar do “anti-wheelie” da Aprilia funcionar muito bem, tira sempre potência. As asas vão poder ajudar a eletrónica a não ser tão intrusiva, e vamos ter mais velocidade. Acredito que muita gente não sinta logo o efeito das asas, mas com o tempo vão começar a sentir essa diferença.

**Andar de Moto – A RSV4 1100 Factory tem também um peso mais baixo em comparação com a RSV4 anterior. O que é que sentiste?**

**T. M. –** Em relação à minha moto, que experimentei quando a recebi da fábrica, realmente é notório que esta moto é mais leve e

que a distribuição de peso está melhor. Até porque esta moto tem de fábrica o Akrapovic em titânio e a minha moto tinha o escape de série homologado que é muito mais pesado do que este. Realmente nota-se que a moto é mais rápida nas trocas de direção. Em relação à minha moto de corrida, que já está mais leve, ainda não conseguiram chegar a esses valores.

**Andar de Moto – Entrando agora na competição, que é a tua “praia”. Conta-nos um pouco do que é que foi alterado na equipa Aprilia Portugal Racing Team para esta temporada?**

**T. M. –** Sim, este ano temos os três pilotos na classe Superbike. Vamos passar a estar todos juntos na classe rainha da velocidade nacional, e isso é sinal positivo, é um passo lógico, sinal de que temos estado a trabalhar bem. Temos também a chegada muito importante para nós, pois é uma clara mais-valia, que é o Bernardo Sá Vasconcelos, um excelente técnico. Tanto de competição como de eletrónica é uma pessoa que tem uma experiência enorme, já do tempo do Miguel Praia no Mundial Superbike. Já começámos a trabalhar e a desvendar o APX (n.d.r.: APX é o sistema eletrónico específico da Aprilia Racing) e já conseguimos dividir o circuito em 25 partes, e temos estado a trabalhar muito nesse sentido, >>>



e agora estamos a afinar a moto curva a curva, o que é uma loucura, algo a que não estávamos habituados pois é uma ferramenta muito profissional. Tanto eu como o Bernardo estamos muito motivados, estamos a adorar trabalhar com esta moto, e acho que os resultados vão aparecer rápido.

**Andar de Moto – Vais competir este ano apenas em Portugal? Vais competir em Espanha? Como é que vais dividir o tempo em pista?**

**T.M.** – Vou fazer o máximo número de provas em Espanha e que não coincidam com as provas em Portugal. Vamos começar já nos testes e primeira corrida do Campeonato Espanhol de Velocidade (CEV) em Jerez, onde o intuito é fazer um bom resultado, claro, mas será mais para ganhar ritmo e uma boa preparação para o campeonato nacional. Todos os anos tem-nos faltado uma boa pré-época, rodar com a moto.

**Andar de Moto – Pois... já vais entrar no terceiro ano com esta moto e queres de certeza obter bons resultados.**

**T.M.** – Sim, claro. Até porque curiosamente estamos em 2019 e 19 é o meu número. No primeiro ano o projeto era totalmente novo, uma novidade para todos, tínhamos pouco

conhecimento desta moto que tem muita eletrónica e trabalha de maneira diferente do que estávamos habituados. É uma moto mais complexa, mais profissional. Já não é qualquer um que mexe nela. Conclusão: de origem a moto funciona muito bem, mas com o sistema “racing” já tem de ser uma pessoa totalmente dedicada a 100% à moto e eletrónica.

**Andar de Moto – E quais são os objetivos que fixaste para ti esta temporada?**

**T.M.** – O objetivo é, obviamente, ganhar sempre. É voltar a conquistar o ceptro mais importante do CNV que me tem escapado nos últimos dois anos. Espero conseguir este ano, que é o ano 19! Temos tudo para conseguir ser campeões este ano, pois temos uma boa moto, boa estrutura, temos técnicos a trabalhar connosco, estamos todos motivados. O ano passado realmente não correu como eu queria, não consegui fazer uma boa pré-época. A corrida de resistência (3Horas do Estoril) foi o nosso primeiro teste com a moto, foi à chuva, não conseguimos o que queríamos. Na primeira corrida do ano caí, tive uma lesão grave nas vértebras, e depois quando estava a voltar novamente à forma e a ser rápido, com o novo asfalto do Estoril voltei a cometer um erro, caí outra vez, parti mais três vértebras, fora o resto. Isso condicionou a minha condição física, >>

ganhei peso, não estava ao meu melhor nível. Este ano estou a tentar corrigir todos esses erros, e por isso espero que este ano 19 seja o meu ano.

**Andar de Moto – Quem é que tu vês que são os teus maiores adversários para a temporada que se avizinha?**

**T. M.** – Para já o meu maior adversário será o campeão nacional em título que é o Ivo Lopes. Está forte, motivado, são três anos seguidos sem parar e sem lesões, tem estado a rodar em Espanha e Portugal a ganhar ritmo, está muito forte fisicamente, a confiança está boa e ele está a rodar muito bem mesmo. Depois temos sempre pilotos com muita experiência como o Rui Reigoto, o André Pires, um piloto sempre a ter em conta

*"O OBJETIVO É, OBVIAMENTE, GANHAR SEMPRE. É VOLTAR A CONQUISTAR O CEPTRO MAIS IMPORTANTE DO CNV QUE ME TEM ESCAPADO NOS ÚLTIMOS DOIS ANOS. ESPERO CONSEGUIR ESTE ANO, QUE É O ANO 19!"*

pela experiência em circuitos convencionais e até mesmo nos citadinos, muito lutador, vamos ter a chegada do Pedro Nuno que está de volta depois de muito tempo de recuperação, dois anos muito difíceis para ele, quer mostrar que é piloto. Temos também o Rui Marto que tem feito um trabalho de longa data com a BMW, que vai estar mais forte que nunca. Um Ricardo Lopes que vai estar com a Kawasaki e que já está a fazer bons tempos e perto dos pilotos da frente.

**Andar de Moto – Esperas por isso uma temporada muito competitiva do Campeonato Nacional de Velocidade?**

**T. M.** – Acho que podemos esperar uma boa temporada de velocidade, espero que seja assim, porque se eu conseguir o meu objetivo de ser campeão, se for contra adversários desta valia, será um título com mais valor e um regresso em grande para mim. //





#19

114878115

BREMBO REVELA OS SEGREDOS DOS TRAVÕES DE MOTOGP PARA 2019

# Travar A 340 KM/H

A nova temporada de MotoGP já começou. Todos os pilotos decidiram competir com travões Brembo, mas a marca italiana explica-nos quais as opções que cada piloto tem à disposição.



**F**oi no passado dia 10 de março que todos nós pudemos vibrar com a primeira corrida de MotoGP da temporada, no circuito de Losail, Qatar. As nossas atenções estiveram totalmente centradas na estreia do Miguel Oliveira – que obteve um excelente 17º lugar, mas há detalhes que devemos conhecer e que nos permitem perceber melhor o que cada piloto tem à disposição para ajudar na conquista dos objetivos em cada corrida.

E um desses detalhes são os travões dos protótipos de MotoGP.

A Brembo fornece os sistemas de travagem que estão a ser utilizados pelos 22 pilotos que competem na temporada 2019 de MotoGP, e os especialistas italianos revelam alguns segredos e informações sobre os seus sistemas de travagem para a categoria rainha.

Apesar de todos os pilotos terem à sua disposição basicamente o mesmo sistema de travagem, a Brembo, através do seu sofisticado departamento de Pesquisa e Desenvolvimento, conseguiu criar um conjunto diversificado de soluções técnicas que permitirão a cada piloto personalizar a travagem da sua moto de acordo com cada circuito, estilo de pilotagem ou estratégia para a corrida.

No total, a Brembo coloca em cada Grande Prémio 8 combinações diferentes de discos de travão: 4 geometrias de disco diferentes, cada uma podendo ser de duas especificações diferentes (High Mass ou Standard). Fabricados em carbono, os discos de uma MotoGP são capazes de resistir a temperaturas muito mais elevadas do que as suportadas por discos de aço que encontramos numa desportiva de estrada (800° vs 600°), são

bastante mais leves podendo pesar até menos 400 gramas que discos de aço, e o composto de carbono de que são feitos garante um coeficiente de fricção idêntico de início ao fim de cada corrida de MotoGP.

A maioria dos pilotos irá optar pelo diâmetro de 340 mm, mas algumas equipas vão continuar a optar pelos antigos discos de 320 mm, sendo que a Brembo destaca o facto de que, nas corridas à chuva, há cada vez mais equipas e pilotos a optarem por utilizar à mesma os discos de carbono em vez de optarem pelos de aço como acontecia antigamente. Com a utilização de proteções que cobrem os discos, os pilotos conseguem manter o sistema de travagem na temperatura ideal, e por isso preferem utilizar os discos de carbono.

Para além dos discos de carbono, a Brembo também desenvolveu um conjunto de bombas de travão especiais para MotoGP. Cada piloto tem a sua preferência em termos de mordida inicial dos travões, e de “feeling” ao longo do curso da manete, e para ajudar cada um a obter aquilo que procura, a Brembo disponibiliza diferentes bombas de travão, sempre com afinador remoto para que o piloto consiga ajustar a posição da manete de travão enquanto está a pilotar a moto.

De acordo com a Brembo, mais de um terço dos pilotos de MotoGP usam o travão com o polegar esquerdo. Esta solução técnica existe desde os anos 90, quando a Brembo a desenvolveu para Mick Doohan, e permite acionar o travão traseiro usando o polegar. No entanto, para 2019, a Brembo disponibiliza duas versões do sistema: a versão base, que já conhecemos, e nova versão “Push & Pull Pump”, que pode ser acionada tanto pelo polegar como pelo dedo indicador.

E se muitos de nós pensamos que a Brembo



## MotoGP Brake System

**Brake disc**  
MotoGP • carbon disc  
Sport bike • steel disc

**TEMPERATURE** (use range)

(200 - 800°C) — (50 - 600°C)

**BRAKE DISC DURATION**

800 - 1,000 km — >50,000 km

**WEIGHT** (of single disc)

1 - 1.2 kg — 1.4 kg

**Brake caliper**

MotoGP • Al-Li billet machined monobloc caliper  
Piston and pad support materials: titanium

Sport bike • Monobloc or 2 piece Al casting caliper  
Piston and pad support materials: aluminium

**Brake pads**  
MotoGP • carbon brake pads  
Sport bike • organic material pads

**MAXIMUM TEMPERATURE**  
(reached during braking)

800°C — 400°C

**BRAKE PAD DURATION**

700 - 900 km — 7,000 - 9,000 km

**WEIGHT**  
of the individual pad (two pads per caliper)

50 g — 125 g

**Brake master cylinder and lever**

Remote Adjuster — Flip lever

Quick coupling for bleeding — Slotted lever to reduce air friction

apenas se preocupa com os sistemas de travagem das MotoGP, a realidade é bem diferente, pois a marca italiana é também responsável pelas jantes utilizadas nas motos da categoria rainha, através da sua marca Marchesini.

Das onze equipas que vão competir este ano, sete escolheram usar jantes da Marchesini, fabricadas em magnésio forjado. A grande novidade neste particular é a versão de 5 braços em Y disponível para a jante frontal, enquanto a jante de 7 braços em Y está também disponível para a jante frontal, mas é a única opção para a jante traseira.

Os benefícios da utilização de jantes em magnésio forjado são sobejamente conhecidos, com a Brembo a destacar que a sua leveza garante uma melhoria significativa nos momentos de aceleração e mudança de direção, mas uma melhoria particularmente notória em momentos críticos como entrada em curva com travão acionado, curvas de alta velocidade em ângulos de inclinação pronunciados ou ainda nas saídas de curva.

Uma última nota de destaque para a categorização de circuitos por nível de dificuldade para a Brembo. Na lista que pode ver nesta página, a Brembo definiu quatro circuitos como sendo muito complicados em termos de travagem – Barcelona-Catalunha, Red Bull Ring, Twin Ring Motegi e Sepang -, três circuitos complicados, o circuito de Phillip Island como sendo fácil, e o mais fácil de todos é Assen TT, onde os pilotos de

MotoGP não necessitam de exigir tanto dos travões das suas motos.

Agora que já sabe mais alguns dos segredos que fazem parte das MotoGP, fique atento ao Andar de Moto, pois vamos dar-lhe todas as informações e resultados de todas as corridas da temporada 2019 do Mundial de Velocidade, com especial destaque para a prestação do português Miguel Oliveira. A não perder! //

### MOTO GP 2019 | BREMBO ROUND BRAKE CATEGORIZATION





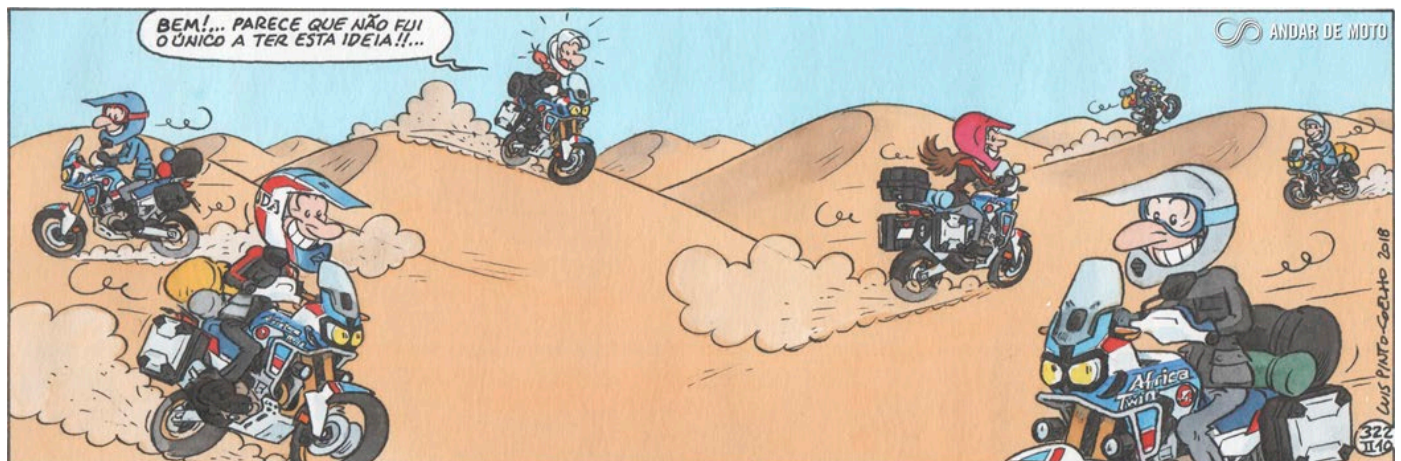
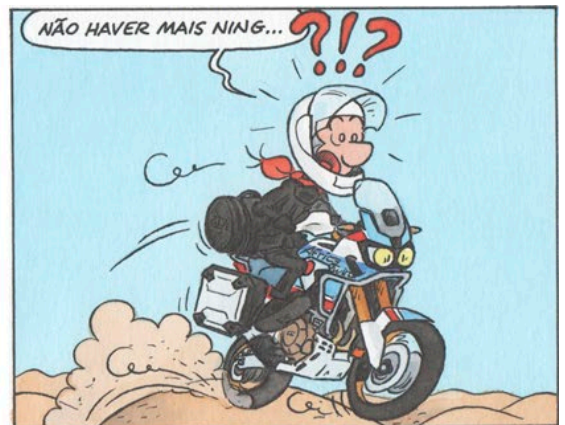
Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços

# ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

Tudo o que precisa de saber está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



ANDAR DE MOTO



# MOTOS USADAS

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



ANDAR DE MOTO



**Márcia Monteiro**

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

## ANDAR DE MOTA é uma técnica de Meditação

**S**etembro de 2015. 22h30 - Moura. A noite estava muito agradável e as temperaturas estavam acima dos 20 graus. Estava sentada numa pequena praça em pleno Alentejo com um grupo de amigos que andam de mota e que tinha conhecido somente há 3 dias atrás. Depois de um passeio de mota que durou quase 8h a conduzir, tínhamos como destino final o Algarve. Estávamos muito entusiasmados com toda esta grande aventura e loucura dos últimos dias mas, ao mesmo tempo, o nosso corpo sentia-se exausto. Os olhos estavam a pesar e as nossas mentes começaram a divagar sobre os mais diversos assuntos... até que um dos nossos colegas questionou: o que é que vocês pensam quando andam de mota? Fez-se silêncio.

**Por momentos pensei em responder os típicos “clichês”:** penso em liberdade, adrenalina, felicidade... mas depois refleti nesta questão a um nível mais profundo e percebi que embora pense e sinta essa liberdade, adrenalina e felicidade, isto é apenas o resultado final de tudo o que antecede estas sensações. Quando conduzimos uma mota (e não falo de rotinas nem de trajetos casa-trabalho-trabalho-casa que normalmente fazemos em “piloto automático”), temos que desenvolver uma enorme capacidade de atenção ao que nos rodeia no momento presente. No contexto da psicoterapia, o termo que designa o estado de atenção plena é o “Mindfulness” que se caracteriza pela autorregulação da atenção para a experiência presente. Esta situação ocorre, principalmente, quando estamos a conduzir uma mota em locais onde passamos pela primeira vez. Também desenvolvemos um estado de observação e curiosidade incrível que nos leva a reter imagens positivas e histórias memoráveis. A ciência chama a isto de

Psicologia Positiva, ou seja, encontramos nas vivências e nas experiências das pessoas os aspetos positivos que ajudam a ter melhor qualidade de vida, bem como a lidar com as emoções utilizando uma perspetiva mais otimista. Mas ainda há mais... quando conduzimos em estradas que não conhecemos, por norma, estamos mais concentrados. Esta situação torna-se ainda mais evidente quando conduzimos, por exemplo, em offroad pois os obstáculos emergem inesperadamente. Para a nossa própria proteção, é necessário desenvolver uma capacidade de concentração e disciplina, é preciso observar e focar na condução. Alguns autores especialistas denominam este comportamento por Meditação, ou seja, trata-se de uma prática em que o indivíduo utiliza técnicas para focar a mente ou o pensamento num objeto ou atividade em particular, visando alcançar um estado de clareza mental e emocional.

**Cheguei à conclusão que muitas pessoas buscam diversas terapias** para a resolução dos seus problemas (e está tudo certo, não tem mal nenhum) mas podem passar a incluir o “andar de moto” como opção porque conseguimos agregar um enorme conjunto de técnicas cientificamente provadas na melhoria da qualidade de vida. E a verdade é que temos que nos deixar de tretas porque a grande maioria de nós, raramente pensa em alguma coisa quando anda de moto. Em cima de 2 rodas desenvolvemos uma capacidade de concentração e disciplina no momento presente que é quase impossível descrevermos com tanta precisão o que pensamos. É por isso que tantas vezes ouvimos dizer “quando ando de mota não penso em problemas” precisamente pelo que acabo de escrever, não pensamos em nada... apenas sentimos! //



**N70<sub>2</sub> X**



**N70<sub>2</sub> 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.

**NOLAN**



DESCUBRA MAIS EM [WWW.GOLDENBAT.PT](http://WWW.GOLDENBAT.PT) • BE #NOLANRIDERS • BE #NOLANLOVER

by

**Nolan**group

made in Italy, made in Nolan