



MOTO GUZZI V85 TT

» TESTES

HUSQVARNA SVARTPILEN 701
DUCATI DIAVEL 1260 S
SYM JET14 ABS

» APRESENTAÇÃO

TRIUMPH ROCKET 3 TFC

» EM ANÁLISE

FATO REV´IT AKIRA

» REPORTAGEM

VIAGEM: VOLTA AO MUNDO

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



CLASSE PURA



NEW

SPEED TWIN

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

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

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

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



FOR THE RIDE

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

O fato de pele de estúpido!

Há um sábio ditado alentejano que diz que aquilo que tapa o frio, também tapa o calor! No entanto o seu efeito prático parece ter pouco impacto em alguns motociclistas.

Basta o termómetro subir acima dos 25 graus, e é ver um desfile de “malta das motas”, aos comandos das suas “grandes bombas”, em calções, T-shirt e sem luvas. Alguns, têm mesmo a coragem de ir de chinelos calçados!

A mim faz-me confusão. Qualquer queda no alcatrão, a velocidades tão cândidas como 30 ou 40km/h, causa terríveis queimaduras, muitas delas responsáveis por amputações de membros. E as quedas no asfalto são apenas um dos perigos! A insolação, a desidratação e a falta de protecção contra eventuais choques com insectos, pássaros, pedras projectadas ou até mesmo areias, são outros factores de risco que nunca devem ser menosprezados por quem se preocupa com a sua integridade física.

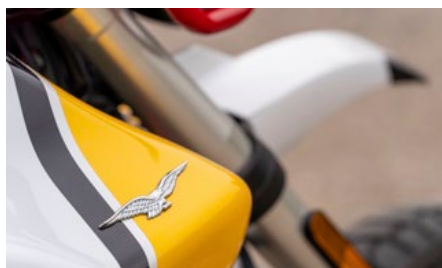
Ainda por cima, no nosso mercado existem soluções específicas para motociclistas, de equipamento de protecção de verão e, felizmente, há

uma grande oferta para todas as bolsas, todos os tamanhos, todos os gostos e todos os sexos. Não há por isso necessidade de se correr riscos. Até porque, seja a andar, seja a estar parado num semáforo, ou numa fila no meio do trânsito, ao sol, num dia de calor, é muito pior se não se estiver com a pele completamente protegida.

No dia que escrevo estas linhas ainda o verão não começou. Passei a calorosa manhã em Lisboa, às voltas, a andar de moto, e vi incontáveis companheiros em duas rodas exibindo orgulhosamente “trajes menores”, que no meu tempo chamávamos carinhosamente de “fatos de pele de estúpido”! Hoje em dia não sei como lhe chamam... o que sei é que, ao mínimo azar, transformam-se imediatamente e na melhor das hipóteses, em ligaduras, cremes, compressas e, sobretudo, momentos muito dolorosos.

Diz-se que só há duas espécies de motociclistas: os que já caíram, e os que vão cair. Porque não criar uma nova regra, de acordo com esta tendência, e acrescentar também os que vão grelhar? //

“...Diz-se que só há duas espécies de motociclistas: os que já caíram, e os que vão cair...”



8 *MOTO NEWS*

TESTES

32 *MOTO GUZZI V85 TT*

44 *DUCATI DIAVEL 1260 S*

56 *HUSQVARNA SVARTPILEN 701*

68 *SYM JET14 ABS*

EM ANÁLISE

78 *FATO REVÍ IT AKIRA*

APRESENTAÇÃO

28 *TRIUMPH ROCKET 3 TFC*

REPORTAGEM

86 *VIAGEM: VOLTA AO MUNDO EM CROSSTOURER*

CRÓNICA

3 *ROGÉRIO CARMO: PORQUE NÃO*

6 *BRUNO GOMES: NUNCA DESISTIR!*

26 *PAULA KOTA: MISS MOTO MAROC*

84 *MÁRCIA MONTEIRO: ENDURISTAS... ESSES MARGINAIS DAS SERRAS*

100 *HENRIQUE SARAIVA: UM DIA NA ARRÁBIDA*

106 *PEDRO PEREIRA: A, B, C DO EQUIPAMENTO - PARTE III*

110 *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*

112 *SUSANA ESTEVES: O BICHO MAU DAS AULAS DE CONDUÇÃO*



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

Africa Twin

DEFRUTA AGORA DA NOVA
AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS
Garmin Travel Edition



COM O EXCLUSIVO EQUIPAMENTO DE SÉRIE:

- Conjunto de malas com bolsas interiores.
- Descanso central.
- Navegador Garmin Zumo® 595.
- Sensor de monitorização da pressão dos pneus.

POR APENAS 15.200€. Informe-se das condições especiais de financiamento.

Inclui este navegador **GPS Garmin Zumo® 595.** Com sensor de monitorização da pressão dos pneus.





Bruno Gomes
Jornalista

NUNCA desistir!

Quantas e quantas vezes nas nossas vidas já alguém nos disse que nunca devemos desistir dos nossos sonhos? Algumas de certeza. Pois bem, serve esta entrada para eu poder falar de um caso verdadeiramente excepcional e que muito me emocionou, o regresso do Pedro Nuno às pistas e à competição no Campeonato Nacional de Velocidade, na categoria Superbike.

Ponto prévio: sou um incondicional fã do Pedro, e da sua família, desde que o entrevistei há alguns anos, ainda ele era um “puto traquina” mas já com o sonho de chegar longe no motociclismo de competição. Conquistou-me pela simpatia e pela forma como encarava a sua vida enquanto profissional. Era verdadeiramente contagiante a sua forma de viver o motociclismo.

Dito isto, não podia falar noutra coisa nesta minha opinião da sua revista Andar de Moto que não fosse no Pedro Nuno. Depois de um gravíssimo acidente em Espanha, em 2017, que quase lhe custou a vida, que o levou a inúmeras operações complicadas, e a uma recuperação que ainda está a decorrer, o Pedro está de volta ao seu melhor nível, contrariando tudo aquilo que muitos (médicos, fãs e amigos, eu incluído) pensavam que ele seria capaz de fazer.

Quem o vê a andar a pé nota que vai coxeando, que não corre (nunca mais vai poder correr), e que por

vezes o seu sorriso nas boxes esconde as dores que sente na perna e no pé. Vai levar consigo para o resto da vida as marcas do acidente. Mas aos comandos de uma Yamaha YZF-R1 o Pedro voltou a sorrir, voltou a alegrar o paddock do Campeonato Nacional de Velocidade, voltou a pilotar uma moto de competição, a fazer excelentes tempos por volta. O jovem natural de Vila Franca de Xira, e com o total apoio da família e da sua equipa, está de volta ao seu melhor nível!

"...Deixou-me sem palavras quando obteve a vitória na primeira corrida do ano em Superbike e depois subiu ao pódio na segunda corrida."

Deixou-me sem palavras quando obteve a vitória na primeira corrida do ano em Superbike e depois subiu ao pódio na segunda corrida. Sabendo eu as lesões que ele sofreu, e as dores que tem de suportar para poder pilotar a sua R1, a sua força de vontade não deixa ninguém indiferente, e o que o Pedro Nuno está a fazer deixa-nos a todos, inclusivamente os seus rivais,

imagino eu, contentes e ainda mais apaixonados pelo motociclismo de competição, onde vamos assistindo a verdadeiros milagres.

O que o Pedro Nuno nos dá é uma verdadeira lição de vida, a demonstração que por mais complicado que seja, nunca devemos desistir dos nossos sonhos. Afinal de contas, o sonhos podem tornar-se realidade. Deixo aqui um grande abraço, sem menosprezar os outros atletas do Campeonato Nacional de Velocidade, para o “puto” Pedro Nuno. //



Nova Multistrada 950

Your Extraordinary Journey

Experimenta a beleza de viajar a cada dia com a nova Multistrada 950. Desfruta do prazer de condução e da versatilidade também nas superfícies mais complicadas, graças à sua jante dianteira de 19". Pela primeira vez, a Multistrada 950 também está disponível na versão S: o topo em equipamento de série no que respeita a tecnologia, prestações e conforto: suspensão eletrónica, Ducati Quick Shift, Cornering ABS, cruise control, arranque sem chave, ecrã TFT a cores, ótica full LED com luz diurna, etc.

Aos comandos da nova Multistrada 950, cada viagem se torna única e extraordinária.

MTS 950 Euro 4 | Emissões de CO2 124 g / km | Consumo 5,3 l / 100 km.

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

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



Discover all the Ducati services on www.ducatiforyou.com





Miguel Oliveira renova contrato com a KTM para 2020

APÓS UM ARRANQUE DE CAMPEONATO IMPRESSIONANTE, MIGUEL OLIVEIRA (RED BULL KTM TECH 3) VAI CONTINUAR NA KTM MAIS UMA TEMPORADA.

MIGUEL OLIVEIRA, o piloto Almadense de 24 anos, vice campeão de Moto2 e Moto3, que este ano se estreia na categoria máxima do motociclismo de velocidade aos comandos de uma KTM RC16 da equipa Red Bull KTM Tech 3, já conseguiu convencer Pit Beirer, o “patrão” da KTM, que o seu potencial pode dar muitas alegrias à marca Austríaca.

O primeiro (e único) piloto português de MotoGP excedeu todas as expectativas ao conquistar pontos logo nas corridas inaugurais da temporada de 2019, mostrando o seu potencial e a sua capacidade de

adaptação àquela que é uma das mais difíceis e exigentes modalidades do desporto motorizado.

Pit Beirer, na sua qualidade de director desportivo da KTM Motorsports comentou:

“Estamos extremamente felizes por podermos anunciar que activámos a cláusula de renovação do contrato do Miguel (para 2020), porque ele mostrou logo nas primeiras corridas que é uma mais-valia para nós, e por isso não há razão para esperarmos mais. Estamos muito satisfeitos por contarmos por mais um ano com um piloto com tanto potencial, na estrutura da KTM.”//

BE THE KING



ATÉ 1.000€ DE OFERTA EM VESTUÁRIO, PEÇAS E ACESSÓRIOS COM A TUA NOVA SPORTSTER®



APENAS ATÉ 30 DE JUNHO EM TODA A GAMA SPORTSTER®

A vida é demasiado curta para não conduzires uma Harley®. Aproveita esta oportunidade única e recebe até 1.000€ em vestuário, peças e acessórios para customizares a tua nova Sportster® e mostrares um novo look custom.

ENTRA EM HDLISBOA.COM E ESCOLHE A TUA



**ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL®**

Promoção aplicável a motos novas Harley-Davidson Sportster®. O valor será de 800€ para os modelos SuperLow® e Iron 883™ e de 1.000€ para o resto dos modelos da gama Sportster®. O valor do cheque presente não poderá ser cedido a terceiros nem poderá ser trocado por dinheiro e só será válido para vestuário e acessórios oficiais Harley-Davidson. Oferta válida de 1/4/19 a 30/6/19 e limitada às 100 primeiras unidades em stock para Espanha, Portugal e Andorra. Não acumulável com outras ofertas. Para mais informação consulta 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 proprietários.

SW-Motech apresenta a nova top case Urban ABS

OS ESPECIALISTAS ALEMÃES DA SW-MOTECH CRIARAM MAIS UMA TOP CASE. PENSADA PARA UMA UTILIZAÇÃO URBANA, A URBAN ABS JÁ ESTÁ DISPONÍVEL ATRAVÉS DA BALGARPIR.

CONHECIDA PELA SUA VASTA GAMA DE ACESSÓRIOS, a SW-Motech acaba de anunciar que já disponibiliza a sua mais recente top case, a Urban ABS. De inspiração urbana e com um design bastante atraente, esta top case promete facilitar a vida aos motociclistas que procuram uma solução simples e prática para poder transportar equipamento na sua moto.

Com um volume que começa nos 16 litros mas pode chegar a um máximo de 29 litros, a Urban ABS da SW-Motech garante espaço para transportar objetos de grande volume, incluindo, se necessário, um capacete integral. A Urban ABS fixa-se aos suportes Street-Rack ou Adventure-Rack através do novo sistema de encaixe rápido DHV. Basta deslizar a top case na base de suporte e o mecanismo encaixa facilmente com um movimento apenas, e o sistema integrado antirroubo garante que a top case Urban ABS ficará

no sítio mesmo quando os “amigos do alheio” tentarem algum truque.

A top case em si é fabricada em ABS com 2 mm de espessura, ou seja, para além de leve a Urban ABS é também robusta e resistente aos impactos. No interior o equipamento fica totalmente protegido graças ao saco interior, resistente à água.

Com dimensões contidas e um peso de apenas 2,3 kg, a top case Urban ABS é definida pela SW-Motech como sendo um acessório para ser usado em motos com algum cariz desportivo. O sistema de correias ajustáveis e mecanismo de fecho de encaixe rápido permite que a top case Urban ABS seja colocada por cima do assento do passageiro em motos desportivas, uma boa solução e particularmente importante neste tipo de motos.

Para mais informações sobre a top case SW-Motech Urban ABS contacte o importador nacional Balgarpir.//



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

aprilia®

#be a racer



Ferry para levar e trazer moto entre Portugal Continental e Madeira regressa em julho

A PARTIR DE 8 DE JULHO ESTÁ DE REGRESSO A LIGAÇÃO MARÍTIMA ENTRE FUNCHAL E PORTIMÃO, PARA TRANSPORTAR MOTOS ENTRE PORTUGAL CONTINENTAL E A MADEIRA E QUE PERMITIRÁ AOS MOTOCICLISTAS PLANEAREM UMA FÉRIAS DIFERENTES.

TAL COMO ACONTECEU NO ANO PASSADO, EM 2019 está de volta a ligação marítima entre Portugal Continental e o arquipélago da Madeira, nomeadamente entre os portos do Funchal e de Portimão. O ferry Volcan de Tijarafe vai retomar a ligação entre os dois portos portugueses, o que permite aos motociclistas lusos planearem umas férias bem especiais e sempre acompanhados pelas suas motos.

A primeira viagem está marcada para 8 de julho, e no total serão 12 viagens que serão completadas pelo Volcan de Tijarafe até final de setembro.

Com esta ligação marítima, tanto os motociclistas madeirenses como os motociclistas que residem em Portugal Continental ficam com uma opção bastante interessante no momento de programarem umas férias acompanhados pelas suas motos, pois os valores pra-

ticados são bastante convidativos.

De acordo com a informação avançada, os preços de cada viagem mantêm-se inalterados em relação ao que aconteceu há um ano. Ao nível dos bilhetes mais acessíveis, um adulto não residente na Madeira terá de pagar 85 euros por cada trajeto, enquanto um adulto residente no arquipélago paga 29,10 euros. Os bilhetes mais caros, com a viagem a ser realizada em camarote duplo, variam entre os 187,05 euros (não residentes) e os 74,80 euros (residentes), existindo ainda valores especiais para crianças entre os 4 e 11 anos.

A estes valores terá de ser somado o preço do transporte da moto, que está fixado nos 40 euros.

A viagem Funchal-Portimão, e vice-versa, tem uma duração prevista de 23 horas. Para mais informações clique aqui. //

REFINED KAWASAKI

0% JUROS
0€ ENTRADA
48 MESES
2,8% TAEG

CAMPANHA PARA TODA A GAMA
Kawasaki

Z 900

PVP / Valor Financiado	9.995,00€
Prazo	48 Meses
Entrada	0,00€
Prestação	208,23€
Comissão de Abertura	125,00€
Comissão Proc. Prestações	3,75€/mês
TAEG - 2,8% / TAN - 0,00%	
MTIC - 10.539,92€	

+ OFERTA EQUIPAMENTO NO VALOR DE 479,80€

alpinestars



Blusão Gunner Waterproof
PVP - 239,95€

alpinestars



Luvas SMX-2 Air Carbon
PVP - 79,95€

SCORPION EXO



Capacete EXO-490 NOVA
PVP - 159,90€

TAEG 2,8%. TAN 0%. Exemplo para um financiamento de 9.995€, a 48 meses, com uma prestação de 208,23€. MTIC 10.539,92€. Comissão de Abertura 125€. Comissão Processamento de Prestação 3,75€/mês. As Comissões já incluem Imposto do Selo. Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Campanha de crédito reservada aos concessionários aderentes. Condições válidas até 15 de Setembro de 2019.

Os PVP apresentados excluem despesas com documentação, ISV, IUC e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores. As ofertas Alpinestars e Scorpion Exo são válidas para o modelo Z900. Versão performance não está abrangida por esta campanha.



Capacete Schubert M1 Pro

UM CAPACETE “JET” COM UM DESIGN EXCLUSIVO QUE SE ADAPTA A DIVERSOS ESTILOS

O **CAPACETE SCHUBERTH M1 PRO** adapta-se a qualquer tipo de utilização e a qualquer tipo de moto – seja uma naked, cruiser ou trail, pois pode ser usado com ou sem viseira. A ventilação otimizada da cabeça e um nível de conforto soberbo, fazem do M1 PRO um dos capacetes jet mais confortáveis de sempre.

Por isso, a insonorização foi melhorada graças a um novo colar da nuca, e o resultado é um nível de ruído reduzido, com valores de 85 dB a 100 km/h registados em motos sem carenagem frontal ou ecrã para-brisas.

A calota exterior do M1 PRO é fabricada em fibra de vidro pelo método Direct Fibre Processing (DFP), inspirado na tecnologia aeronáutica, um processo exclusivo da Schubert que consiste na aplicação de uma camada de resina ideal para obter, após compressão a alta temperatura, uma estrutura altamente resistente e segura.

Esta calota apresenta ainda um excelente comporta-

mento aerodinâmico graças ao seu desenvolvimento com recurso ao túnel de vento silencioso da Schubert. Para garantir uma ergonomia perfeita, a calota exterior é ainda fabricada em dois tamanhos diferentes, para melhor corresponder às diversas medidas interiores.

Por seu lado, a calota interior em EPS, segmentada, foi concebida para garantir uma excepcional capacidade de absorção de impactos. O novo ventilador superior assegura ainda um aporte de ar perfeito, que circula através de canais específicos existentes na calota interior, para manter a cabeça fresca a todo o momento.

A sua ampla viseira pode ser removida facilmente sem recurso a ferramentas, e está disponível em cinco cores: transparente, levemente fumada, fumada, prateada e azul espelhada. Para um acabamento ainda mais exclusivo, o Schubert M1 é fornecido com uma pequena pala que pode ser instalada depois da remoção da viseira, proporcionando assim duas con- >>



figurações distintas, mas ambas cheias de charme.

Uma viseira solar integrada, escamoteável, também ela com elevadas especificações ópticas, é ajustável em segundos com apenas um dedo. O forro interior é removível e lavável, e a sua concepção sem costuras proporciona uma distribuição perfeita da pressão no crânio, contribuindo ainda para melhorar a ventilação graças ao material em que é fabricado, altamente respirável.

Pré-equipado de série com microfone e colunas, compatíveis com os sistemas de comunicação SC1 M e SRC M1, o Schubert M1 Pro regista um peso aproximado de apenas 1450g.

O novo sistema de comunicação SC1 M, que liga até 3 pessoas em apenas um segundo, pode ser ligado ainda ao sistema de navegação por GPS, e a um smartphone, para ouvir indicações de navegação, música e chamadas telefónicas, graças à possibilidade de estar ligado a dois dispositivos Bluetooth em simultâneo, proporcionando sempre uma elevada qualidade de áudio.

Toda a gama de capacetes Schubert tem uma garantia de cinco anos a contar da data da compra, sem qualquer custo adicional, mediante registo da compra num endereço web (clique para aceder) que a marca alemã disponibiliza. Em caso de acidente, qualquer capacete devidamente registado no referido site e ao abrigo da garantia, pode ser substituído por outro, idêntico, a um preço equivalente a um terço do PVP recomendado. //

CORES DISPONÍVEIS E PREÇOS:

Glossy White	399€
Matt Black	399€
Matt Stone Grey	399€
Triple Yellow	499€
Strike Black	499€

Moto City

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles



Ducati Panigale V4 Nicky Hayden Tribute da Motocorsa

NICKY HAYDEN CONTINUA A SER HOMENAGEADO E DESTA FEITA FOI A VEZ DO CONCESSIONÁRIO AMERICANO MOTOCORSA QUE CRIOU A DUCATI PANIGALE V4 NICKY HAYDEN TRIBUTE, UMA MOTO ÚNICA E MUITO ESPECIAL, EM MEMÓRIA DO CARISMÁTICO “KENTUCKY KID”.

NICKY HAYDEN PERMANECE NA MEMÓRIA DE MUITOS FÃS, e não só, como um dos pilotos mais carismáticos que já passaram pelo Mundial de Velocidade. Campeão de MotoGP em 2006, o “Kentucky Kid” como também era conhecido, espalhava simpatia pelos circuitos de todo o mundo, e infelizmente deixou-nos cedo demais. No entanto o seu legado continua fora das pistas através da NH Foundation, a fundação gerida pela família de Hayden, e que em breve irá receber uma importante ajuda através do mais recente trabalho da MotoCorsa.

No passado GP das Américas, para além do número 69 ter sido retirado do MotoGP e do Circuito das Américas ter criado a “Hayden Hill”, a MotoCorsa, um dos maiores concessionários Ducati nos Estados Unidos, aproveitou o momento para revelar a Panigale V4 Nicky Hayden Tribute.

Criada a partir do desejo da equipa da MotoCorsa de imaginar como seria a moto de competição de Nicky Hayden em versão de moto de estrada, a Panigale V4 Nicky Hayden Tribute, para além de muito especial, é também uma moto única, não existirá mais nenhuma igual, e a gravação a laser “01/01” na mesa de direção deixa bem claro que esta será

uma moto única. Na mesa de direção encontramos também o famoso “69” de Nicky Hayden. Mas esta criação da MotoCorsa é muito mais do que isto.

As carenagens da Panigale V4 foram totalmente cobertas por um esquema de gráficos e pintura que replica, quase na perfeição, a Ducati Desmosedici GP12 que Nicky Hayden utilizou na temporada 2012 de MotoGP, uma das cinco temporadas que o americano passou aos comandos de uma moto da equipa de fábrica da Ducati.

A pintura tem a assinatura do especialista Eddie Slepicka, foi totalmente feita à mão, sem utilizar autocolantes ou vinil!

Com a pintura replicada quase na perfeição, a MotoCorsa decidiu então meter mãos à obra e modificou praticamente tudo o que é possível modificar, sem cair no exagero. Recorreram, obviamente, ao catálogo de acessórios Ducati Performance, de onde escolheram os poisa-pés maquinados, as proteções de manetes e as próprias manetes, proteções de jantes, o assento Race, o vidro dupla bolha de dimensões maiores, para além de inúmeros elementos em fibra de carbono como a proteção do braço oscilante ou do depósito de combustível.

A fibra de carbono foi também o material escolhido para as jantes, as Superleggera fabricadas pelos especialistas da BST. Outros especialistas, a Akrapovic, colaboraram no projeto com o escape “slip-on” (só ponteiras) em titânio, enquanto a STM forneceu o kit de embraiagem a seco igual ao que a Ducati utiliza na mais exótica Panigale V4 R e que apenas está disponível para as restantes versões Panigale V4 como acessório.

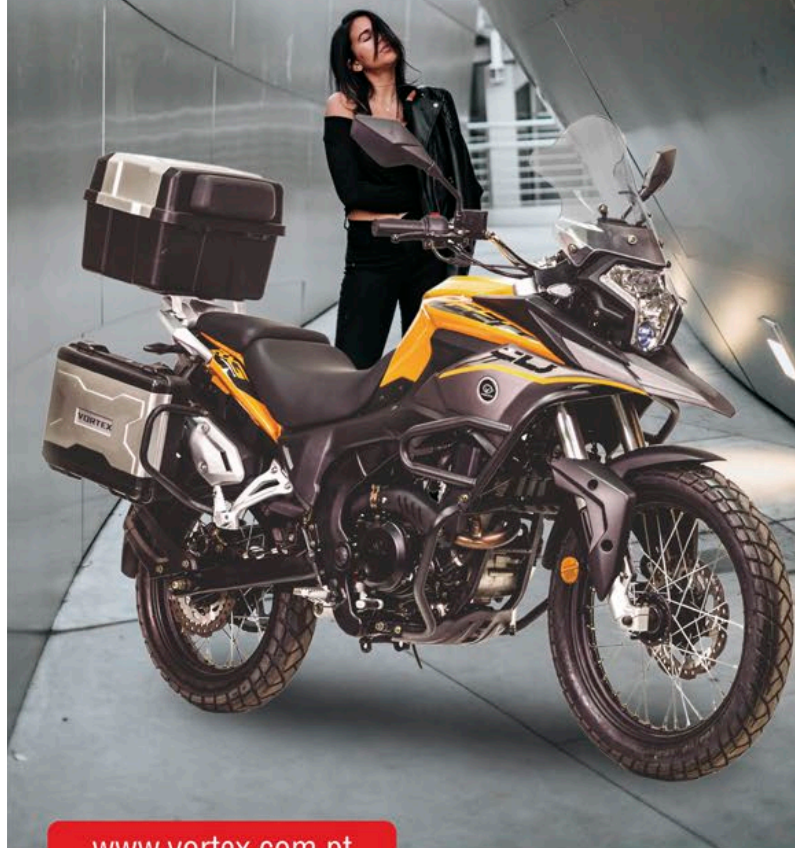
É claro que numa moto réplica de uma moto de competição não poderiam faltar umas suspensões a condizer, e assim a MotoCorsa instalou na Panigale V4 Nicky Hayden Tribute um conjunto de suspensões com assinatura da Öhlins. À frente foi colocada uma forquilha R/T, enquanto na traseira a escolha recaiu sobre um amortecedor TTX.

Como referimos, a MotoCorsa pretende ajudar a NH Foundation gerida pela família de Nicky Hayden, e nesse sentido o concessionário Ducati vai realizar um leilão no eBay que terá a duração de 7 dias, com início a 1 de agosto.

A Panigale V4 Nicky Hayden Tribute será leiloada com um preço de reserva, sendo que todo o valor acima desse preço de reserva irá reverter a favor da NH Foundation. Para quem estiver disposto a garantir que tem esta moto única na sua garagem, a MotoCorsa vai dar a opção de comprar de imediato e o leilão terá assim um botão “Buy Now”. Nesse caso o comprador terá de desembolsar 69.000 dólares (cerca de 62.000€) numa alusão ao mítico número 69 de Nicky Hayden.//

Moto Adventure

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

TRAIL

125cc



VORTEX
Motorcycles



Autódromo do Estoril invadido pela BMW Motorrad

A BMW MOTORRAD PORTUGAL REALIZOU O SEU HABITUAL EVENTO ANUAL NO AUTÓDROMO DO ESTORIL. DENOMINADO DE BMW ULTIMATE EXPERIENCE, FORAM DOIS DIAS EM GRANDE!

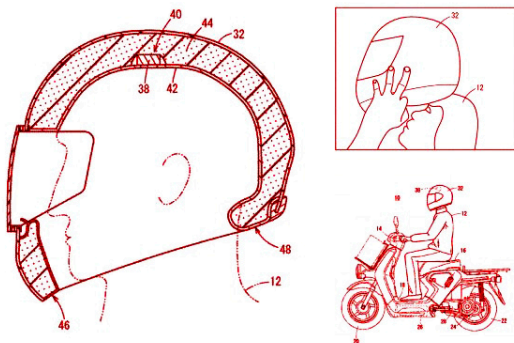
A **BMW MOTORRAD PORTUGAL** organizou um evento que permitiu que clientes, e potenciais clientes, usufruíssem das condições especiais proporcionadas pelo Autódromo do Estoril para ficarem a conhecer em detalhe tudo aquilo que o mundo BMW Motorrad tem para oferecer. Com o nome “BMW Ultimate Experience”, o evento voltou a deixar quem nele participou satisfeito por poder conduzir alguns dos modelos mais interessantes da marca alemã.

Este ano a BMW optou por oferecer uma verdadeira experiência 360°. Ou seja, quem visitou o Autódromo do Estoril foi convidado a experimentar as motos alemãs, mas também contactou de perto com a gama de acessórios que a BMW comercializa atualmente. Para além disso, a secção dedicada aos automóveis da BMW também fez questão de marcar presença, em particular no paddock, onde se realizaram inúmeras atividades.

De todas as atividades, a que maior interesse

despertou foi a experiência em pista. A nova S1000RR foi a “estrela da companhia”, e impressionou bastante quem nela andou. Para além da pista, os clientes puderam ainda testar num percurso de estrada alguns modelos da BMW Motorrad, e o paddock foi também ele palco de exercícios de slalom aos comandos de uma scooter C400. Destaque também para os testes “off road”, que são sempre impressionantes.

A BMW Motorrad continua a surpreender todos os anos, e este evento é já um marco dentro do setor das duas rodas em Portugal. O Andar de Moto não faltou à chamada e ficámos a conhecer o que vale a S1000RR, e vimos de perto todo o ambiente de descontração proporcionado às inúmeras famílias que ali passaram. Foram centenas de clientes que puderam conduzir em pista, ou fora dela, as mais recentes novidades alemãs. Que venha o próximo BMW Ultimate Experience, pois este deixou-nos de água na boca! //



HONDA DESENVOLVE CAPACETE INTELIGENTE

UM SISTEMA “KEYLESS” OU SEM CHAVE, DOTADO DE RECONHECIMENTO FACIAL, QUE PODE SER O PRINCÍPIO DE UMA REVOLUÇÃO NO MOTOCICLISMO

A HONDA REGISTOU A PATENTE de um capacete dotado de um sistema de reconhecimento facial que, ao ser colocado na cabeça, e depois de efectuado o reconhecimento do proprietário, desbloqueia a moto sem necessidade de utilizar chave ou fechaduras mecânicas.

Pode não parecer grande coisa, mas o sistema estará destinado a países como a Índia, onde as vantagens da utilização de um capacete de protecção são geralmente descuradas. Assim sendo, passaria a ser impossível andar sem capacete, ou utilizar outros capacetes que não garantam as mínimas condições de segurança.

O sistema, depois de fazer o reconhecimento facial através de uma câmara instalada no interior do capacete, faz a validação dos dados para garantir que é efectivamente o proprietário da moto que o está a utilizar, revelando-se assim como uma medida de protecção contra furto. Além disso, o capacete apenas desbloqueará a direcção e permitirá o arranque se estiver efectivamente colocado na cabeça do proprietário.

Mas a Honda não fica por aqui e, numa medida inovadora para reduzir a sinistralidade, incorpora também neste capacete um sensor que mede o teor de álcool existente na exalação do condutor e, de acordo com a legislação, se os valores forem superiores ao permitido, a moto ficará bloqueada sem permitir o arranque.

Com as novas tecnologias a serem cada vez mais empregues nos capacetes ditos inteligentes, será de esperar que, num futuro não muito longínquo, estes sistemas de segurança agora apresentados pela Honda funcionem em conjunto com outros como retro-visão incorporada, realidade aumentada, comando por voz e detecção de fadiga e os capacetes se tornem cada vez mais na materialização do tal anjo da guarda que protege cada motociclista. // >>

Moto Emotion

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

NAKED 125cc




VORTEX
Motorcycles



Novo capacete modular Caberg LEVO

COM UM DESIGN INOVADOR E SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS DE VANGUARDA, O NOVO CAPACETE MODULAR DA CABERG FOI DESENVOLVIDO A PENSAR NOS CONDUTORES MAIS EXIGENTES.

FABRICADO COM UM COMPOSTO DE TRÊS FIBRAS (carbono, vidro e kevlar), o LEVO está disponível em dois tamanhos de calota para um melhor conforto (XS,S,M – L,XL,XXL).

Para oferecer um ótimo conforto mesmo nas condições atmosféricas mais extremas, o novo LEVO conta com um sistema de ventilação que inclui duas entradas de ar frontais, dois extractores traseiros e ainda canais presentes no interior do casco.

O LEVO está equipado com uma viseira panorâmica ultra angular de 82 graus que permite o melhor campo de visão e visibilidade na zona central. O capacete está equipado com uma viseira solar interna e inclui Pinlock Max Vision para evitar embaciamento.

No interior conta com um forro

antialérgico, respirável, removível e lavável e ainda almofadas laterais desenhadas para acomodar óculos, permitindo um melhor conforto na condução

O novo modular é fabricado em Itália e obteve a Dupla Homologação P/J após ter cumprido os requisitos estipulados pela ECE e passado nos testes Integral (P) e Modular (J). Está também preparado para vários sistemas de comunicação.

O Caberg LEVO está disponível nas cores Preto mate, Branco, Hi Vision (amarelo fluo) e Flow. O PVP recomendado varia entre os 389,91€ e os 429,27€ consoante as versões.

Para mais informações, consulte o importador oficial da Caberg para Portugal, a Salgados Moto ([clique aqui](#))//





BOTAS DE MOTOCICLISMO TCX MOOD GORE-TEX

AS MOOD GORE-TEX DA TCX SÃO O MAIS RECENTE MEMBRO DA FAMÍLIA DE BOTAS 24/7 DA TCX, E FORAM DESENHADAS TENDO POR BASE UM ESTILO JOVEM E DESCONTRAÍDO

DISPONÍVEIS EM COR CASTANHA E PRETA, as botas Mood da TCX são concebidas para uma utilização urbana e intensiva.

A ausência de forro torna-as convenientes para temperaturas moderadas, mas o revestimento em Gore-Tex confere-lhes um excelente conforto proporcionado por uma impermeabilização eficaz, que ao mesmo tempo permite a evaporação da transpiração.

A parte exterior é fabricada em pele verdadeira, com um acabamento envelhecido que lhes proporciona um convincente aspecto “vintage”.

Como todas as botas TCX, as Mood foram desenhadas para serem usadas 7 dias por semana, 24 horas por dia, especificamente para a prática do motociclismo, pelo que integram proteções ao nível dos tornozelos (maléolos), biqueira e calcanhar.

A sola foi concebida para simultaneamente garantir uma excelente aderência e uma boa estabilidade do pé. A palmilha é anatómica e pode ser substituída. O fecho é por atacadores, para as tornar ainda mais parecidas com uns vulgares ténis desportivos. //



Moto Vintage

sinta a inspiração!

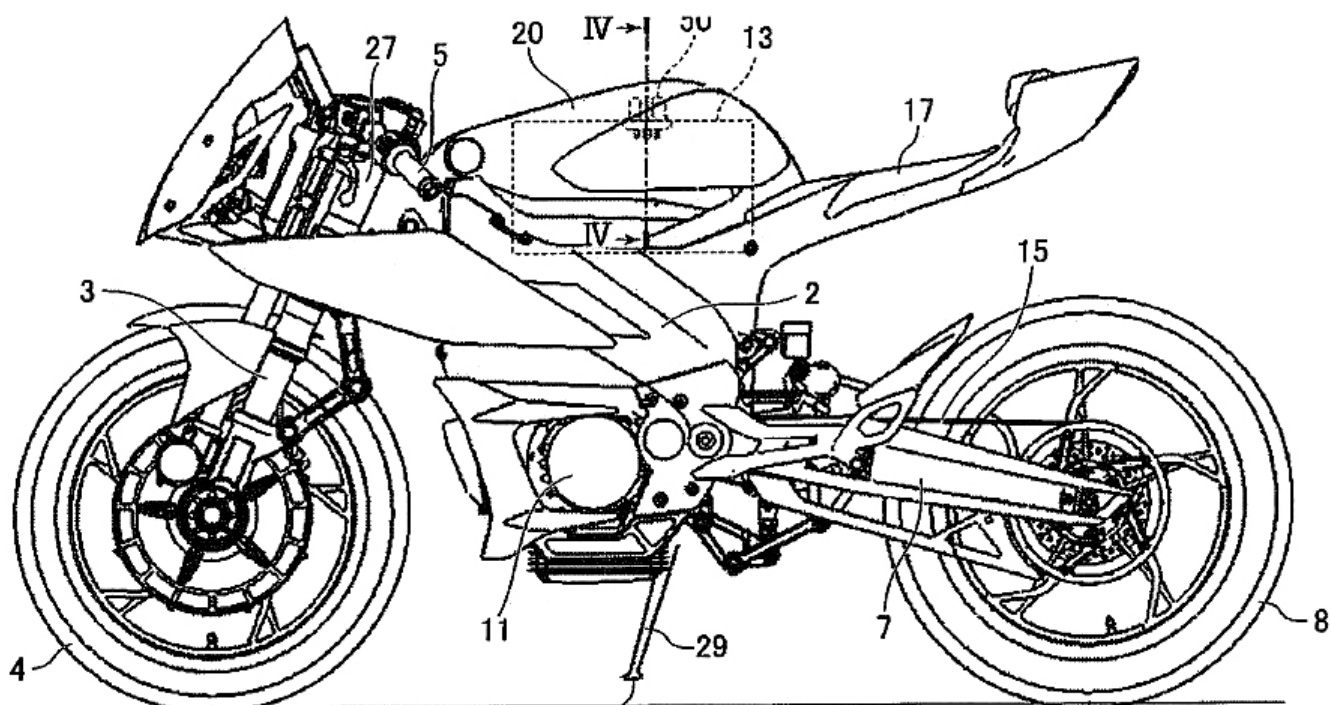


www.vortex.com.pt

CAFE RACER 125cc




VORTEX
Motorcycles



Patentes mostram versões elétricas da Yamaha R1 e MT-07

DESCOBERTO NOVO CONJUNTO DE PATENTES QUE MOSTRA QUE A YAMAHA ESTÁ A TRABALHAR EM VÁRIAS SOLUÇÕES DE CARREGAMENTO DE MOTOS ELÉTRICAS, PARA ALÉM DE REVELAR VERSÕES ELÉTRICAS DA SUPERDESPORTIVA YZF-R1 E DA NAKED UTILITÁRIA MT-07.

A CHEGADA DOS GRANDES FABRICANTES JAPONESSES ao mundo das motos elétricas de produção em série está cada vez mais perto. As novidades a este nível chegam, praticamente, a um ritmo diário à nossa redação, e as informações mais recentes que recebemos no Andar de Moto apontam para que a Yamaha esteja efetivamente e ativamente a estudar como criar motos elétricas mais eficientes.

Neste caso estamos perante um novo conjunto de patentes que a casa de Iwata entregou às autoridades competentes no Japão.

A Yamaha não está totalmente a “zeros” no que respeita ao desenvolvimento de motos elétricas. Relembramos que em 2015 a marca japonesa já nos mostrou as concept PES2 e PED2. A Yamaha chegou mesmo a confirmar que iria apresentar uma moto

elétrica, de produção, baseada na PES2, mas a verdade é que nos últimos quatro anos não tivemos qualquer novidade relacionada com este assunto.

Através deste novo conjunto de patentes podemos ter uma visão mais direta em relação ao que a Yamaha estará a preparar para o futuro, futuro esse que inclui motos elétricas de diferentes tipos.

A principal novidade é que a Yamaha terá em vista uma superdesportiva YZF-R1 elétrica!

Num dos esquemas de patentes, podemos ver o frontal que se assemelha ao de uma YZF-R1 anterior à atual geração que apareceu em 2015. Não sabemos porque é que a Yamaha optou por utilizar um frontal de uma moto que já não é produzida, mas o facto de terem utilizado uma R1 nestas patentes é um bom indicador de que pelo menos os responsáveis >>

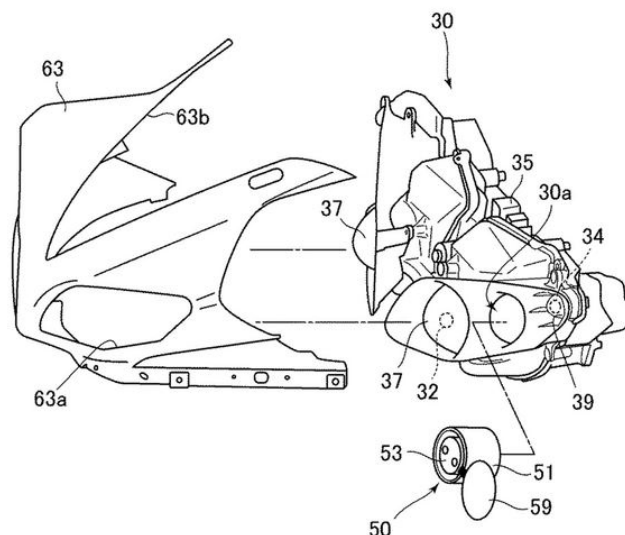
da Yamaha estarão interessados numa superdesportiva elétrica.

No caso do frontal da YZF-R1, o detalhe mais interessante é o local que a Yamaha escolheu como ponto de carregamento das baterias da moto, que fica instalado no sítio onde habitualmente está a ótica, do lado esquerdo.

Mas a Yamaha está a trabalhar noutros locais para colocar o ponto de carregamento das baterias. Por exemplo, no caso do esquema que apresenta uma MT-07, o ponto de carregamento já está colocado por debaixo do banco do passageiro, com o próprio banco a ter uma função tipo "flip up", a tomada para carregamento quando não está em uso.

Outro esquema apresenta o que se parece com uma PES2. Nesta terceira opção, a Yamaha coloca a tomada de carregamento precisamente no local onde habitualmente está um depósito de combustível numa moto a combustão, mas ligeiramente descentrado para a esquerda e com o bocal colocado em ângulo. Aparentemente a Yamaha estuda aqui a possibilidade de facilitar a colocação da ficha de carregamento quando a moto está apoiada no seu descanso lateral.

Conforme já referimos ao longo do texto, o facto



destas patentes da Yamaha terem aparecido agora não significa que algum destes projetos venha a tornar-se realidade. Seria interessante ver uma YZF-R1 ou um MT-07 elétrica, mas parece-nos que com estas patentes a Yamaha estará a mostrar que está mais interessada em encontrar soluções de carregamento do que propriamente na criação de versões elétricas destes modelos. //

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 Queluz

MZ Bike
Tel. 291 235 544
Rua Das Pretas, 89 Loja 1
9000-049 Funchal
Madeira

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

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

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

www.facebook.com/RoyalEnfieldPortugal/





Capacete Bell Eliminator

RENUNCIE ÀS BOAS INTENÇÕES E QUEBRE TODOS OS PRECONCEITOS COM ESTE CAPACETE CHEIO DE ESTILO MARCADAMENTE AMERICANO, MAS COM HOMOLOGAÇÃO EUROPEIA!

SE SEMPRE QUIS ROMPER AS REGRAS e seguir o legado das grandes lendas do motociclismo, a Bell faz com que seja mais fácil cumprir o seu objectivo. O distribuidor exclusivo da Bell na Península Ibérica, a Bihir, apresenta este capacete integral, de estilo retro, concebido especificamente para os mais apaixonados, incapazes de renunciar à determinação, à competitividade, ao bom velho estilo Street Fighter e à velocidade.

Fruto de 60 anos continuados de trabalho, evolução e paixão da Bell, no campo da protecção e segurança, surge um capacete que não pode ser incluído em nenhuma das gamas existentes da marca, pois tem um desenho e um estilo que combina o look vintage dos capacetes clássicos da moto dos anos 70, com o toque subtil dos capacetes de corridas de automóvel, adicionando ainda a tecnologia e o desempenho mais avançados, resultado da experiência e inovação que tornaram lendária reputação da marca.

O novo capacete Bell Eliminator cumpre, por isso, com as homologações mais exigentes, DOT e ECE, para circular tanto na Europa e nos E.U.A..

A sua calota, feita em fibra de vidro ou de carbono (1150 g), dependendo do modelo, garante uma elevada resistência ao impacto e à abrasão, enquanto o seu sistema de retenção de dupla argola, com sistema magnético, garante a máxima segurança, evocando o esplendor das corridas dos anos 70.

Para garantir conforto, o capacete Bell Eliminator conta com um interior ergonómico com almofadas laterais revestidas em material antibacteriano, que são completamente desmontáveis para lavagem. O tecido do forro

é lavável, e tem uma enorme capacidade de secagem, além de ter incorporadas fibras de prata que lhe conferem propriedades anti-fúngicas e anti-bacterianas.

Este modelo é totalmente compatível com óculos, e o modelo Carbon inclui ainda uma viseira suplementar, fumada. Desta maneira, os motociclistas entusiastas do “vintage” poderão escolher a configuração que mais se adapte ao seu estilo em cada momento.

A calota interior, em EPS, conta com espaço para colocação de auscultadores ou qualquer outro dispositivo auditivo. Na parte superior, o Bell Eliminator dispõe de várias entradas de ar para favorecer a ventilação e também evitar a condensação, contando ainda com a nova viseira Pro-Vision, com elevadas qualidades ópticas, que também tem um tratamento que evita o embaciamento.

A marca norte-americana demonstra sempre paixão por cada detalhe em cada um dos seus capacetes, pelo que o Bell Eliminator pode ser personalizado de várias maneiras, com possibilidade de ser usado com ou sem viseira ou ainda com pála.

Além dos tamanhos standard (XS, S, M, L, XL e XXL), a Bell desenvolveu um novo tamanho para este modelo: o intermédio M/L.

O preço recomendado do Bell Eliminator é de 599,99 € (IVA incluído), para o modelo Carbon, e de 399,99 € (IVA incluído) para o resto de modelos, todos em cores sólidas, e o preço engloba uma garantia de cinco anos.

Para mais informações sobre a BELL contacte a Bihir e descubra ainda as melhores marcas de equipamento, peças sobresselentes e acessórios de motociclismo do mercado. //



ATÉ 31 DE AGOSTO

CAMPANHA SEM JUROS

EM TODA A GAMA SYM



A CAMPANHA MAIS QUENTE DO ANO

CAMPANHA SEM JUROS PARA TODA A GAMA SYM

Não perca a oportunidade de comprar a sua SYM sem juros. Máximo conforto e esforço mínimo. Consulte o concessionário SYM oficial mais próximo de si e conheça todas as condições da campanha SYM Summer Days, válida para toda a gama SYM.

SEM ENTRADA

- ▶ P.V.P. - 2.399,00€
- ▶ Prestação - 79,97€
- ▶ Prazo - 30 meses
- ▶ TAEG - 0,0%
- ▶ MTIC - 2.399,00€

Exemplo para contrato crédito ao consumo, Sym JET 14 125 AC, PVP de 2 399,00€, sem entrada inicial, montante financiado 2 399,00€, 30 prestações de 79,97€, TAN de 0,0% e TAEG de 0,0%. Condições válidas até 31 de Agosto de 2019, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Informe-se no Santander Consumer. Os valores apresentados excluem despesas de registo e IUC (primeira anuidade). Despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e dos Açores, não incluídas.

As imagens e descrições não são contratuais, podem ocorrer variações de cores, versões, equipamento, acessórios e extras. Sujeito a erro. A Moteo Portugal reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar, versões, acessórios, equipamentos e extras sem aviso prévio. *A escolha inteligente.

CONHEÇA TODA A GAMA EM SYM.PT



THE SMART
CHOICE



Paula Kota

MISS MOTO MAROC March Moto Madness Ninguém as trava

SIM, existe um Moto Clube, exclusivamente feminino, no mundo árabe. Chama-se “Miss Moto Maroc” e nasceu há cerca de 8 anos pela mão de uma Mulher Motociclista, Dalila Mosbah, senhora veterana no desafio das tradições.

Tudo começou após uma viagem pela Route 66 onde ficou admirada por ver tantas mulheres a conduzir motos. Perguntou-se porque não em Marrocos. E aconteceu. Reuniu um pequeno grupo de mulheres e fundou o Moto Clube. Lembro-me em 2012 de a acompanhar pela Medina de Casablanca à procura dos melhores preços para encomendar os coletes de cabedal. De brilho nos olhos, discutia o modelo, as medidas, onde coser o símbolo. Os artesãos olhavam com surpresa e admiração.

Hoje são já duas dezenas de mulheres que rolam pelas estradas de Marrocos, ostentando orgulhosamente o emblema de Miss Moto Maroc, até à data o único Clube Oficial Feminino no continente Africano e mesmo no mundo islâmico. A Dalila é presença assídua em programas de rádio e de televisão onde tenta mudar as mentalidades e mostrar que são inevitáveis as novas gerações de

mulheres modernas em Marrocos.

Faz questão de organizar um encontro de motociclistas por altura do dia Internacional dos direitos da Mulher. Este ano, o evento anual “March Moto Madness” decorreu em Marrakesh entre 15 e 17 de março, na sua 8ª edição. Decidi que era este o ano que iria voltar a participar e dar o meu apoio a estas mulheres.

Num resort à saída de Marrakesh juntaram-se centenas de motociclistas, mulheres e homens. Sim, eles também lá estão. São maridos, irmãos, amigos, que vão dar o seu apoio. É lindo de e ver. Conheci algumas mulheres que foram de longe (Grécia, Lituânia, Espanha ...) e foi fantástico trocar experiências. O sentimento era comum: dar força à Dalila.

O ponto alto do encontro é sempre a Parada pelas avenidas de Marrakesh. Centenas de motos a desfilarem perante a admiração de todos. O próprio governador da região lá estava a dar o seu apoio.

SIM, Mulheres Motociclistas têm um papel importantíssimo na causa da igualdade de género. Em Marrocos estão a conseguir.

Go Girls!!!



AS COISAS BOAS CHEGAM

A TODOS AQUELES QUE AS PERSEGUEM.



START YOUR LEGEND™

Scout Bobber

INDIAN MOTORCYCLE
• COMPANY •

1901



Indian
MOTORCYCLE

Use sempre capacete, óculos de proteção, vestuário apropriado e insista para que o passageiro faça o mesmo. Cumpra o Código da Estrada e as Regras de Trânsito. Leia atentamente o manual do utilizador. Não conduza sob a influência de álcool ou drogas. Copyright © 2019 Indian Motorcycle International, LLC. Todos os direitos reservados.

SET THE STANDARD

APRESENTAÇÃO TRIUMPH ROCKET 3 TFC

A TRIUMPH MAIS POTENTE DA HISTÓRIA TEM 2.500CC E 170CV

ROCKET 3 TFC

Uma exclusiva edição Triumph Factory Custom limitada a 750 unidades, que já pode ser encomendada nos concessionários da marca.



» [Galeria de fotos aqui](#)





A Triumph Rocket é, desde o seu lançamento, em 2004, a moto de produção em série com o motor de maior cilindrada. A versão TFC da Rocket 3 agora apresentada, e que já pode ser encomendada nos concessionários oficiais da Triumph, disponibiliza um binário avassalador de 221Nm, capaz de fazer o motor tricilíndrico debitar 170cv de potência.

Para manter tudo sob controlo, a Triumph não poupou no equipamento, e por isso, a travagem está a cargo de material Brembo, com pinças Stilema (monobloco de 4 pistões), bombas MCS e 2 discos de 320mm, assistidos por “cornering ABS”.

A suspensão tem a assinatura da Showa, com a forquilha invertida de 47mm de diâmetro, completamente regulável, a oferecer um curso de 120mm, enquanto que o amortecedor traseiro, completamente ajustável e com regulação remota da pré-carga, tem um curso de 107mm.

Mas não foi só no equipamento que a Triumph investiu para garantir um comportamento dinâmico ainda mais refinado. A utilização de componentes mais leves, nomeadamente o quadro exclusivo, integralmente fabricado em alumínio, o mono-braço oscilante também em alumínio e carenagens em fibra »



APRESENTAÇÃO TRIUMPH ROCKET 3 TFC



de carbono, conseguiram reduzir o peso final da Rocket 3 TFC em mais de 40kg.

As ajudas electrónicas à condução não podiam deixar de estar presentes, numa moto com tanta potência, pelo que além do já referido “cornering ABS”, a Rocket3 TFC conta também com controlo de tracção regulável, configurado automaticamente pelo acelerador electrónico que oferece 4 modos de potência (Road, Rain, Sport e Rider-configurável), além de Cruise Control.

O motor de 2458cc também foi revisto, e a utilização de materiais leves como o titânio, empregue nas válvulas de admissão, permitem além de contribuir para o esforço de emagrecimento, alcançar um maior regime de rotação.

A caixa de 6 velocidades conta com quickshifter integral, além de uma embraiagem deslizante “slip&assist”, e em manobra o Hill Hold Control (travão automático para subida) é outra grande ajuda para qualquer motociclista, mesmo tendo em conta que o assento está a 773 mm do chão.

A Rocket 3 TFC ainda está equipada com “Keyless Ignition” pelo que não necessita de chave para dar arranque e Tyre Pressure Monitoring System (TPMS) que monitoriza a pressão dos pneus. A iluminação

é integralmente em LED. Um módulo “Bluetooth” disponível como opcional, garante a interação de um smartphone com o painel de instrumentos em TFT a cores, que além de navegação “curva a curva - powered by Google”, ainda permite controlar “action cameras” GoPro, além da operação do telefone e da audição de músicas.

As suas linhas musculosas nunca esconderam que se trata de uma moto performante, capaz de transmitir sensações que mais nenhuma moto consegue. Para um aspecto verdadeiramente impressionante, a Triumph Rocket 3 TFC possui um assento de passageiro amovível, com os poisa-pés de trás engenhosamente escondidos.

As cablagens dos comandos estão também escondidos dentro do guidador, e tem rodas generosas, com jantes de alumínio fundido, equipadas com pneus 150/80 R17 V na frente, e 240/50 R16 V na traseira. Um escape Arrow “3 em 1” em aço inox, com ponteiros em fibra de carbono, contrasta com a chapa de identificação, com acabamentos a dourado.

Já pode proceder à encomenda da sua Rocket 3 TFC por um preço base de 28.900 €, num dos concessionários Triumph de Portugal (clique aqui para ver qual está mais perto de si!). //





Uma Tutto Terreno DE CHARME

MOTO GUZZI V85 TT



» [Galeria de fotos aqui](#)

O regresso da casa de Mandello del Lario aos modelos "off-road" é feito através da nova V85 TT. Esta classic enduro é uma "tutto terreno" cheia de charme, com prestações interessantes, e que não deixa ninguém indiferente à sua passagem.

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

Temos de concordar que a Moto Guzzi não é uma marca reconhecida entre os motociclistas pelos seus modelos “off-road”. Com a entrada em cena das normas antipoluição mais restritivas, aquela que foi a última moto

saída da fábrica em Mandello del Lario com alguma vocação para circular fora de estrada, a Stelvio 1200, deixou um vazio nos corações dos Guzzistas de todo o mundo. Mas a marca italiana, sob a liderança do gigante Grupo Piaggio, sentiu que este é o momento de regressar a um segmento que na Europa significa lucros garantidos.

É assim que a Moto Guzzi decide arrancar com o projeto para produzir uma trail. Inicialmente a marca italiana deixou-nos de água na boca quando revelou a versão conceptual no Salão de Milão EICMA, há um bom par de anos atrás. A reação do público à visão da Moto Guzzi do que deve ser uma trail acessível foi extremamente

positiva, e os responsáveis da marca não tiveram grandes dúvidas que a V85 TT tinha mesmo de ser produzida.

Assim, no final do ano passado, a versão de produção foi-nos apresentada com toda a pompa e circunstância. A Moto Guzzi optou, e na minha opinião bem, por não realizar alterações demasiado profundas em relação à versão conceptual, pelo que a V85 TT que hoje em dia podemos comprar e desfrutar na estrada, ou fora dela, é basicamente uma versão ligeiramente refinada dessa versão conceptual que tanto nos apaixonou quando a vimos pela primeira vez.

Definida pela Moto Guzzi como uma “classic enduro”, esta V85 TT - TT significa Tutto Terreno – não deixa ninguém indiferente à sua passagem. O design é de inspiração claramente retro, mas sem deixar de aplicar elementos modernos na sua conceção. O melhor exemplo disso é o desenho da ótica frontal, que não só utiliza iluminação em LED, como conta com luzes diurnas em LED, uma >>





"NÃO FOI UMA TAREFA FÁCIL, MAS A MOTO GUZZI CONSEGUIU DE FACTO ATUALIZAR ESTE MOTOR "ARCAICO"..."

assinatura luminosa específica e a fazer lembrar a água que serve de imagem da Guzzi. Um daqueles detalhes que muitas vezes passa despercebido, mas que ajuda a V85 TT a destacar-se do que habitualmente vemos no segmento, conferindo-lhe um carisma mais vincado.

Mas o maior carisma desta trail advém do seu motor. Fiel às suas origens, a Moto Guzzi continua a apostar no motor bicilíndrico em V, em posição transversal. Com refrigeração por ar, este motor de duas válvulas por cilindro tem um aspeto de certa forma arcaico. Mas convém não nos deixarmos enganar pelas aparências! Com um ângulo de 90° entre cilindros, o motor da V85 TT conta com inúmeras alterações em relação à unidade motriz que conhecemos das retro V9.

Tem 853 cc e deriva precisamente do motor usado na V9. Mas ao contrário dos pouco mais de 50 cv que a V9 disponibiliza, a Moto Guzzi não olhou a meios e dotou a V85 TT de um motor bastante mais disponível a vários níveis. Foi dada

uma grande atenção à redução da fricção nos elementos internos, e isso levou ao redesenhar da cambota, bielas, pistões, alterar a abertura de válvulas e usar válvulas de admissão em titânio. A Guzzi teve depois de redesenhar por completo o circuito de refrigeração a óleo, com duas bombas a levarem o óleo para os locais onde é mais necessário. Os coletores de escape também foram redesenhados, e o resultado final foi um aumento significativo na potência, com a V85 TT a disponibilizar 80 cv às 7750 rpm, enquanto o binário sobe para os 80 Nm às 5000 rpm. Não foi uma tarefa fácil, mas a Moto Guzzi conseguiu de facto atualizar este motor "arcaico".

Claro que mais potência obrigou a trabalhar outros elementos. A embraiagem foi reforçada para aguentar com o maior binário, enquanto a caixa de 6 velocidades conta com novos carretos, que permitem um acionamento mais suave da primeira relação de caixa. Uma melhoria particularmente notada quando a caixa está em Neutro e





853 CC
80 CV
12 239 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"...OFERECE UMA ENTREGA DE POTÊNCIA MUITO LINEAR, COM O ACELERADOR "RIDE-BY-WIRE" A ESTAR BEM AFINADO..."

engrenamos primeira. Continuamos a sentir aquele "clunk" típico da transmissão das Moto Guzzi, mas é de facto mais suave.

Com uma potência tão abaixo daquilo que podemos considerar como a concorrência direta – BMW F850GS, Ducati Multistrada 950, Triumph Tiger 800 só para dar alguns exemplos – a Moto Guzzi V85 TT tem de se destacar noutros capítulos. E a verdade é que o faz! Um ligeiro toque no botão da ignição e o bicilíndrico arrefecido a ar acorda para a vida com uma trepidação que nos enche de emoção. O som que emana do escape, com ponteira em posição elevada e do lado esquerdo da moto, contribui de sobremaneira para essa emotividade. Com o assento a 830 mm de altura, a V85 TT não é propriamente uma moto baixa, mas tendo em conta o segmento, também não se revela uma moto complicada para condutores de estatura mediana / alta. Até porque o assento, que na versão Premium, que testei, está coberto por tecido semelhante a

Alcantara, é suficientemente esguio para facilitar chegar com os pés ao solo. A maior dificuldade será a posição dos poisa-pés, que nas manobras a baixa velocidade têm uma tendência para ficar a tocar nos calcanhares.

O motor, particularmente no modo de condução Road, em que a eletrónica deixa os 80 cv serem explorados à vontade, revela-se muito interessante de prestações. Equilibrado, não é um portento de energia como serão as suas rivais mais potentes, mas oferece uma entrega de potência muito linear, com o acelerador "ride-by-wire" a estar bem afinado, mesmo no modo mais potente Road. Em Pioggia (chuva) ou Off Road, a entrega de potência é claramente suavizada, e para ser sincero, nem mesmo com piso molhado que tive de enfrentar durante os dias que tive a V85 TT na minha garagem, senti necessidade de explorar e maior suavidade destes modos de condução. Até porque passando para eles, através de reptidos toques no botão de ignição e não no botão Mode no punho >>

30K

A FORMA MAIS INTELIGENTE DE COMUNICAR



30K

A tecnologia Mesh Intercom™ Sena já chegou e está pronta para revolucionar a sua condução com o intercomunicador 30K



Bluetooth®
4.1



Mesh
Intercom™



Group
Intercom



Audio
Multitasking™



@salgadosmoto

SENA

#RIDECONNECTED

salgadosmoto.pt



direito, esse botão controla as informações que aparecem em sucessão no fantástico ecrã TFT a cores, as ajudas eletrónicas como controlo de tração e ABS revelaram-se bastante interventivas.

Para melhor desfrutar dos 80 Nm de binário convém manter as rotações algures entre as 4000 e as 6000 rpm. Nesses regimes intermédios o motor mostra-se expedito, reativo aos nossos impulsos, e permite enfrentar uma estrada de curvas de montanha sem obrigar a trabalhar em demasia com a caixa de velocidades que, para uma transmissão por veio da Moto Guzzi, permite trocas de caixa suaves, com um tato ligeiramente mecânico, mas sem ser duro. Para além de ser bastante precisa e com as relações de caixa bem escalonadas, o que no final de uma viagem sem grandes preocupações com o acelerador irá mostrar um consumo médio na ordem dos 5,5 litros. Tendo em conta que o depósito de combustível tem 23 litros de capacidade, isto significa que esta V85 TT consegue excelentes autonomias, bem perto dos 400 km!

Com a Moto Guzzi a anunciar 229 kg a cheio, esta Moto Guzzi não é propriamente uma moto leve. Ainda assim o centro de gravidade baixo ajuda a esconder este peso, e com um



"NOS REGIMES INTERMÉDIOS O MOTOR MOSTRA-SE EXPEDITO, REATIVO AOS NOSSOS IMPULSOS, E PERMITE ENFRENTAR UMA ESTRADA DE CURVAS DE MONTANHA SEM OBRIGAR A TRABALHAR EM DEMASIA COM A CAIXA DE VELOCIDADES"





excelente raio de viragem a V85 TT mexe-se surpreendentemente bem mesmo nos espaços mais apertados, sem obrigar a manobras extra. É ainda assim notório que esta “classic enduro” cheia de charme não se movimenta de forma linear nos percursos mais exigentes. É necessário alguma força no guiador, que não é particularmente largo, logo não fornece a força de alavanca habitual, para inclinar a frente para a trajetória. A V85 TT não gosta de ser abusada, prefere ser levada com calma. Até porque os poisa-pés, se nos entusiasmamos em demasia, vão raspar rapidamente no asfalto pois a altura disponível ao solo é algo reduzida.

Mas a ciclística equilibrada também ajuda a contrariar esta lentidão de reações. O quadro treliça está rígido o suficiente para aguentar com as maiores forças torsionais, sem eliminar por completo a flexibilidade necessária para transmitir ao condutor a quantidade de informação sobre o que se está a passar com o conjunto. As suspensões, que no caso da moto que testámos estavam ligeiramente alteradas em relação à afinação de fábrica (+ 2 clicks na pré-carga em ambos os eixos), revelaram-se bem adaptadas a uma condução em asfalto. A frente não se deixa afundar facilmente

sob a força dos travões Brembo, potentes e doseáveis, pelo menos à frente. Já na traseira o travão não oferece tanta sensibilidade, pelo que temos de pisar com alguma força para obrigar a pinça Brembo a morder o disco traseiro.

Como referi, a forquilha não afunda mesmo sob a força das maiores travagens. Isso poderia significar menor conforto por causa de afinações mais duras. Mas no caso das suspensões da V85 TT isso não é verdade. De todo! Mesmo nos percursos em que o asfalto está bastante danificado, os 170 mm de curso das rodas em ambos os eixos garantem que as suspensões absorvem quase todos os impactos. Uma nota muito positiva para esta Moto Guzzi neste particular. Sem contar com tecnologias como suspensões eletrónicas semi-ativas ou ABS com função “cornering”, é de aplaudir que a V85 TT com as suas soluções “simples” consiga portar-se tão bem, mesmo quando levada para ritmos bem acima daqueles para os quais foi inicialmente pensada.

A versão Premium que testámos está equipada de fábrica com pneus Michelin Anakee Adventure. Estes pneus, apesar de ligeiramente cardados para melhor tração em pisos de terra, aquecem rapidamente e raramente revelam perda de aderência, pelo menos sem nos avisar de que isso >>

CLIMA GORE-TEX SURROUND®

O NOVO PASSO REVOLUCIONÁRIO NA CLIMATIZAÇÃO E CONFORTO

5°C



35°C

SHARE YOUR PASSION #FOCUSONBOOTS



TRAVELLER APPROVED
BEST CLIMATE COMFORT
TESTED BETWEEN 5° AND 35° DEGREES

TCX
FOCUS ON BOOTS

UMA V85 TT... TRÊS VERSÕES À ESCOLHA!

A marca italiana não foge à regra do segmento, e acompanhando as tendências atuais, disponibiliza uma vasta gama de acessórios oficiais para a V85 TT, para além do sistema multimédia que já referimos anteriormente. Mas, e para facilitar a vida aos clientes, em Mandello del Lario optaram por criar três versões de equipamento para ajudar a realçar as diferentes características da V85 TT:

TOURING PACK – conjunto de malas em alumínio com mais de 100 litros de capacidade, ecrã frontal mais alto, luzes de nevoeiro em LED, barras de proteção do motor, descanso central, e módulo Bluetooth da Moto Guzzi;

SPORT PACK – ponteira de escape “slip on” da Arrow, barras de proteção do motor, espelhos retráteis, amortecedor traseiro Öhlins;

URBAN PACK – malas laterais em plástico e alumínio, módulo Bluetooth da Moto Guzzi, sistema antirroubo, descanso central.



vai acontecer. Felizmente para os Michelin a Moto Guzzi V85 TT, com a reduzida distância livre ao solo, não permite grandes ângulos em curva, pelo que os Anakee Adventure não são propriamente levados ao seu limite.

Mas a V85 TT é uma trail, certo? Até a própria Moto Guzzi diz que esta “classic enduro” se porta bem fora de estrada. Mas será que é mesmo assim? Digamos que com 170 mm de curso e rodas de 19” e 17”, a V85 TT não se porta mal nos pisos de terra. Não é como as trail mais agressivas, e tal como em asfalto, convém conduzir esta italiana charmosa com alguma calma. Obriga a prever com maior antecipação o que está à nossa frente, mas assim que nos habituamos ao seu carácter, a V85 TT não nos deixará ficar mal vistos num passeio fora de estrada. Não contem com ela para grandes altos e derrapagens malucas. Mas mais uma vez o seu comportamento equilibrado em termos de ciclística, ao que se soma o motor dócil e linear, vão surpreender mesmo os motociclistas mais experientes nestas andanças.

Uma referência para o modo de condução Off Road. Com este modo selecionado o controlo de tração torna-se bastante menos interventivo, e o ABS é desligado na roda traseira. Apesar do controlo de tração se mostrar, mesmo neste modo, algo intrusivo cortando a entrega de potência frequentemente, o sistema de travagem pelo contrário mostra-se bastante bem adaptado a este tipo de ambiente.

Uma última nota para um dos opcionais que a Moto Guzzi disponibiliza para a V85 TT. É possível adquirir a plataforma multimédia que depois permitirá conectar a moto ao nosso smartphone ou GPS. Por exemplo, para aqueles adeptos das viagens, este extra será uma excelente adição: as indicações do GPS, curva a curva, são apresentadas em grande destaque no painel de instrumentos de 5,5 polegadas. Uma boa notícia para aqueles motociclistas que têm maiores dificuldades de orientação! Além disso, este sistema permite ainda atender chamadas, ouvir música, entre outras coisas.

Veredicto

O que mais chama a atenção na Moto Guzzi V85 TT, e com todo o mérito, é o seu design retro. Esta é uma trail de aspeto clássico, mas que de clássico tem mesmo só a sua aparência, pois tudo o resto é bastante moderno e esta trail da casa de

Mandello del Lario revela-se uma boa surpresa.

Com um preço bastante ajustado, a V85 TT pode não gritar tecnologia como algumas rivais, pode não impressionar pela performance pura do seu motor bicilíndrico refrigerado por ar, pode não ser a mais ágil de todas, nem a mais capaz fora de estrada. Mas o seu carisma, o charme, e o facto de que consegue ser uma moto tão capaz numa enorme variedade de cenários e ambientes, fazem com que a V85 TT se torne numa trail de média cilindrada bastante apetecível para os motociclistas que procuram uma moto descomplicada e onde o prazer de condução é levado ao máximo. A Moto Guzzi fez um muito bom trabalho na escolha dos componentes desta moto, e conseguiu que todos os elementos trabalhem de forma homogénea apenas com o objetivo de proporcionar prazer de condução. E é isso que uma moto nos deve dar, certo?

Além disso, dificilmente vão encontrar uma trail que nos faça parecer tão “cool” aos seus comandos como é o caso da V85 TT. Eu fiquei fã, e acho que qualquer motociclista também irá ficar quando a puder experimentar num dos diversos “test rides” que a Moto Guzzi Portugal está a realizar nos seus concessionários oficiais. <https://www.andardemoto.pt/concessionarios-motos/dir/b/moto-guzzi///>



EQUIPAMENTO

- Capacete Schubert E1
- Blusão Rev'it Horizon 2
- Calças Rev'it Horizon 2
- Luvras Macna Revenge 2
- Botas TCX Infinity Gore-tex



Atitude “BADASS”!

DUCATI DIAVEL 1260 S

Uma moto que consegue fazer o papel de três. Impossível? Nem por isso. A nova Ducati Diavel 1260 S consegue ser uma naked, uma cruiser, ou uma desportiva sem na realidade ser qualquer uma delas. A nova geração desta italiana musculada surpreendeu e oferece um carácter ainda mais vincado.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Ducati



» [Galeria de fotos aqui](#)



Não é fácil categorizar a Ducati Diavel. Desde o seu lançamento em 2010, esta italiana musculada nasceu para desafiar conceitos, e a boa aceitação por parte dos motociclistas para uma moto deste tipo mostrou que a casa de Borgo Panigale tinha tomado uma boa decisão ao dar o “OK” a este projeto. A Diavel criou um segmento totalmente novo no mundo das duas rodas, rompeu com ideias preconcebidas sobre motos do género. Criou o que agora a Ducati define como uma muscle cruiser, cuja inspiração para a mais recente geração vem dos muscle cars americanos.

O principal objetivo da Ducati foi de criar uma moto que misturasse três tipos de motos diferentes numa só. Um pouco ao género do que tinham feito com a Multistrada, que é uma verdadeira 4 em 1, mas no caso da Diavel é “apenas” uma 3 em 1. Assim, a nova Diavel 1260 apresenta-se como uma naked, uma cruiser descontraída, ou até mesmo uma desportiva.

Para vincar esta intenção, a Ducati colocou na nova Diavel 1260 elementos dos três tipos de motos que referimos: a quilha e laterais recebem a inspiração das desportivas atuais, das naked como a Monster a Diavel recebe o depósito volumoso, o

guiador largo atrás de uma ótica agressiva e baixa, para além do motor posicionado mais à frente. E das cruiser a Diavel aproveita as linhas alongadas desde a frente até à traseira, sem esquecer o assento em posição baixa.

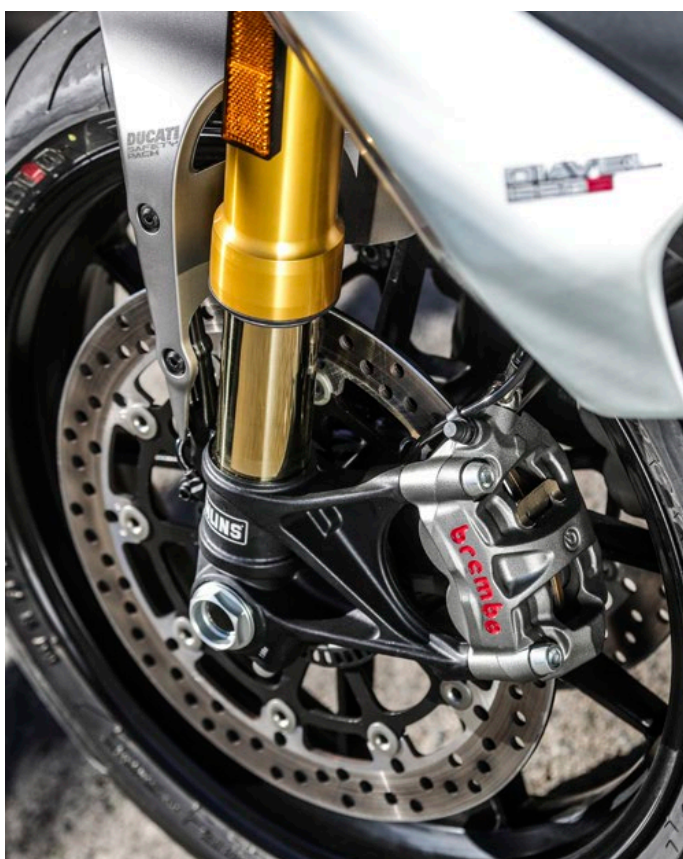
O motor instalado no quadro tubular, uma estrutura tipo treliça, funciona como elemento de reforço estrutural. É o já bem conhecido L-Twin de 1262 cc que vimos em anos anteriores ser usado nas Diavel Carbon e Titanium, mas que agora vê a sua performance melhorada cortesia de um conjunto de alterações aos seus elementos internos: admissão, escape, injeção, tudo foi alterado para garantir que o bicilíndrico italiano desenvolve 159 cv às 9500 rpm, enquanto o binário sobe para os 129 Nm às 7500 rpm.

Mas mais do que os números apresentados, o que mais interessa no novo motor da Diavel 1260 é a forma como recebemos e exploramos todo o potencial do L-Twin italiano. Graças ao sistema Desmodromic Variable Timing (DVT), a força do Testastretta é muita em toda a gama de rotações.

Admissão, escape, injeção, tudo foi alterado para garantir que o bicilíndrico italiano desenvolve 159 cv às 9500 rpm, . E mesmo depois de passar as 7500 rpm, onde atinge o seu binário máximo, o bicilíndrico não pára de subir de rotações, revelando um fôlego acima do normal até mesmo antes de >>>



"...NESTA NOVA DIAVEL 1260, DE TÃO SUAVE E LINEAR QUE É, É DIFÍCIL PERCEBER QUANDO ESTAMOS A ANDAR DEPRESSA..."





*"...ADMISSÃO, ESCAPE, INJEÇÃO, TUDO FOI ALTERADO PARA GARANTIR QUE O BICILÍNDRICO ITALIANO **DESENVOLVE 159 CV ÀS 9500 RPM...**"*

bater no "rev limiter" perto das 10.000 rpm!

Como referi, este comportamento é o resultado do DVT, um sistema que permite à Ducati alterar de forma constante os parâmetros da admissão e escape. De forma algo simplista, as árvores de cames são rodadas através de um atuador hidráulico. A quantidade de óleo no seu interior modifica a abertura das válvulas. A baixas rotações o DVT permite uma pequena sobreposição de válvulas, suavizando assim o poderoso motor da Diavel.

Mas conforme as rotações aumentam, o atuador permite uma maior sobreposição na abertura das válvulas, permitindo aos dois cilindros libertar toda a força dos seus 159 cv. Na Diavel original lembro-me de ser surpreendido pela sua brutalidade, e sentia quando estava a ir bem depressa. Nesta nova Diavel 1260, de tão suave e linear que é, é difícil perceber quando estamos a andar depressa. Esta Diavel rapidamente nos leva para velocidades bem elevadas sem nos apercebermos disso!

Nos primeiros momentos aos comandos da Ducati Diavel 1260 S, a variante melhor equipada da gama e que foi a escolhida pela marca italiana para testarmos na apresentação internacional que

decorreu em Marbella e Ronda, fiquei amplamente satisfeito pela Ducati ter conseguido atingir uma ergonomia muito interessante.

A posição de condução não é tão descontraída como uma cruiser pura, com o guiador largo a obrigar o tronco a descair ligeiramente sobre o depósito de 17 litros. Os poisa-pés está agora mais acima e ligeiramente mais atrás, o que obriga a uma maior flexão das pernas, mas com os coletores de escape escondidos em vez de colocados na lateral do motor, como antigamente, é fácil encontrar uma posição para esconder as pernas junto ao motor.

Durante os primeiros quilómetros feitos ao longo da estrada que segue o Mediterrâneo, aproveitei para sentir o motor em modo de condução Urban. Com este modo temos apenas 100 cv e uma entrega de binário extremamente suave. Perfeito para me aclimatar à condução desta muscle bike italiana.

O assento largo, e que na S está coberto por um tecido "premium" e conta com o logo Diavel, é confortável o suficiente, e o seu formato permite encaixar bem na moto, colocando o condutor como parte integrante do conjunto. A 780 mm de altura >>



1262 CC

159 CV

22 745€

» [Mais dados técnicos aqui](#)



do solo é também bastante baixo, o que nos momentos de condução urbana se revela como uma boa característica.

Mas a condução descontraída não durou muito. Com o guia da Ducati finalmente a encontrar o caminho certo para as mais famosas estradas da serra de Ronda, rapidamente troquei para o modo de condução Sport. Imediatamente senti a moto mais reativa, a resposta aos impulsos no acelerador a acontecer de forma imediata, até demais por vezes. O momento inicial em que rodamos o acelerador imediatamente acorda os 159 cv, e é necessário algum cuidado para não abusar dos limites, embora o massivo pneu traseiro 240 mm, o novo Pirelli Diablo Rosso III, criado especificamente para a Diavel 1260, consiga garantir que o binário é transmitido sem grandes perdas de aderência.

Quando essa aderência desaparece, e nalguns locais do percurso o asfalto escorregadio e molhado foi uma dor de cabeça, o controlo de tração, que tal como outras ajudas eletrónicas pode ser ajustado em 8 níveis de intervenção, entrou rapidamente em funcionamento sem no entanto se sentir intrusivo. Apenas me apercebi que o sistema estava a atuar porque uma luz piscava no esbelto ecrã TFT a cores de 3.5 >>





FKM

THE NEW BREED OF MOTORCYCLE

OS FACTOS SÃO MAIS IMPORTANTES DO QUE PALAVRAS

DESIGN INOVADOR COM ENGENHARIA MODERNA

- + Ignição sem chave (Mini Scrambler)
- + Iluminação completa LED
- + Injeção de combustível.



MINI SCRAMBLER
125CC

PVP 2.600€*



STREET SCRAMBLER
125CC

PVP 3.099€*

*Ao PVP acresce documentação/registo, IUC e ISV. (IVA Incluído).
Consulte os concessionários FK Motors em www.fkmotors.pt ou geral@fkmotors.pt
Importador: Salgados Moto Lda. · www.salgadosmoto.pt · (+351) 214 691 484

FKMOTORS.PT

TESTE *DUCATI DIAVEL 1260 S*

polegadas, repleto de informações úteis.

É também em Sport que melhor exploramos a ciclística da Diavel 1260 S. Nesta versão a Ducati utiliza suspensões Öhlins em ambos os eixos. Com uma afinação algo rija, mas também necessária para podermos abusar de um conjunto que a cheio pesa 244 kg sem sentir a moto a dançar nas curvas de maior apoio, dei por mim a inclinar a Diavel de um lado para o outro quase como se estivesse numa desportiva. Quase!

Não é ágil como uma desportiva, mas para uma moto que tem uma distância entre eixos tão longa (1600 mm, 10 mm a mais do que a anterior Diavel), a Diavel 1260 S até gosta de dançar de curva em curva. É necessário habituarmo-nos ao peso, e no momento inicial em que inclinamos a frente para a trajetória é preciso algum esforço. Mas assim que a colocamos no sítio, esta muscle cruiser italiana

mantém com facilidade a trajetória, e senti imensa confiança para puxar pela frente mesmo até ao limite, pelo menos até aos poisa-pés começarem a raspar no asfalto.

A parte final do percurso de 220 km desta apresentação incluiu cerca de 85 km de estrada bastante retorcida. Não me senti confiante o suficiente para deixar o motor Testastretta no seu modo mais agressivo, e por isso troquei para Touring. De todos os modos de condução, este será aquele que melhor se adapta às necessidades de uma condução viva, sem ser agressivo. Claro que aquela agressividade do acelerador no momento inicial de rotação sente-se à mesma, mas a entrega do binário mais suave diminui ligeiramente esse problema, e de uma forma geral foi do modo Touring que mais gostei.

"...O PRINCIPAL OBJETIVO DA DUCATI FOI DE CRIAR UMA MOTO QUE MISTURASSE TRÊS TIPOS DE MOTOS DIFERENTES NUMA SÓ..."



Como referi, os últimos quilómetros foram passados em estrada retorcida. Curvas de 3ª e até de 2ª. Aqui entrou em ação o fantástico sistema de travagem Brembo e o ABS com função “cornering”. Nesta Diavel 1260 S a Ducati instala nada menos do que as pinças M50, criadas a partir de uma única peça de alumínio.

Convém referir que estas são as pinças monobloco de quatro pistões que, até há bem pouco tempo, estavam reservadas para as superdesportivas. Potência de travagem não é por isso um problema, há muita, e é fácil de dosear, embora tenha sentido que para a bomba radial PR16/19 começar verdadeiramente a atuar é preciso que a manete de travão percorra mais curso do que eu esperava.

Curva após curva, durante 85 km, os travões revelaram-se impecáveis. Até porque com o sistema ABS ajustado em nível 2, pude exagerar nalgumas travagens e prolongar o momento de travagem bem para o interior da curva, plenamente inclinado, e sem sentir a frente a querer levantar. O ABS não pode ser totalmente desligado, mas o nível 1, que nunca fica ativo por defeito em qualquer dos três modos de condução, desliga o sistema na roda traseira permitindo o bloqueio da roda, a função “cornering” é também desligada, tal como a função “ant-lift” da roda traseira. A Ducati avisou-nos que este nível 1 é apenas para “profissionais”, pelo que não o cheguei a testar.

Fiquei também especialmente agradado com o Ducati Quickshift. Nesta 1260 S, o quickshift é equipamento de série, e permite trocas de caixa sem usar a embraiagem, seja para subir como para descer de relações. Com uma transmissão curta e que garante uma subida de rotações mais rápida, dei por mim a trocar de caixa com rapidez, sem esforço, embora o sistema seja algo brusco nas relações mais baixas e quando não estamos com acelerador bem aberto. Não poderia esperar outra coisa de um bicilíndrico 1262 cc, e o quickshift ainda assim digere bem todo o binário. A partir de 4ª e até 6ª a caixa torna-se bastante mais suave.

Falta apenas referir que a Ducati anuncia a Diavel 1260 como uma turística de “média distância”. Nesse sentido, e após 220 km percorridos, posso dizer que não fiquei dorido, não necessitei de encontrar uma posição diferente para não sentir dores na zona lombar ou cóccix. Não sei se o caro leitor considera 220 km como uma viagem de média duração, mas se sim, então a Diavel 1260 S cumpre perfeitamente com o objetivo inicialmente traçado pela Ducati. >>



AS VÁRIAS FACETAS DA DUCATI DIAVEL 1260 S

Como habitualmente acontece cada vez que lança um modelo novo, a Ducati lança em simultâneo uma linha de acessórios dedicados a transformar por completo a Diavel 1260. Assim, existem três “packs” diferentes para equipar a Diavel 1260

SPORT PACK – inclui jantes forjadas, tampa do depósito de combustível em alumínio maquinado e guarda-lamas traseiro em fibra de carbono;

URBAN PACK – alarme anti-roubo, tampas maquinadas, espelhos maquinados em alumínio;

TOURING PACK – punhos aquecidos, ecrã elevado, apoio de costas para passageiro, malas laterais semirrígidas com 18 litros de volume.

Para além disto, o catálogo de acessórios inclui diversos outros elementos como manetes maquinadas, reservatório do líquido de travões maquinado, ou ainda um espetacular sistema de escape Termignoni que melhora, de forma bastante acentuada, a sonoridade do motor da Diavel 1260, substituindo as duas ponteiras curtas colocadas no lado direito, por duas ponteiras, mas uma a apontar para a direita e outra para a esquerda.



TESTE *DUCATI DIAVEL 1260 S*

Veredicto

Termino a minha análise à Ducati Diavel 1260 S regressando ao início do meu texto. A Diavel é, cada vez mais, uma moto que consegue unir numa só moto três tipos de motos diferentes. Não é uma cruiser, e neste caso a XDiavel com os seus poisa-pés para a frente é mais cruiser do que a Diavel.

Mas as suas linhas alongadas e grande distância entre eixos permitem à Diavel aproximar-se do conceito das cruiser, oferecendo excelente tração em linha reta e estabilidade. Também não é uma naked, pois com 244 kg de peso a cheio está longe dos valores apresentados pelas naked de Borgo Panigale. Mas a posição de condução tem algumas semelhanças com a Monster. Também não é uma desportiva, mas as ajudas eletrónicas e a ciclística

desta Diavel 1260 S permitem conduzir esta Ducati quase como se fosse uma desportiva.

É, por isso, uma moto que consegue “petiscar” um pouco dos três segmentos mencionados. E o resultado é que a Diavel 1260 S apresenta argumentos muito válidos, um carácter mais vincado do que nunca, e é sem dúvida uma moto irreverente. Perdeu um pouco da brutalidade que a Diavel original apresentou, está mais polida, mas isso não é mau pois facilita a nossa vida aos seus comandos.

Com uma qualidade de acabamentos absolutamente perfeita, e com materiais de qualidade “premium”, esta Diavel 1260 S justifica plenamente todos os euros que a Ducati pede por ela. Se eu já gostava da anterior Diavel, agora estou ainda mais fã! //



EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth SR2

Blusão Rev'it Blake

Calças Rev'it Lombard

Botas Falco Novo 2.0

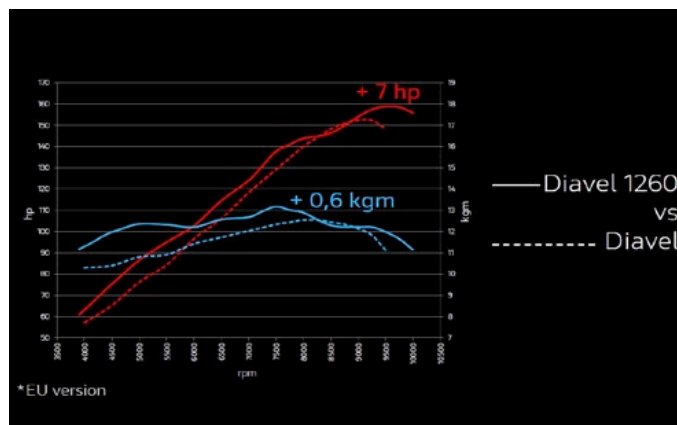
Luvras Alpinestars Octane S-Moto



Monster 1200

Diavel 1260

XDiavel



	DUCATI DIAVEL 1260	DIAVEL 1260 S
SUSPENSÃO FRONTAL	Marzocchi de 50 mm, totalmente ajustável	Öhlins de 48 mm, totalmente ajustável
SUSPENSÃO TRASEIRA	Marzocchi, ajustável em pré-carga e extensão	Öhlins, totalmente ajustável
TRAVÃO FRONTAL	Brembo M4.32 monobloco, PR16/19	Brembo M50 monobloco, bomba radial bomba radial PR18/19
QUICKSHIFT	Opcional	Série
ÓTICA FRONTAL	Full LED	Full LED com luzes diurnas
JANTES	Fundidas	Fundidas e maquinadas
ASSENTO	Standard	Premium com logótipo Diavel
DUCATI MULTIMEDIA SYSTEM	Opcional	Série
CORES	Sandstone Grey	Sandstone Grey, Thrilling Black e Dark Stealth com quadro em vermelho



#MOTOMANIAK

Pensada e criada para todos os motociclistas apaixonados, a gama da IPONE responde às necessidades dos mais exigentes.

Fórmulas ultra avançadas e produtos fáceis de usar, mesmos nas situações mais exigentes.



DISTRIBUIDOR OFICIAL



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

MADE IN FRANCE



Levada DA BRECA!

HUSQVARNA SVARTPILEN 701

Uma moto urbana, cheia de estilo, especialista em criar sorrisos e momentos de condução verdadeiramente inesquecíveis.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"...MAL ME SENTEI AOS SEUS COMANDOS PERCEBI IMEDIATAMENTE QUE ESTA ERA, DE TODAS E DE LONGE, A MAIS CONFORTÁVEL..."

Uma das preocupações que tenho, quando testo uma moto, é determinar qual o tipo de condutor e utilização a que ela mais se adequa. E, sinceramente, esta Husqvarna, que foi apresentada à comunicação social internacional há umas semanas, em Lisboa, é uma daquelas poucas motos que se adapta perfeitamente a praticamente qualquer tipo de utilizador e utilização. Sobretudo a quem necessite de fazer trajectos frequentes no centro de uma cidade, e deslocações rápidas em trânsito interurbano, mas também a quem apenas pretenda uma moto despreocupada para as pequenas ou médias voltas de fim-de-semana.

De aspecto inovador e com acabamentos de excelente qualidade, a Svartpilen foi, de entre as novas Husqvarna de estrada, aquela que desde a

primeira vez que a vi, há uns anos em Milão, na EICMA, mais chamou a minha atenção, sobretudo esta versão com o motor de 692.7cc, originário (tal como o quadro e o braço oscilante) da já minha bem conhecida KTM 690 Duke que apelidei como instrumento de prazer.

E depois de ter tido oportunidade de testar os outros modelos da família, nomeadamente a Vitpilen 701, a Vitpilen 401 e a Svartpilen 401, maior era ainda a minha curiosidade.

Mal me sentei aos seus comandos percebi imediatamente que esta era, de todas e de longe, a mais confortável das Husqvarna estradistas, e aquela cuja ergonomia melhor se compatibiliza com os meus 1,80m de altura e 90kg de peso.

Logo nos primeiros metros a Husqvarna revelou-se extremamente ágil a furar o trânsito e confortável e absorver as irregularidades (para não dizer pior) das miseráveis ruas da nossa bela cidade de Lisboa. »



692,7 CC
73,8 CV
11 441 €

» Mais dados técnicos aqui



"...A RESPOSTA AO ACELERADOR (QUE É COMPLETAMENTE ELECTRÓNICO) É LIMPA, BASTANTE DOSEÁVEL, E CONTUNDENTE TAMBÉM..."

A Costa do Estoril e a Serra de Sintra foram testemunhas do potencial desta nova Husqvarna, que se revelou extremamente ágil, com uma entrega de potência bastante doseável mas simultaneamente forte, assistida por uma caixa de velocidades extremamente suave, dotada de um "quickshifter" integral que mereceu os elogios de todos os jornalistas presentes, pela sua resposta rápida, mesmo nas reduções mais violentas, sendo um sério candidato ao título de melhor do mercado.

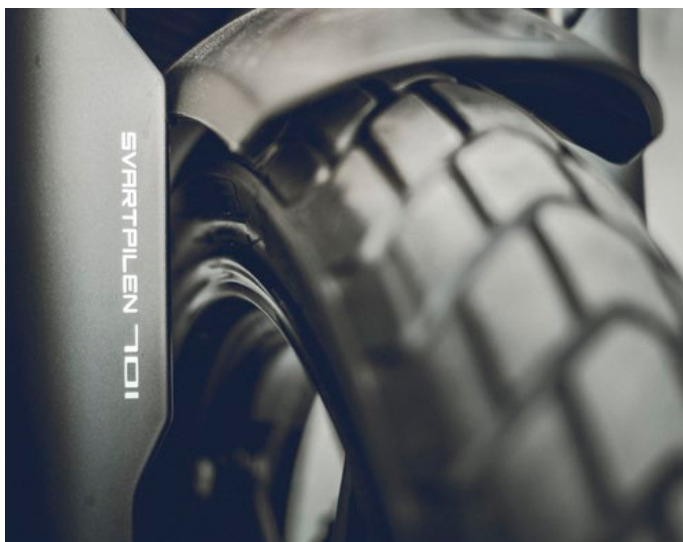
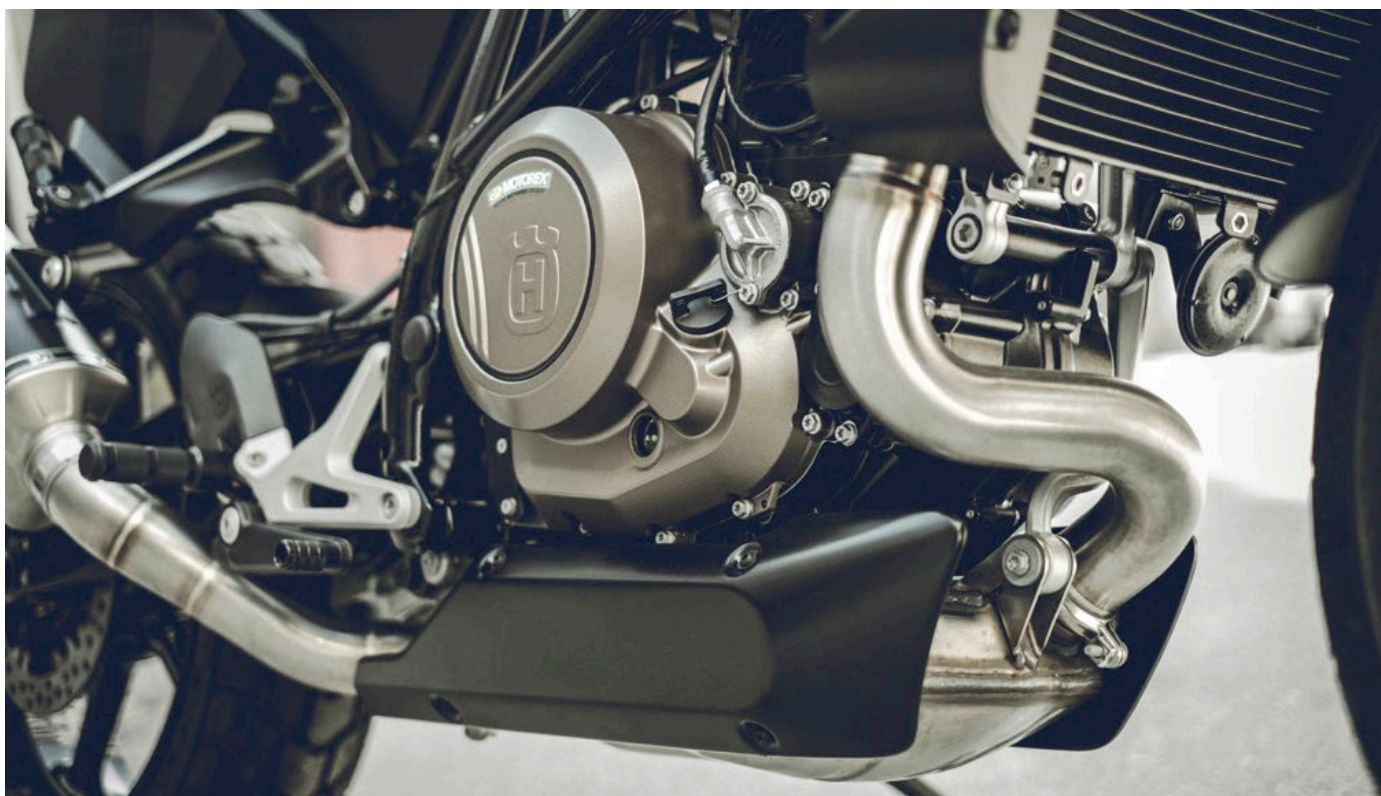
Para ajudar nas reduções, a digerir o respeitável binário negativo que caracteriza este que é o mais potente motor monocilíndrico em produção, a Husqvarna ainda dotou o conjunto com uma embraiagem deslizante Adler, que fará as delícias daqueles de fazerem questão de explorar os mais do que suficientes 75 cavalos que este motor debita, com uma suavidade de funcionamento

impressionante, que nada tem a ver com o habitual desta arquitectura, sendo mais parecido, e em alguns casos até mais suave, do que um bicilíndrico paralelo.

A resposta ao acelerador (que é completamente electrónico) é limpa, bastante doseável, e contundente também, se necessário, já que uma grande percentagem dos 72Nm de binário máximo está disponível logo desde muito baixa rotação, e a subida de regime é bastante rápida e linear, potenciada pela agradável sonoridade do escape.

Ao nível da travagem, também nenhum motociclista mais destemido irá sentir dificuldades. O único disco de travão dianteiro é mordido por uma pinça Brembo, de instalação radial e com 4 pistões, que garante uma resposta forte, e uma dosagem bastante sensível. O travão traseiro também é bastante competente, e eficaz a ajudar a >>





"...75 CAVALOS
QUE ESTE MOTOR
DEBITA, COM **UMA**
SUAVIDADE DE
FUNCIÓNAMENTO
IMPRESSONANTE..."

incluir a moto, em curva, sendo também muito doseável.

O ABS tem por base uma unidade Bosch 9M, que infelizmente não pode ser desligado. Nem sequer tem a opção "supermotard" que permitiria desligar o sistema apenas na roda traseira, à semelhança do que acontece com outros modelos.

No entanto, os pneus Pirelli MT60 RS, de medidas 110/80 R18 na frente, e 160/60 R17 na traseira, que foram concebidos especificamente para esta moto, asseguram uma aderência muito interessante, que releva para um plano quase imperceptível a entrada em serviço do sistema, que se afigura muito pouco intrusivo.

A suspensão, completamente regulável, garante »



A BIHR põe ao seu alcance a melhor seleção de casacos e capacetes do *TT Ilha de Man*.

Ótimos para qualquer piloto à procura de casaco ou capacete, entusiasta da *road race* mais famosa do mundo.

RST



TT Hillberry
Ilha de Man - Pele



TT Grandstand
Ilha de Man - Pele



Crosby TT
Ilha de Man - Tecido



Classic TT Wax III
Ilha de Man - Tecido



Star MIPS
Ilha de Man



Star MIPS
Ilha de Man



Qualifier DLX MIPS
Ilha de Man

Bihr

Powering your passion

TESTE HUSQVARNA SVARTPILEN 701

além de um excelente conforto a bordo, um perfeito contacto dos pneus com o asfalto, além de uma grande estabilidade em curva, e uma resposta quase directa ao guiador, permitindo uma leitura muito detalhada da roda dianteira.

Mas o que é certo é que todos os componentes da Husqvarna Svartpilen 701 beneficiam por fazerem parte de um conjunto cujo peso total, com o depósito de 12 litros vazio, se cifra em apenas 158,5 kg, o que lhe garante uma relação peso / potência superior ao de muitas motos do seu e de outros segmentos.

Para lá da compostura da ciclística, das soberbas prestações do motor e dos elevados níveis de conforto, o maior trunfo da Svartpilen 701 é a excelente facilidade de condução e a confiança que incute quando o ritmo se eleva para lá do de uma condução normal.

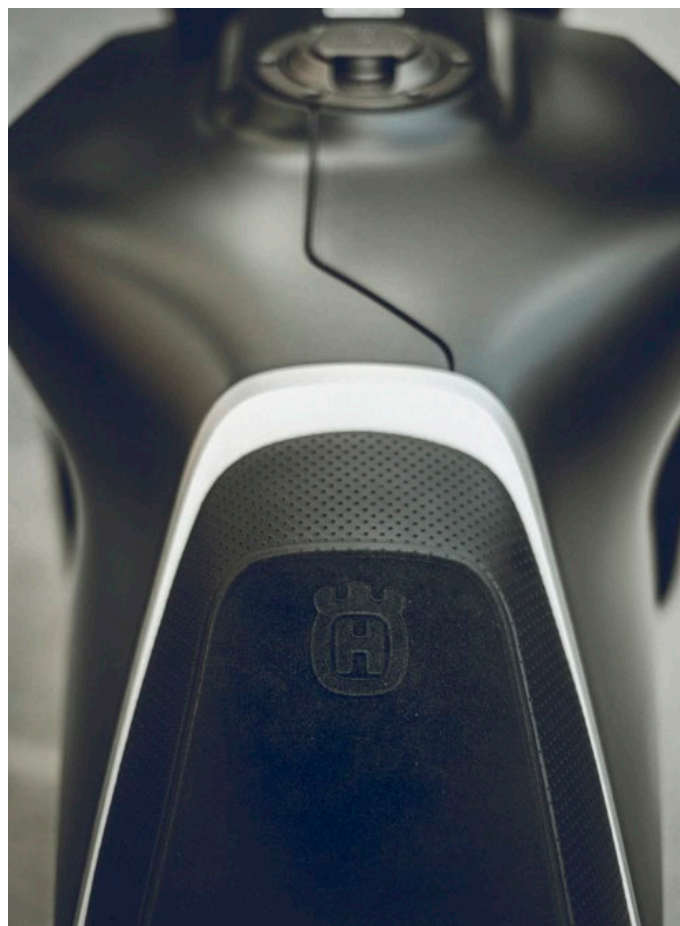
Todos estes predicados resultam, na prática, numa experiência de condução muito honesta, com reacções rápidas e firmes, e sensações fortes, sem qualquer esforço ou desconforto, sempre com potência disponível para enfrentar todo o tipo de situações.

Além do mais, as linhas esguias e o peso muito

reduzido fazem parecer que vamos a flutuar sobre a estrada e, tendo ainda em conta a excelente brecagem, na altura de manobrar ou de ultrapassar os obstáculos do dia-a-dia, tipo passar entre os congestionamentos, subir e descer passeios e degraus, tudo se desenrola facilmente, como se a Svartpilen 701 se tornasse, subitamente, numa extensão do nosso próprio corpo, revelando-se ser efectivamente levada da breca, despertando o "hooligan" que existe dentro de nós.

A observação menos positiva vai para o painel de instrumentos, que além da sua estética duvidosa, é em LCD, pelo que se torna pouco ou nada legível em certas (demasiadas) condições de iluminação. Além disso, e tratando-se de uma moto sobretudo urbana, destinada a pequenos ou médios trajectos e com uma inspiração tão futurística, deveria estar equipada com, pelo menos, um sistema "sem chave". A iluminação, integralmente em LED, promete uma excelente visibilidade, mas infelizmente a organização deste teste não concedeu a oportunidade de circular à noite.

Se olharmos o seu preço, tendo apenas em conta que se trata de um monocilíndrico com 700cc, pode-se perfeitamente concluir que a Svartpilen >>





"...O MAIOR TRUNFO DA SVARTPILEN 701
É A **EXCELENTE FACILIDADE DE CONDUÇÃO**
E A CONFIANÇA QUE INCUTE.."



TESTE HUSQVARNA SVARTPILEN 701

701 está demasiado inflacionada. Mas se tivermos em conta que esta Husqvarna garante níveis de diversão tão ou mais elevados do que outras motos de pergaminhos e dimensões mais respeitáveis, então o caso muda de figura, e garantidamente a "Flecha Negra" (que é o seu nome em sueco) é uma das opções do mercado em que se consegue mais diversão por cada euro gasto!

Além do mais, os intervalos de revisão bastante dilatados (a cada 10.000km), e um consumo que, tendo em conta o que foi possível apurar, deve registar médias a rondar os 5 litros/100km, também vão seguramente ajudar a amortizar o "investimento".

No jantar de encerramento deste evento de apresentação, a Husqvarna ainda brindou os jornalistas presentes com a exibição ao vivo da versão especial Svartpilen 701 Style, que será produzida em edição limitada, e que difere em pequenos pormenores estéticos, na pintura e nas jantes raiadas. //

**"...SVARTPILEN 701
STYLE, QUE SERÁ
PRODUZIDA EM EDIÇÃO
LIMITADA..."**



EQUIPAMENTO

Blusão Rev'it Stewart
Capacete Scorpion Exo 920 Satellite
Luvras Revi't Cooper
Jeans Rev'it Corona TF
Botas TCX Hero WP



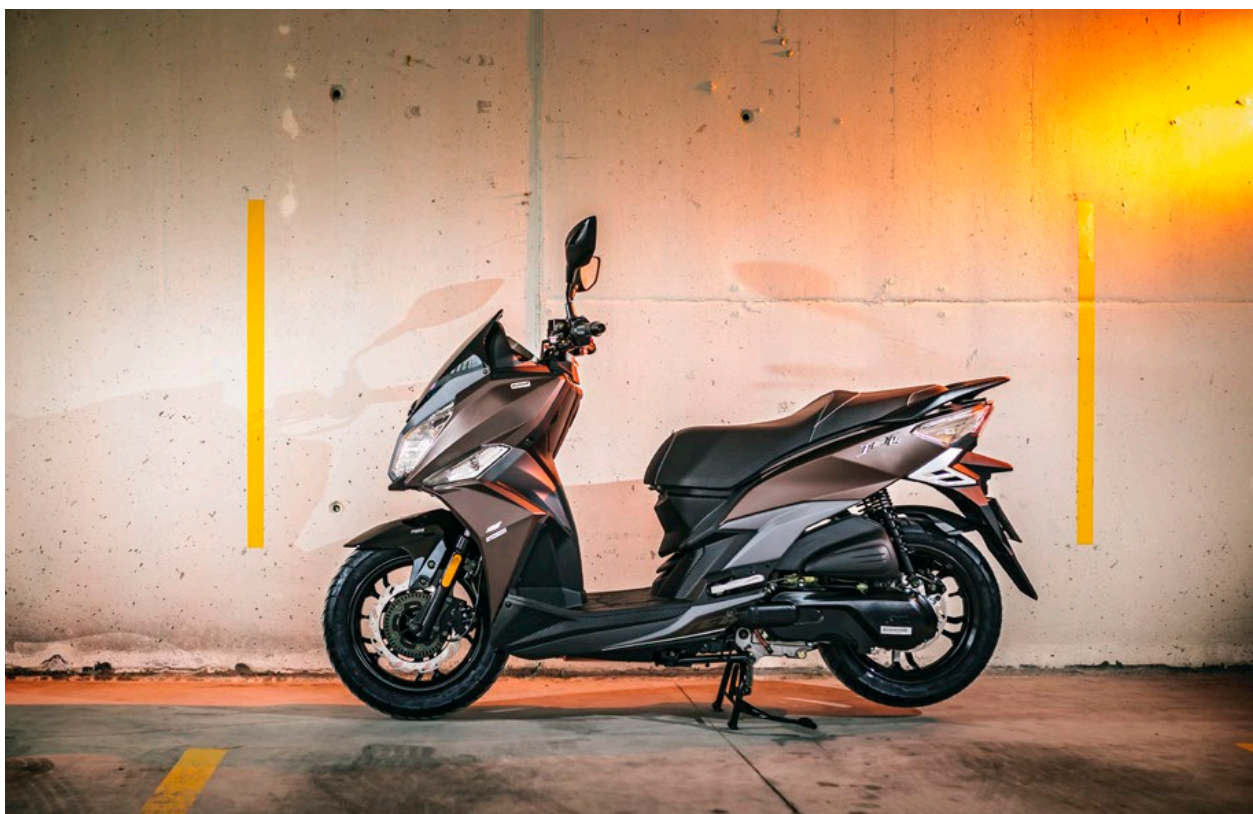
Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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



ANDAR DE MOTO



Agora MAIS SEGURA!

SYM JET14 125 ABS

Desenhada para bater de forma inapelável o trânsito nas nossas cidades, a Jet14 foi alvo de algumas remodelações por parte da SYM. O motor passa a ser de refrigeração por líquido, mas a principal novidade nesta scooter desportiva é que conta agora com travagem de discos com ABS para segurança extra.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Rui Jorge



» Galeria de fotos aqui





"...A SCOOTER 125 CONTA AGORA COM TRAVÕES DE DISCO EM AMBOS OS EIXOS, 260 MM À FRENTE E 220 MM ATRÁS..."

A Jet14 não é propriamente uma novidade para os motociclistas portugueses, principalmente para aqueles que nos últimos anos têm procurado por uma scooter de características desportivas e que seja capaz de se desvencilhar do trânsito citadino sem qualquer dificuldade. O Andar de Moto testou a primeira geração da Jet14 e descobrimos uma scooter que cumpria com o prometido mas sofria um pouco ao nível da travagem.

Pois bem, para este ano a SYM, diminutivo de SanYang Motors, foi mais longe e elevou o conceito original para outros patamares, tanto na performance, como também ao nível da segurança. Mas antes de analisar a Jet14 125 ABS do ponto de vista dinâmico, convém perceber o que de novo a SYM instalou nesta scooter desportiva.

O motor continua a ser o mesmo bloco monocilíndrico de 125 cc, com a marca de Taiwan a realizar uma pequena, mas significativa modificação. Do lado direito está agora um pequeno e compacto

radiador, transformando o monocilíndrico de refrigeração a ar para uma unidade de refrigeração líquida. Com esta mudança a nova Jet14 passa a disponibilizar uma performance ligeiramente superior, com a marca a anunciar 11,3 cv às 8500 rpm, 1 cv a mais em comparação com a versão refrigerada a ar.

A ciclística não foi particularmente modificada, afinal de contas a Jet14, com o "14" do nome a derivar da utilização de jantes nessa medida, sempre se revelou ágil, leve nas trocas de direção, e bastante reativa aos impulsos na direção. No entanto a versão que testámos nas estradas nas redondezas de Aveiro, bem perto da sede do importador nacional da SYM, a Moteo, está agora equipada com algumas novidades, nomeadamente o novo sistema de travões.

Para oferecer a segurança adicional do ABS, a SYM substituiu o tambor que existe na primeira geração da Jet14 por um travão traseiro de disco. Assim, a scooter 125 conta agora com travões de disco em ambos os eixos, 260 mm à frente e 220 mm atrás, proporcionando uma eficácia de travagem bastante superior ao modelo que a precede e que apenas tinha >>>

124,6 CC
11,3 CV
2 649 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"...A ILUMINAÇÃO CONTA COM LUZES DIURNAS EM LED, QUE VINCAM AINDA MAIS AS FORMAS DO FRONTAL AGRESSIVO..."

travagem combinada.

Mas com estas modificações, será que a nova SYM Jet14 com ABS e refrigeração líquida é realmente uma melhoria tão grande em comparação com a versão original? Conforme já referi, as estradas nas redondezas de Aveiro foram o palco escolhido para o nosso primeiro contacto com a nova Jet14. O percurso da apresentação nacional desta scooter não incluiu tanta condução em circuito urbano como seria expectável, mas ainda assim houve alguns momentos em que passámos por zonas de trânsito mais compacto, o que me permitiu avaliar algumas das suas características enquanto scooter cidadina.

Com um design que não se modifica em grande parte em relação à anterior versão, a Jet14 mantém então as suas linhas de arestas vincadas, matendo uma imagem desportiva e ao mesmo tempo refinada. A qualidade dos materiais está em conta com o preço que a SYM pede para ter uma Jet14 na garagem. Não apresenta plásticos de excelente qualidade, mas também não são os piores que já vi em scooters deste segmento, e com uma montagem quase perfeita, esta

SYM surpreende pela qualidade.

A iluminação conta com luzes diurnas em LED, que vincam ainda mais as formas do frontal agressivo onde pontificam as duas óticas. Mais atrás a luz de travão tem um efeito 3D, o que lhe confere uma imagem bastante refinada, e que depois se mantém quando nos sentamos aos seus comandos. O painel de instrumentos foi totalmente redesenhado, é agora totalmente digital, uma unidade LCD, que inclui as informações básicas sobre o estado da Jet14, incluindo nível de combustível que, dificilmente baixa de nível pois a Jet14 revela-se bastante poupada. Infelizmente neste primeiro contacto não nos foi possível confirmar os consumos, pelo que apenas nos podemos guiar pelo indicador digital.

Um toque na ignição e o motor monocilíndrico acorda facilmente para a vida. Comporta-se de forma suave, sem vibrações em excesso. Pelo menos até chegarmos perto do limite às 10.000 rpm, altura em que estaremos a rolar a uns confortáveis 100 km/h sem sentir que a Jet14 está sem fôlego. É ainda assim um regime para o qual a Jet14 não foi pensada, pelo >>

NOVA

TUONO V4 1100 FACTORY

ADRENALINA EM ESTADO PURO.

APRILIA TECHNOLOGY



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

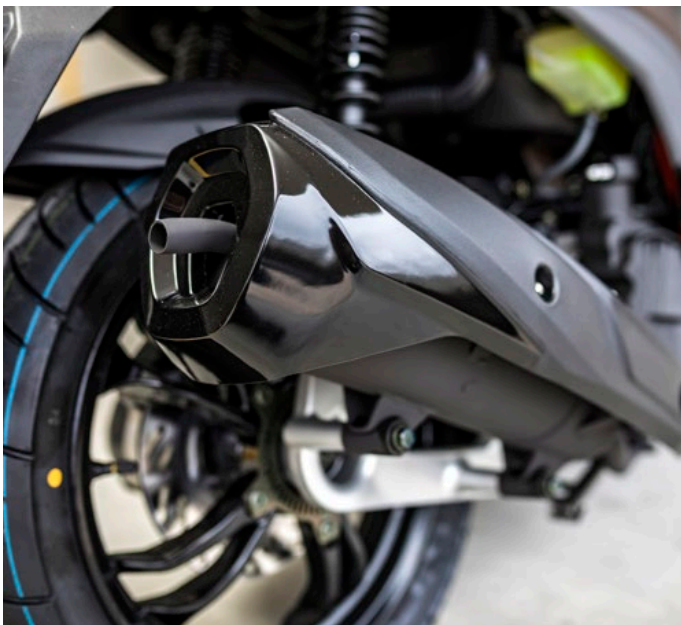
◀ A nova Aprilia Tuono V4 1100 Factory, descendente direta da RSV4, quatro vezes campeã mundial de SBK, alcançou agora com esta evolução um novo patamar de desempenho e performance. O novo e sofisticado sistema eletrónico de gestão inclui um pacote avançado de controlos dinâmicos com APRC, Cornering 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



#be a racer



que autoestradas ou percursos mais abertos não são o ambiente ideal para conduzir a Jet14.

De facto esta SYM mostra a sua maior valia nos percursos citadinos ou mais retorcidos. O seu baixo peso de apenas 128 kg (a seco) permite “atirar” a scooter de um lado para o outro sem qualquer esforço. Toda a estrutura que suporta a scooter revela um caráter desportivo, sente-se o que costumamos de apelidar de “rijinha”. As suspensões, claro, levam aqui com grande parte das culpas, tanto no bom sentido como no mau. Por um lado permitem assumir uma condução mais agressiva, que apenas é limitada pela reduzida distância livre ao solo do lado esquerdo. Um condutor mesmo que não seja muito atrevido rapidamente vai estar a curvar para a esquerda e a raspar o descanso lateral da Jet14. No nosso contacto e em companhia de outros membros da imprensa nacional especializada, a sinfonia de metal a raspar no asfalto foi uma companhia constante ao longo de todo o percurso que fizemos aos comandos da Jet14.

As suspensões oferecem uma leitura aceitável do asfalto, e a roda da frente sente-se plantada no asfalto, embora nos pisos mais degradados, e isso não é difícil de encontrar em Portugal, todo o conjunto sofre um pouco devido à rigidez, e no capítulo do conforto esta SYM acaba por ser penalizada. Felizmente o assento, esguio, está relativamente bem almofadado, pelo que os



**"...UM PEQUENO
E COMPACTO
RADIADOR,
TRANSFORMANDO O
MONOCILÍNDRICO DE
REFRIGERAÇÃO A AR
PARA UMA UNIDADE
DE REFRIGERAÇÃO
LÍQUIDA..."**



TESTE SYM JET14 125 ABS

maiores impactos são de alguma forma suavizados.

E quanto à travagem com ABS? Bom, se muitos dos que conduziram a anterior Jet14 com travagem combinada se queixaram da pouca sensibilidade dos travões (combinação de disco / tambor), desta feita não terão de se preocupar! A utilização de discos em ambos os eixos conferiu maior “feeling” ao apertar à manete. Travei várias vezes ao máximo que pude, e de todas as vezes o ABS funcionou de forma eficaz. Este sistema no entanto só funciona para evitar o bloqueio da roda da frente, pelo que a roda traseira continuará a bloquear se abusarmos da força que aplicamos na manete esquerda.

Convém ainda referir que no capítulo da utilização, ou melhor, da facilidade de utilização, a SYM Jet14 merece nota elevada! A plataforma plana garante que temos espaço suficiente para colocar os pés da forma mais confortável possível. O assento baixo, a menos de 800 mm do solo, é uma boa característica para condutores menos experientes e que precisam da confiança extra de saber que conseguem chegar com os pés ao solo em qualquer momento. Debaixo do assento existe espaço suficiente para um capacete integral, desde que não tenha saídas de ventilação grandes e pronunciadas. E é também debaixo do

assento que encontramos um precioso corte de corrente, que quando ligado impede que os “amigos do alheio” coloquem a Jet14 a trabalhar de forma fácil.

Veredicto SYM Jet14 ABS e refrigeração líquida

As linhas modernas e agressivas dentro do bom estilo desportivo não escondem as intenções desta SYM Jet14. Com um preço muito ajustado para o segmento, mas acima de tudo para aquilo que oferece em termos dinâmicos e de utilização, a atualização à Jet14 foi bem conseguida e merece nota bastante positiva.

Não é uma scooter das mais confortáveis pela rigidez estrutural e também das suspensões. É ainda assim confortável “q.b.” para mais do que um par de horas aos seus comandos sem sentir dores. O motor é também uma boa melhoria, está mais suave e agradável de explorar. E o melhor de tudo é que a SYM soube ouvir os seus clientes e resolveu, definitivamente, o que era o ponto mais negativo nesta scooter: a travagem.

Se tudo isto não o convencer, então a SYM tem um último trunfo: a garantia! A Jet14 vem acompanhada de cinco anos de garantia de fábrica, ou 100.000 km. Um fator extremamente importante e que pode ser um bónus que o levará a optar por uma. //



302R



PURA PASSIONE DAL 1911

NA PISTA OU NA ESTRADA EQUIPA-TE À CAMPEÃO

48

MESES

0%

JUROS

0€

ENTRADA

4,3%

TAEF

CAMPANHA PARA TODA A GAMA BENELLI SUPERIOR A125cc

3
ANOS
GARANTIA



OFERTA NO VALOR DE 420€

CAPACETE MTHELMETS, LUVAS E BLUSÃO OXFORD



PVP / Valor Financiado	4.980,00 €
Prazo	48 meses
Entrada	0,00 €
Prestação	103,75 €
Comissão de Abertura	125,00 €
Com. de Proc. de Prestação	3,75 € /mês
TAEF / TAN	4,3% / 0,0%
MTIC	5.404,52 €

Valores com IVA incluído. Campanha válida até 15 de Setembro de 2019. Os PVP apresentados excluem despesas com documentação, ISV e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores. Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Campanha de crédito reservada aos concessionários aderentes. Oferta válida salvo ruptura de stock.



Sem FALHAS

Quatro anos de utilização intensiva permitem analisar em profundidade o fato de uma peça Akira, com assinatura dos holandeses da Rev'it. Um fato que não revela qualquer falha na sua concepção e funcionamento, mesmo após repetidos abusos! Ficámos impressionados com o que o fato Akira oferece.

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





A marca holandesa especialista em equipamentos para motociclistas tem vindo a conquistar o mercado com as suas propostas mais urbanas, aproveitando da melhor forma a procura por parte dos motociclistas de acessórios mais de estilo urbano para condizer com as suas café racer ou scrambler. Mas a Rev'it não é só equipamentos de estrada de aspeto "cool". Tem também uma vasta coleção de equipamentos pensados para quem pretende desfrutar ao máximo da sua moto em pista.

Nesse sentido a Rev'it trabalha afincadamente e de perto com uma grande variedade de pilotos de craveira mundial, o mais conhecido e com maior cartel provavelmente Alvaro Bautista, mas há outros, como o experiente Randy de Puniet, que trabalham para ajudar os técnicos da Rev'it no desenvolvimento dos melhores fatos de pista.

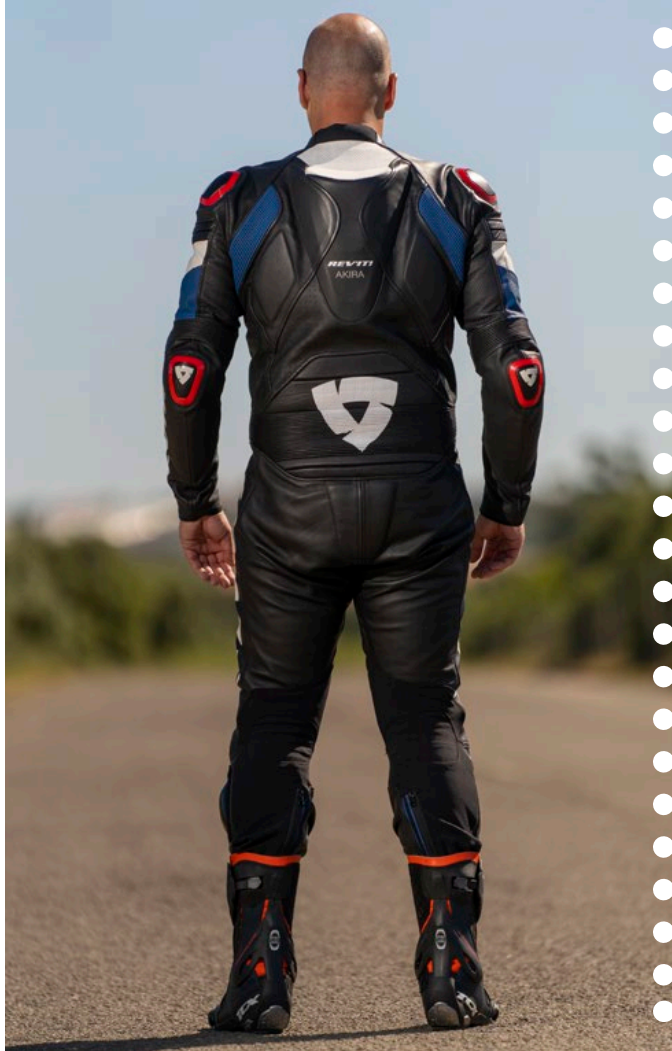
Foi assim que nasceu em 2015 o fato de uma peça modelo Akira. Tive a sorte da Rev'it me enviar um dos primeiros fatos produzidos após os pilotos de MotoGP e Superbike terem dado o seu "OK" final à versão de produção, e ao final de quatro anos de utilização intensiva está na hora de fazer uma análise mais aprofundada ao fato Rev'it Akira que o caro leitor pode ver-me a utilizar nos trabalhos publicados pelo Andar de Moto com motos mais desportivas.

Para início de análise e para ter uma melhor ideia dos tamanhos que a Rev'it fabrica, eu tenho 1.84m de altura e um peso de 84 kg. O meu tronco é mais volumoso, particularmente na zona do peito, pelo que necessito sempre de fatos (e blusões) ligeiramente mais largos para me sentir totalmente confortável quando dobrado em cima das motos. Por essa razão, e após ter experimentado vários números de fato, a escolha em termos de tamanho recaiu sobre o Akira em tamanho 54. Com a questão do tamanho esclarecida, vamos então analisar o Rev'it Akira de uma forma detalhada.

Quando o recebi em 2015 e o retirei da caixa, a primeira reação foi de que a Rev'it tinha optado por uma pele ligeiramente mais grossa, e consequentemente menos flexível, do que eu já tinha encontrado noutros fatos. A menor flexibilidade inicial foi no entanto sendo substituída por uma flexibilidade natural conforme o Akira ia sendo usado. Depois de três ou quatro dias de uso em pista, as formas dos braços e pernas já estavam bastante mais flexíveis, e agora, quatro anos depois, mantêm a mesma flexibilidade e não se sente que a pele esteja "quebrada". Nota máxima por isso para a qualidade da pele usada pela Rev'it.

Conforme disse, eu necessito de fatos de corte menos "ajustado". Um bom exemplo de fatos de corte "fit" são os fatos da Dainese. No entanto o Rev'it Akira é um pouco mais largo, e isso é um ponto a favor em termos de conforto e liberdade de movimentos, até





porque as zonas em tecido elástico, tanto nos braços como nas pernas, permitem movimentar praticamente sem limites os braços e pernas. Em cima de uma moto, quando estamos em inclinação em curva, esta característica é bastante importante, pois não causa um esforço ou pressão nos músculos. É também por isso fácil encaixar a proteção dorsal sem me sentir apertado em demasia.

Com a qualidade das costuras a revelar-se irrepreensível, tal como os diversos fechos tipo ZIP que continuam a fechar e abrir sem falhar, a Rev'it optou por adicionar uma maior percentagem de pele perfurada na estrutura do fato Akira. O resultado é que mesmo nos dias de maior calor, e com a moto em andamento, claro, a ventilação interna é bastante aceitável, ainda que a espessura da pele que já referi torne o fato um pouco mais quente do que o habitual. Mais quente, e mais pesado. Mas nada que eu possa considerar como ponto negativo.

Os diversos ajustes a permitirem adaptar o fato Akira às nossas necessidades, por exemplo nas pernas é possível alargar a abertura para fechar o fato por cima das botas de pista. Há no entanto um pequeno detalhe, >>



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENKU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, 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



ou diria dois pequenos detalhes, que, do meu ponto de vista não fazem qualquer sentido neste equipamento da Rev'it. No interior dos joelhos existem duas zonas com velcro. Servem para fixar duas pequenas peças aborrachadas. A Rev'it anunciava, quando lançou o fato no mercado, que esses elementos permitiam ao motociclista / piloto fixar mais facilmente os joelhos no depósito da moto. Em teoria isso até seria benéfico, mas na realidade esta solução nunca funcionou corretamente pois as duas peças aborrachadas não têm um efeito assim tão notório e, pior que isso, saltam facilmente ou prendem nas arestas dos depósitos de combustível de alguns modelos de superdesportivas, causando algum incômodo.

Felizmente para mim, infelizmente para si caro leitor que fica sem saber, não sofri nenhuma queda enquanto utilizava o Rev'it Akira. É-me por isso impossível avaliar qual a capacidade de resistência da pele e das diversas proteções em caso de impacto no solo. O que posso referir é que as várias proteções rígidas – ombros, cotovelos e joelhos – encaixam bem nas formas do corpo e por isso não causam desconforto. A Rev'it utiliza diversas técnicas para criar os seus equipamentos de forma a adaptarem-se ao corpo humano, e é nestes detalhes que isso acaba por se notar.

Aerodinamicamente, e porque estamos a falar de um fato de uma peça para uso em pista, o Rev'it Akira conta com a indispensável bossa aerodinâmica no topo

das costas. Mesmo sendo um fato ligeiramente mais largo do que o habitual, ou seja não fica totalmente “colado” ao corpo, o Akira mostrou-se sempre bastante aerodinâmico, ou melhor, neutro, não afetando a aerodinâmica das motos que testei. A bossa permite a utilização de capacetes mais arrojados em termos de design da calota (que usem spoilers) sem impedir o movimento da cabeça, mesmo em condução em pista onde temos de nos esconder atrás do pequeno vidro frontal das motos e por vezes o capacete acaba por ficar preso na bossa aerodinâmica nalguns fatos.

Quando foi lançado há quatro anos o Akira era o segundo fato de pista em termos de hierarquia na gama da Rev'it. Acima dele apenas o Replica, fato que replicava os modelos usados em competição pelos pilotos profissionais. Ao longo dos anos o meu Akira mostrou-se um excelente companheiro em muitas visitas à pista e em incontáveis horas aos comandos de motos durante trabalhos e sessões fotográficas. Apanhou sol, chuva, calor, frio, e acumulou “toneladas” de mosquitos e abelhas! Aguentou tudo isto sem qualquer problema, e apenas necessitei de ter algum cuidado para o manter minimamente limpo. Atualmente a Rev'it já não comercializa o Akira. Em vez disso a marca holandesa tem agora novos modelos e mais diversificados, e com novas soluções de segurança e tecnologia. No entanto o Akira continua a ser um fato, aos dias de hoje, de gama alta, e que continuarei a utilizar nos próximos tempos. //



Medley

TU DECIDES



FINANCIAMENTO TOP

TAN 0,0% · PVP 3.600€
100€/MÊS X 36 MESES · TAEG 3,0%
MTT FINANCIADO 3.600€
COMISSÃO COBRANÇA 2,08€/MÊS

Contrato crédito pessoal, Medley 125, PVP 3.600,00€, 36 prestações de 100,00€, TAN de 0,000% e TAEG 3,0% para um montante total imputado ao consumidor de 3.761,28€. Acrescem impostos legais em vigor pagos na 1ª prestação. Condições válidas até 30 de Junho de 2019, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Reservado aos concessionários que atuam como intermediário de crédito a título vinculado do Santander Consumer. Informe-se no Santander Consumer.

ou

TOP BOX 32L + PÁRA-BRISAS

Na aquisição de uma **scooter Piaggio Medley 125 até 30 de junho de 2019**, tu é que decides se queres usufruir de um financiamento top ou da oferta da top box de 32 litros e do pára-brisas.

PIAGGIO MEDLEY 125.
TECNOLOGIA E DESIGN
MUITO ACIMA DA MÉDIA.



PIAGGIO®
Move Beautifully

MOTO SPAZIO

WWW.MOTOSPAZIO.PT
LISBOA · PORTO · AVEIRO · ÉVORA · VISEU





Márcia Monteiro

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

ENDURISTAS... Esses Marginais das Serras

Há uma história que vos quero contar, algo que aconteceu recentemente e que tem de ser partilhado para incentivar todos os motociclistas e enduristas a lutarem por aquilo que realmente são. Não querendo puxar a “brasa à minha sardinha” (mas já estando a fazê-lo), há algo muito especial que caracteriza a força e a determinação das pessoas do norte.

Quando se falou pela primeira vez da proibição de desportos motorizados (motociclismo TT ou enduro) no Parque das Serras do Porto, a notícia caiu que nem uma bomba entre as centenas de praticantes na zona norte. Se para uns foi novidade, para outros nem tanto porque já existem muitos países na Europa onde é expressamente proibido andar de mota TT ou enduro em espaços verdes porque, supostamente, promovem a sua destruição.

As opiniões dividiram-se mas, era evidente que existia uma grande falta de conhecimento sobre o que é praticar motociclismo TT ou enduro. Os enduristas nada mais eram do que marginais das serras que todos os fins de semana saíam em grupos, provocavam uma elevada escala de decibéis às 8h da manhã, poluíam as serras e todos os espaços naturais e eram um risco para todas as pessoas que gostam de fazer caminhadas ou andar de bicicleta pelas serras. Nada mais eram do que potenciais destruidores do meio-ambiente.

Não se revendo na descrição acima descrita, foi gerada uma onda de inconformidade nortenha com esta proibição que estava cada vez mais perto de se tornar real. E o descontentamento tornava-se ainda

mais evidente quando os próprios praticantes afirmavam repetidamente que não se identificavam como praticantes de um desporto motorizado (pois esse desporto tem os seus locais e regulamentação própria). Afirmavam-se como praticantes de uma atividade de lazer que usa motociclos devidamente homologados pela legislação em vigor para desfrutar daquilo que a natureza oferece. As Serras do Porto são frequentadas há décadas por praticantes desta atividade de lazer considerada por muitos como uma tradição.

Assim, em 2016, André Ferreira, criador do “Movimento pelas Motos nas Serras”, sentiu-se na obrigação de combater uma proibição que achava absolutamente injusta. Juntaram-se também o

Moto Clube do Porto e o Clube Extreme Lagares que prestaram um apoio fundamental e começaram a marcar presença em reuniões públicas de discussão e esclarecimento do regulamento que iria gerir esse parque nos concelhos que o abrangem: Valongo, Gondomar e Paredes. Foi uma jornada árdua pois foi preciso combater fundamentalismos estigmatizados de

que todo o motociclista praticante de enduro é um marginal e potencial destruidor do meio ambiente. Seguiram-se petições públicas, ações de sensibilização, criação de páginas nas redes sociais e aos poucos e poucos o “Movimento pelas Motos nas Serras” foi ficando cada vez maior. Mais do que abolir esta proibição, este grupo tinha objetivos ainda maiores que foram mostrando e colocando em prática: vigiaram os parques, preveniram incêndios, resgataram animais, preveniram o vandalismo nas serras e nas sinaléticas existentes, mantiveram os trilhos abertos





para a passagem de motos, pessoas e até de camiões dos bombeiros. Tudo isto foi retratado em vídeos e imagens. Mas a “cereja no topo do bolo” aconteceu, infelizmente, o ano passado. No dia 15 de dezembro, com a trágica queda do helicóptero do INEM nas encostas da Serra de Sta. Justa, dois enduristas receberam indicações para se dirigirem a esta zona juntamente com os bombeiros onde rapidamente iniciaram as buscas. Não havia melhores conhecedores destas serras do que estes enduristas. A sua missão era percorrer as difíceis leiras dessa zona que tendo sido elas há pouco tempo trabalhadas por maquinaria, tornava o progresso das suas motos bastante difícil e penoso. Depois de as percorrerem, aperceberam-se de diversos reflexos metálicos entre a vegetação, produzidos pelas suas luzes individuais. Tinha sido descoberto o local onde o helicóptero se tinha despenhado.

Os responsáveis da associação que gere o Parque foram confrontados com a determinação deste Movimento no combate a essa proibição. Também as centenas de formulários de consulta pública foram postos à disposição de todos os cidadãos que desejavam participar nessa discussão e depressa se aperceberam que a proibição não era a melhor solução. De salientar que nesses formulários participaram não só motociclistas, mas também a população que sempre viu estes praticantes como parte integrante das Serras.

Perante tudo isto, a proibição foi abolida do regulamento... Este foi o culminar da luta em tornar esta prática como atividade regulamentada mas nunca marginalizada. Esta vitória demonstra a união, o companheirismo e entreaajuda que personifica o que é ser endurista... é de louvar todos aqueles que lutaram contra esta proibição e que mostraram a todos os que criticaram e marginalizaram o motociclista endurista... afinal não somos os marginais que muitos acreditavam ser.... Nada disto teria sido possível sem o apoio do Dr. José Carlos Mota e da Arq. Elisabeth

Andersen, responsáveis pela elaboração do plano de gestão do referido Parque.

Todos nós temos consciência que esta grande vitória foi alcançada, mas a luta está longe de terminar. Cabe a cada um de nós manter os valores que tanto defendemos e adotarmos atitudes e comportamentos responsáveis na preservação da natureza. Para todos aqueles que

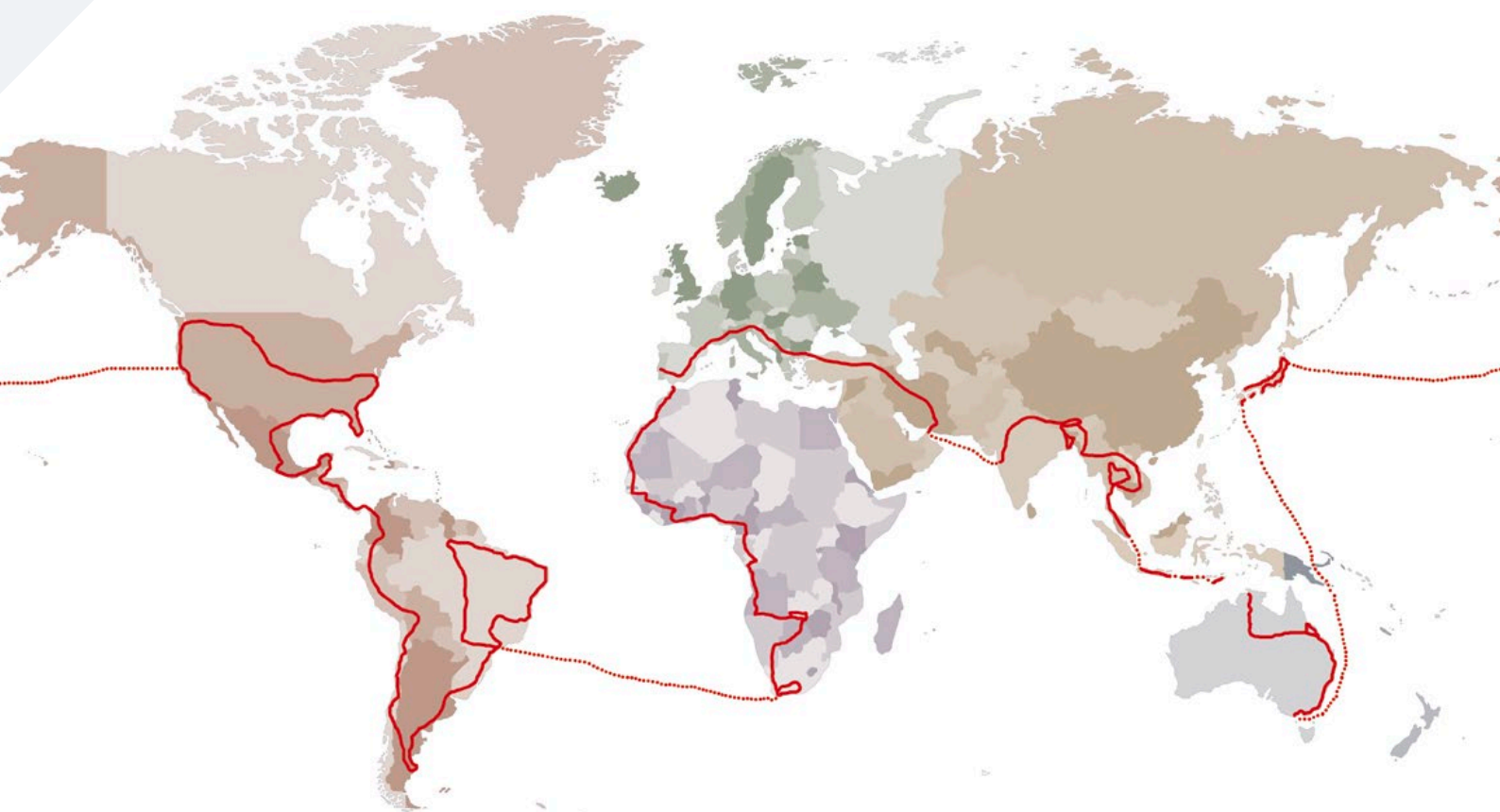
se encontram numa situação idêntica (sim, é do nosso conhecimento que existem muitas serras e parques em Portugal com essa mesma proibição), não desistam, lutem. Este movimento que começou no norte de Portugal já chegou a ser replicado em Espanha e luta sobretudo para demonstrar que não somos marginais... Somos cidadãos responsáveis. E essa é a nossa maior luta. //

https://www.facebook.com/pg/Movimento-Pelas-Motos-nas-Serras-2036815839901393/photos/?ref=page_internal

"...Foi uma jornada árdua pois foi preciso combater fundamentalismos estigmatizados..."

UMA VIAGEM DO TAMANHO do Mundo

Aos 63 anos de idade Francisco Sande e Castro concluiu com sucesso uma viagem do tamanho do Mundo. A Volta ao Mundo em Honda Crosstourer iniciou-se em 2012, e mais de sete anos depois chegou ao fim com muitas histórias, aventuras, e principalmente uma nova visão do que é o nosso planeta e as diferentes culturas.





Esta é uma daquelas histórias que ficará na História do motociclismo português! Francisco Sande e Castro, de 63 anos de idade, decidiu que Portugal e as suas estradas eram já pequenas demais para as suas ambições enquanto aventureiro, e foi então que tomou a decisão de completar a volta ao mundo de moto. Para tal feito, Francisco Sande e Castro encetou negociações com a Honda Portugal ainda em 2012, lançando o desafio a Carlos Cerqueira. O responsável de marketing da Honda Portugal não teve grandes dúvidas no momento de decidir apoiar esta “ideia maluca”, e o espírito revelado pelo Francisco durante essas conversas pré-viagem levaram a Honda Portugal a aceitar participar nesta viagem do tamanho do Mundo.

Foi assim que, em setembro de 2012, Francisco Sande e Castro arrancou aos comandos de uma Honda VFR1200 Crosstourer. O objetivo inicial seria completar a viagem em 2 anos e meio, talvez três. Mas, como em tantas outras situações na





nossa vida, os objetivos mudam, e há necessidade de alterar os planos para alcançar objetivos ainda maiores.

A primeira parte da viagem levou a Crosstourer a atravessar a Europa de uma ponta à outra. Talvez a parte mais fácil da aventura, e que serviu de aquecimento perfeito para o que depois se iria seguir. Francisco Sande e Castro não teve dúvidas sobre qual o trajeto que tinha de seguir, e depois de cruzar a Turquia seguiu em "linha reta" até ao Irão. Foi aí que, nas palavras do próprio motociclista aventureiro português, passou por aquela que foi a situação mais complicada da viagem à volta do Mundo: decidiu parar ao pé de uma central nuclear iraniana. Sem ninguém por perto, decidiu tirar uma fotografia à instalação iraniana.

O que se seguiu foi digno de um filme de espionagem! Francisco Sande e Castro foi







imediatamente abordado pelos serviços militares do Irão, questionado sobre qual a razão para estar naquele local e o porquê de estar a tirar fotografias. O motociclista português, surpreendido pelo que lhe estava a acontecer, foi-se defendendo das acusações de espionagem como conseguiu, e quando o destino já parecia traçado, e incluía uma prisão iraniana, um derradeiro esforço diplomático por parte das entidades portuguesas permitiu a Francisco Sande e Castro prosseguir a sua viagem de Crosstourer.

Seguiu depois para o sudeste asiático onde passou bastante tempo. Na Tailândia recebeu o reforço anímico da presença da sua filha. A dupla optou então por dar a volta à Tailândia antes da filha de Francisco Sande e Castro regressar a Portugal. A viagem teria de continuar, mas já a solo, como tinha acontecido até então. De barco viajou até à Indonésia, depois Timor. Esteve em Dili, antes de ser obrigado a regressar a Portugal por compromissos profissionais e pessoais. Esses regressos, que aconteceram várias vezes ao longo dos anos, foram uma das principais razões para o estender da viagem para lá do prazo inicialmente previsto de três anos. A Honda Crosstourer





PURA PASSIONE DAL 1911

AVENTURA AO TEU ALCANCE!

48

MESES

0%

JUROS

0€

ENTRADA

3,6%

TAEG

**CAMPANHA PARA TODA A GAMA
BENELLI SUPERIOR A125cc**



**TRX
502**

PVP / Valor Financiado	6.480,00€
Prazo	48 meses
Entrada	0,00€
Prestação	135,00€

Comissão de Abertura	125,00€
Com. de Proc. de Prestação	3,75€/mês
TAEG / TAN	3,6% / 0,0%
MTIC	6.940,52€

Valores com IVA incluído. Campanha válida até 15 de Setembro de 2019. Os PVP apresentados excluem despesas com documentação, ISV, IUC e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores. Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Campanha de crédito reservada aos concessionários aderentes.



permaneceu em Dili, parada no estacionamento de um hotel, durante cerca de seis meses, à espera do regresso do seu condutor. Livre dos compromissos que o prendiam a Portugal, Francisco Sande e Castro lá reencontrou a sua moto e reiniciou a viagem à volta do Mundo.

De Timor Leste marcou como objetivo a Austrália. Enquanto a moto demorava a chegar ao continente australiano, através de barco, Francisco Sande e Castro já se encontrava na terra dos aborígenes e cangurus pois tinha viajado de avião. Com a moto atrasada, teve tempo de visitar as ilhas Fiji, embora sem a companhia da sua fiel companheira de duas rodas. Foi uma experiência enriquecedora diz Francisco, e que ao mesmo tempo lhe permitiu descansar um pouco.

Depois de reunir-se com a sua Honda, o destino seguinte era o Japão. Aí, foi “obrigado” a visitar o quartel general da Honda, a pedido expresso do engenheiro chefe responsável pela criação e desenvolvimento da Crosstourer, que soube

desta aventura e não quis deixar de conhecer o motorciclista português que se tinha proposto a dar a volta ao mundo. Durante a visita à Honda, a Crosstourer sofreu uma revisão mais profunda: recebeu pneus novos, foi feita a troca de óleo e filtros, para além de ter sido lavada em condições para enfrentar aquela que seria, supostamente, a última parte da viagem: atravessar os Estados Unidos da América.

Do Japão a moto viajou então para a costa oeste da América do Norte. De Los Angeles, na Califórnia, Francisco Sande e Castro tomou rumo em direção a norte, viajou ao longo da costa americana até chegar a Seattle, tendo então atravessado os EUA em direção à costa atlântica com destino final em Washington DC. A previsão inicial apontava para que esse fosse o fim da aventura, mas a Crosstourer ainda tinha muito para dar, pelo que o Francisco Sande e Castro tomou a decisão de prolongar a viagem rumo à América do Sul e depois à África.

Desceu pelo México, e atravessou a América



Central sem grandes problemas de maior, mesmo tendo sido avisado dos perigos que o esperavam em países como Guatemala ou Nicarágua. Mas o maior problema que enfrentou neste percurso rumo ao sul foi mesmo conseguir atravessar para a Colômbia, pois a floresta é intransponível por via terrestre. Teve de apanhar um barco, lá conseguiu entrar na Colômbia, e prosseguiu viagem até à Argentina, passando por Peru e Chile. Depois de muitos quilómetros acompanhado pelo Oceano Pacífico, a viragem para a Argentina trouxe Francisco Sande e Castro de regresso ao Atlântico. Foi então que subiu para o Brasil.

Foi já em terras de Vera Cruz que sentiu o perigo mais de perto. Enquanto descia o rio Amazonas de barco, a sua comitiva foi abordada por piratas. Felizmente nada de mal aconteceu, e a viagem prosseguiu sem problemas de maior. Não passou de um susto.

No Brasil a Honda Crosstourer voltou a ser >>

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



embalada e transportada por barco. Após uma longa travessia, finalmente a moto e o Francisco Sande e Castro chegavam ao continente africano, nomeadamente à África do Sul. Esta última parte da viagem foi aquela que mais lhe custou fazer, admitiu à chegada a Lisboa. A opção por percorrer a África Ocidental, de sul para norte, e apesar de todos os avisos para não o fazer, estava tomada. Francisco Sande e Castro e a Honda Crosstourer já tinham Portugal em “ponto de mira”. Faltava apenas o esforço final.

E que final! Percorrer os troços e caminhos africanos foi uma experiência quase transcendental, tanto a nível físico como psicológico. Países como República Democrática do Congo, Gabão, Camarões ou até mesmo Nigéria levaram o Francisco Sande e Castro ao limite das suas forças. Lamaçais

infindáveis em que tinha de se socorrer da ajuda daqueles que ali viviam para poder transpor esses desafios, quedas em buracos no meio da selva, sem consequências físicas de maior, em que tinha de esperar horas e horas ao calor pela ajuda de alguém que ali passasse para sair do buraco, pois sozinho não conseguia levantar a Crosstourer, ainda por cima carregada com malas e bagagem.

Mas Portugal, e Lisboa, estavam já “ali ao virar da esquina”! Fazendo das fraquezas as suas forças, Francisco Sande e Castro lá conseguiu chegar ao final desta viagem épica que foi sendo realizada aos bocados, ou aos “bochechos” como o próprio assim a define. Mas não é isso que retira qualquer mérito ao que este motociclista aventureiro conseguiu fazer! Não são muitos que se podem orgulhar de completar uma volta ao mundo. De

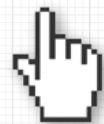
MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

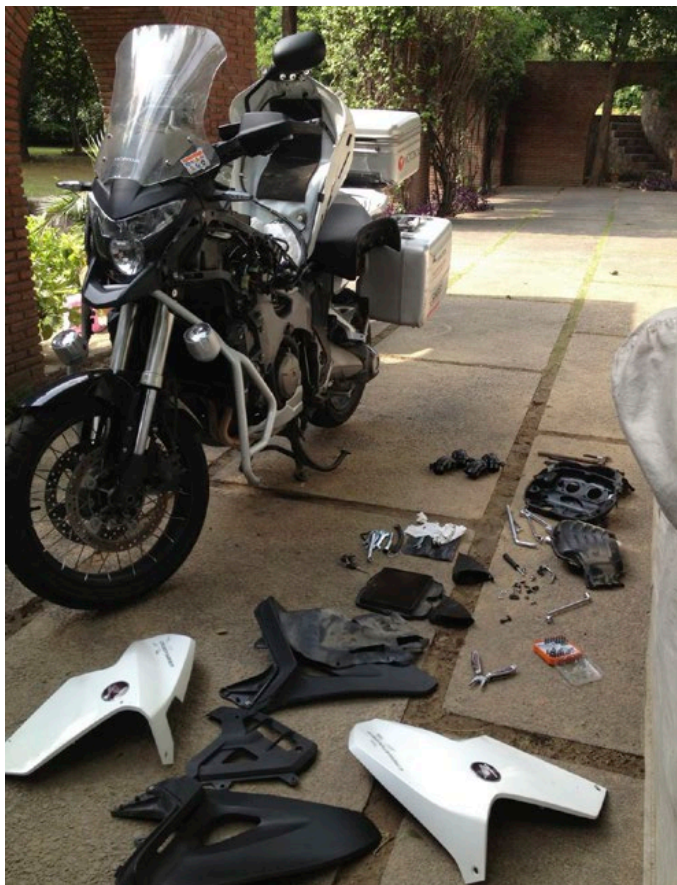
DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO



moto muito menos. E depois dos 60 anos ainda menos. Portugueses então, não conhecemos nenhum.

Para a história do motociclismo português fica esta viagem do tamanho do Mundo. Uma viagem que, contas feitas, demorou cerca de sete anos e meio, levou a Honda Crosstourer a acumular 140 mil quilómetros, enquanto ela e o Francisco passaram por nada menos do que 62 países em 6 continentes. Muitas histórias ficaram por contar nesta reportagem, claro, mas para quem quiser mais detalhes fica a promessa de que até ao final do ano o Francisco Sande e Castro irá detalhar todas as aventuras num livro cujo título será “A Volta ao Mundo em 800 dias” – na realidade foi mais perto dos 900 dias! – e onde vai continuar a maravilhar aqueles de nós que gostam destas aventuras com histórias onde dormiu ao relento, comeu no chão, dormiu com famílias pobres que quase nada tinham mas que sempre o ajudaram de sorriso nos lábios, ou foi atacado por enxames de mosquitos tendo tido a sorte de não ser afetado por nenhuma doença grave, embora se tenha recusado a tomar qualquer medicamento. //

0% JUROS
0€ ENTRADA
48 MESES
2,9% TAEG

CAMPANHA PARA TODA A GAMA
Kawasaki

VERSYS
650 ABS

PVP / Valor Financiado	8.990,00€
Prazo	48 Meses
Entrada	0,00€
Prestação	187,30€
Comissão de Abertura	125,00€
Comissão Proc. Prestações	3,75€/mês
TAEG - 2,9% / TAN - 0,00%	
MTIC - 9.511,16€	

OFERTA +
PACK SHAD



Topcase + Encosto



Malas laterais



Pin System



Mala de Depósito

TAEG 2,9%. TAN 0%. Exemplo para um financiamento de 8.990€, a 48 meses, com uma prestação de 187,30€. MTIC 9.511,16€. Comissão de Abertura 125€. Comissão Processamento de Prestação 3,75€/mês. As Comissões já incluem Imposto do Selo. Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Campanha de crédito reservada aos concessionários aderentes. Condições válidas até 15 de Setembro de 2019.

Os PVP apresentados excluem despesas com documentação, ISV, IUC e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores.

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

FIABILIDADE À PROVA DE BALA!

FRANCISCO SANDE E CASTRO, quando idealizou a sua Volta ao Mundo, idealizou-a tendo por base uma companheira bem específica: a Honda VFR1200 Crosstourer. Então uma novidade, esta grande aventureira é uma moto bastante pesada, conforme o próprio definiu quando nos contou sobre as suas inúmeras quedas. No entanto também se revelou uma companheira fiel... e fiável!

De acordo com o Francisco, a Crosstourer que chegou ao final da volta ao mundo é praticamente a mesma que arrancou em setembro de 2012. Dizemos “basicamente” pois nem todos os

elementos e componentes duraram até ao fim. Após 140 mil quilómetros percorridos a Crosstourer quase não deu problemas. O moto V4 não sofreu qualquer intervenção profunda, nem mesmo para afinação de válvulas. Devido ao peso do conjunto, e tendo em conta os terrenos muito acidentados e para os quais não foi pensada, a Crosstourer castigou as suspensões. Estes foram os elementos que mais obrigaram a intervenção mecânicas, e o Francisco Sande e Castro refere que teve de substituir por diversas vezes os retentores das bainhas, enquanto o amortecedor traseiro

levou rolamentos.

As intervenções foram sendo realizadas pelo próprio, com a ajuda de alguns “técnicos” proprietários de oficinas que ia encontrando pelo caminho. Óleo e filtros foram os componentes mais substituídos ao longo da viagem de 140 mil quilómetros, tal como os pneus, claro. Ainda assim a contabilidade, em termos de material usado, não é nada má, e a Honda Crosstourer revelou-se extremamente fiável, mesmo tendo enfrentado alguns dos terrenos mais complicados que podemos encontrar numa viagem de volta ao mundo. //



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



Henrique Saraiva

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

UM DIA NA ARRÁBIDA

Com mistério, crimes, amores e vistas deslumbrantes!

O que terão em comum a viúva de um presidente americano, um espião inglês que segundo consta tem licença para matar, trágicos amores e desamores literários, palácios e fortes abandonados, praias maravilhosas e umas estradas deliciosas?

Saí de Lisboa, rumo a Sul, pela Ponte 25 de Abril, o destino final era a Arrábida. Mas para lá chegar, nada como utilizar o caminho mais longo. Algo que é uma constante para os motociclistas...

Até chegar à Serra, o percurso foi essencialmente de deleite para os olhos. Não carece de explicação substantiva. As imagens falam por si!

As praias

Dirigi-me à Lagoa de Albufeira. Daí, em sucessão, Praia do Meco, Praia das Bicas e Praia da Foz. Caminho de terra batida e alguns poucos quilómetros, tomei a estrada que me conduziu ao Cabo Espichel.

Lá chegado, uma visita breve à zona do farol e depois percorri o terreiro do imponente Santuário de Nossa Senhora da Pedra Mua, com a igreja da N.ª. Sr.ª. do Cabo. Menos degradado do que há algum tempo atrás... mas ainda muito haverá a fazer na recuperação e aproveitamento deste magnífico monumento.

Meia-volta, e rumo a Sesimbra. A vista do Castelo é magnífica e permite ver em todo o esplendor a baía desta vila outrora piscatória e agora cada vez mais turística.

Saí de Sesimbra em direcção a Azeitão pela mesma N379 que já me tinha trazido do Cabo Espichel. Pouco antes de Aldeia de Irmãos virei à direita seguindo as indicações "Arrábida". Não tem que enganar.

A princípio sem grandes inclinações mas já com curvas e contracurvas, uma constante a partir daqui, avancei para sul em direcção ao contorno montanhoso da Serra. Depois de Casais da Serra, a estrada começa a empinar. Chegado mais acima, eis que surge, lá em baixo, o mar.

Azul! Profundamente azul!

Adiante encontro uma bifurcação. Para simplificação, chamarei "Estrada de Baixo" à que segue pela direita. Esta é a estrada que nos leva às praias e que depois de uma descida pronunciada segue sempre junto ao mar. À outra estrada, a que segue em frente, chamarei "Estrada de Cima" (para o caso é a N379-1, desde Aldeia de Irmãos até à Fábrica de Cimento do Outão).

Virei à direita, pela Estrada de Baixo. Descida íngreme e no final, novamente à direita para o acesso ao primeiro ponto de paragem, visita obrigatória, a espectacular praia do Portinho da Arrábida.

Uma pequena enseada com um areal diminuto que progressivamente vai crescendo para leste até chegar à Praia do Creiro, em frente à grande referência paisagística: a Pedra da Anicha. Um rochedo que sobressai do mar a cerca de 100m da praia e que é reserva ecológica integrada no Parque Natural da Serra da Arrábida.

A meio da estreita estrada que conduz à praia e à meia dúzia de vivendas e aos 2 restaurantes que ficam praticamente em cima do mar, encontra-se o Forte de Santa Maria da Arrábida onde está localizado o Museu Oceanográfico. A destacar ainda a Estação Arqueológica do Creiro ou a Lapa de Santa Margarida, capela situada numa gruta mesmo fronteira ao mar e em estado de degradação assinalável.

Regresso pelo mesmo caminho até encontrar novamente o cruzamento da Estrada de Baixo. Viro à direita, em direcção às outras praias. Sucodem-se o Creiro (cujo acesso pode ser pelo areal a partir do Portinho, ou por um caminho que desce até à praia). Depois, passo sucessivamente pela Praia dos Coelhoos, por Galapinhos (recentemente coroada como uma das mais belas praias do mundo), por Galápos (alguém ainda se lembra do saudoso Seagull?...) e finalmente a Figueirinha. >>>

Se o azul forte tingia o mar até aqui, junto às rochas que o bordejam encontramos outras cores e tonalidades que muito contribuem para a beleza deslumbrante de toda esta costa.

E quando falamos de beleza, temos também que mencionar a sua antítese: a Fábrica de Cimento que tanto desfeia todo este enquadramento. Mas ainda antes de lá chegar, passo por uma edificação que quase passa despercebida, não fora ter um pequeno farol: o Forte de Santiago do Outão. Tendo origem no Séc. XIV, nele fica hoje o Hospital Ortopédico do Outão, depois de no início do Séc. XX ter tido a valência de Sanatório. Dele falarei adiante quando mencionar o Forte Velho do Outão.

O Palácio da Comenda de Monguelas

Passado o Forte e ultrapassada a Fábrica de Cimento, cerca de 1 km à frente, numa curva à esquerda, começo a vislumbrar entre o arvoredo que envolve a estrada, um edifício imponente, mesmo à beira-mar... que aqui ainda é rio.

Imponente pela sua volumetria, pela sua arquitectura e pela sua localização, com uma pequena enseada privativa e rodeado de frondosa mata (que vista mais em detalhe denuncia o abandono a que está votada...). Para lá chegar, ainda uma volta de estrada, passamos pelo parque de Merendas da Comenda e depois ...o portão de acesso à Comenda de Monguelas!

A Comenda é uma quinta que está situada na encosta sul da serra, sendo as suas origens anteriores a 1800. Foi, incluindo o luxuoso palacete e praia privada, vendida por D. Maria – Rainha de Portugal, em hasta pública, pelos idos de 1848. Fica a cerca de 2 km de Setúbal, banhada pelo estuário do Sado, com uma praia privada e de olhos postos em Tróia. Maravilhoso!

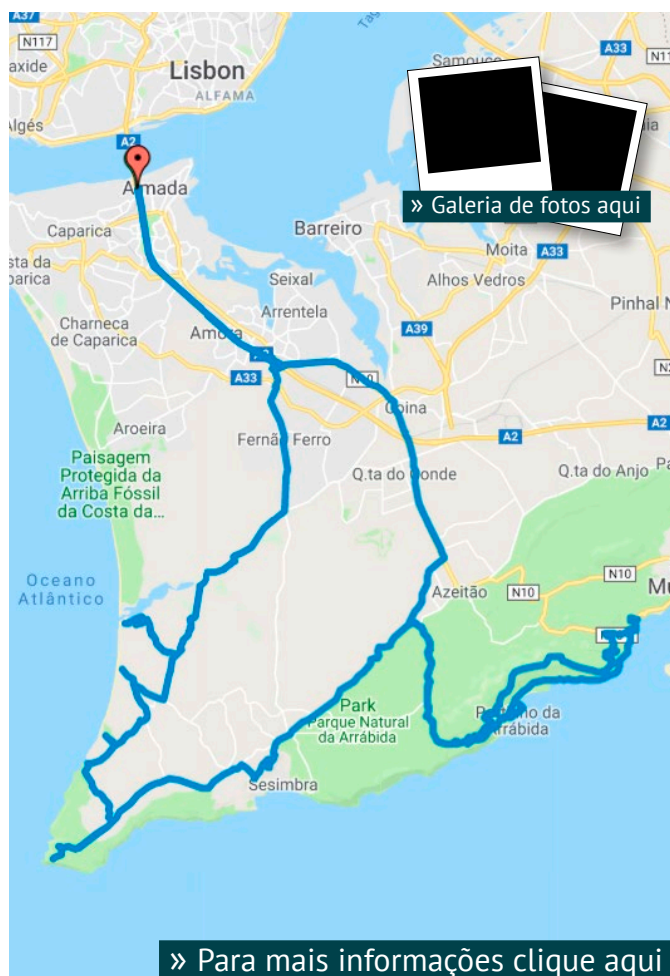
Conta a história que a construção neste local começou no período romano, com um complexo industrial de salga de peixe, passou por uma torre de vigia medieval que, no século XVII, dá origem à plataforma de S. João da Ajuda, um baluarte situado estrategicamente à entrada do estuário do Sado.

É sobre esta plataforma abaluartada que, no século XIX, é construída uma primeira casa de habitação. E era a que existia no local quando Ernest Armand, ministro de França em Lisboa, compra a propriedade, no dia 9 de Março de 1872, por cinco contos de reis.

Mais de 20 anos depois, o Conde d'Armand doou-a ao seu único filho varão, Abel Henri Georges Armand. Com 5 filhos e querendo usufruir na plenitude da localização magnífica, o já conde por morte de seu pai, decide-se pela reconstrução da casa e adapta-a à sua condição aristocrática e às necessidades impostas pelo seu relacionamento com as melhores famílias europeias.



"...SAÍ DE LISBOA, RUMO A SUL, PELA PONTE 25 DE ABRIL, O DESTINO FINAL ERA A ARRÁBIDA."



CRÓNICA

E para tal, chamou um jovem arquitecto português que posteriormente faria carreira prestigiada: Raúl Lino. Fundador e Presidente da Academia de Belas Artes, projectou entre mais de 700 obras, a Casa dos Patudos em Alpiarça, o Cinema Tivoli em Lisboa, o Cine-Teatro Curvo Semedo em Montemor-o-Novo ou os Paços do Concelho de Setúbal.

O aristocrata francês fez uma curiosa exigência ao então jovem arquitecto Raul Lino, quando lhe atribuiu o trabalho: que antes de iniciar o projecto gozasse de uma noite de luar no sítio onde planeava implantar a casa, como forma de melhor apreender o espírito do local para conceber um projecto em harmonia com a luxuriante paisagem. E assim foi! O projecto data de 1903 e a obra foi concluída em 1908.

Depois da morte do pai, e após os tempos difíceis da I Guerra Mundial, a casa passa para o novo conde, Roger Ernest Armand.

Nos anos 80, a quinta foi adquirida por um empresário do sector imobiliário, António Xavier de Lima que lhe terá feito algumas alterações que desvirtuaram a herança arquitectónica de Raul Lino, até aí inalterada. Após a morte deste, ficou ao abandono, exposta à degradação e ao vandalismo. Hoje, para a “visitarmos” tivemos que utilizar o expediente pouco legal de “pular o muro”.

Mas o Palácio da Comenda tem outras histórias para contar.

A Casa da Comenda foi cenário de verões repletos de glamour. Fosse na presença da própria família Armand e do círculo da melhor aristocracia europeia e portuguesa, fosse como estância de veraneio de outras famílias a quem cediam a casa, fosse a personalidades mais mediáticas, como a princesa Lee Radziwill, irmã da viúva do presidente norte-americano J. F. Kennedy, e do seu inseparável amigo, o escritor Truman Capote, que no verão de 1965 ali terão passado uma temporada.

Mas, ainda antes, terá sido uma mulher frágil e de luto

que chegou ao Palácio da Comenda, na Serra da Arrábida, em Setúbal, logo após o assassinato do marido, John F. Kennedy, em Dallas a 22 de Novembro de 1963. Jacqueline veio para Portugal com os dois filhos pequenos, Caroline e John-John, a convite dos condes D'Armand. Não há registos que assim tenha sido, de facto. Mas esse terá sido também o objectivo do isolamento pretendido...

Em 3 de Agosto de 1975, nova tragédia aparece associada ao palácio da Comenda.

Nesse dia, um duplo assassinato ocorre na mansão: Madalena e seu cunhado Miguel aparecem assassinados a tiro, num dos quartos do 1º andar, aparentemente durante um encontro amoroso. No andar térreo, ao fundo da escadaria, Julieta, irmã mais velha de Madalena e mulher de Miguel jaz tombada com uma pistola na sua mão. A queda deixa-a longas semanas em coma e quando retoma o conhecimento, está cega e sem memória do que terá acontecido. Todos eram membros de uma família de posses, o que no Verão Quente de 1975 em Portugal não tornou a situação menos complicada. Justiça (politicamente) apressada condenou Julieta à prisão, acusada de ter morto o marido adúltero e a sua irmã. Afinal todas as evidências apontavam para ela, mas...

Assim começa a história que 28 anos mais tarde acaba por ser desvendada! Obviamente que nada disto ocorreu na realidade. Trata-se de um romance do escritor Domingos Amaral, editado em 2012, no qual o Palácio da Comenda serviu de cenário inspirador da maior parte da trama. Quer à época dos “factos”, o Verão Quente – precisamente o título da obra – de 1975, quer no posterior desenvolvimento do mistério, 28 anos mais tarde.

Ainda hoje é possível aceder ao caminho que leva ao ancoradouro. Mas já não o é ao primeiro andar dos quartos, pois a escadaria onde Julieta tombou está completamente em ruínas. Assim como parte do tecto, quase todas as janelas e portas também. De facto a ruína apodera-se >>>





"...ACEDEMOS À ZONA ONDE ESTÃO 3 PEÇAS DE ARTILHARIA DE MÉDIO ALCANCE (10 A 20KM) VICKERS DE 152MM.."

lamentavelmente deste edifício que hoje está completamente vandalizado.

Uma curiosidade: se por aí andar algum premiado com um jackpot do euromilhões, a Comenda de Monguelas está à venda por 50 milhões de euros (admito que uma boa negociação permita economizar uns trocos...). A localização é fabulosa, a paisagem não tem preço e a recuperação ... enfim, é capaz de exigir algum investimento!

Pelo cume da serra

Daqui, voltei pela mesma estrada, à zona da Fábrica onde virei à direita, para a N10-4, vulgarmente conhecida por Estrada da Rasca (porque passa na aldeia com este nome). Pouco mais à frente, viragem à esquerda, e retomo a nossa N397-1, a Estrada de Cima, desta feita em sentido contrário. Se primeiro percorri a estrada que bordeja o mar, desta feita fui pela estrada que sobe a serra e corre pelo seu cume.

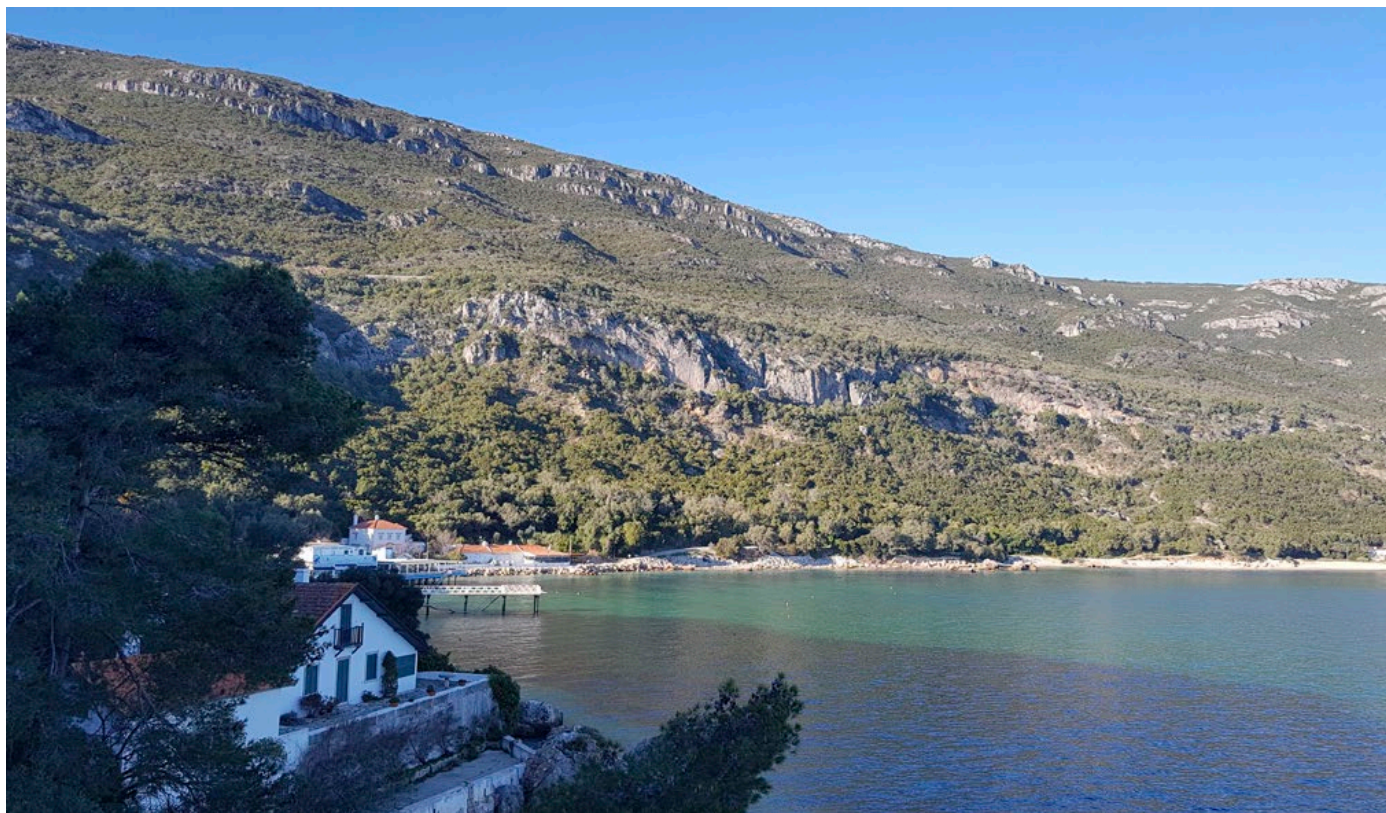
A próxima paragem não demora. Subida íngreme, em regime de curva e contracurva, o mar à esquerda e, à medida que subo, vislumbro toda a magnificência do estuário do Sado: Tróia à direita, Setúbal à esquerda, ao fundo a zona industrial da Mitrena e no meio, um pequeno mar interior onde com frequência são visíveis as brincadeiras da comunidade de roazes que por aí vão andando.

Numa curva apertada à direita, tenho à frente a Porta

de Armas da 7ª Bateria de Artilharia de Costa. Os portões abertos e o estado de abandono indiciam aquilo que encontrei: uma fortificação ao abandono bem como os postos de tiro ainda com o que resta das respectivas peças de artilharia. Apesar do abandono, quer o forte quer a instalação de artilharia permite ter uma boa ideia de como eram, quando em actividade. Entrei!

O forte, chamado de Forte Velho do Outão (também desigando por Forte do Zambujal, Forte do Facho ou Atalaião da Serra da Arrábida) fica no cimo de um promontório que tem aos seus pés, à beira mar, o já referido Forte de Santiago (Hospital Ortopédico do Outão) bem como uma das mais bonitas vistas da Serra da Arrábida. A construção ter-se-á iniciado cerca de 1649, quando João de Saldanha de Oliveira recebe a incumbência de construir um atalaião no alto da serra para colocação de peças de artilharia. Terá ficado concluído em 1655, quando uma carta do Rei DJoão IV ordena ao Governador de Setúbal que entregasse o comando do Atalaião ao capitão Agostinho Cardos com uma guarnição de 6 soldados. Esta fortificação complementava a posição bélica e defensiva do Forte de Santiago.

O forte está, devido ao abandono, em estado adiantado de degradação, muito ajudado pela vandalização que ao longo do tempo tem sofrido – com os omnipresentes graffittis. Resiste apenas pela solidez da construção. »



Um pouco mais à frente, acedemos à zona onde estão 3 peças de artilharia de médio alcance (10 a 20km) Vickers de 152mm. Eram elas que, quando em actividade, faziam a defesa da entrada da barra do Sado. Funcionavam de forma coordenada, no âmbito do Regimento de Artilharia de Costa, com outras peças que asseguravam a defesa de Lisboa e Península de Setúbal, segundo o plano luso-britânico definido pelo general inglês Barron no pós 2ª guerra mundial. O objectivo era criar uma força especializada em impedir o desembarque de uma força convencional apoiadas por unidades navais naquela região. O plano foi desenhado em 1939, a construção desta 7ª Bateria decorreu entre 1944 e 1954 e cessou a actividade (pela obsolescência deste tipo de defesa) em 1998.

Esta 7ª Bateria funcionava em ligação com a 6ª sediada na Raposa próximo da Fonte da Telha e com a 8ª em Albarquel (Setúbal). Todas faziam parte do Grupo Sul do RAC que também incluía a 5ª Bateria da Raposeira (Caparica). Para lá das peças de artilharia é possível apreciar o esquema montado à volta (e por baixo) delas, maioritariamente subterrâneo, com casamatas para os militares, paióis para as munições e os sistemas de elevação destas para alimentarem as necessidades de tiro.

Das varandas e janelas do Forte, para lá da magnífica vista, vislumbramos também em pormenor o Forte de Santiago. Este é o resultado de sucessivas construções feitas naquele local estratégico da barra de Setúbal, a primeira das quais, uma torre de vigilância mandada edificar por D. João I em 1390. Destacar a ampliação ocorrida no reinado

de D. Sebastião. Mais tarde, durante a dinastia filipina, a Casa do Corpo Santo (importante instituição de Setúbal) solicitou ao rei a instalação neste forte de uma torre de farol para auxílio à navegação que ficou concluída em 1625 e tendo essa construção sido custeada por aquela instituição.

Depois da Restauração da Independência, voltou o forte a receber importantes obras de modernização e reforço, cuja conclusão ocorreu em 1657. O forte manteve a valência bélica até ao Séc. XIX, quando foi desactivado. Foi depois, durante algum tempo utilizado como prisão. Em 1890 recebeu obras de adaptação e passou a ser utilizado até ao início do Séc. XX como residência de veraneio do Rei D. Carlos.

Entretanto, a sua localização foi reconhecida como sendo valiosa no tratamento de doenças do foro pneumológico pelo que até 1908 foi utilizado como Sanatório. A partir dessa data, passou a ser um Hospital Ortopédico, função que ainda hoje conserva.

Uma história de espões com licença para matar

Concluída a visita à 7ª Bateria, o dia ia avançado. Assim, segui em direcção ao alto da Serra, sempre com uma paisagem extraordinária a desfilar à frente dos meus olhos, ainda mais realçada pela luz de final de dia. Passei a zona das antenas, diversos miradouros e pontos de paragem que se sucedem à beira da estrada, tantos são os locais com vistas de deixar qualquer um de queixo caído.

Ultrapassado o cume da Serra (no que à estrada diz >>>



"...SAÍ DE SESIMBRA EM DIRECÇÃO A AZEITÃO PELA MESMA N379 QUE JÁ ME TINHA TRAZIDO DO CABO ESPICHEL."



respeito), iniciei a descida. Um pouco à frente, quando já se vislumbra a vista para o Portinho da Arrábida e antes de passar pelo Convento (já falarei dele), temos uma pequena reentrância do lado esquerdo, servindo de referência o facto de lá estar construída uma rampa para os praticantes de parapente que depois de sobrevoarem toda esta magnífica encosta, vão aterrar no areal do Portinho.

Foi precisamente neste ponto, à entrada da curva à direita logo a seguir ao miradouro, que em 1968, o agente secreto de Sua Majestade com licença para matar – Bond, James Bond (George Lazenby, no seu único filme da saga) – parou o seu inevitável Aston Martin. Estava acompanhado da sua noiva, Teresa (Tracy) di Vincenzo (Diana Rigg). Tinham acabado de celebrar o seu casamento na Herdade do Zambujal (Palmela) e este era o início da lua-de-mel. Mas 007 nunca está descansado! Um Mercedes 600, conduzido pelo vilão Ernst Stavro Blofeld (Telly Savallas) aproxima-se. No banco de trás, à janela, Irma Blunt (Ilse Steppat), a diabólica ajudante de Blofeld dispara uma rajada de metralhadora. Quando James Bond entra no carro ... Tracy estava morta...

Este é o relato dos 3 minutos finais de um filme que este ano comemora o seu cinquentenário e foi por muitos considerado o pior da saga sendo bastante menosprezado pela crítica de então. O filme é "007 – Ao Serviço de Sua Majestade" e estreou em Londres no final de 1969. Mas para nós, será certamente um dos principais, pois nele podemos ver a Serra de Sintra e o Guincho, o Casino Estoril e a Baixa Lisboa, para lá da Arrábida, obviamente!

Lá ao fundo vislumbra-se, numa curva da estrada, uma das guaritas de veneração dos mistérios da Paixão que fazem parte do chamado Convento Velho, uma das componentes do Convento da Arrábida. Este, construído no século XVI, abrange, ao longo dos seus 25 hectares, o Convento Velho, situado na parte mais elevada da serra, o Convento Novo, localizado a meia encosta, o Jardim e o Santuário do Bom Jesus.

Dessa guarita, tenho uma visão excelente para o Convento Novo bem como mais uma lindíssima panorâmica de toda a Costa da Arrábida. Para acabar em beleza...

Estava concluído o passeio. Agora era tempo de regresso!

E a promessa inicial estava cumprida: falámos de uma viúva de um presidente americano, de um espião inglês, de trágicos amores e desamores literários, de um "Processo Revolucionário em Curso", de palácios e fortes abandonados, de praias maravilhosas e de umas estradas que são uma delícia para fazer de mota

Tudo isto, a Andar de Moto numa Viagem ao Virar da Esquina...pela Arrábida! //



Pedro Pereira

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

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

Depois de termos abordado a Sala de Controlo (cabeça e pescoço) e a Casa das Máquinas (tronco e membros superiores) ficaram a faltar os membros inferiores. Usando a mesma lógica, podemos dizer que agora vamos abordar a proteção do Grupo Propulsor do nosso corpo.

Quando se anda de mota, todo o nosso corpo é posto à prova e a atenção deve ser permanente. Quando se anda fora da estrada, mesmo que não seja em competição, os membros inferiores são permanentemente solicitados: andamos constantemente a fletir as pernas, passamos muito tempo de pé, tiramos os ditos dos respetivos apoios para "ajudar" nas curvas, apertamos a mota com os joelhos e pernas e os pés, ainda que dentro das botas, sofrem imensos impactos, sobrecargas e embates, já para não falar das situações em que são solicitados para ajudar a puxar ou empurrar a mota, frequentemente em pisos molhados, irregulares e escorregadios...

Ou seja, os nossos membros inferiores devem ser também alvo de uma proteção especial para quem conduz no todo terreno e, já agora, convém não esquecer que na região da cintura está ainda a zona pélvica e, em particular, os genitais que, no caso masculino, estão bastante expostos e merecem uma proteção especial, mas já lá vamos!

A escolha das calças

Se chegaram até aqui e leram a parte I e II já certamente perceberam que o equipamento para andar fora do alcatrão é específico e não vale a pena andar a inventar. Para complicar um pouco mais, existem ainda diferentes tipos de equipamento, como vamos ver com as calças, com perfis distintos, consoante o fim a que se destinam!

Para uma utilização mais descontraída fora da estrada, umas calças de aventura, também conhecidas por do tipo rally, são uma boa escolha. Costumam ser bastante

confortáveis e resistentes, à prova de água, geralmente até com forro interior que pode ser retirado, vários bolsos, excelente ventilação, zonas almofadadas, por exemplo para a região do cóccix, reforços na zona das virilhas... e costumam usar-se por fora das botas!

Em oposição, temos as calças usadas para o fora de estrada "puro e duro" que são bastante diferentes: menos rígidas, sem bolsos ou quase nenhum, geralmente sem forro interno, feitas à base de tecido e com reforços em zonas específicas também, nomeadamente no interior das pernas e virilhas para proteger, em especial, das eventuais queimaduras do escape. São ainda mais moldáveis ao corpo e usam-se por dentro das botas!

A escolha entre umas e outras fica ao critério e uso pretendido por cada um, tendo sempre presente que os fins a que se destinam não são rigorosamente os mesmos, embora sejam parecidos.

Falando de tamanhos, também aqui é uma regra de ouro testar previamente. Pode ser na loja antes de comprar ou experimentar as de uma pessoa amiga, mas nunca comprem às cegas, mais ainda se for online em que o erro no tamanho pode trazer complicações ou custos para devolução ou troca. Além disso, sempre que possível, testem em ambientes reais de utilização. O que é isto? Uma forma pomposa de dizer que há que comprar consoante o uso que se pretende dar às mesmas, mas vou exemplificar:

Há pouco tempo fui a uma loja na Grande Lisboa para comprar umas calças de TT (que com um uso mais radical se destroem a uma velocidade alucinante). Levei as minhas botas de TT e as joelheiras e cheguei à loja e disse o que queria testar. A empregada olhou-me como se eu fosse um ET (e até sou, em certa medida), mas foi buscar o que eu queria e no meu tamanho habitual. Vesti previamente as joelheiras e qual não é o meu espanto >>>

NOVIDADE



AVIATOR 2.3 AMS²

SIX DAYS 2018
CHROME GLOSS



FORRO COM SISTEMA
DE ENCAIXE MAGNÉTICO



FAME
AMARELO MATE



BIGGER
VERMELHO MATE



GREAT
AZUL CHROME

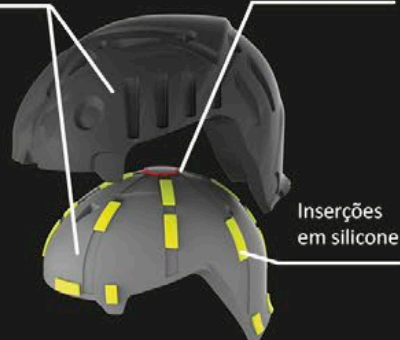


GREAT
AMARELO MATE

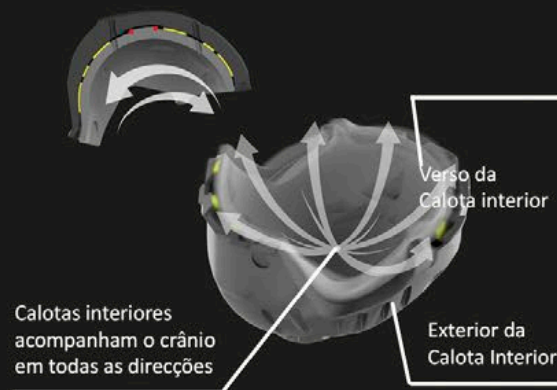
AMS²
AIROH
MULTIACTION
SAFETY
SYSTEM

Calotas interiores com
diferentes densidades

Anel central de
amortecimento



Inserções
em silicone



Verso da
Calota interior

Exterior da
Calota Interior

Calotas interiores
acompanham o crânio
em todas as direcções

que ao vestir as calças estas não passavam na zona das joelheiras (que são bem largas por sinal)! Conclusão, acabei por comprar outro modelo de calças! Se tivesse comprado aquelas teria que voltar à loja para as trocar pois não eram compatíveis com as joelheiras!

Como habitual, a tabela que se anexa serve de referência, mas não é um guia absoluto porque há muitas variações a considerar, como o sexo, o peso, a idade, a altura, a variação entre os diferentes fabricantes. Resumindo, nada é capaz de substituir o ato de experimentar antes de comprar, mas procurar previamente no site dos fabricantes também pode dar uma ajuda!

Por dentro das calças...

Existe um mundo para desbravar, mesmo para quem é depilado! As calças protegem contra os elementos exteriores, mas são manifestamente insuficientes, mesmo para uma utilização menos exigente. Recomendo a utilização de calções interiores com proteção, as meias ficam um bocado ao gosto de cada um, sendo que sugiro usar umas mais grossas e bastante compridas, mesmo com tempo quente! Para temperaturas mais baixas é recomendável o uso de uma meia-calça, tipo leggings, pelo conforto térmico que representam, além de evitar o atrito com as joelheiras, mas sobre elas falamos já a seguir!

Os nossos joelhos são um milagre da anatomia e fisiologia humana! São uma peça de engenharia quase perfeita e de uma importância crucial para andar de mota pelo que tudo deve ser feito para os proteger, até porque são a nossa maior articulação!

As lesões, quando ocorrem, costumam ser bastante complexas e é habitual o recurso à cirurgia. Ali moram vários tipos de ligamentos, um osso chamado rótula e até uma cartilagem que dá pelo nome de menisco! Estas lesões são muitas vezes o verdadeiro terror não apenas de desportistas profissionais ou amadores, amantes das motos, do futebol, da corrida, das caminhadas, do ténis... mas de toda a gente!

Os avanços na medicina são notáveis, nomeadamente no campo cirúrgico e das próteses, mas ao nível do joelho (e não só) continua-se a cometer um erro imperdoável: não respeitar os prazos de descanso e imobilização que nos são impostos! Se nos dizem que são 2 meses sem conduzir é para cumprir, mesmo que ao fim do mês já tudo pareça ok! Se é para andar 6 semanas de canadianas... não são 4! Conheço demasiados casos de pessoas que não cumpriram e foram brindados com sequelas definitivas

ou propostas de nova intervenção cirúrgica! Recordo-me de há algum tempo atrás conversar com um conhecido profissional das duas rodas com experiência mundial, de Dakar... e ele mostrar um joelho a que já tinha sido operado 4 ou 5 vezes e estava sem queixas. Ao lado estava um "endurista de fim de semana" (assim como eu) que tinha sido operado uma única vez aos ligamentos e por não ter respeitado os prazos coxeava há vários meses e estava a ponderar se iria fazer nova intervenção cirúrgica ou não!

Para a proteção dos joelhos é fundamental o uso de joelheiras. Já é mau andar sem qualquer proteção (nem que seja nas próprias calças) de mota no alcatrão, mas fora dele é ainda mais perigoso!

Além disso, desiluda-se quem pensar que umas simples joelheiras que envolvem o joelho e têm uma proteção à frente são suficientes. Claro que sempre são melhores que não usar nada, mas a sua proteção é muito limitada até porque parte das lesões que ocorrem não resultam de choques propriamente ditos! São antes situações de

torção, de desaceleração, de rotação com os resultados que já se sabe, mas é bom lembrar: lesão no menisco, entorse no joelho, lesão do ligamento cruzado anterior, do posterior, dos laterais, rotura dos tendões e a lista continua, mas já chega!

Quanto à escolha das joelheiras, recomendo daquelas que geralmente são conhecidas por "orto-

pédicas" para a prática de todo o terreno. Existem diversas marcas e modelos, sendo que os preços nem sempre são simpáticos, sobretudo naquelas com materiais mais exóticos, como o carbono! Ter ainda em atenção a questão dos tamanhos (aqui é mais simples porque a maioria dos fabricantes têm apenas 3 ou, no máximo, 4 tamanhos (S, M, L e XL), que a sua aplicação correta pode ter truques, sendo que são diferentes a do joelho esquerdo e a do direito! Aparte a proteção contra situações de impacto frontal, o seu grande mérito é protegerem também nas outras situações mencionadas no parágrafo anterior...

Para terminar... as Botas!

A par com o capacete, mesmo para aqueles praticantes de TT que se gabam de nunca cair (há por aí gente muito mentirosa, diga-se de passagem) as botas constituem um elemento essencial de proteção e de conforto...

Para quem quiser sair do asfalto e conhecer as maravilhas do fora de estrada tem basicamente 3 tipos distintos de modelo de bota:

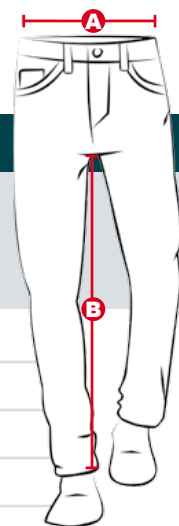
- As botas mais de aventura trail, que oferecem uma razoável proteção, não são muito pesadas ou rígidas e podem ser usadas em quase todo o lado, incluindo ca-

"Quando se anda de mota, todo o nosso corpo é posto à prova..."

CALÇAS RALLY, ENDURO, MOTOCROSS...

Medir sempre sem apertar, com roupa interior, não encolhendo a barriga. A medida da perna vai da virilha ao tornozelo. Testar com joelheiras é fundamental e mesmo com botas.

Tamanho PT	36	38	40	42	44	46	48
Tamanho EUA	28	30	32	34	36	38	40
Cintura - A	71	76	81	86	91	96	101
Perna - B	76	77	78	79	80	81	81



BOTAS DE FORA DE ESTRADA

A velha sugestão de poisar o pé sobre uma folha de papel e marcar o comprimento é válida. Usar um número acima é o habitual e mesmo 2 para botas com botins interiores. Testar com joelheiras, meias e calças.



N.º PT	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
N.º EUA	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	8	9	9,5	10,5	11,5	12	12,5
Pé (em cm)	22,4	23	23,6	24,3	25	25,6	26,3	27	27,6	28,3	29	29,6	30,3	31

minhar de forma confortável;

- As puras botas de motocross, que oferecem elevados níveis de proteção e algum conforto, ainda que à custa de um peso maior e alguma rigidez, com uma sola de uma aderência (e desgaste) elevado, com ou sem botins interiores;

- As botas de enduro, que conseguem ser ainda um pouco mais rígidas e pesadas que as anteriores, com uma sola robusta e adaptada a todos os terrenos, podendo ou não ter botins interiores e geralmente equipadas com uma biqueira metálica à frente para minimizar os impactos.

Existe imensa oferta no mercado e os preços são muito variáveis, tal como a qualidade e o nível de proteção oferecido. Tem-se verificado nos últimos anos (há quem lhe chame globalização) também neste campo uma notória tendência para a deslocalização para países onde a mão de obra é mais barata. O resultado é uma degradação na qualidade dos produtos, mas não uma redução dos preços, infelizmente!

Aparte todo o processo de escolha de modelos, cores, tamanhos (ver tabela) é fundamental efetuar alguns procedimentos muito simples, pelo que deixo algumas sugestões:

- Verificar todos os parafusos e demais apertos antes sequer de começar a utilizar! Antes disso do que perder alguma peça ou parafuso, algo muito comum, infelizmente!

- Colocar em todas as fivelas das botas, se possível,

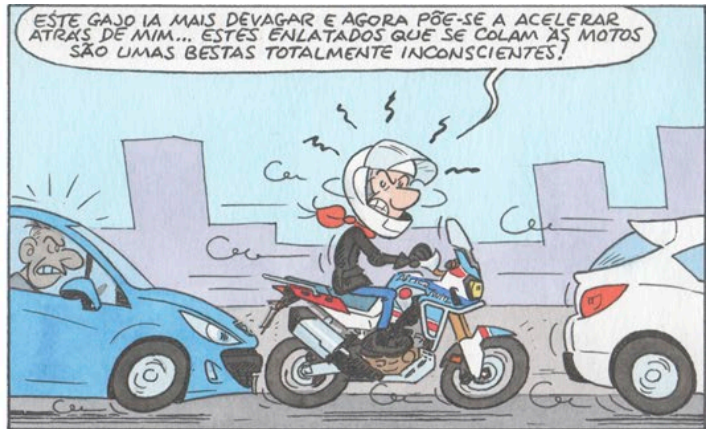
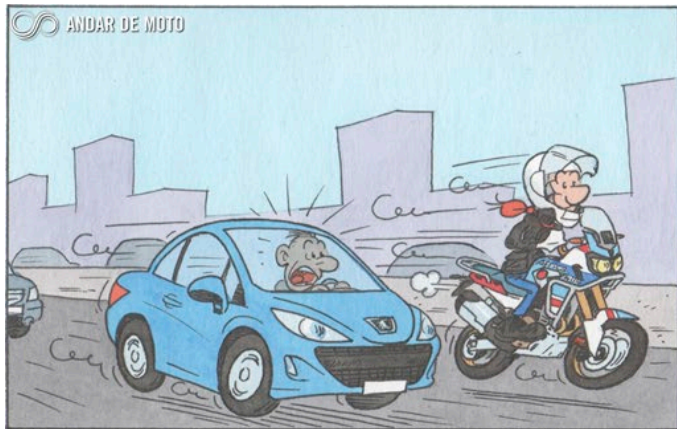
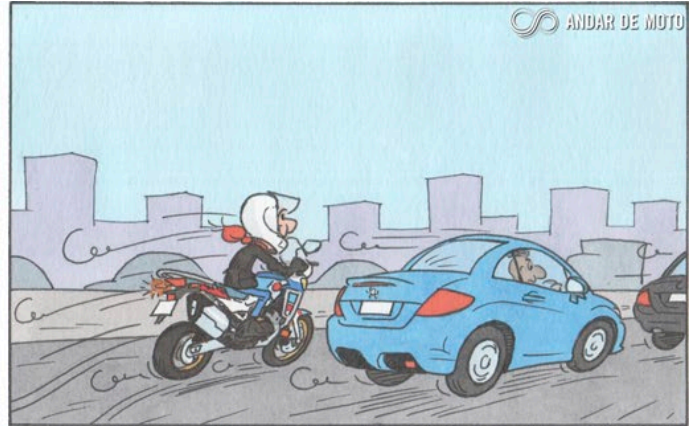
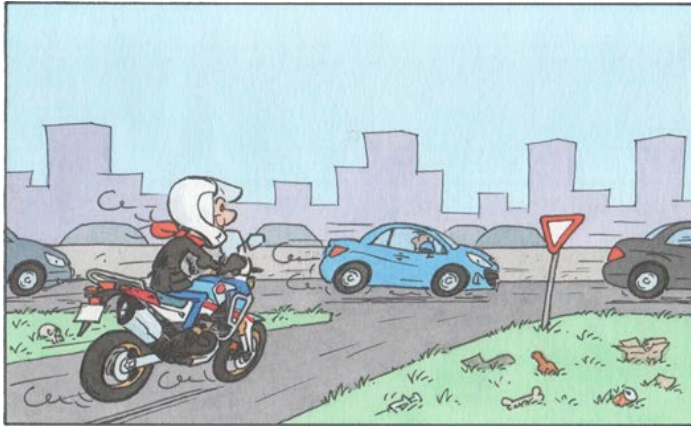
uma pequena abraçadeira plástica para evitar que se solte... e seja necessário comprar outra!

- Hidratar o couro das botas. Existem produtos específicos, mas um creme Nivea (desculpem a publicidade) faz o mesmo efeito e ainda ficam com a mão macia ao aplicar! Escusado será dizer que devem ser lavadas sempre que necessário, postas a secar à sombra e de “cabeça para baixo”, tudo isto em prol de uma maior longevidade...

Estas botas têm rodagem. Antes do seu uso pleno, façam alguns agachamentos com as mesmas ou uma ou outra pequena caminhada para que as mesmas se comecem a moldar aos pés e fiquem menos rígidas. De início é normal sentir uma certa rigidez e perda de sensibilidade, em especial no uso do travão e da caixa, mas melhora com o tempo e o uso!

Ainda quanto ao tamanho, a minha sugestão é comprar sempre um número acima do calçado diário. Aliás, se usarem botas com botim interior (pessoalmente gosto pelo conforto adicional) podem até ponderar a compra de 2 números acima! Calço 43 no dia-a-dia, mas nas botas de fora de estrada uso 44 e numas com botins interiores uso 45! Porém, nada disto é mais válido do que testar e isso cada um é que tem de fazer! Chamo ainda a atenção para a verdadeira Babel de escalas de tamanho: Europeia, Inglesa, Americana, Chinesa...

E fica terminada a última parte desta trilogia. Com o equipamento adequado vão poder divertir-se muito mais e com níveis de segurança superiores! //



MOTOS USADAS

A close-up, high-angle photograph of a motorcycle's rear section. The focus is on the rear wheel, which has a multi-spoke alloy rim and a perforated disc brake. The chain and sprocket are visible, along with the rear shock absorber and the dual exhaust pipes. The background is a plain, light-colored wall. The overall color palette is dark with metallic tones, accented by yellow splatters.

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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

OITOS: O bicho mau das aulas de condução

Mas quem é que inventou que precisamos de fazer oitos com a moto para sabermos conduzir? Quem é que teve a brilhante ideia de incluir isto nos exames de condução?

Quem é que realmente acha que este pequeno número de circo serve para alguma coisa na vida real?

Não podemos antes fazer 8 vezes o número 1? Ou um S?

As aulas de condução de moto são divertidas e motivantes até o instrutor dizer: “hoje vamos fazer oitos”. Para quem está ainda a tentar dominar a coordenação – pé e mãos – só a explicação assusta. Mas o pior está para vir. Cerca de 5 segundos depois de tentarmos pôr em prática, pela primeira vez, estes ensinamentos, percebemos que esta fixação pelos oitos só nos vai dar uma destas coisas:

- Muitas quedas.
- Um chumbo no dia do exame.
- Um conjunto de figuras tristes que escolhemos omitir sempre que falamos das aulas aos amigos e familiares.
- Muito trabalho (esta é a mais otimista).

Pior. Quando achamos que já dominamos os oitos naquele espaço de dimensão generosa, nos sentimos orgulhosos por realizar tamanha proeza, e esperançosos para o exame final, o instrutor (um porreiro) diz: “Agora vais fazer isso na estrada.” E de repente nunca uma estrada pareceu tão estreita. Os passeios parecem aproximar-se sempre que viramos (só para nos tramar) e voltamos às quedas, aos desequilíbrios

e ao número de circo deprimente. É claro que a maior parte das motos de instrução também não ajudam. As barras que as escolas colocam fazem milagres e evitam várias visitas à oficina, mas comprometem imenso o equilíbrio deste veículo.

Se só queremos aprender a conduzir e circular a direito na estrada, por que raio temos que aprender isto? Vamos andar aos Ss na estrada?

“...Na verdade os 8s foram criados para treinar o equilíbrio e o controlo da embraiagem e dos travões.”

Na verdade os 8s foram criados para treinar o equilíbrio e o controlo da embraiagem e dos travões. Podiam ter tido uma ideia melhor? Talvez, mas este exercício obriga a uma coordenação muito grande que acaba por nos ser útil em algumas manobras do dia-a-dia.

Por regra, no final todos conseguem fazer esta proeza. Existem truques que ajudam a realizar a

manobra mais facilmente: posição do corpo, olhar para onde quer ir e nunca para baixo nem para o pneu frontal, usar o travão e pé ou manter o travão de mão muito leve, etc. Acima de tudo deve encarar o oito como um desafio – porque quer queira, quer não, vai ter que o fazer no exame de condução.

Esta manobra não é uma dor de cabeça para todos. Há quem a faça rapidamente “com uma perna às costas”, há quem a registre para sempre na memória pelos momentos hilariantes/deprimentes que proporcionou, e há quem a culpe pelo chumbo. O truque é: nunca desistir.

Boas curvas//

TRAVEL EDITION

NC750X



TRAVEL EDITION

APENAS 8.000,00€ | (INCLUI PACK VIAGEM COM CONJUNTO DE 3 MALAS E DESCANSO CENTRAL)



3,5L/100KM



EURO 4



MET-IN 22L



FULL LED



CONTROLE TRACÇÃO

PRESTAÇÃO 149,00€/MÊS | ENTRADA 2.636,00€ | PVPR 8.000,00€
COMISSÃO DE COBRANÇA 3,75€/MÊS | PRAZO 36 MESES
MONTANTE FINANCIADO 5.364,00€ | TAEG 5,6%



Exemplo representativo à Contrato crédito automóvel com reserva propriedade, Honda NC750X, PVP 8.000,00€, 36 prestação de 149,00€, TAN de 0,000% e TAEG 5,6% TAN de 0,000% e para um montante total imputado ao consumidor de 5.807,86€. Acrescem impostos legais, comissão de abertura de contrato de 125€, de Reconhecimento e Envio de Declaração de Extinção de Reserva de 55,12€, pagos na 1ª prestação. Condições válidas até 31 de março de 2019, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Reservado aos concessionários que atuam como intermediário de crédito a título acessório do Santander Consumer. Informe-se no Santander Consumer.

“O PVP da NC750XA MT Travel Edition é de 8.000€. O PVP da NC750XA DCT Travel Edition é de 8.890€. Estes valores incluem ISV e IVA à taxa em vigor. Os PVPs indicados não incluem despesas de documentação, preparação e eco-valor dos pneus no valor total de 385€ (iva incluído). Campanha limitada ao stock existente.”