



SUZUKI KATANA



» TESTES

INDIAN FTR 1200

DUCATI HYPERMOTARD 950 SP

» APRESENTAÇÃO

DUCATI PANIGALÉ V4 25^o ANIVERSÁRIO 916

YAMAHA YZF-R1 E R1M 2020

KTM 790 ADVENTURE RALLY

BMW VISION DC ROADSTER

» EM ANÁLISE

DAINESE CARVE MASTER 2 D-AIR

BOTAS FORMA TERRAIN EVO

» REPORTAGEM

5 DICAS PARA ANDAR DE MOTO EM PISTA

DE DUCATI NO LÉS-A-LÉS

MOTOGP UMA EXPERIÊNCIA VIP

CLASSE PURA



NEW

SPEED TWIN

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

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

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

TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 | TRIUMPH PORTO: 224 108 000

Mail: info@triumphportugal.pt Saiba mais em: triumphmotorcycles.pt



FOR THE RIDE



Rogério Carmo
Publisher

A alergia à electrónica

É frequente, na sequência de um ensaio a uma ou outra moto, ser confrontado com diversas perguntas feitas pelos meus estimados leitores. Também é frequente passar algumas horas da minha semana a responder a essas mesmas questões, umas mais e outras menos pertinentes. Sinto-me quase na obrigação de o fazer, e faço-o com gosto. Pelo menos na maioria das vezes. Mas a cada tanto fazem-me perguntas que me deixam completamente desconcertado. A mais frequente tem a haver com a possibilidade (ou não) de poder desligar as ajudas electrónicas à condução nas motos de estrada. Sobretudo nas mais potentes!

O ABS é uma vítima frequente da antipatia de alguns motociclistas que me contactam, mas mais ainda é o Controlo de Tracção. O desprezo que muitos (uma boa parte) dos motociclistas nutre por estes recursos deixa-me completamente estupefacto.

Gosto de andar depressa e de me sentir seguro, e na sequência do meu trabalho benefico da experiência acumulada por conduzir, numa base diária, tantas motos diferentes e em cenários tão diversos. No entanto não prescindo de nenhuma ajuda electrónica que qualquer moto me possa dar. Sei, por experiência própria, que o ABS vai conseguir parar qualquer moto num espaço mais curto do que eu seria capaz de fazer, e que o controlo de tracção terá uma resposta muito mais rápida que o meu punho, caso a roda traseira descole do piso sob aceleração na saída de qualquer curva. E quanto mais potente for a moto, mais seguro me sinto por saber que tenho um ou vários dispositivos dedicados, infinitamente mais competentes na detecção e rápidos na resposta, a controlar o que se passa com as

rodas da moto que vou a conduzir.

Aquilo que o ABS não for capaz de remediar, mais nada ou ninguém seria capaz de ultrapassar com sucesso. Obviamente que o ABS não faz milagres, mas o que faz, garantidamente, é: nas mesmas circunstâncias, consegue parar a moto em menos espaço do que se dependesse apenas do motociclista fazer a travagem, e sempre sem bloquear as rodas, sobretudo a dianteira, o que caso aconteça equivale a uma queda instantânea. Por outro lado, o controlo de tracção, garante que na saída de qualquer curva se pode enrolar o punho do acelerador mais cedo e com muito mais convicção, com a garantia de que, mesmo com os pneus frios ou em condições de aderência reduzida, a moto literalmente não fuja debaixo de nós.

Por isso, quando alguém me pergunta se pode, ou se há alguma forma de desligar o ABS e/ou o Controlo de Tracção de qualquer moto que não tenha aptidão específica para andar fora de estrada (isso é um caso à parte e ainda assim o ABS na roda dianteira é uma incontestada mais valia), fico extremamente preocupado e com imensa dificuldade em responder de forma educada.

Claro que há malta que é sobredotada para andar de moto, e consegue fazer números de circo impressionantes que também a mim fazem inveja, mas esses são muito poucos e normalmente sabem perfeitamente o que estão a fazer (ou rapidamente se arrependem).

Por isso, àqueles que pretendem desligar qualquer destes sistemas posso sugerir que (porque não?) voltem também a usar rodas de madeira, anulem a suspensão, e usem manivelas em vez de motores de arranque, ou candeias a petróleo em vez de faróis eléctricos. //

8 *MOTO NEWS*

TESTES

32 *SUZUKI KATANA*

44 *INDIAN_FTR 1200*

56 *TESTE DUCATI HYPERMOTARD 950 SP*

APRESENTAÇÃO

26 *DUCATI PANIGALE V4 25º ANNIVERSARIO 916*

68 *KTM 790 ADVENTURE R RALLY*

76 *YAMAHA YZF-R1*

82 *FK MOTORS*

90 *BMW MOTORRAD VISION DC ROADSTER*

EM ANÁLISE

40 *DAINESE CARVE MASTER 2 D-AIR*

72 *BOTAS FORMA TERRAIN EVO*

REPORTAGEM

86 *HONDA NO WHEELS AND WAVES*

100 *DE DUCATI NO LÉS-A-LÉS 2019*

114 *5 DICAS PARA ANDAR DE MOTO*

120 *MOTOGP EXPERIÊNCIA VIP*

134 *DUKATI DAYS*

DESPORTO

126 *MOTOGP*

CRÓNICA

3 *ROGÉRIO CARMO: PORQUE NÃO*

6 *BRUNO GOMES: QUEREM MELHOR QUE ISTO?*

94 *PEDRO PEREIRA: QUE FUTURO PARA OS MOTORES A 2 TEMPOS NAS MOTOS?*

106 *HENRIQUE SARAIVA: VIRÁMOS A ESQUINA E FOMOS ATÉ AO LAGO AZUL*

138 *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*

140 *MÁRCIA MONTEIRO: QUANDO O TELEFONE TOCA...*



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

QUEREM melhor que isto?

Portugal é um destino de férias cada vez mais relevante no panorama internacional. Diversas cidades lusas têm sido distinguidas com prémios de “melhor destino”, elogiadas pelo que oferecem a quem nos visita. A nossa capacidade de saber receber, bem, quem pretende conhecer Portugal é uma das nossas melhores características. Tal como a nossa capacidade de organização. E agora, cada vez mais, estas características estão a dar que falar lá fora, além fronteiras.

Portugal, através dos inúmeros esforços feitos pela Federação de Motociclismo de Portugal, liderada por Manuel Marinheiro, que recentemente foi eleito para a vicepresidência da FIM Europa, e também de todos os agentes que colaboram com a FMP, desde os clubes organizadores, sem esquecer os patrocinadores, e o muito público que acolhe de braços abertos as competições de motos, têm feito com que o Mundo olhe para Portugal com “olhos de ver”.

Estamos, todos, de parabéns! Todos temos vindo a contribuir para que o motociclismo de competição visite Portugal trazendo para o interior das nossas fronteiras os melhores pilotos do Mundo nas respetivas disciplinas. Claro que poderia estar aqui a referir os diversos campeonatos europeus que há muito têm em Portugal um ponto de passagem obrigatório, mas o grande destaque vai, sem sombra de dúvida, para o facto de que Portugal vai receber este ano de 2019 um total de seis campeonatos mundiais FIM diferentes, o último dos quais a ser confirmado o Mundial FIM Sidecar, no Estoril.

Enduro, Motocross, Trial, Supermoto, Sidecar, ou ainda o Mundial Superbike. Seis mundiais que permitem aos fãs portugueses desfrutar do espetáculo dado pelos melhores pilotos. E muito em breve teremos mais competições internacionais a visitarem este “cantinho” plantado à beira-mar do Oceano Atlântico. O Mundial de Velocidade é o mais falado e o mais desejado, mas há mais competições que estão a caminho. Neste momento temos então nada menos do que seis campeonatos do mundo garantidos, e um sétimo a caminho.

Enquanto motociclista, enquanto jornalista que já assistiu a um pouco de tudo no nosso setor das duas rodas, mas principalmente enquanto português, não posso deixar de ficar extremamente orgulhoso pelo que temos conseguido conquistar com trabalho árduo, esforço, e dedicação. Nem mesmo nações muito mais poderosas, tanto a nível financeiro como a nível de influência nos centros de

decisão, conseguem orgulhar-se de ter um calendário mundial tão recheado como diversificado.

Para mim está mais do que comprovado que os portugueses sabem receber, sabem tratar bem quem nos visita, mas acima de tudo somos profissionais quando a situação obriga a que sejamos profissionais. Em conversas de amigos que menosprezam muitas vezes o que de bom fazemos nas duas rodas em Portugal, não me canso de repetir: temos atualmente seis campeonatos mundiais confirmados, e que passam brevemente a sete! E competições para todos os gostos. Querem melhor que isto?//

"..Todos temos vindo a contribuir para que o motociclismo de competição visite Portugal.."



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





Japan Legends transforma a sua Kawasaki Z900 numa soberba ZXR

EMPRESA ESPANHOLA DESENVOLVEU UM KIT DE CARENAGENS ESPECIALMENTE PENSADO PARA TRANSFORMAR A NAKED RETRO KAWASAKI Z900 NUMA DESPORTIVA DIGNA DOS ANOS 80 E 90. FIQUE A CONHECER EM DETALHE O KIT ZXR900 PRODUZIDO PELA JAPAN LEGENDS.

AS DESPORTIVAS ATUAIS não têm nada a ver com as de antigamente. Mas ainda assim, as desportivas que víamos nos concessionários e sonhávamos em ter na nossa garagem continuam a estar bem presentes na nossa memória. Para nos ajudar a manter essas lembranças bem vivas, a empresa espanhola Japan Legends decidiu criar um kit para transformar a Kawasaki Z900 por completo.

Apresentada na passada edição do Salão de Milão EICMA como um protótipo no stand da Kawasaki, a reação dos motociclistas foi tão positiva que a Japan Legends não teve outra solução que não fosse desenvolver o kit ZXR900 para comercialização.

Esse desenvolvimento demorou bastante tempo... mas o resultado final é soberbo!

Este kit ZXR900 está pensado para ser praticamente “plug & play”. Numa questão de poucas horas, qualquer proprietário de uma Kawasaki Z900 poderá ter na sua

garagem uma ZXR900.

O kit inclui carenagem frontal que recebe um par de pequenas óticas redondas com LED's, uma quilha de design desportivo, uma traseira totalmente trabalhada e subida, um novo guiador e porta matrículas, sem esquecer o vidro fornecido pela MRA em forma de cúpula.

A Japan Legends permite escolher entre vários esquemas de cores e gráficos, alguns obrigam a pintar o depósito de combustível original da Z900, e a empresa espanhola oferece ainda a possibilidade do proprietário pintar as jantes.

O kit ZXR900 varia entre os 1500€ da versão Race (apenas para pista) e os 2500€ da versão 30th Anniversary, certamente a mais apelativa pois mistura o clássico verde da Kawasaki com o branco e azul para um “look” de desportiva retro.

Para mais informações pode contactar a Japan Legends através do e-mail info@japan-legends.com .//



ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL

Desfruta da
**TUA HARLEY
DE FORMA
GRATUITA
DURANTE
UM ANO**



Com a oferta Freedom Promise, poderás trocar a tua Street® ou Sportster®, antes de fazerem um ano, por outra Harley mais potente e pagar apenas a diferença. Um negócio que não encontrarás em nenhum outro lugar.

**VISITA O TEU CONCESSIONÁRIO ENTRE
1 DE JUNHO E 31 DE AGOSTO.**



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

HARLEY-DAVIDSON. AMERICAN MOTORCYCLES
H-D LISBOA | H-D ALGARVE
WWW.HDLISBOA.COM • WWW.HARLEYALGARVE.COM



ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL

A HARLEY-DAVIDSON ESPANHA, SLU, com sede na Av. De les Corts Catalanes, nº 9-11, 1º, Sant Cugat del Vallès (Barcelona), anuncia a presente promoção, por tempo limitado, dos seus concessionários autorizados aderentes, até 31 Agosto de 2019 e sujeito ao stock existente. A sua validade está condicionada à assinatura do contrato e aceitação dos termos e condições da campanha. Poderás obter mais informação sobre esta promoção em qualquer dos concessionários autorizados da Harley-Davidson Espanha, S.L. aderentes à mesma. Os produtos válidos para esta promoção são: para a primeira compra, os modelos da família Street e Sportster e, para a segunda compra, os da família Softail, Touring e CVO. Não acumulável com outras ofertas. © 2019 H-D ou suas afiliadas. HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, H-D e o logótipo Bar and Shield são marcas registadas da H-D U.S.A., LLC. As marcas registadas de terceiros são de propriedade dos seus respetivos proprietários.



Harley-Davidson registra o nome “Bareknuckle”

SERÁ QUE A FUTURA STREETFIGHTER DA HARLEY-DAVIDSON VAI RECEBER O NOME DE BAREKNUCKLE? O NOVO REGISTO DE PATENTE PARECE INDICAR QUE ESTA NOVIDADE VAI MESMO TER ESTE NOME TÃO SUGESTIVO.

A **MARCA AMERICANA** sediada em Milwaukee pretende reinventar-se nos próximos anos, e o programa de novos modelos que a Harley-Davidson anunciou, o “More Roads to Harley-Davidson”, conta já com algumas novidades confirmadas.

A mais recente é a chegada de uma Harley fabricada na China através da parceria com o gigante chinês Qianjiang. Esta moto de baixa cilindrada vai permitir à Harley-Davidson penetrar no mercado asiático com vendas expectáveis a atingirem os muitos milhares de motos vendidas deste modelo.

Mas a grande força da H-D são as motos de maior porte. Nesse sentido sabemos também que em Milwaukee trabalham num conjunto de três novos modelos, a maxitrail Pan America, e outras duas motos para o segmento custom e naked, com cilindradas de 1250 cc e 975 cc respetivamente.

É precisamente em relação à naked que recebemos agora novas informações.

Esta naked de estilo streetfighter foi já apresentada numa versão muito “rude” em termos de produto, uma versão inicial que a Harley-Davidson utilizou para mostrar aos fãs e clientes aquilo que está a preparar. Mas não anunciou qual seria o nome dessa streetfighter.

Porém a marca americana não conseguiu evitar que um novo registo de patentes chegasse ao domínio público, e ao que tudo indica a Harley tem já um nome para esta novidade que espera-se que chegue ao mercado em 2020.

Bareknuckle, um nome bem sugestivo, e que para os fãs de desportos de artes marciais ou outro tipo de lutas, significa lutar sem nada a proteger as mãos, parece ser a escolha da marca liderada por Matt Levatich para a nova streetfighter. //

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



Max Biaggi, numa Voxan Wattman, vai tentar bater o recorde de velocidade de uma moto eléctrica

NOS UYUNI SALT FLATS, NA BOLÍVIA, O MULTI-CAMPEÃO DO MUNDO VAI TENTAR BATER A MARCA DE 330 KM/H

O ANTERIOR RECORDE OFICIAL da categoria de motos eléctricas, com propulsão a apenas uma roda, parcialmente carenada e com peso inferior a 300kg foi estabelecido em 2013, por Jim Hoogerhyde, que aos comandos de uma Lightning SB220 estabeleceu a marca de 327,608 km/h. Agora, Max Biaggi e a equipa da Voxan, a marca sediada no Mónaco que é propriedade da Venturi, preparam-se para bater a referida marca.

Max Biaggi já tinha sido detentor do recorde desta categoria, nos idos de 1994, façanha conseguida na pista da Nardó aos comandos de uma Fazi Egraf, então com uma velocidade de 135.071 km/h.

O piloto seis vezes Campeão do Mundo está a cola-

borar com o designer Sacha Lakic e o resto da equipa da Voxan no desenvolvimento da moto que se propõe bater o actual recorde em Agosto de 2020, no salar de Uyuni, na Bolívia.

A máxima atenção tem sido dada à ergonomia e à aerodinâmica, detalhes que envolvem a regular presença do “Imperador Romano” para que a sua fisionomia encaixe perfeitamente na moto, o que implica “scanning tridimensional” e medições pormenorizadas.

Max Biaggi comentou que: “A posição de condução não tem qualquer semelhança com a das motos desportivas normais. Eu tenho que, literalmente, ser uno com a moto, e conduzir deitado, muito perto do chão, e tenho que me habituar a isso porque essas >>



são as limitações técnicas que este projecto implica”.

A Voxan Wattman, apresentada ao mundo em 2013, mas ainda longe da fase de produção em série, debita 203 cv e apresenta um binário de 196 Nm, que lhe permite acelerar de 0 a 100 km/h em apenas 3,4 segundos e alcançar os 160 km/h em apenas 4,9 segundos, estando a velocidade máxima limitada electronicamente a apenas 170 km/h. //



Moto City

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles



Setúbal Custom Weekend invade margem do rio Sado no final de setembro

OS HARLEY RIDERS SETÚBAL ORGANIZAM MAIS UMA VEZ UM EVENTO DE CARIZ SOLIDÁRIO E SEM FINS LUCRATIVOS QUE TEM NA SUA GÊNESE A CULTURA CUSTOM NO MUNDO DAS MOTOS. DIAS 28 E 29 DE SETEMBRO PRÓXIMO, O SETÚBAL CUSTOM WEEKEND VAI INVADIR SETÚBAL PARA UM FIM DE SEMANA BASTANTE ESPECIAL NA MARGEM DO RIO SADO PARA QUEM GOSTA DO MUNDO DA CUSTOMIZAÇÃO.

É JÁ UM DOS EVENTOS MAIS IMPORTANTES a nível nacional no panorama das motos customizadas, e para 2019 o Setúbal Custom Weekend organizado pelos Harley Riders Setúbal está de regresso às margens do rio Sado, com promessas de mais e melhor!

Com o apoio da Harley-Davidson e da Câmara Municipal de Setúbal, os Harley Riders Setúbal têm vindo a fazer crescer este evento que, reforçamos, tem um cariz solidário muito forte através da associação Save The Custom Culture. Desde a primeira edição, realizada em 2015, então com a denominação de Custom Party, os Harley Riders Setúbal conseguiram angariar e entregar cerca de 5000€ a causas sociais.

Quem visitar o Setúbal Custom Weekend poderá experienciar a cultura custom de perto, e para além de poder ver várias motos personalizadas em exposição, poderá também contactar com os diversos customizadores que marcam presença, artistas que criam verdadeiras obras de arte em duas rodas, sejam elas do tipo chopper, café racer, bobber, ou outros tipos de motos que se inserem neste espírito.

Os visitantes podem também aproveitar o tempo para ver como se criam as motos customizadas. Já está confirmada a presença de diversos artesãos (pintura com aerógrafo, pinstriping e posca, gravação de metal, trabalhos em pele) que farão demonstrações, permitindo assim

que os visitantes fiquem a conhecer mais do que está por trás da conceção destas motos personalizadas.

Mas o Setúbal Custom Weekend não é apenas motos, e para 2019 a organização vai também trazer para as margens do rio Sado uma variedade de outras atrações ligadas à cultura vintage: roupa e acessórios, barbeiros, mostra de hotrods e carros clássicos, “streetfood” escolhida também para proporcionar uma experiência a condizer com o espírito custom, muita música rock dos anos 50, 60, e 70, para além do colorido especial que apenas as pin-ups conseguem dar ao Setúbal Custom Weekend.

Para este ano, e respondendo aos desejos dos visitantes e expositores, os Harley Riders Setúbal anunciam também que existirão algumas novidades bem interessantes!

Apesar do evento continuar a realizar-se no último fim de semana de setembro, dias 28 e 29 desse mês, os profissionais, convidados, e a comunicação social terão a oportunidade de visitar o Setúbal Custom Weekend na sexta-feira. Para o público em geral o evento terá então início no sábado (das 10h às 22h), e no domingo as portas abrem às 10h e o fecho do evento acontece às 17h. De realçar que a entrada é gratuita!

Para além do imperdível passeio de moto que permite conhecer a região de Setúbal, ou das inúmeras festas “warm-up party” e “after party”, às quais se juntam diversos bares da cidade sadina, tornando esta numa festa que acontece um pouco por toda a cidade, a edição 2019 do Setúbal Custom Weekend traz consigo uma grande e interessante novidade: o Custom Invitational.

O “invitational”, como o próprio nome indica, é um concurso onde apenas participam construtores convidados. Nesta primeira edição do Custom Invitational, existirão 11 convidados, sendo que a todos será entregue um “prize money” e ao vencedor será ainda entregue um prémio extra.

Para tornar as coisas ainda mais interessantes, os >>



Moto Adventure

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

TRAIL

125cc



VORTEX
Motorcycles

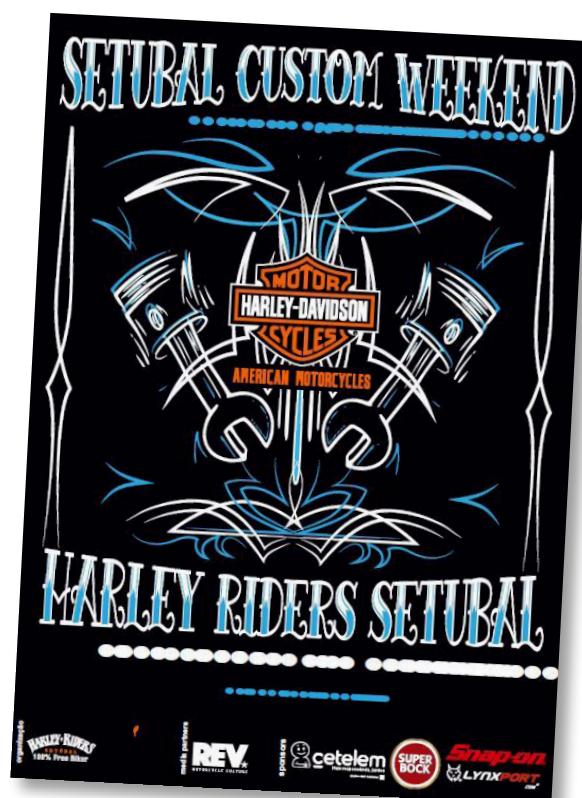


Harley Riders Setúbal revelam que está a ser negociada a entrada direta do vencedor do Custom Invitational na final do campeonato mundial de construtores, que se realiza na Alemanha.

Os referidos 11 construtores nacionais convidados vão ter as suas motos expostas, sendo que a melhor proposta será escolhida pelos próprios construtores. A moto vencedora será declarada “Best Bike Setúbal Custom Weekend 2019”, mas todas as propostas a concurso serão tratadas como peças de arte, ou seja, estarão expostas lado a lado com outras obras, incluindo uma exposição fotográfica que permitirá aos visitantes ficar com uma ideia das edições anteriores do Setúbal Custom Weekend.

Uma última nota para que, e apesar de ser um evento de entrada gratuita, os visitantes podem ganhar uma fantástica experiência com a Harley-Davidson: viagem para duas pessoas aos Estados Unidos da América, visita ao museu Harley-Davidson em Milwaukee, para além de poderem percorrer parte da icónica Route 66 entre Chicago e St. Louis.

Por todos estes motivos e muitos mais, o Andar de Moto aconselha a marcar na sua agenda a visita ao Setúbal Custom Weekend! //





NOVO BLUSÃO SPRINT COOL

**UM BLUSÃO URBANO, PARA
HOMEM, QUE PODE SER USADO
AO LONGO DE TODO O ANO.**

A **SPRINT** apresenta o novo blusão Sprint Cool um modelo urbano, para homem, com um design citadino de corte curto e recto, no qual se destaca, entre outras características, os quatro bolsos exteriores, que aliam a estética à funcionalidade.

Com o exterior em têxtil, Poliéster S-Tex, onde se encontram inserções em material reflector, encontramos no seu interior uma membrana Reissa, impermeável e respirável que, a par com o forro térmico destacável asseguram uma liberdade de utilização ao longo de todo o ano. Para os dias mais quentes, este blusão conta ainda com um sistema de ventilação composto por duas entradas de ar na frente e uma extracção nas costas.

O Blusão Sprint Cool vem ainda equipado com proteções semi-rígidas, homologadas, nos ombros, cotovelos e costas, bem como ajustes na cintura e nos punhos. Ao nível da arrumação, oferece quatro bolsos exteriores, 1 bolso interior e dois bolsos extra no forro destacável.

Disponível em cor verde e em preto, em tamanhos do "S" ao "3XL", o Blusão Sprint Cool tem um P.V.P. recomendado (IVA incluído) de 134,69 € e já está disponível nas lojas da especialidade.

Para mais informações, ou ficar a conhecer mais modelos da marca, contacte a Sprint Moto, ou siga a sua página oficial do Facebook. //

Moto Emotion

sinta a inspiração!



NAKED 125cc




VORTEX
Motorcycles



» Galeria de fotos aqui

Harley-Davidson em Cascais reuniu mais de 50.000 entusiastas das motos

O EVENTO CONTOU COM A PRESENÇA DE CERCA DE 29.500 MOTOS HARLEY-DAVIDSON ORIUNDAS DE 32 PAÍSES.

O **EUROPEAN H.O.G. RALLY** é um dos maiores eventos europeus organizado pela Harley-Davidson e pelo Harley Owners Group (H.O.G.), o seu clube de proprietários.

A Harley-Davidson, com sede em Milwaukee (Wisconsin, EUA), é um dos fabricantes de motos mais antigos e mais reconhecidos a nível mundial. As suas criações são parte da história e tradição norte-americanas e alguns dos seus modelos, além de objetos de desejo, converteram-se em autênticos mitos sobre duas rodas sendo, para muitos dos seus proprietários, mais que uma moto, um verdadeiro estilo de vida.

Durante estes quatro dias, entre 13 e 16 de Junho de 2019, e à semelhança do que já tinha acontecido em 2012, Cascais converteu-se no epicentro do universo Harley-Davidson, atraindo milhares de Harlistas vindos sobretudo de toda a Europa, mas também da Ásia, da África e da América, num total de 32 países.

Cascais foi literalmente invadida por mais de 50.000 visitantes e cerca de 29.500 motos Harley-Davidson vindas

das mais variadas proveniências.

O evento contou ainda com a presença de Karen Davidson, bisneta de um dos fundadores da marca, William A. Davidson, filha do carismático Willie G. Davidson, e designer da linha de vestuário e acessórios oficiais da Harley-Davidson onde trabalha desde 1989.

Os visitantes puderam usufruir de um grande número de atividades gratuitas organizadas pela mítica marca americana, como a exposição de modelos Harley-Davidson, as Demo Rides, testes dos novos modelos, experimentar o simulador de condução Jumpstart, ou passear por diversas rotas guiadas nas mais belas estradas da zona de Cascais, Sintra e até Sesimbra, para além de poderem assistir a diversos concertos de música rock que animaram o palco instalado na Praia dos Pescadores.

Os visitantes puderam ainda ficar a conhecer ao vivo a nova moto elétrica da Harley-Davidson, a Livewire, que esteve presente na zona Expo.

Os pontos altos do evento, com entrada gratuita e aberto»



a toda a gente, foram o Custom Bike Show que reuniu motos personalizadas de muita qualidade e o lendário desfile de bandeiras da Harley-Davidson que teve início no circuito do Estoril (com direito a uma volta à pista), e se estendeu ao longo de 32 quilómetros pela Avenida Marginal (EN6) do Estoril até à espectacular chegada ao centro de Cascais. Neste desfile, que media mais de 10 quilómetros de comprimento, participaram cerca de 7.500 motos.

Muitos pontos de venda, de comidas, bebidas e merchandising da marca, constituíram outros pontos de interesse que contribuíram para o sucesso do evento.

Bev English, o responsável máximo dos eventos da Harley-Davidson, afirmou: "Estamos muito satisfeitos com a forma como Cascais nos acolheu para a celebração de um dos mais emblemáticos eventos de motociclismo do mundo. Tivemos um número incrível de visitantes e um fantástico ambiente ao longo dos 4 dias". //

Moto Vintage

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

CAFE RACER 125cc




VORTEX
Motorcycles

A homenagem à série /5 e à fábrica de Berlim



PARA COMEMORAR OS 50 ANOS DA SÉRIE /5 E DO INÍCIO DE PRODUÇÃO DA FÁBRICA DE BERLIM, A BMW MOTORRAD ACABA DE REVELAR UMA EDIÇÃO ESPECIAL. A R NINET /5 PROMETE SER UMA VERSÃO IRRESISTÍVEL PARA OS AMANTES DA MARCA DE MUNIQUE.

O INÍCIO DE PRODUÇÃO da fábrica da BMW Motorrad em Berlim aconteceu em 1969, há 50 anos. Com um total de 400 trabalhadores, esta unidade fabril começou por produzir a então nova série /5 que incluía os modelos R 50/5, R 60/5 e R 75/5.

Cinquenta anos depois, a BMW Motorrad revisita a sua história e anuncia a chegada de uma edição comemorativa da série /5. Baseada na neo-retro R nineT, em breve os fãs da BMW Motorrad poderão começar a conduzir a R nineT /5, uma moto que nos transporta para finais da década de 60 e que vem equipada com uma série de detalhes específicos que a tornarão numa moto ideal para colecionadores.

Destacamos os seguintes componentes da R nineT /5

- Sistema de escape 2-1 em aço inox com coletores e ponteira cromada;
- Espelhos retrovisores cromados;
- Depósito de combustível com “knee pads”;
- Pintura do depósito de combustível e do guarda lamas frontal em azul metalizado Lupine, com efeito fumado e com duas riscas em branco;
- Assento duplo com detalhes em cromado;
- Bainhas, cubos das rodas, e raios das jantes em Aluminium Silver;
- Foles de proteção das bainhas da suspensão;
- Componentes em alumínio forjado e anodizado;
- Emblema decorativo e indicativo da série “50 anos da série /5” no depósito de combustível.



Para além destas características de destaque da R nineT /5, estamos perante uma normal R nineT que já conhecemos desde há alguns anos. O motor boxer arrefecido a ar, pois claro, permanece intocado e entrega 110 cv. Travagem de discos inclui ABS, e a lista de equipamento de série é alargada com a presença do sistema de controlo de estabilidade ASC, e para maior conforto a BMW Motorrad equipa a R nineT /5 com punhos aquecidos.

Em breve contamos poder confirmar o preço e disponibilidade desta novidade da BMW Motorrad. //



RIDE TO LIVE A CLASSIC

HPS 125

P.V.P. **3.695 €***

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



HPS 300

P.V.P. **4.395 €***

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

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

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

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



MV Agusta Dragster RC Shining Gold – Se brilha é porque é ouro

A CASA ITALIANA PARECE ESTAR FOCADA EM CRIAR EDIÇÕES ESPECIAIS E ULTRALIMITADAS DE ALGUMAS DAS SUAS MOTOS. DESTA FEITA A MV AGUSTA DECIDIU “ARTILHAR” UMA DRAGSTER RC COM COMPONENTES EM FIBRA DE CARBONO E ERGAL... E COBRIR TUDO A OURO!

QUANDO PENSÁVAMOS que a MV Agusta tinha alcançado o limite com a soberba F3XX, uma supersport criada pelas mãos do departamento Reparto Corse da casa italiana, uma peça de luxúria em duas rodas, eis que a casa de Varese volta a surpreender com mais uma moto bem especial e que a produção será limitada a apenas uma unidade!

A reluzente Dragster RC Shining Gold é na realidade uma Dragster 800 RC à qual a MV Agusta decidiu aplicar uma série de componentes especiais.

A utilização de fibra de carbono é já uma escolha habitual nestes projetos especiais da MV Agusta, e a Dragster RC Shining Gold utiliza este material em abundância. Depois a marca italiana optou por substituir vários componentes por versões fabricadas em Ergal, um material extremamente leve e resistente.

Mas o grande destaque nesta edição limitada Shining

Gold são os inúmeros componentes cobertos em ouro!

Jantes, quadro, subquadro, manetes, diversos elementos decorativos no depósito de combustível, e até o sistema de escape com três ponteiras sobrepostas verticalmente tem acabamento em ouro. Claro que, para além do efeito brilhante, em conjunto com a pintura preta, esta Dragster RC Shining Gold será uma moto que se destaca de tudo o resto na estrada.

Para o feliz proprietário que consiga pagar – o valor não foi divulgado – para ter esta moto única na sua garagem, a MV Agusta criou e vai oferecer um capacete X-lite X-803 Ultra Carbon com decoração dourada. E para dar um som especial, a SC Project fornece um sistema de escape em titânio.

Esta MV Agusta Dragster RC Shining Gold é um bom exemplo de quando se diz que se brilha... é porque é ouro! //

BERING RIKO UM BLUSÃO DE MOTOCICLISMO PARA HOMEM

UM EQUIPAMENTO VENTILADO PARA GARANTIR PROTECÇÃO E CONFORTO NOS DIAS MAIS QUENTES DE VERÃO

UMA DAS ESTRELAS da coleção Primavera Verão 2019 da Bering, o Blusão Riko foi especificamente garantido para assegurar um elevado nível de ventilação a par com padrões de segurança e conforto muito elevados.

De corte recto, este blusão curto possui painéis em rede na frente e nas costas que asseguram a passagem de um grande caudal de ar assim como a evaporação da transpiração, mesmo nos dias de calor mais intenso.

O exterior é fabricado numa mistura de Fibertech 600D, um poliéster de elevada resistência, colocado nas zonas mais sujeitas a abrasão, e rede de alta densidade nos painéis frontais e nas costas. Aplicações em material reflector 3M Scotchlite garantem uma excelente visi-

bilidade à noite.

O seu interior é também ele em rede, de características mais maleáveis, que incorpora as protecções homologadas dos ombros e cotovelos, ajustáveis, e ainda um bolso nas costas para receber uma protecção de coluna que pode ser adquirida em separado.

O Bering Riko possui ajustes em velcro na cintura e nos punhos. Disponibiliza um bolso interior e dois bolsos externos laterais.

Já disponível nas melhores lojas de motos e acessórios, em quatro cores diferentes e em tamanhos que vão do "S" ao "XXL", o seu P.V.P. recomendado (iva incluído) é de 124,85 €.



TRIAL DAS NAÇÕES 2020 SERÁ EM PORTUGAL!

DURANTE A APRESENTAÇÃO do Mundial de Trial em Gouveia o Andar de Moto soube, em primeira mão e exclusivo, que a edição 2020 do Trial das Nações irá acontecer em Portugal! Uma excelente notícia para os fãs do motociclismo de competição que assim terão a oportunidade de assistir à grande festa que encerra a temporada do Trial e coloca frente a frente as seleções de diversas nações.

Foi durante a apresentação do Mundial de Trial em Gouveia, que o seu Andar de Moto obteve, em exclusivo, uma excelente notícia para todos aqueles que gostam da disciplina de Trial e do motociclismo de competição.

Enquanto conversávamos com Jorge Simões, presidente do clube Talentos e Objectivos, que tem como principal



missão neste momento a organização da ronda portuguesa do Mundial de Trial, foi-nos confirmado em primeira mão que a edição de 2020 do Trial das Nações irá acontecer em Portugal!

Jorge Simões confessou que a candidatura de Portugal a receber e organizar esta prova foi "lançada" e estará então aprovada, pelo que no próximo ano Gouveia deverá continuar a receber o Mundial de Trial, com o

Trial das Nações a tornar-se em mais uma grande competição que visita o nosso país.

O Trial das Nações é considerada a festa do Trial a nível mundial. Uma competição que coloca frente a frente equipas das seleções de diversos países, com pilotos masculinos e femininos. No fecho de cada temporada de Trial, o Trial das Nações é a última oportunidade dos melhores pilotos do Mundo mostrarem o que valem antes do merecido descanso. Espanha é a nação mais vitoriosa no Trial das Nações com 21 vitórias em 31 edições realizadas. São, aliás, os atuais campeões depois de vencerem a mais recente edição no ano passado que se realizou em Sokolov, na República Checa.

Rennie Scaysbrook e Aprilia são os novos reis de Pikes Peak

A EDIÇÃO 97 DA FAMOSA PIKES PEAK INTERNATIONAL HILL CLIMB FICOU MARCADA PELO DESAPARECIMENTO DE CARLIN DUNNE, QUE FOI HOMENAGEADO DA MELHOR FORMA NO FINAL DA CORRIDA PELO VENCEDOR E NOVO RECORDISTA RENNIE SCAYSBROOK. O AUSTRALIANO AOS COMANDOS DE UMA APRILIA TUONO V4 FACTORY FINALMENTE VENCEU E DEIXOU PALAVRAS ELOGIOSAS PARA CARLIN DUNNE.

QUANDO SE SOUBE o que tinha acontecido a Carlin Dunne, Rennie Scaysbrook, piloto australiano da Aprilia, ficou sem palavras. Afinal de contas tinha acabado de conquistar a vitória na categoria principal Heavyweight na famosa Pikes Peak International Hill Climb, e o seu amigo Dunne tinha sofrido um acidente que se revelou mortal.

Rennie fez questão de homenagear o seu amigo, dizendo que “o evento estava a correr bem até que soube do acidente do Carlin Dunne. O Carlin tinha uma grande influência na minha experiência em Pikes Peak, ajudando-me quando eu era um rookie em 2016, fazendo de mentor, e depois a competir contra mim diretamente em 2018. O Carlin era um ‘gentleman’. Como os dois últimos a entrar em pista eramos nós, ele veio ter comigo e apertou-me a mão, desejando-me boa sorte, e prometendo que nos veríamos de novo no topo. O Mundo perdeu um grande campeão!”

Ainda abalado pela perda do seu rival e amigo, Rennie Scaysbrook mostrou-se também muito feliz por finalmente ter conseguido vencer em Pikes Peak.

O australiano e 36 anos, radicado na Califórnia, utilizou uma Aprilia Tuono V4 Factory para a edição deste ano. O tempo final de 9m44.963s permitiu-lhe vencer nas Heavyweight e melhorar o seu próprio melhor registo em 14 segundos.

Ao mesmo tempo Rennie Scaysbrook conseguiu também bater o anterior recorde de Pikes Peak, que pertencia a Chris Filmore e foi alcançado em 2017 com uma KTM 1290 Super Duke R. O novo recorde é cinco segundos mais rápido.

Em relação à corrida em si, Rennie Scaysbrook não esconde que “à moto e eu estivemos em perfeita sintonia. O trabalho que fizemos durante a semana foi calculado e sistemático, o que tornou a moto cada vez melhor,



e estou incrivelmente agradecido por ter esta equipa incrível atrás de mim para tornar este sonho realidade”.

Na categoria principal Heavyweight, e logo atrás do vencedor, terminaram Codie Vahsholtz (Ducati Multistrada 1260 Pikes Peak, 10m03.908) e Akinori Inoue (2018 Kawasaki Z900RS, 10m36.884).

Na categoria Exhibition Powersport a vencedora foi Lucy Glockner aos comandos de uma BMW S1000R (9m58.878).

Em comemoração da participação de Rennie Scaysbrook na Pikes Peak International Hill Climb, a Aprilia Norte América decidiu criar uma edição especial da Tuono V4 Factory. Esta edição especial terá a denominação de “Summit Attack”, será produzida em número muito limitado – apenas 25 exemplares -, e será uma versão exclusivamente para o mercado Norte Americano.

Em comparação com a Tuono Factory que já conhecemos – leia aqui o teste do Andar de Moto a esta power-naked italiana -, a Tuono Factory Summit Edition terá uma carenagem frontal igual à utilizada na moto de Rennie Scaysbrook durante a sua subida recordista a Pikes Peak. Outras alterações à moto não foram ainda reveladas pela Aprilia Norte América.//



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.

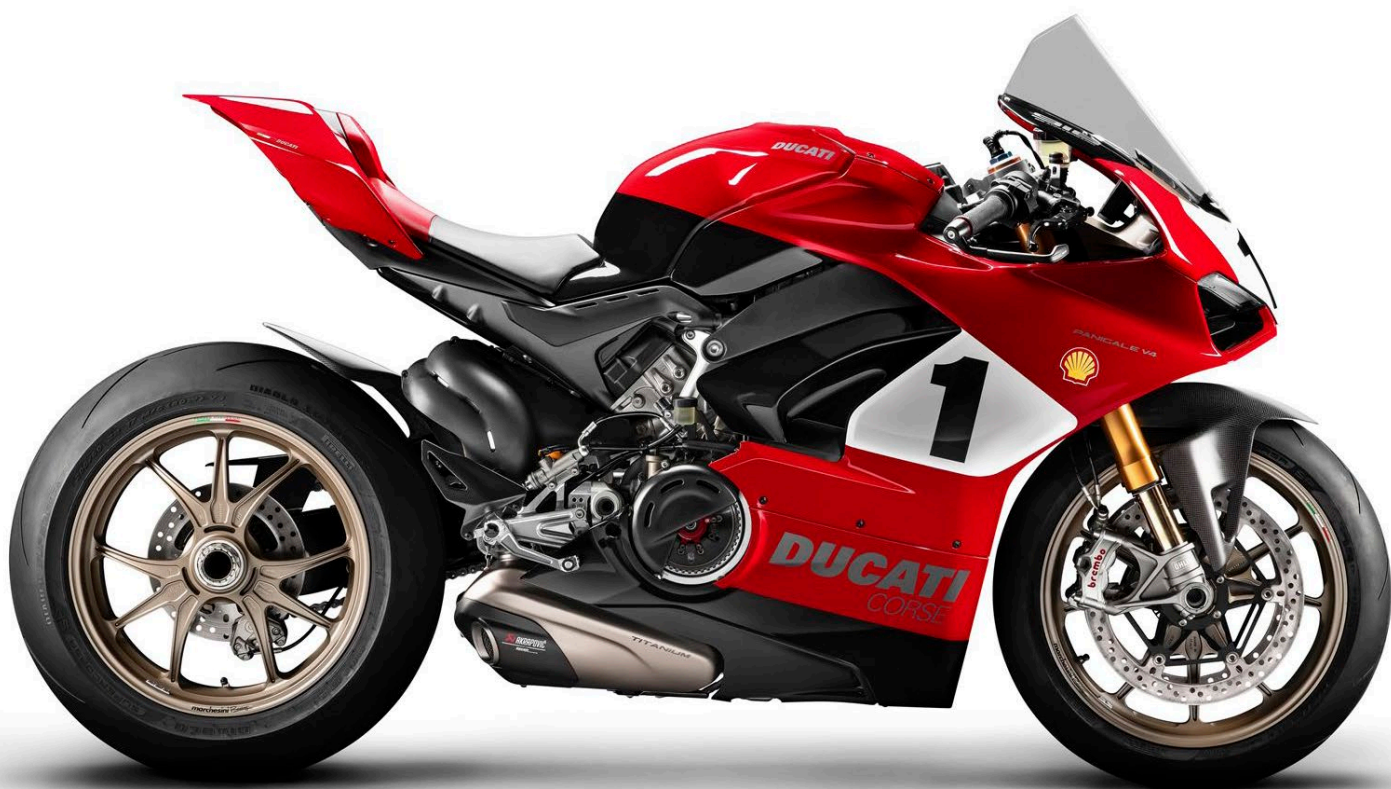
CONHEÇA TODA A GAMA EM SYM.PT



THE SMART
CHOICE

APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V4 25° ANNIVERSARIO*

O tributo perfeito A UM ÍCONE



25 anos depois do nascimento da 916, a Ducati faz regressar este ícone das duas rodas com uma versão bem especial e ultralimitada da Panigale. A nova Panigale V4 25° Anniversario 916 foi revelada pelo "King" Carl Fogarty em Pebble Beach. Fique a saber todos os detalhes deste tributo à icónica Ducati 916.



Edições especiais de motos há muitas. Mas a Ducati sabe criar edições especiais melhor do que ninguém. Parece que a casa de Borgo Panigale tem uma apetência especial para nos deixar a sonhar com as edições especiais de alguns dos seus modelos mais conhecidos. Desta feita a Ducati voltou a não deixar os seus créditos por mãos alheias, e num evento realizado em Pebble Beach, Estados Unidos, ficámos a conhecer a novíssima Panigale V4 25° Anniversario 916.

Para os mais saudosistas, parece que foi ontem que a Ducati lançou no mercado uma das motos que hoje em dia é considerada como um ícone das duas rodas, e por muitos considerada como o expoente máximo do design. A 916, que nasceu da imaginação do “mestre” Massimo Tamburini, espantou o Mundo pelas suas linhas sedutoras, um design que revolucionou o segmento das desportivas a partir de 1994 em diante.

Um quarto de século depois da chegada da 916, a Ducati não nos deixa esquecer esta moto tão especial, e aproveitando a sua desportiva de topo, a Panigale V4, neste caso particular a versão S, eis que em breve os Ducatistas vão poder adquirir nos concessionários >>

APRESENTAÇÃO DUCATI PANIGALE V4 25º ANNIVERSARIO



da marca italiana a Panigale V4 25º Anniversario 916.

A Ducati anuncia que esta edição especial será também de produção muito limitada. Tão limitada que apenas os mais rápidos a confirmarem a sua compra poderão ter uma na garagem. Ou talvez na sala de estar, pois esta Panigale é mesmo uma obra de arte! No total serão fabricadas apenas 500 exemplares da 25º Anniversario 916, todas numeradas, obviamente.

Na realidade não será possível comprar todas as 500 unidades através de uma visita aos concessionários da Ducati.

A casa de Borgo Panigale, e como forma de relembrar o piloto norte-americano Carlin Dunne, que faleceu recentemente na Pikes Peak International Hill Climb, acedeu ao pedido da Ducati Norte América que pretendia evitar a comercialização da Panigale V4 25º Anniversario 916 #5. A intenção será leiloar esta unidade específica (Carlin Dunne competia com o número 5) com o valor angariado nesse leilão a reverter a favor da mãe do antigo piloto da Ducati e proprietário de um concessionário da marca.

E qual será o valor a pagar para garantir uma das 499 unidades disponíveis nos concessionários?

De acordo com a Ducati Portugal, o preço a pagar será de 44.095€! Um preço a condizer com uma moto tão especial e única.



LISTA DO EQUIPAMENTO

- Esquema de cor “25º Aniversario 916”
- Mesa de direção superior em alumínio maquinado com numeração XXX/500
- Subquadro frontal com especificações Ducati Corse
- Assento de dois tons
- Jantes Marchesini Racing em magnésio forjado
- Embraiagem a seco STM EVO-SBK
- Escape Akrapovic em titânio, homologado para uso em estrada
- Ecrã frontal Racing
- Guarda-lamas em carbono (e outras peças)
- Proteção de manetes
- Ducati Data Analyser+ com GPS
- Tampa da embraiagem a seco aberta e em carbono
- Cobertura da moto especial “25º Aniversario 916”
- Tampa do depósito de combustível de competição em alumínio
- Tapa espelhos em alumínio
- Kit para remover porta-matrículas
- Kit de autocolantes Shell e Foggy.

Agora que já falámos do preço, vamos então analisar em detalhe tudo o que temos direito se tivermos a possibilidade de pagar tantos euros por esta Ducati.

A moto que a Ducati utiliza para servir de ponto de partida para a criação deste tributo à 916 é a já bem conhecida Panigale V4 S. O motor Desmosedici Stradale 1103 cc mantém-se intocado no que respeita à sua mecânica, desenvolvendo então 214 cv e uns massivos 124 Nm! A grande novidade em comparação com a V4 S normal é a utilização de uma embraiagem a seco STM EVO-SBK, um equipamento que encontramos instalado de fábrica na mais exótica Panigale V4 R.

Em comparação com embraiagem hidráulica da V4 S, esta embraiagem a seco dos especialistas da STM permite ao condutor aproveitar de forma mais imediata todo o potencial do motor V4 italiano, em particular numa condução agressiva em pista. De recordar que a Ducati optou por instalar na V4 R esta embraiagem a seco após pedido expresso dos pilotos Alvaro Bautista e Chaz Davies. É por isso uma característica bastante interessante nesta Panigale V4 25º Aniversario 916.

Acoplado ao motor encontramos ainda um novo sistema de escape, homologado para uso em

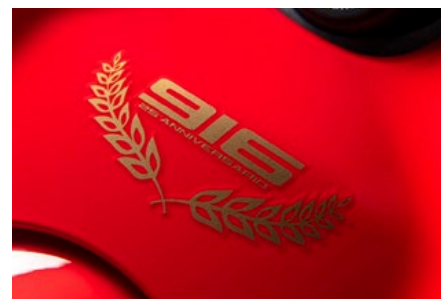
estrada. A Akrapovic criou um conjunto de ponteiras em titânio, com gravação a laser, com as saídas a contarem com as cada vez mais habituais “redes” ao bom estilo dos sistemas de escape de MotoGP. Este escape não apenas melhora a sonoridade do V4, como a Akrapovic garante uma redução no peso deste componente em 500 gramas. Outros elementos mais leves permitiram à Ducati anunciar um peso a cheio de 194 kg para esta Panigale especial.

Mas não foi só o sistema de escape e embraiagem que tiveram direito a receber a atenção dos engenheiros da Ducati.

Na realidade as modificações mais interessantes encontramos ao nível da ciclística.

A nova Panigale V4 25º Aniversario 916 conta com o “input” direto do departamento Ducati Corse. Isto significa que o motor, que é utilizado como parte integrante do quadro, está agora ligado a um novo subquadro frontal mais leve. Este elemento deriva do utilizado na exótica V4 R, mas a Ducati Corse realizou algumas alterações na sua rigidez, pois as paredes do subquadro frontal foram maquinadas. De acordo com o departamento de competição da Ducati, este novo subquadro frontal não só é mais leve, como permite ao condutor usufruir de um melhor “feeling” do que se passa com a frente da moto, uma sensação que será >>

APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V4 25º ANNIVERSARIO*



ainda mais notória numa utilização extrema em pista.

Ainda na ciclística, as suspensões Öhlins NiX30 e TTX36 são iguais à da V4 S, com controlo eletrónico Smart EC 2.0. Também o sistema de travagem Brembo, onde destacamos as pinças monobloco Stylema a morderem discos de 330 mm, são retirados da normal V4 S. Mas o mesmo não se pode dizer das jantes.

A Ducati recorreu aos especialistas da Marchesini. O resultado é a utilização de jantes em magnésio, forjadas, que para além de um design digno das motos de competição puro-sangue como era a 916 SBK pilotada com tanto sucesso por Carl Fogarty, nos anos 90, garantem ainda uma redução de peso na ordem de 1 kg. Os benefícios da redução do peso não suspenso são óbvias: a Panigale V4 15º Anniversario 916 oferece uma direção ainda mais precisa e mais

leve, mais imediata na resposta aos impulsos do condutor nos avanços, o que garante trocas de direção ainda mais velozes.

Claro que uma moto tão especial e de produção limitada como é a Panigale V4 25º Anniversario 916 tem de ter um “pack” eletrónico também especial. Para além das habituais ajudas à condução (modos de motor, anti-wheelie, controlo de tração, controlo de travão motor, controlo de deslizamento da roda traseira, quikshift bidirecional – tudo isto ajustável individualmente), a Ducati inclui no equipamento de série o Ducati Data Analyser+ com kit de módulo GPS.

Mas esta edição especial da Panigale não estaria completa com um kit gráfico exclusivo.

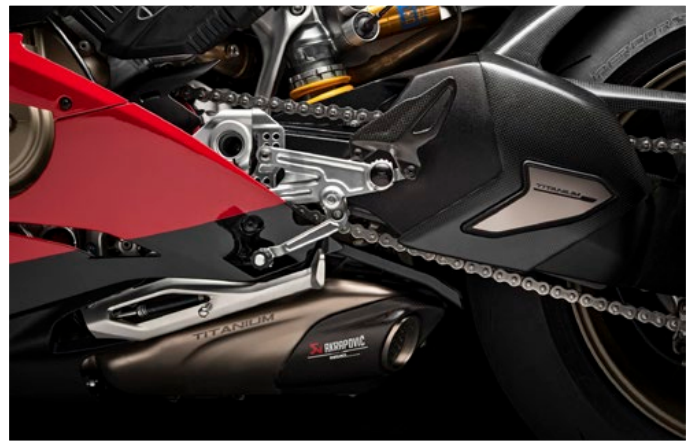
A 916 tornou-se numa moto vencedora nas pistas do Mundial Superbike. Pelas mãos de vários pilotos, mas principalmente de Carl Fogarty, a



916 SBK conquistou 8 títulos de construtores e 6 títulos de pilotos.

“King” Carl Fogarty, que marcou presença na apresentação da Panigale V4 25º Aniversario em Pebble Beach, levando a moto até à sua posição no palco, foi quem mais proveitos tirou da Ducati 916 SBK, conquistando então 4 títulos. Fogarty e a 916 SBK ainda são aos dias de hoje a dupla mais vitoriosa da história da Ducati no Mundial Superbike.

A edição especial Panigale V4 25º Aniversario 916 invoca assim essa ligação de tanto sucesso entre Fogarty e a 916. Para além da pintura em vermelho Ducati, sublinhada de forma sublime pela secção inferior em preto, cor que também “escorre” para as carenagens laterais, esta moto recebe também o #1 inserido em fundo branco no frontal e nas duas laterais. Com a moto a Ducati entrega ainda mais alguns autocolantes da Shell e de Carl Fogarty (Foggy) que podem ser aplicados pelo proprietário para um “look” ainda mais aproximado à 916 SBK do piloto britânico. //





Performance ACUTILANTE

SUZUKI KATANA

Um novo modelo que celebra a história de sucesso da marca de Hamamatsu, e que vem reivindicar um merecido lugar no segmento de mercado das motos neo-clássicas.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Rui Jorge



» Galeria de fotos aqui





"...UMA "NAKED" CLÁSSICA MODERNA **DESENHADA POR RODOLFO FRASCOLI**, UM DESIGNER BEM CONHECIDO NO MUNDO DAS MOTOS..."

As motos neo-clássicas estão cada vez mais na moda, e as marcas, desde que possam, não perdem tempo a lançar novos modelos inspirados em antigos marcos históricos do motociclismo, daqueles que fazem sonhar com os "bons velhos tempos".

Seja americana, europeia ou inglesa, nenhuma marca com um mínimo de pergaminhos resiste à tentação de evocar a sua história, chamando a atenção dos motociclistas mais nostálgicos.

Foi em 1981 que a Suzuki apresentou ao mundo a (então futurista) GSX1100S Katana, uma moto agressiva, com um estilo muito próprio e uma performance acima da média, que se veio a revelar um estrondoso sucesso de vendas e um alicerce fundamental para a reputação da marca, em todo o mundo.

Inspirada no modelo original, a Suzuki apresentou em Milão, na EICMA, em 2017, o protótipo da nova Katana, uma "naked" clássica moderna desenhada por Rodolfo Frascoli, um designer bem conhecido no mundo das motos, por criações espetaculares como a VR46 MYA, a "Flat Tracker" de Valentino Rossi, a Moto Morini Corsaro 1200 ZZ, a Triumph

Tiger Sport 1050 ou a Bajaj Dominar 400, isto para não falar noutras motos icónicas como a Moto Guzzi Griso ou a Vespa Granturismo.

A Katana actual tem linhas inspiradas no design da moto original, num misto de modernidade e futurismo, com traços clássicos imediatamente reconhecíveis, resumidos na farol quadrado e na traseira elevada, com um resultado final que dificilmente passa despercebido pela sua silhueta facilmente reconhecível.

Tecnologicamente, a Suzuki Katana de 2020 assenta na base da GSX-R 1000 produzida entre 2005 e 2008, mas o motor "4 em linha" de dupla árvore de cames à cabeça (DOHC) com uma cilindrada de 999cc, que debita uns confortáveis 148cv de potência, foi alvo de pequenas modificações para garantir uma melhor e mais suave resposta ao acelerador.

Para facilitar a tarefa a motociclistas menos experientes, a Suzuki equipou a nova Katana com o seu sistema "Low RPM Assist", que torna quase impossível deixar o motor "ir abaixo" no arranque ou em manobra, já que automaticamente regula o acelerador para o regime necessário. Para melhor pactuar com as exigentes normas anti-polição, o sistema de refrigeração conta agora com um permutador óleo por líquido, um sistema mais compacto que permitiu a recolocação da linha de escape 4-2-1 e a sua





999 CC
148 CV
13 999 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"...O PAINEL DE INSTRUMENTOS, EM LCD NEGATIVO, APRESENTA-SE BASTANTE LEGÍVEL, DE CONSULTA FÁCIL, E INCLUI A INFORMAÇÃO NECESSÁRIA..."

optimização para, a par com a nova válvula de contra-pressão, conseguir um binário mais forte nos regimes intermédios. Para ajudar a digerir a cavalagem em pisos menos aderentes, a Suzuki instalou na Katana um sistema de controlo de tracção, regulável em 3 níveis de intervenção, que podem ser facilmente selecionados em andamento.

O quadro extremamente leve (com um peso equivalente ao das GSX-R 1000 actuais) contribui para uma grande agilidade e o braço oscilante é originário das GSX-R 1000 de 2016, garantindo um excelente desempenho da suspensão, que por sua vez se reflete na capacidade tracção.

A suspensão conta com uma forquilha invertida KYB, completamente regulável, com 43mm de diâmetro e um curso de 120mm, com uma afinação desportiva, mas sem ser demasiado castigadora, assim como o amortecedor traseiro que também conta com regulação de pré-carga e extensão.

Na travagem, encontramos material de fricção Brembo, com dois discos de 320mm de diâmetro, na frente, mordidos por pinças monobloco de aplicação radial, de quatro pistões, semelhantes às que actualmente equipam as desportivas GSX-R 1000. O obrigatório ABS tem como cérebro uma unidade Bosch.

As rodas de 17 polegadas foram redesenhadas, apresentando uma construção em alumínio fundido, de seis braços, que calçam pneus tubeless Dunlop Roadsport 2, especificamente desenhados para a Katana, de medidas 120/70 na frente e 190/50 na traseira.

A ergonomia foi revista para uma condução despreocupada, de cabeça elevada e muito confortável, com o assento a uma altura muito aceitável que, a par com a linha de cintura estreita, favorece os condutores de baixa estatura. A iluminação é integralmente feita por LED.

Quanto à protecção aerodinâmica, ela é superior à de uma convencional moto "naked" já que a carenagem frontal e o ecrã que cobre o painel de instrumentos, apesar de minimalistas, garantem alguma protecção ao nível do peito, permitindo algum conforto a velocidades máximas bastante acima do normal para uma moto deste tipo.

O painel de instrumentos, em LCD negativo, apresenta-se bastante legível, de consulta fácil, e inclui a informação necessária para qualquer viagem tranquila, indicando médias de consumo, o nível de combustível, a mudança engrenada, a selecção do controlo de tracção, dois contadores de quilómetros





parciais, relógio, e cronómetro. O regime de motor (taquímetro) é representado por uma barra gráfica num desenho bastante bem conseguido.

Como é que tudo isto se traduz na prática?

Basicamente a Katana é uma moto simples, descomplicada, capaz de inspirar muita confiança logo a partir do momento que se dá ao motor de arranque, e mesmo a ritmos elevados onde mostra uma performance verdadeiramente acutilante, como o fio da lâmina da espada japonesa que lhe dá o nome e a inspiração. Mas a Suzuki também equipou a Katana com o seu sistema de arranque “Easy Start” que permite que o motor entre em funcionamento praticamente sozinho, bastando dar apenas um ligeiro toque no botão de Start, e sem ser necessário apertar a manete da embraiagem desde que a caixa de velocidades esteja em ponto morto.

A preocupação com a facilidade de condução verifica-se também na caixa de velocidades que se mostra leve e suave, engrenando as mudanças com muita precisão, num curso muito reduzido do pedal.

O motor responde com uma serenidade impressionante e potência suficiente para permitir rolar muitos quilómetros apenas na sexta velocidade. Tal como é apanágio dos tetracilíndricos, na metade inferior do regime de rotação a resposta >>

**"...A ERGONOMIA
FOI REVISTA PARA
UMA CONDUÇÃO
DESPREOCUPADA, DE
CABEÇA ELEVADA E
MUITO CONFORTÁVEL,
COM O ASSENTO A
UMA ALTURA MUITO
ACEITÁVEL..."**

ao acelerador é dócil, enquanto que na metade superior da faixa de regime a resposta é contundente e a subida de rotação é muito rápida. A total ausência de vibrações e a sonoridade forte mas bastante civilizada, a facilidade com que muda de direcção e a resposta do motor ao acelerador contribuem para uma experiência de condução muito gratificante.

A suspensão mostra-se firme na entrada em ângulo, mantendo o conjunto estável, mesmo quando o andamento sobre para ritmos já pouco aconselháveis em estradas públicas, mas a sua afinação desportiva fica um pouco prejudicada tanto em termos de conforto como em termos de aderência em pisos mais degradados.

Os travões mostram-se potentes, apesar de a sensibilidade da manete e do pedal não ser tão grande quanto seria de esperar, provavelmente devido às bombas principais não serem Brembo, não estando ao mesmo nível do material de fricção.

Em termos de qualidade de construção, e além do equipamento já referido, a Suzuki fez um excelente trabalho, dotando-a de pormenores interessantes como o suporte de matrícula incorporado no braço oscilante ou o assento em dois tons, e de acabamentos cuidados.

O contacto que tive com a Katana, proporcionado pelo importador Suzuki para Portugal, a Moteo, foi escasso, reduzido a apenas um par de horas e a menos

de uma centena de quilómetros, pelo que tenho algumas limitações nesta avaliação. Gostava de ter podido conduzir à noite, para avaliar a eficácia da iluminação. Tampouco tive oportunidade de confirmar os consumos, um pouco curioso para saber quantos quilómetros se conseguem fazer entre abastecimentos, já que o depósito da Katana apenas tem capacidade para 12 litros e muitas vezes o computador de bordo indicou consumos bastante elevados, apesar de em recta, em sexta, a uma velocidade de 90km/h, o painel revelar valores na ordem dos 5,5 l/100km.

Tampouco tive oportunidade de abastecer, ou de andar com pendura, ou de me sentar numa esplanada a olhar para ela. Mas posso afirmar que, em termos de condução, a Katana resulta bastante agradável e confere muita confiança. No entanto, tendo em conta o seu preço e as suas pretensões, precisava, sem sombra de dúvida, de um quickshifter integral, para uma experiência ainda mais prazenteira, de um acelerador electrónico, que permitisse uma regulação da entrega de potência, e de uns pneus com características mais desportivas, que potenciassessem a travagem (e o respectivo desempenho do ABS) e a velocidade de passagem em curva, para poder ser realmente desfrutada. Fico aguardar uma nova oportunidade, mas com uma grande dúvida: Que cor escolheria? A Preta ou a Cinzenta? //



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N87 Rapid Flat Lava Grey

Blusão Rev'it Stewart

Lugas Rev'it Cooper

Jeans Rev'it Orlando H2O RF

Botas TCX Jupiter 4 GTX



Um blusão PARA TODAS AS OCASIÕES

Uma das grandes novidades dos especialistas italianos da Dainese para este ano é o blusão touring Carve Master 2 D-Air. Fomos até à loja lisboeta Moto Ponto para ficar a conhecer de perto esta novidade que garante uma proteção extra.

Texto: Bruno Gomes

A marca italiana Dainese é reconhecida como sendo uma das maiores marcas de equipamentos de motociclismo do Mundo, e o empenho na inovação tem levado a marca liderada por Lino Dainese a apostar forte nos sistemas de airbag.

A Dainese desenvolveu o sistema D-Air, inicialmente, para os pilotos usarem em circuito. O programa D-Air começou há mais de 20 anos, e recentemente a marca italiana decidiu que estava já em condições de comercializar equipamentos com o este sistema de airbag, mas para uma utilização em estrada.

O D-Air Road já vai na sua terceira geração, e foi precisamente este o sistema que a Dainese instalou no novo blusão touring Carve Master 2 D-Air, um blusão que o Andar de Moto foi conhecer de perto e em detalhe na loja lisboeta Moto Ponto.

A principal característica, como já deve ter percebido pela nossa introdução, é que o Carve Master 2 D-Air utiliza a mais recente tecnologia de airbag da Dainese. O colete e a centralina estão escondidos numa bolsa que fica colocada nas costas do blusão.

Apesar do tamanho compacto, o D-Air Road é ainda assim um elemento que cria um volume extra. E mesmo tendo em conta que o blusão Carve Master 2 é de corte touring, ainda assim, e como tantos outros equipamentos da Dainese, é algo justo às formas do tronco e braços, e por isso achámos que a escolha em termos de tamanho deverá ser um tamanho acima do habitual noutros blusões. Por exemplo, se o seu tamanho é o 50, o

Carve Master 2 D-Air deverá ser o 52.

Caso opte pelo blusão no seu tamanho normal e que usa noutros blusões, o corte justo, de certa forma desportivo, poderá impedir o normal movimento dos braços e fazer-nos sentir apertados nas costas, como se estivéssemos a usar um proteção de coluna. Até porque o casaco interno térmico é grosso, o que garante que nos dias mais frios será um aliado contra as baixas temperaturas, mas deverá ser, obrigatoriamente, removido nos dias em que as temperaturas subam acima dos 15 graus Celsius.

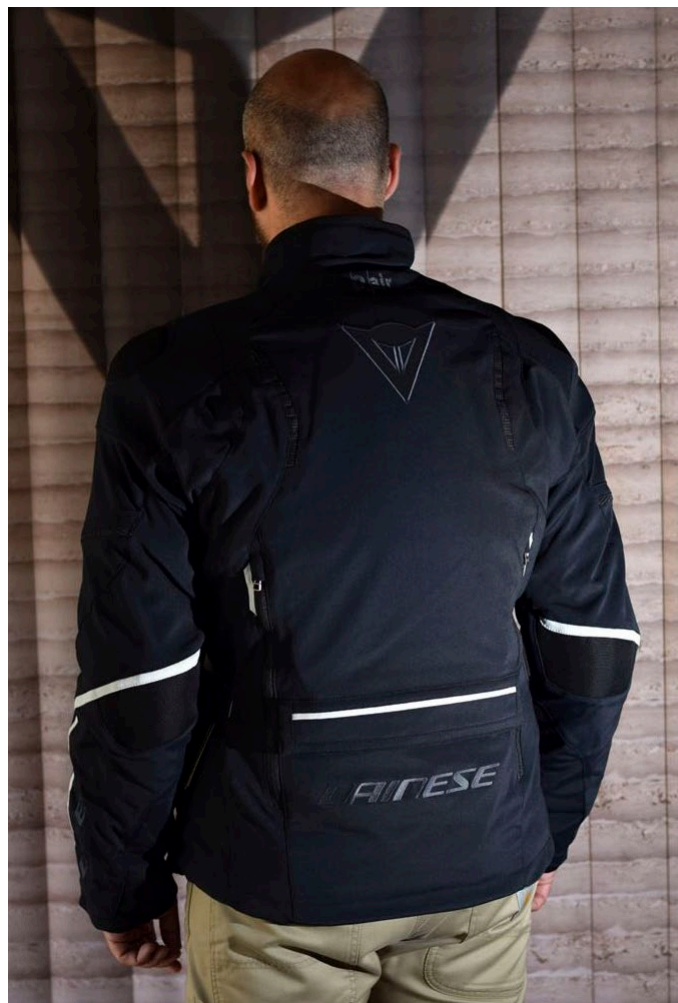
Em relação ao sistema D-Air Road, a sua utilização não podia ser mais simples, embora seja necessário cumprir alguns passos antes de o podermos usar.

Depois de comprar o blusão Carve Master 2 D-Air, temos de descarregar um app D-Air para o computador. Por ficha USB ligamos a centralina do blusão ao computador, completamos o registo do nosso blusão e de seguida a Dainese desbloqueia o sistema. Temos depois de carregar a bateria do D-Air Road a 100% antes da primeira utilização, e a partir daí o Carve Master 2 D-Air fica pronto a ser usado.

Quanto à utilização do sistema em si, ele fica “armado”, ou seja pronto a funcionar, assim que a bateria tem carga e se fecha o colete do D-Air Road. O fecho é feito por intermédio de um botão com íman, bastante forte. Nesse momento os LED's que encontramos na manga esquerda do blusão começam a piscar, indicando o estado do sistema.

O sistema de airbag do D-Air Road dá para uma utilização, com o dispositivo a proteger pescoço, peito, e costas. Se o sistema detetar uma ocorrência e despoletar o airbag, temos de substituir o >>>





"O CARVE MASTER 2 D-AIR É FEITO EM TECIDO MUGELLO QUE RESISTE À PENETRAÇÃO DA ÁGUA."

dispositivo por um novo. Sendo a Moto Ponto uma Dainese Pro Shop, significa que podemos levar o blusão à loja e o sistema será então trocado no local. Infelizmente, e apesar de todas as tentativas, não temos ainda a informação de qual será o custo associado à troca do D-Air Road usado do Carve Master 2 por um novo. Esperamos ter essa informação em breve.

A Dainese efetua ao longo do tempo diversas atualizações ao algoritmo que controla o despoletar do sistema, e será através da app Dainese D-Air que somos avisados de que temos de fazer um "update".

Em relação ao blusão Carve Master 2 D-Air, e tendo em conta que pesa mais do que a sua versão sem airbag, este é um equipamento de topo da

Dainese. Isto é o mesmo que dizer que os materiais, desde o tecido Mugello e 3D Stone, passando pelos fechos ZIP, ou as costuras posicionadas para não criar zonas de pressão nos músculos, apresentam uma qualidade exemplar e sem falhas visíveis.

Temos vários ajustes à escolha – cintura, mangas, punhos, gola – e nada menos do que 10 bolsos para guardar e transportar objetos. Destaque para os bolsos exteriores que são à prova de água. E por falar em ser à prova de água, o Carve Master 2 D-Air é feito em tecido Mugello que resiste à penetração da água. Isso poderia ser problemático ao nível da ventilação, particularmente num país como Portugal onde as temperaturas nunca são demasiado baixas e no verão atingem valores elevados. No entanto a Dainese instalou diversas >>>

opções de ventilação no peito, costas, e também nos braços, para um controlo mais eficaz da temperatura interna.

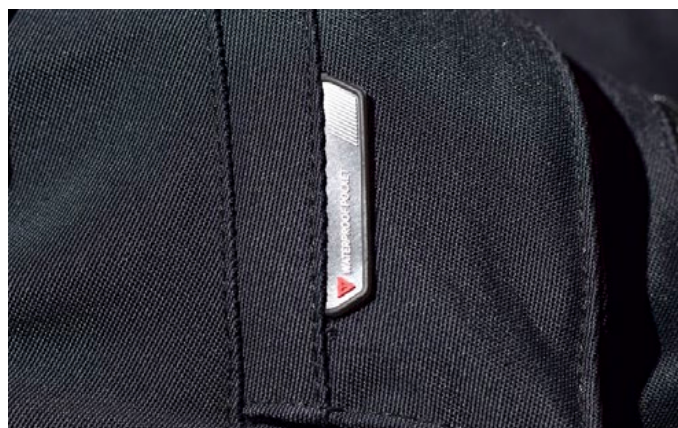
Em termos de proteção o Carve Master 2 D-Air conta também com proteções rígidas de nível 2 nos cotovelos e ombros.

O blusão Dainese Carve Master 2 D-Air está disponível nas cores vermelho/cinza claro/preto, ou preto/cinza claro. Em ambas as opções de cores estão incluídas inserções refletoras para maior visibilidade quando a luminosidade é reduzida.

Os tamanhos variam do 44 ao 64, e a Dainese tem também disponível uma variante específica para as senhoras, com corte adaptado ao corpo feminino.

Quanto ao preço, a Moto Ponto Dainese Pro Shop revela que o blusão Carve Master 2 D-Air tem um PVP de 1199€.

Depois do inovador colete Smart Jacket que pode ser usado com qualquer blusão (por dentro ou por fora), este Carve Master 2 D-Air é mais uma opção para quem pretende andar de moto usufruindo de proteção máxima com os mais avançados sistemas de airbag. //



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N°3 A
1070-099 Lisboa - Portugal

HORÁRIOS

2-6 feira: 9h - 13h / 15h-19h
Sábado: 9h - 13h

TELEFONES

T. +351 217 271 590
T. +351 217 271 584

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



Desempenho ADRENALÁTICO

INDIAN FTR 1200 S

A tão aguardada Indian “flat tracker”, provou que os “V-Twin” podem ser extremamente interessantes de conduzir.

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



» Galeria de fotos aqui





"...DIFICILMENTE O TERMO **"MOTOR EXPLOSIVO"** FOI MELHOR APLICADO A UMA MOTO DE SÉRIE..."

A FTR 1200 S foi inspirada na história de sucesso da Indian Motorcycle nas pistas de "Flat Track", modalidade que a mais antiga marca de motos da América dominou em tempos idos, e que continua a dominar de forma autoritária desde 2016, ano em que voltou a participar no campeonato AMA Flat Track, com a sua completamente nova FTR750, cujo sucesso está na origem destes novos modelos.

Toda a hype que envolveu esta nova moto nos últimos anos, o deslumbramento causado pelo primeiro e segundo contacto visual com os modelos expostos no Salão de Milão nas EICMA de 2017 e 2018, e o facto de recentemente, por motivos de força maior, não ter podido estar presente na sua apresentação ao mundo e aos media, na Califórnia, foram razão mais do que suficiente para desmarcar todos os compromissos e saltar para cima da primeira unidade matriculada em Portugal, gentilmente cedida pelo concessionário da marca em Lisboa, a Indian Spirit Motorcycles, a quem desde já aproveito para agradecer.

Com os olhos regalados após uma boa olhadela para as suas linhas esguias e desenho compacto, e uma breve explicação sobre o interface humano, cujo painel

de instrumentos, em TFT a cores, emparelhável via Bluetooth com o smartphone e intercomunicadores, além de apresentar uma sinalética clara, muito legível, com informação muito completa e inúmeras funções e opções de regulação, a que se acede ou por toque directo no TFT ou através de botões instalados no punho esquerdo, dei arranque ao motor.

O som proporcionado pelo enorme "V-Twin" é delicioso, amplificado ligeiramente mas sem exageros pelas ponteiras de escape Akrapovic, que esta versão S "Race Replica" tem instalada de série (opcional nas outras versões).

A posição de condução é irrepreensível, elevada, com o guiador a cair naturalmente nas mãos e os comandos bastante bem colocados. A brecagem, apesar de não ser referencial, é bastante boa e o assento mostra-se bastante confortável.

Mal se começa a rolar, a Indian FTR 1200S mostra imediatamente aquilo que é. Difícilmente o termo "motor explosivo" foi melhor aplicado a uma moto de série. Em modo desportivo, disponível a par com os modos normal e chuva, a resposta imediata ao acelerador e a avalanche de potência que lhe sucede, são verdadeiramente arrebatadoras (garantidamente assustadoras para um motociclista normal) e poucas foram as motos, entre as muitas que tive oportunidade >>>

G|H|O|S|T

salgadosmoto.pt



CABERG
HELMETS



4 Possibilidades de configuração



"...O MOTOR DA INDIAN FTR 1200 É UM **BICILINDRICO EM "V" A 60º**, DOHC DE 4 VÁLVULAS POR CILINDRO..."

de testar ao longo dos últimos anos, que realmente me causaram esta sensação.

O motor da Indian FTR1200 é um bicilindrico em "V" a 60º, DOHC de 4 válvulas por cilindro, com 1203cc, dotado de refrigeração por líquido, e debita aproximadamente 120cv com 120Nm de binário, que se espalham pela faixa de regime de forma plana, e que está disponível logo desde muito baixa rotação. Graças a uma taxa de compressão elevada, a cabeças de cilindro de alto desempenho, a corpos de alimentação duplos e a uma cambota de baixa inércia, a subida de rotação é, também ela, muito rápida. Desconcertantemente rápida.

Por isso a Indian não descurou as ajudas electrónicas à condução. Além do obrigatório ABS e dos já referidos modos de condução facilmente seleccionáveis e que automaticamente ajustam diversos parâmetros, como a resposta do acelerador e o nível de intervenção do Controlo de Tracção, as FTR 1200 contam ainda com uma unidade de medição de inércia (IMU) que permite adaptar os diversos sistemas à inclinação da moto, mitigando a descolagem de ambas as rodas (sob travagem ou aceleração) e a derrapagem da roda traseira, assim como o bloqueio das rodas sob travagem.

Por falar na travagem, o material Brembo de elevadas especificações quase parece subdimensionado perante tamanha capacidade de aceleração, e é severamente posto à prova, tal como o sistema de ABS (que nas versões "S" também pode ser desligado), sobretudo pelo desempenho pouco convincente dos pneus Dunlop DT3-R Radial, especificamente desenhados para as jantes de 19 e 18 polegadas que a FTR 1200 tem instalados, respectivamente na roda dianteira e traseira, que servem mais a forma que a função e que afectam também o desempenho do próprio motor, sobretudo na saída das curvas, sob a intervenção do Controlo de Tracção (há no mercado pneus que, apesar de não privilegiarem o design, serão garantidamente mais eficazes).

Mas isto só começa a ser relevante para quem realmente tiver "kit de unhas" para explorar o modo de condução desportivo, que transforma esta Indian FTR1200S numa verdadeira alucinação. Em modo normal, e mesmo até no modo de chuva (que a meteorologia "simpaticamente" me permitiu testar) os pneus de origem têm um comportamento normal e aceitável, até porque o motor passa a ter um carácter muito mais dócil.

A Indian FTR1200S é sobretudo uma moto de





1203 CC
120 CV
15 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



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**

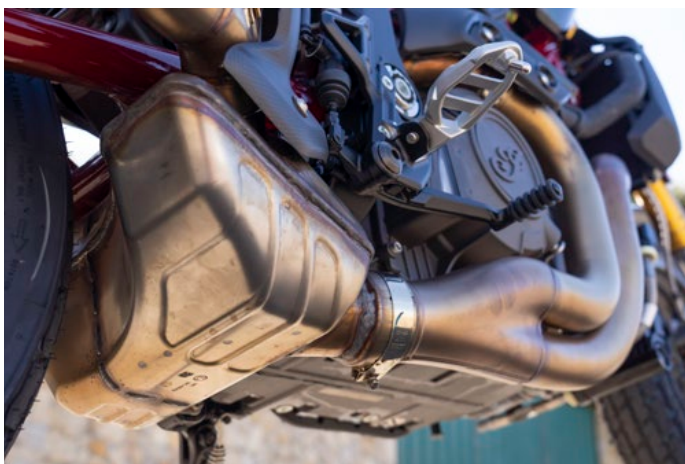
◀ A nova Aprilia Tuono V4 1100 Factory, descendente direta da RSV4, quatro vezes campeã mundial de SBK, alcançou agora com esta evolução um novo patamar de desempenho e performance. O novo e sofisticado sistema eletrónico de gestão inclui um pacote avançado de controlos dinâmicos com APRC, Cornering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



estrada. A suspensão demasiado firme, a travagem assertiva e a posição de condução de estilo desportivo, tornam praticamente inviáveis grandes incursões por maus caminhos. No entanto, nada impede que se desfrute de um bom estradão de macadame a ritmos bastante interessantes.

Mas a existência de Cruise Control, a iluminação por LED e o excepcional desempenho do motor, foram concebidos para uma utilização sobretudo asfáltica, reforçada pelo excelente desempenho da ciclística e do arsenal electrónico. E nem sequer é necessário andar em modo desportivo para se conseguir um enorme prazer de condução, já que o modo normal é mais do que suficiente para manter um grande sorriso nos lábios.

Esse, o prazer de condução, é um dos grandes argumentos desta nova moto que pretende vir a acabar com o estigma e a redefinir os padrões das motos americanas. Rolar em estrada aberta, com um bom piso, é realmente um prazer. A regularidade de funcionamento e de resposta do motor, a confiança na travagem, a fácil inserção em curva, a grande estabilidade em ângulo e a rapidez da mudança de direcção permitem enrolar o punho com convicção, confiantes no montão de electrónica que está a "olhar por nós, (literalmente) pecadores", incapazes >>

"...MESMO A RITMOS LENTOS, TODO O CONJUNTO APRESENTA UM EQUILÍBRIO EXTRAORDINÁRIO, PERMITINDO MANOBRAR COM EXTREMA FACILIDADE..."

de resistir à tentação de nos entregarmos apenas à “pilotagem”.

E mesmo a ritmos lentos, todo o conjunto apresenta um equilíbrio extraordinário, permitindo manobrar com extrema facilidade.

Como pontos significativamente negativos, sinceramente, não lhe consigo atribuir nenhum. É verdade que se estivesse equipada com um quickshifter (confesso que cada vez sou mais fã deste recurso) tornava a condução ainda mais interessante. É verdade também que o motor irradia bastante calor, sobretudo quando as médias de consumo aumentam, mas há motos onde esse problema é bastante mais acentuado. Por isso, propriamente defeitos, só pequenas coisas, como o facto de o tampão do depósito de combustível não ser articulado, e ficar na nossa mão quando se abre, ou o de o canhão da ignição ter um acesso bastante atravancado, sobretudo quando se pretende trancar a direcção.

Nesta moto seria ridículo falar de consumos, a não ser para definir a autonomia. O depósito de combustível, que está situado debaixo do assento, tem capacidade para 13 litros, e durante os dias que andei com esta “máquina do Demo”, para cumprir cerca de 200 quilómetros, gastei mais de 14 litros de gasolina. Mas tinha conseguido gastar bastante mais, não fosse o

amor que tenho à minha já bastante comprometida carta de condução. Daí concluo que a autonomia prática (até acender a luz da reserva) desta moto, em viagem de passeio a solo, deverá rondar os 200 km, mas num picanço com os amigos, dificilmente será superior a 140km. A não ser que os amigos vão de 125cc!

Outras das características das FTR1200 (tanto da versão normal como desta versão “S”) é a elevada possibilidade de personalização, que conta com 3 “kits inspiracionais”, que em conjunto somam mais de 40 acessórios originais.

Em resumo, esta é uma moto exclusiva, extremamente potente, tecnologicamente avançada, que permite uma utilização bastante polivalente. A qualidade de construção é elevada, com a Indian a garantir a inabalável fiabilidade da marca, ao sujeitar esta completamente nova plataforma a mais de um milhão e meio de quilómetros de testes intensivos, com muitos milhares a serem feitos por pilotos profissionais, nomeadamente os da Wrecking Crew, a equipa oficial da Indian que tem dominado categoricamente o campeonato americano de flat track.

Se procura uma moto que lhe faça subir a adrenalina a um nível galático, então dirija-se a um dos concessionários Indian em Portugal e marque um test-ride! //





6 configurações diferentes

Este "crossover" de design italiano exclusivo e de elevada polivalência, permite ao seu utilizador mudar o seu aspecto conforme o gosto e a utilização

O Nolan N70-2 GT chama a atenção pelo seu design inconfundível e pelas suas características técnicas de elevadas especificações. A calota exterior, que é fabricada em Lexan, um material que já era utilizado nos capacetes dos primeiros astronautas e que continua ainda hoje a ser o material termoplástico mais caro e mais eficaz no fabrico de capacetes, pois trata-se de um policarbonato de elevada resistência, estável numa alargada amplitude de temperatura de funcionamento.

A calota exterior é produzida em duas medidas, uma para os tamanhos mais pequenos e outra para os tamanhos maiores, permitindo assim tornar-se mais aerodinâmica. A calota interior é fabricada em EPS, com painéis de densidade múltipla, para garantir níveis de segurança muito elevados.

Este “crossover” da marca italiana fundada em 1972, possui uma viseira interior escurecida, ajustável em várias posições e com recolha automática, que garante uma elevada protecção contra os raios UV. A viseira exterior de grandes dimensões, que garante um campo de visão alargado, é também ela fabricada em Lexan, com tratamento de endurecimento “anti-riscos”, garantindo excelentes especificações ópticas. Para combater o embaciamento ainda conta com uma lente Pinlock de última geração.

O sistema de ventilação AirBooster Technology assegura um fluxo de ar bastante difuso e eficaz no interior do capacete, garantindo um grande conforto nos dias mais quentes, também devido ao seu forro interior Clima Comfort, de dupla densidade e alta qualidade, em tecido micro-perfurado, que assegura uma eficaz evaporação da transpiração, e ainda incorpora uma protecção de nuca ajustável, que tal como as almofadas laterais, integradas no forro, também é removível e pode ser lavada.

Este capacete permite 6 configurações diferentes, removendo a queixeira, a viseira, ou mesmo ambas, podendo ainda receber uma pála solar que vem junto com o capacete, e que encaixa no suporte da viseira exterior.

A dupla homologação europeia P/J (que lhe permite circular sem a viseira ou com a viseira aberta), o prático sistema de retenção com fecho micrométrico Microlock2 e a pré-instalação para o sistema de comunicação N-COM, que conta com a inovadora luz de travagem de emergência ESS, fazem deste novo capacete Nolan o mais completo e moderno capacete do segmento.

Disponível em tamanhos entre o XXS e XXXL, o capacete Nolan N70-2 GT já está à venda nas melhores lojas de motociclismo. //



PREÇOS

Modelos com gráficos: 334,99€

Modelos lisos: 299,99€

Para mais informações, contacte o importador exclusivo da Nolan para Portugal, a Golden Bat



A MAIOR LOCURA de Borgo Panigale



» [Galeria de fotos aqui](#)

DUCATI HYPERMOTARD 950 SP

Quem diz que as motos estão a ficar uma “seca” é porque nunca teve o prazer de conduzir a nova Hypermotard 950 SP. A maior loucura da Ducati passou com distinção no nosso teste e deixou imensas saudades na redação do Andar de Moto.

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

Há motos que ocupam um lugar especial no meu coração. Assumo que tenho uma preferência clara pelas superdesportivas, mas as supermoto, pelo espírito hooligan, são daquelas motos que sempre quis ter na minha

garagem. Infelizmente nunca tive a oportunidade de ter uma supermoto, mas felizmente tenho a oportunidade de as testar para o seu Andar de Moto.

Foi então com enorme excitação que recebi o convite da Ducati Portugal para testar a nova grande loucura da casa de Borgo Panigale. A Hypermotard 950, e logo na versão mais exótica que tal como tantas outras Ducati recebe a denominação SP.

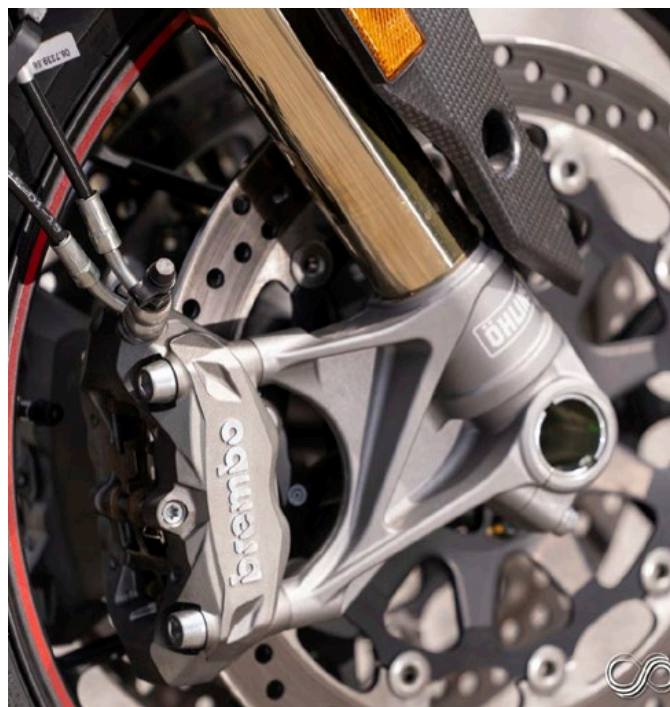
Os grandes destaques nesta variante SP da Hypermotard 950 são as suspensões Öhlins (na versão base são um mix de Marzocchi e Sachs),

as jantes Marchesini em alumínio forjado e com braços em W, o quickshift bidirecional instalado de fábrica, e tudo isto com as poucas carenagens cobertas por um esquema gráfico mais “racing”. Com os escapes debaixo do banco, esta terceira geração da Hypermotard não deixa ninguém indiferente à sua passagem.

Com o quadro em treliça praticamente intocado, a Ducati apenas anuncia que a parede dos tubos que fazem parte da estrutura em treliça desce dos 3mm de espessura para os 2,5mm, o motor bicilíndrico continua a ser o já bem conhecido Testastretta 11°. Com a cilindrada a manter-se nos anteriores 937 cc, a Ducati aproveitou esta mudança de geração para realizar alterações significativas no seu interior.

Este bicilíndrico em L instalado no quadro em treliça está nada menos do que 1,5 kg mais leve do que a versão anterior. Esta redução de peso ajuda a que a Hypermotard 950 seja no total 4





"...DEI POR MIM A ENTRAR COM MAIS VELOCIDADE DO QUE DEVIA NA CURVA E OS TRAVÕES CONSEGUIRAM ABRANDAR OS 198 KG SEM GRANDE PROBLEMA..."

kg mais leve do que a 939, apresentando-se ao serviço com 200 kg a cheio, mas a SP, fruto dos componentes premium mais leves consegue reduzir um pouco mais o peso e que de acordo com a Ducati é de 198 kg.

Para diminuir o peso do motor e para melhorar a performance, a Ducati instalou novos pistões, árvores de cames com novo perfil, novo sistema de escape, nova embraiagem deslizante, uma centralina mais poderosa, e aumentou a taxa de compressão. O resultado destas modificações pode ser, pelo menos à primeira vista, algo modesto. A 950 ganha 4 cv em comparação com a anterior 939 para um total de 114 cv às 9000 rpm, mas o Testastretta 11° da Hypermotard não foi pensado para grandes picos de potência mas sim para uma entrega de binário avassaladora!

Não acredita no que lhe estou a dizer? Vamos então analisar os valores de binário da nova Hypermotard 950 SP.

São 96 Nm de binário entregues à roda traseira quando as rotações atingem a marca das 7250 rpm. Mas a história não fica por aqui. Na realidade

a melhor característica deste motor bicilíndrico em L é a forma como entrega os 96 Nm. Às 3000 rpm já temos acesso a 80% do binário, e entre as 5000 e as 9000 rpm a roda traseira tem de digerir 88% do binário total. Tendo em conta que o limite de rotações desta moto ronda as 10.000 rpm, fica bem claro que praticamente até ao fim do limite de rotações a Hypermotard 950 SP sente-se com os pulmões bem cheios e prontos a “explodir”.

Com tanto binário disponível aos mais pequenos impulsos no acelerador, a Hypermotard 950 SP torna-se numa autêntica “wheelie machine”.

Uma das características que mais sobressai na nova supermotard da Ducati é a altura do seu assento. É preciso fazer um esforço, mesmo para quem tiver perna mais comprida, para conseguir passar a perna por cima do assento para se sentar aos comandos da Hypermotard 950 SP. Com 890 mm de altura a versão SP é 20 mm mais alta do que a versão base, e isso também se fica a dever às suspensões Öhlins que têm um curso maior.

Mas já sentado aos comandos desta esbelta e esguia italiana encontrei uma posição de condução >>



937 CC
114 CV
16 295 €

» Mais dados técnicos aqui



"MAGNÍFICO ECRÃ TFT A CORES, MUITO PARECIDO AO QUE ENCONTRAMOS NA PANIGALE V4, TEMOS ACESSO A UMA ENORME VARIEDADE DE INFORMAÇÕES.."

bastante aceitável. Claro que o assento não é, de forma alguma, o mais confortável, tanto em dureza da espuma como no próprio formato. Mas a Hypermotard também não é moto para grandes tiradas, pelo que o facto do assento ser relativamente plano permite que o condutor se mexa facilmente de um lado para o outro.

Todos os comandos estão dentro dos padrões atuais da Ducati. Para os menos habituados podem parecer complicados, mas a verdade é que em poucos minutos ficamos à vontade e começamos a explorar os diferentes ajustes do pacote eletrónico ainda antes de arrancar. No magnífico ecrã TFT a cores, muito parecido ao que encontramos na Panigale V4, temos acesso a uma enorme variedade de informações. Incompreensivelmente não temos indicação do nível de combustível.

E a verdade é que agradeço à Ducati ter optado por este painel de instrumentos, pois tentar ajustar tudo num painel mais pequeno e de pior leitura seria uma tortura. Modos de condução são três pré-definidos. Sport e Touring disponibilizam os 114

cv, enquanto Urban baixa a potência para os cerca de 75 cv. Cada um destes modos de condução tem os seus parâmetros de potência, ABS, controlo de tração, ou anti wheelie. Se ao nível do controlo de tração e ABS não notei grandes diferenças nos diferentes modos, já na entrega de potência e anti wheelie as alterações são notórias.

No primeiro caso o acelerador fica muito mais reativo nos modos de potência mais "agressivos". Ao contrário do que acontecia até 2019, a Ducati abandonou a centralina Magneti Marelli em favor de uma Continental. Isso resulta num controlo mais aprimorado do acelerador, em particular nas mais pequenas aberturas de acelerador em que o motor se revela mais suave, e ao mesmo tempo o acelerador revela-se mais progressivo enquanto o motor vai esticando os seus 114 cv. Por si só, esta é já uma excelente melhoria em comparação com a Hypermotard 939, e até mesmo em comparação com outras Ducati.

No segundo caso, e tendo em conta que eu não sou de todo um artista dos "cavalos", até eu





X-903
ULTRA CARBON

RIDE UNLIMITED



NERS – NOLAN EMERGENCY RELEASE SYSTEM
SISTEMA PARA REMOÇÃO DAS ALMOFADAS
EM CASO DE EMERGÊNCIA



MVA – MAGNETIC VISOR ASSEMBLY
SISTEMA MAGNÉTICO
DE FIXAÇÃO DA VISEIRA



LPC – LINER POSITIONING CONTROL
SISTEMA DE REGULAÇÃO
DA POSIÇÃO DO FORRO INTERIOR



**PREPARADO
PARA RECEBER
O SISTEMA DE COMUNICAÇÃO N-COM**



O NOVO TOPO DE GAMA DA X-LITE COM ALTO TEOR DE CARBONO.
PARA NUNCA QUERER PARAR DE VIAJAR.



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

by
Nolangroup
made in Italy, made in Nolan

consegui levantar a roda da frente e sentir-me seguro. Ou pelo menos o mais perto disso que se pode estar enquanto estamos equilibrados numa roda. Isso deve-se ao sofisticado sistema anti wheelie que, dependendo de qual dos 3 níveis de intervenção selecionamos, permite que a roda da frente fique a pairar a apenas alguns palmos de distância do asfalto. Uma rede de segurança por assim dizer, e que funciona muito bem, deixando-nos explorar ao máximo as características de hooligan desta supermotard italiana.

Mas a nova Hypermotard 950 SP é muito mais do que a eletrónica. É adrenalina em estado puro, é diversão a cada rodar de punho, é alucinação a cada troca de caixa, é uma experiência verdadeiramente recompensadora.

Como referi, o guiador da Hypermotard é largo, e apesar de ser elevado senti que a posição de condução é ligeiramente descaída sobre a frente, com o corpo a deitar-se um pouco sobre o esguio depósito de combustível com capacidade para 14,5 litros. Não é uma posição muito agressiva. É uma posição que nos deixa "reativos", prontos a reagir, até porque com o assento tão elevado ficamos com uma linha de visão bem acima dos tejadilhos dos automóveis e podemos então antecipar o que se está a passar à nossa frente com bastante antecedência.

No meio do trânsito o único problema que encontrei foi mesmo a largura do guiador, que fica praticamente à mesma altura dos espelhos dos carros, pelo que "cortar" pelo meio do



"...É ADRENALINA EM ESTADO PURO, É DIVERSÃO A CADA RODAR DE PUNHO, É ALUCINAÇÃO A CADA TROCA DE CAIXA..."







"...DE FACTO NUMA CONDUÇÃO URBANA A HYPERMOTARD 950 SP É UM SALTO QUÂNTICO EM COMPARAÇÃO COM A ANTIGA 939..."

trânsito compacto obrigou-me a fazer cálculos matemáticos extra. Nunca tirei boas notas em matemática, e por isso aproveito aqui para pedir desculpa aos dois condutores que podem ter ficado com uma pequena marca nos espelhos enquanto tentava passar por eles.

O motor está agora muito mais suave. Já disse que a centralina Continental tem aqui uma importância enorme, e de facto numa condução urbana a Hypermotard 950 SP é um salto quântico em comparação com a antiga 939. O Testastretta não se engasga a baixas rotações, responde prontamente ao acelerador, sem ser brusco, e com tanto binário à disposição dei por mim a rolar em 6ª muitas vezes pois as rotações sobem sempre rapidamente, sem que a transmissão se queixe através das incómodas vibrações.

Mas por mais que a Hypermotard 950 SP se sinta confortável no meio urbano, os percursos de serra mais retorcidos são o seu ambiente predileto. Aí a ciclística desenvolvida pela Ducati revela-se na sua plenitude.

Esta foga italiana gosta de ser atirada de um

lado para o outro, de curva em curva, e não nos obriga a fazer grande esforço para que a frente encaixe na trajetória correta. O ângulo máximo de inclinação é ligeiramente inferior a 50 graus, o que significa que os poisa-pés acabam por raspar facilmente no asfalto. Tive de me esforçar a sério para evitar raspar os poisa-pés.

De curva em curva a roda da frente sente-se plantada no asfalto, e com a posição de condução a deixar cair mais peso sobre a frente, a direção revela-se imediata nas trocas de direção. Não me lembro de conduzir uma moto de estrada tão rápida nas trocas de direção como senti esta Hypermotard 950 SP.

Ainda assim a estabilidade é muito assinalável, e é quando puxamos mesmo pela Hypermotard ao limite que toda a ciclística começa a funcionar a 100%. Esta ciclística implora-nos para a levarmos ao limite numa estrada de curvas!

As suspensões Öhlins são a jóia desta moto. E com boa razão. É verdade que a baixa velocidade a forquilha com bainhas de 48 mm e o monoamortecedor, ambos totalmente ajustáveis, >>

CLIMA GORE-TEX SURROUND®

O NOVO PASSO REVOLUCIONÁRIO NA CLIMATIZAÇÃO E CONFORTO

5°C



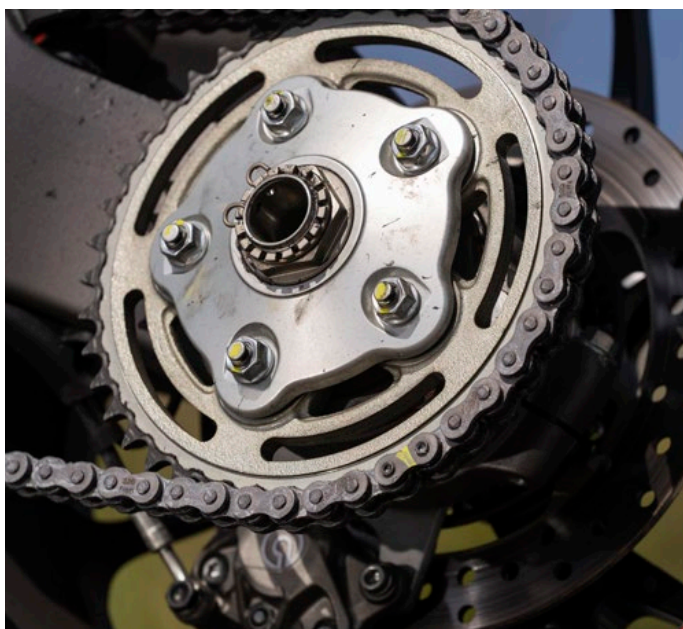
35°C

SHARE YOUR PASSION #FOCUSONBOOTS



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

TCX
FOCUS ON BOOTS



não permitem que as rodas percorram o curso na sua totalidade. São demasiado duras para andamento normal.

Mas assim que comecei a puxar pela Hypermotard parece que tudo encaixou no sítio, senti perfeitamente a forquilha a trabalhar, a afundar nas travagens mais fortes, enquanto a traseira não baixa sob as fortes acelerações à saída das curvas lentas. Com 185 mm e 175 mm de curso (frente / atrás) a Hypermotard 950 SP podia tornar-se demasiado "bamboleante", mas com este setup da Öhlins o comportamento desportivo é exemplar e oferece muito feedback.

A travagem, apesar de ser totalmente Brembo, é talvez o ponto menos agressivo do conjunto. Não me interprete mal, caro leitor. Não estou a dizer que os travões da SP são maus, até porque diversas vezes dei por mim a entrar com mais velocidade do que devia na curva e os travões conseguiram abrandar os 198 kg (mais o meu peso) sem grande problema. Mas o tato na manete não é perfeito como habitualmente sinto nas Ducati. Não posso dizer que seja esponjoso, mas também não é imediato. Digamos que em vez de nota 10 dou uma nota 8 aos travões. >>

"...NESTA VERSÃO SP É UMA MOTO QUE NECESSITA DE SER CONDUZIDA SEMPRE NOS LIMITES SE QUISERMOS RETIRAR DELA O QUE DE MELHOR TEM PARA NOS OFERECER.."

Está claro que para podermos usar e abusar desta supermotard como é a Hypermotard 950 SP é também necessário podermos contar com um bom quickshift. No caso desta variante SP a Ducati instala este equipamento de fábrica. As italianas de Borgo Panigale precisam sempre de um movimento mais assertivo do pé esquerdo para acionar o seletor de caixa.

No caso da Hypermotard 950 SP isso não se altera, pelo que existe uma grande diferença entre conduzir com o calçado apropriado (botas desportivas) ou não. A caixa em si tem um acionamento preciso e mecânico, enquanto a embraiagem tem uma função deslizante muito boa, prevenindo o bloquear da roda traseira, como é também leve de acionar na manete.

Foram uns dias bem divertidos aos comandos da nova Ducati Hypermotard 950 SP. Tenho pena de a ter devolvido à Ducati. Provavelmente deveria ter encarnado o espírito hooligan rebelde e arrancava estrada fora, não a devolvia, para continuar a arruaçar como só esta italiana sabe fazer.

Veredicto Ducati Hypermotard 950 SP

Como já disse, a nova supermotard italiana deixou um enorme vazio na redação do Andar de Moto. Não tanto pela potência recordista, que não tem, ou pelo conforto

que é reduzido, mas sim pela diversão pura e pelo que nos faz sorrir quando estamos aos seus comandos. Como pontos mais positivos acho que a Ducati acertou em cheio nesta terceira geração, e é um regresso às origens da Hypermotard selvagem e agressiva de antigamente, mas ao mesmo tempo menos brusca.

Nesta versão SP é uma moto que necessita de ser conduzida sempre nos limites se quisermos retirar dela o que de melhor tem para nos oferecer, em especial ao nível das suspensões. O motor sobe de rotações alegremente e sente-se sempre cheio, pelo que podemos usar a Hypermotard 950 em diferentes cenários ou meios ambiente. Mas a superior agilidade e certeza de reações tornam-na numa devoradora de curvas.

Claro que para termos componentes tão premium existe um preço a pagar. Mais especificamente 16.295€. Mas esta Ducati Hypermotard 950 SP é uma daquelas motos que eu desejo ter na minha garagem. Passou com distinção no nosso teste aqui no Andar de Moto. E deixo a pergunta no ar: será que em Borgo Panigale não podiam elevar ainda mais o nível de loucura e desenvolver uma Hypermotard com o motor bicilíndrico 1260? Eu sei quem é que ia adorar testar essa moto! //



APRESENTAÇÃO *KTM 790 ADVENTURE R RALLY*

Só para os mais HARDCORE



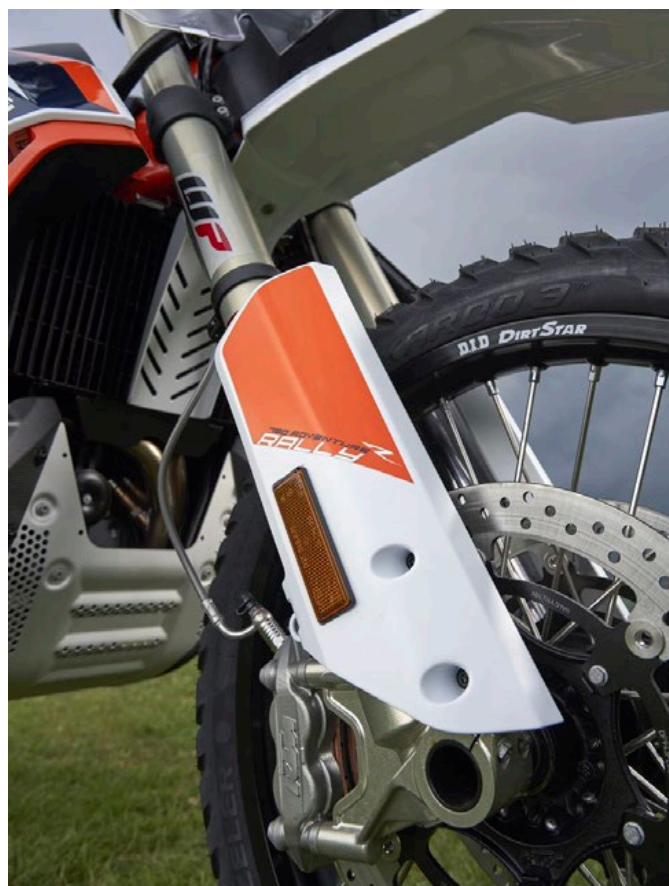
A KTM revelou a terceira versão da sua 790 Adventure. A Rally é a variante pensada para os motociclistas mais hardcore e que procuram uma aventureira que não tem limites. A 790 Adventure R Rally será produzida em quantidade muito limitada para todo o mundo.



Ultimamente, e enquanto portugueses que gostam de motociclismo de competição, as nossas atenções em relação à KTM têm estado focadas no que a marca austríaca tem feito no MotoGP, pois isso afeta diretamente as prestações de Miguel Oliveira. Mas a KTM é mais conhecida pela sua gama de motos com excelentes aptidões para o “off-road”. E a mais recente novidade é a demonstração do que a KTM pode fazer dentro dos modelos aventureiros.

A nova 790 Adventure R Rally é a versão hardcore da família 790 Adventure, a terceira variante que em breve estará disponível para aquisição. Mas para a poder ter na sua garagem terá de ser rápido! A KTM anuncia que a 790 Adventure R Rally será produzida em quantidade muito limitada, e para todo o mundo serão fabricadas apenas 500 unidades. O preço ainda não foi revelado.

Partindo da base da excelente 790 Adventure R, a Rally eleva as prestações de aventureira para >>



APRESENTAÇÃO KTM 790 ADVENTURE R RALLY



outros patamares. Mantendo o mesmo quadro em treliça, o qual “esconde” no seu interior o poderoso motor bicilíndrico paralelo LC8c com 95 cv, a KTM evoluiu a ciclística para que o condutor usufrua de prestações de uma verdadeira moto de competição de rali.

As grandes novidades são as suspensões WP XPLOR PRO.

À frente encontramos a forquilha 7548 com tecnologia de válvulas cónicas. Combinando excelente resistência ao afundar da forquilha com o conforto, este sistema de válvulas permite uma performance de amortecimento quase ilimitada.

Na traseira o monoamortecedor 6746 foi desenvolvido tendo por base a experiência da KTM no mundo da competição de ralis. Utilizando elementos internos de baixa fricção, o amortecedor garante uma performance de amortecimento muito parecida com as motos de competição da KTM, com a marca a revelar que isso permitirá ao condutor conduzir a 790 Adventure R Rally durante mais tempo, sem sentir o esforço de uma condução “off-road”.

Com um assento mais alto colocado a 910 mm do solo, esta moto conta com um esquema de gráficos e cores exclusivo, proteções de carbono,

e Quickshifter+ como equipamento de série. As jantes de raios são mais estreitas para condução fora de estrada, e também para este tipo de utilização a KTM optou por instalar poisa-pés mais aderentes. Também o sistema de escape tem novidades, nomeadamente a ponteira mais leve com assinatura Akrapovic.

A KTM irá anunciar em breve como poderá adquirir esta 790 Adventure R Rally edição limitada, para além de divulgar também o preço que, claramente, será bastante superior aquele que atualmente a KTM pede pela Adventure R. //



Pense na sua segurança!



*Blusões D-AIR ROAD
Projectados para uso
específico em estrada
e cidade, mas com as
mesmas tecnologias
adotadas no MotoGP*



MOTO PONTO ©

Disponíveis na Moto Ponto - Restelo

Av. D. Vasco da Gama, 39, 1400-127 Lisboa Telefone: 210999390, Email: motoponto@gmail.com



Opção ACERTADA

Botas técnicas de motociclismo para um uso aventureiro e não demasiado radical, com um razoável nível de proteção, algum conforto, flexibilidade e um bom preço.

Texto: Pedro Pereira

A marca italiana Forma é ainda uma jovem: comemora este ano apenas o seu vigésimo aniversário! Porém, nestes 20 anos, conseguiu tornar-se numa marca global com a máxima “performing boots” e tem uma gama muitíssimo

completa que vai desde as botas de competição para estrada, botas do tipo touring, casual, linha específica para senhoras, trial, MX, Aventura...etc.

Estas Forma Terrain Evo que agora analiso, têm-se revelado uma boa companhia para uma utilização aventureira e não demasiado radical, com um razoável nível de proteção, algum conforto e muita flexibilidade.

Para um uso mais extremo há propostas mais adequadas, até dentro da própria marca, e com outras características como botins interiores, sola mais robusta e de 2 compostos ou sistema de controlo de flexão, mas todas com custos de aquisição superiores e sobretudo mais pesadas. E este é um aspeto importante para muita gente, embora a mim não me incomode, exceto quando as tenho que carregar!

Para terem uma ideia mais clara, cada bota destas pesou menos 900 g que as minhas outras para um uso mais extremo. Ou seja, uma diferença de quase 2 kg nos pés!

Estas Forma Terrain Evo quase não necessitaram de “rodagem” (bastou uma caminhada), alguns agachamentos, subir e descer umas escadas, uma verificação do aperto em todos os parafusos e a colocação de braçadeiras para evitar a perda prematura das fivelas plásticas.

A sola gera boa tração nos poisa pés e a caminhar, mesmo em superfícies irregulares e escorregadias, mas tem uma capacidade de absorção muito limitada (a sola é constituída por apenas um componente). Falta agora poder avaliar o seu desgaste a médio e longo prazo, mas isso só o tempo vai dizer.

A largura do cano é suficiente (também não tenho canelas muito volumosas), mesmo com as joalheiras e as calças por dentro. Os fechos plásticos são fáceis de operar e aparentemente robustos, tal como as ponteiras metálicas. Com o uso continuado, é expectável que o fecho de velcro superior tenda a perder capacidade de adesão entre as duas partes. Destaque ainda para a zona superior da bota que tem uma superfície ligeiramente “enrugada” e de aperto para evitar a



entrada de detritos, veremos depois também a sua resistência ao uso.

Quanto ao tamanho, em calçado diário oscilo entre o 43 e o 44, sendo que o meu tamanho perfeito (se é que tal coisa existe, é o 43,5). Antes de calçar as Forma Terrain Evo, estava hesitante entre o 44 e o 45, mas depois de as calçar em “condições reais”, não tive dúvidas que o 44 era o tamanho adequado para mim.

Relembro a máxima: testar sempre antes de comprar e em condições reais de uso (com as calças e as peúgas do costume)!

De referir ainda que estas botas têm a biqueira um pouco levantada, mais até que o habitual. Não chega a ser como os sapatos do Aladino, mas é volumosa e nota-se. Não complica muito efectuar as passagens de caixa ascendentes, mas também não as simplifica. Claro que se pode subir ligeiramente a posição do pedal, mas aí corre-se o risco de tornar menos natural o movimento descendente e obrigar mesmo a ter que levantar o pé para reduzir, o que não é de todo desejável. »



"...A ZONA SUPERIOR DA BOTA QUE TEM UMA SUPERFÍCIE LIGEIRAMENTE "ENRUGADA" E DE APERTO PARA EVITAR A ENTRADA DE DETRITOS..."

Trata-se por isso de umas botas de gama média, com um preço interessante, acabamentos e materiais de qualidade, que não comprometem em demasia a segurança do seu utilizador e que esteticamente resultam bem, mesmo na cor preta. Existem mais duas cores: amarelo fluo/preto e branco, mas assumo que gosto de botas escuras, talvez por considerar que a sujidade e o desgaste se notam menos! Gostos...

Quanto à impermeabilidade não há milagres! Muitas vezes nem mesmo em botas do dobro do preço, sobretudo à medida que o material vai cedendo com o uso! Numa voltinha deixei a mota parar num curso de água e tive que me apoiar numa das pernas. Em pouco tempo entrou alguma água e fiquei com o pé molhado (agradável nesta

altura do ano), nada que não estivesse à espera, mas que é importante ter presente!

De referir ainda que o importador da Forma, a Salgados Moto, tem uma vasta rede de agentes pelo território nacional, Açores e Madeira incluídos, pelo que, se for esta a vossa opção, não serão botas difíceis de encontrar, e o mesmo deve ser válido para as peças de substituição, o que também é importante.

Ainda uma palavra de destaque à marca por ter a coragem de continuar a produzir na Europa e não a limitar-se a fazer por cá o desenvolvimento dos seus produtos. Estas Forma Terrain Evo têm a indicação made in Romania.

O seu preço é bastante contido, pois têm um P.V.P. recomendado (IVA incluído) de 189,42 €. //

UMA NOVA FORMA DE MOBILIDADE

NOVA PIAGGIO MP3 300 hpe



Mais ágil e rápida, a nova **Piaggio MP3 300 HPE** é o mais recente membro da família da aclamada scooter de 3 rodas da Piaggio. Um modelo compacto que alia tecnologia e performance à segurança, com espaços de arrumação ideais para as deslocações urbanas do dia-a-dia.

E o melhor de tudo: **para a conduzir basta possuir a carta de condução automóvel (B).**

VEM EXPERIMENTÁ-LA NUM CONCESSIONÁRIO OFICIAL PIAGGIO MP3.

AVEIRO: MOTOSPAZIO AVEIRO - 234 910 720 - aveiro@motospazio.pt

BARCELOS: MOTOCICLO BARCELENSE - 253 811 560 - mbarcelense@sapo.pt

ÉVORA: MOTOSPAZIO ÉVORA - 266 098 426 - evora@motospazio.pt

FIGUEIRA DA FOZ: FOZ MOTO - 233 423 419 - stand@fozmoto.com

FUNCHAL: MZ BIKE - 291 751 610 - zacariasmbike@gmail.com

GUIMARÃES: MOTO ESPINHA - 253 533 227 - geral@motoespinha.pt

LAGOS: R&S MOTOS - 282 764 947 - geral@rcmotos.com

LISBOA/ALCÂNTARA: MOTOSPAZIO LISBOA - 219 609 111 - lisboa@motospazio.pt

LISBOA/MARVILA: OFFICINA MOTO - 211 370 209 - geral@officinamoto.pt

LISBOA/Pr. ESPANHA: LOMBAS E CURVAS - 21 714 76 48 - geral@lombasecurvas.com

PONTA DELGADA: HORÁCIO GARCIA - 296 307 100 - geral@horaciogarcia.com

PORTO: MOTOSPAZIO PORTO - 22 507 25 80 - porto@motospazio.pt

V.N. GAIA: ANTERO & FILHOS - 22 784 30 45 - gestao@anteromotos.pt



PIAGGIO
Move Beautifully

www.piaggio.pt

Yamaha SURPREENDE

Casa de Iwata aproveitou a ronda americana do Mundial Superbike em Laguna Seca para revelar as mais recentes evoluções das superdesportivas YZF-R1 e R1M. Novo design, mais tecnologia, prometem fazer destas Yamaha as superdesportivas mais eficazes e emocionantes de sempre da marca japonesa.





A Yamaha antecipou-se ao “timing” habitual de apresentação de novidades para o próximo ano quando, a marca japonesa decidiu revelar, de forma surpreendente, as novas evoluções que preparou para as suas superdesportivas YZF-R1 e R1M. A receita dos modelos 2020 é uma melhoria na aerodinâmica, novidades na ciclística, e ainda um motor quatro em linha mais refinado embora mantenha a mesma potência.

Tanto a YZF-R1 como a variante mais exótica R1M sempre “beberam” dos ensinamentos que a Yamaha consegue obter ao competir nas maiores competições de motociclismo, principalmente no Mundial Superbike, e ainda mais na categoria rainha MotoGP do Mundial de Velocidade.

As novas R1 e R1M são então mais um passo em frente nos modelos R da Yamaha, e recebem novidades a vários níveis, novidades essas que derivam então do mundo da competição.

Começamos então por perceber o que tem de novo a Yamaha YZF-R1.

A sigla YZF-R1 é, desde a entrada em cena no ano de 1998, sinónimo de altas prestações em estrada, ou na pista. A mais recente evolução deste modelo foi desenvolvida pela Yamaha sem qualquer tipo

de compromisso que pudesse roubar à R1 a sua performance. Esteticamente a grande novidade vai para o novo desenho da carenagem frontal. Os LED diurnos mantêm-se, mas têm um novo desenho, inspirado nas YZR-M1 de Maverick Viñales e Valentino Rossi. Escondida pelo plástico, encontramos uma conduta de admissão de ar fabricada em alumínio, o que não apenas revela a qualidade dos materiais escolhidos pela Yamaha, como também garante uma maior rigidez do frontal.

Para “rematar” a aparência mais dinâmica e agressiva a Yamaha instala um novo ecrã frontal de maiores dimensões.

De acordo com a marca japonesa, a nova carenagem frontal redesenhada para a R1 de 2020 garante uma melhoria superior a 5% ao nível da eficácia aerodinâmica. Num segmento onde a aerodinâmica tem uma importância vital, e confirmando-se esta melhoria assumida pela Yamaha, a nova R1 será então mais eficaz quando comparada com as suas rivais de segmento.

Mas se o grande destaque das novas carenagens da YZF-R1 é o frontal, convém então referir que mais abaixo, particularmente na quilha, a Yamaha realizou também importantes modificações de design e ao nível do material utilizado. Melhor integrada no conjunto, a quilha da nova R1 tem uma secção em titânio! Um material que habitualmente não vemos ser >>>

APRESENTAÇÃO YAMAHA YZF-R1 E R1M PARA 2020



utilizado nesta peça de uma moto.

Escondido pelas carenagens, que podem estar pintadas nas cores Yamaha Blue ou Tech Black, encontramos o mesmo motor quatro cilindros em linha. A Yamaha continua a aposta na sua tecnologia de cambota de planos cruzados. Este motor mantém os 200 cv, e fruto de uma série de modificações internas, está agora de acordo com as normas de homologação Euro5.

E que alterações foram feitas ao motor “crossplane”?

A Yamaha instalou novas árvores de cames com novo perfil, otimizando a abertura e elevação das válvulas. Esta alteração é particularmente benéfica nos regimes mais elevados, onde a nova YZF-R1 se vai revelar muito mais suave. A cabeça do cilindro foi redesenhada, e os injetores Bosch reposicionados, estando agora colocados acima dos corpos de acelerador em vez de estar em baixo. Para além disso os novos injetores de 10 orifícios garantem uma pulverização maior do combustível, o que por sua vez garantirá uma eficiente combustão.

Num motor tão rotativo e performante, a refrigeração e lubrificação são vitais. A Yamaha trabalhou então o cárter e as passagens de líquido de refrigeração para responder às necessidades neste particular. E, para finalizar, o motor está agora



acoplado a um novo sistema de escape com quatro catalisadores, enquanto a transmissão tem um pinhão de engrenagem maior.

Para controlar a potência e binário do motor japonês, a Yamaha decidiu evoluir o seu sistema de acelerador eletrónico YCC-T. A nova YZF-R1 conta com acelerador eletrónico, como até agora, mas ao qual os engenheiros decidiram adicionar um novo sistema denominado de APSG.

A principal característica de destaque do APSG é a utilização de uma mola no acelerador, que permite ao condutor sentir um acelerador mais “natural”, e não tão artificial como por vezes acontece com os sistemas de acelerador eletrónico. O resultado em condução será uma ligação mais emocional e direta entre os nossos impulsos no acelerador e a resposta do motor.

Mas a eletrónica da nova Yamaha YZF-R1 não se fica por aqui!

Com os seus genes a poderem ser traçados até ao ano de 2015, a atual geração da superdesportiva de Iwata foi a geração que trouxe a R1 para o mundo digital. Todos os anos a Yamaha tem sabido desenvolver as ajudas eletrónicas à condução, e para 2020 a YZF-R1 estará ainda melhor equipada do ponto de vista eletrónico.

A primeira grande novidade eletrónica é o sistema

de travagem BC, com funcionalidade de ABS em curva. O sistema permite selecionar um de dois modos de funcionamento (BC1 ou BC2), que alteram a sensibilidade do sistema de travagem. BC1 tem um nível de sensibilidade fixo, enquanto com BC2 o condutor sentirá a sensibilidade alterar-se conforme as condições de utilização da R1, com o sistema a aproveitar a inúmeras informações recolhidas pela IMU de seis eixos.

O segundo sistema que se estreia na R1 de 2020 é o controlo de travão motor. O EBM – ou Engine Brake Management – inclui três níveis de efeito travão motor: alto, médio, ou baixo. Para uma utilização em pista este sistema EBM permitirá ajustar ainda de forma mais refinada e detalhada o comportamento da moto, particularmente nos momentos de entrada em curva.

A chegada destes novos sistemas eletrónicos de ajudas à condução eleva para sete o total de ajustes possíveis de selecionar na YZF-R1.

Mas as novidades desta superdesportiva não se ficam por aqui! Ainda há mais.

Para ajudar a manter a estabilidade e garantir uma leitura do asfalto perfeita em todos os momentos, a Yamaha trabalhou com a Kayaba para reajustar as suspensões da nova R1. A forquilha com bainhas de





43 mm tem agora uma estrutura interna revista, com novas válvulas e nível de óleo diferente. Também o amortecedor traseiro conta com afinações redefinidas para complementar as novidades à frente.

A travagem foi também alvo de retoques: novo material para as pastilhas de travão, de maior fricção. E para garantir a máxima aderência, a Yamaha optou por cobrir as jantes da YZF-R1 com os mais recentes Bridgestone Battlax RS11.

Mas se a “básica” YZF-R1 não é suficiente para si, então não desespere! A Yamaha volta ao ataque com a variante mais exótica e absolutamente deslumbrante YZF-R1M.

A R1M beneficia, claro, de todas as novidades que já referimos em detalhe quando falámos da YZF-R1. Mas sobre estas novidades a R1M adiciona novidades exclusivas, nomeadamente fruto da utilização de suspensões com controlo eletrónico.

A Öhlins trabalhou afincadamente com a Yamaha para criar um conjunto de suspensões de controlo eletrónico ainda mais eficientes. A partir de agora a R1M conta com suspensões ERS NPX, sendo as mais recentes forquilha de gás pressurizado que a Öhlins tem para desportivas de estrada.

Esta forquilha ERS NPX conta com um pequeno cilindro de gás pressurizado na base do suporte do eixo da forquilha. Criando uma pressão interna de 0,6 Mpa, a utilização do gás pressurizado elimina a cavitação do óleo no interior da bainha, garantindo





assim um amortecimento mais consistente. Na traseira o amortecedor tem uma nova definição de pré-carga.

Outros destaques na Yamaha YZF-R1M para 2020 são a carenagem traseira fabricada em fibra de carbono, o facto de que cada moto será marcada e numerada de forma individual pela Yamaha à saída da linha de montagem, para além do acesso à app YRC Setting e Y-TRAC para uso em pista e ter acesso à telemetria na palma da mão.

O novo esquema de cores da YZF-R1 de 2020 é denominado de Silver Blu Carbon.

Todos os proprietários de uma R1M terão a possibilidade de participar num dos diversos cursos de condução Yamaha Racing Experience, realizados em diversos circuitos na Europa, e onde os participantes têm acompanhamento personalizado de instrutores profissionais, incluindo pilotos oficiais Yamaha, para além de elementos técnicos que ensinam a explorar os detalhes específicos da eletrónica da R1M.

Mais uma vez a Yamaha só irá disponibilizar aos interessados a YZF-R1M através do sistema de registo online. O sistema, um microsite específico, será colocado em funcionamento a 25 de julho, sendo que nessa altura a Yamaha irá também anunciar os preços da R1M e da versão base YZF-R1, moto que chega aos concessionários em setembro próximo. //





FK Motors EM PORTUGAL

Uma gama de modelos inovadora com uma boa qualidade de fabrico e componentes, a preços controlados.

A FK Motors é uma marca Alemã que produz motociclos na Ásia, em colaboração com um dos maiores construtores de motociclos do mundo, que emprega cerca de 2000 funcionários e tem uma capacidade de produção de motos e motores entre as 500.000 e 600.000 unidades. Este construtor é também o importador oficial da marca MV Agusta para a China.

A FK Motors, em parceria com equipas de Singapura e Filipinas, produz motociclos dotados de motores de 125cc, com um design bastante atrativo, boa qualidade de construção e componentes, a preços controlados.

A FK Motors apresenta uma gama composta por três modelos de motociclos:

MINI SCRAMBLER

Esta é a mais pequena FKM de sempre! Fabricada para ser particularmente eficaz, a Mini Scrambler é uma pequena moto segura e com elevado teor tecnológico, a que não falta sequer um sistema de chave “Mãos Livres”, que a torna única no seu segmento.

Conta ainda com iluminação integral por LED, assento em cabedal e afigura-se altamente personalizável para que possa ser ainda mais exclusiva.

O seu motor monocilindrico refrigerado a ar debita 10,6cv às 7500 RPM e o seu PVP (IVA incluído) é de 2.600,22€.



SCRAMBLER

Linhas agressivas de desenho clássico definem este novo modelo da FKM. Uma moto urbana cheia de estilo com um qualidade de construção e acabamentos muito acima da média.

O destaque vai para o painel de instrumentos digital, que disponibiliza uma tomada USB, e pode ser ligado via Bluetooth a um smartphone e guardar todos os dados relativos à sua utilização (quilómetros, consumos, velocidades, etc).

Tal como os restantes modelos da marca, conta ainda com iluminação integral por LED, sistema de chave "Mãos Livres", assento em cabedal e afigura-se altamente personalizável permitindo facilmente torná-la mais exclusiva.

O seu motor monocilindrico refrigerado a ar debita 10,6cv às 8.000 RPM e o seu PVP (IVA incluído) é de 3.099,60€.



STREET STREETFIGHTER

Linhas agressivas, ângulos marcados, não deixa dúvida de que as corridas estão no seu ADN. E isso vê-se através da sua ergonomia que proporciona ao condutor uma perfeita adaptação que lhe permite levá-la ao limite.

À semelhança da Scrambler, utiliza uma suspensão invertida com 37mm de diâmetro, o amortecedor traseiro permite uma dupla afinação, e está equipada com travões de disco em ambas as rodas.

O seu motor monocilindrico refrigerado a ar debita 10,6cv às 8.000 RPM e o seu PVP (IVA incluído) é de 2.999,97€.

Até ao final de 2019 a FK Motors prevê adicionar à sua gama mais um modelo 125cc com um preço ainda mais competitivo, e uma Trail com um motor de 300cc. A marca já está presente nos principais países europeus com uma rede que, até ao final do ano irá ter um total de 15 Importadores exclusivos.

Para mais informações visite o website oficial da FK Motors (clique aqui).



Campanha válida para todos os
modelos até 125cc

**OFERTA
CAPACETE**

**MTHELMETS
STREET SOLID**

**0% JUROS
0% TAEG
29 PRESTAÇÕES**

**ISENTO COMISSÃO ABERTURA CONTRATO
ENTRADA MÍNIMA
(no valor de uma
prestação)**



RKF 125

P.V.P. 2.690,00€

ENTRADA 89,67€

PRESTAÇÃO 89,67€

PRAZO 29 meses

TAEG 0%

VALOR FINANCIADO 2.600,33€

MTIC 2.600,43€



Superlight 125 E.L.

P.V.P.: 2.370€

Entrada - 79,00€

Prestação - 79,00€

V. Financiado - 2.291,00€

MTIC - 2.291,00€

Prazo - 29 meses

TAEG - 0%



RKV 125 EVO

P.V.P.: 2.370€

Entrada - 79,00€

Prestação - 79,00€

V. Financiado - 2.291,00€

MTIC - 2.291,00€

Prazo - 29 meses

TAEG - 0%



K-LIGHT 125

P.V.P.: 2.480€

Entrada - 82,67€

Prestação - 82,67€

V. Financiado - 2.397,33€

MTIC - 2.397,43€

Prazo - 29 meses

TAEG - 0%



Cityblade 125

P.V.P.: 1.995€

Entrada - 66,50€

Prestação - 66,50€

V. Financiado - 1.928,50€

MTIC - 1.928,50€

Prazo - 29 meses

TAEG - 0%

Honda invade o Wheels & Waves

COM DOZE CB1000R ÚNICAS

A Honda pediu e vários concessionários e personalizadores da marca japonesa aceitaram o desafio. Personalizaram doze CB1000R e todas elas estiveram em destaque no recente Wheels & Waves que decorreu em Biarritz

A Wheels & Waves tornou-se num dos maiores e mais importantes eventos de motos customizadas a nível mundial, e todos os anos preparadores de todo o mundo deslocam-se até Biarritz para mostrarem os seus mais recentes trabalhos, verdadeiras obras de arte em muitos casos.

Mas desde há um par de anos para cá que os

grandes fabricantes passaram a olhar para o Wheels & Waves com outros olhos, e este ano, a Honda decidiu atacar em força e levou até Biarritz nada menos do que uma dúzia de CB1000R's personalizadas por concessionários europeus da marca nipónica, ou por especialistas nestes tipos de transformações.

As CB1000R personalizadas são provenientes de diversos países: França, Espanha, Itália, ou Suíça. //



HONDA CB 1000R-ADICAL

Customizador: Gannet Design e Fuhrer Moto **País:** Suíça

- » Forquilha ultraleve da CeraCarbon
- » Cremalheira e pinhão de ataque personalizados
- » Jantes Rotobox em fibra de carbono
- » Manetes embraiagem e travão da Synto Evo
- » Quilha em fibra de vidro
- » Filtro de ar K&N
- » Ponteira de escape Akrapovic em titânio e fibra de carbono
- » Pintura tipo camuflada, à mão, feita por Walter Oberli



HONDA AFRICA FOUR CRF 1000R

Customizador: Brivermo Motors **País:** Suíça

- » Forquilha da CRF450R, incluindo pinça de travão anodizada
- » Ponteira de escape em fibra de carbono personalizada
- » Tampa do assento do passageiro personalizada, com assento original
- » Nova ótica frontal e guarda-lamas
- » Novo guiador em alumínio
- » Proteções de motor
- » Poisa-pés para "off-road"
- » Intermitentes em LED
- » Plásticos pintados ao estilo Africa Twin



HONDA CB 1000R "MONKEY 1000R"

Customizador: Werther Honda **País:** França

- » Subquadro, bainhas e alguns plásticos pintados em azul brilhante
- » Espelhos e guidador da Monkey
- » Intermitentes em LED
- » Porta matrículas pequeno
- » Ponteiros duplas da Arrow, em posição elevada
- » Pneus de endure



HONDA CB 1000R BLACK EDITION

Customizador: 3C Motos **País:** França

- » Pintura personalizada em três tons de preto
- » Quadro, braço oscilante, bainhas da forquilha em preto
- » Jantes e monoamortecedor traseiro em preto brilhante
- » Ponteira Akrapovic em titânio e fibra de carbono
- » Placa decorativa e evocativa da versão Black Edition



HONDA CB 1000R NEO SPORTS CAFÉ ENDURANCE TEAM REPLICA

Customizador: National Motos **País:** França

- » Jantes de raios
- » Pintura réplica da moto vencedora das 24 Horas de Le Mans em 2006
- » Logótipo Honda clássico



HONDA CB 1000R "THE CAFÉ CHIC"

Customizador: Horizon Racing Vergy 95 **País:** França

- » Pintura em vermelho "rebuçado"
- » Alumínio totalmente escovado
- » Assento em castanho
- » Tampa do assento de passageiro personalizada
- » Jantes de raios da Kineo personalizadas
- » Ponteiros Moriwaki
- » Pintura térmica nos coletores e ponteiros



HONDA CB 1000R DIRT ENDURANCE

Customizador: VC Moto **País:** Espanha

- » Traseira personalizada e pintada com o número 48 em japonês, em homenagem ao ano 1948 quando a Honda foi fundada
- » Carenagem de inspiração nas café racer antigas
- » Avanços desportivos e com a frase de Soichiro Honda "Improves the breed"
- » Espelhos nas extremidades dos punhos
- » Ponteira de dupla saída
- » Suporte do filtro de ar fabricado por impressão em 3D



HONDA CB 1000R "MONKEY KONG"

Customizador: Mallorca Motos **País:** Espanha

- » Tampas do motor com detalhe cromado como na Monkey original
- » Detalhes em amarelo na ótica frontal, com friso cromado como na Monkey original
- » Pintura inspirada na Monkey original
- » Assento personalizado, semelhante à Monkey original
- » Guiador elevado e cromado
- » Acabamento cromado no guarda-lamas traseiro
- » Ponteira da Africa Twin
- » Forquilha e mola do amortecedor em amarelo



HONDA CB 1000R "ALFREDO"

Customizador: Hakuba Motos **País:** Espanha

- » Depósito pintado à mão em três cores com logótipo Freddie Spencer
- » Tampa da embraiagem com logótipo da Hakuba Motos gravado a laser
- » Bainhas em preto
- » Placas para número à frente e nas laterais
- » Sistema de escape fabricado à mão com ponteiras SC-Project de competição
- » Poisa-pés reposicionados



HONDA CB 1000R LIMITED EDITION

Customizador: Honda Motor Europe

- Serão fabricadas 350 unidades para venda em Itália, Espanha, França e Alemanha**
- » Pintura tricolor HRC
 - » Ponteiras SC-Project
 - » Peças em fibra de carbono da SC-Project



HONDA CB1000R TRIBUTE

Customizador: Honda Itália **País:** Itália

- » Pintura inspirada na CB750 K0 de 1969
- » Jantes de raios Jonich
- » Ponteiras cónicas SC-Project
- » Logótipo Honda em 3D
- » Peças da Rizoma
- » Assento com forro em Alcantara
- » Porta matrículas da Lightech



HONDA CB1000R DANI PEDROSA REPLICA

Customizador: Moto Macchion **País:** Itália

- » Sistema de escape completo SC-Project GP em titânio
- » Peças em fibra de carbono com detalhes em titânio da SC-Project
- » Porta matrículas mais leve e homologado
- » Peças diversas da Rizoma
- » Pintura derivada da Honda RC213V de Dani Pedrosa
- » Assento da Race Seats



DISTRIBUIDOR OFICIAL



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

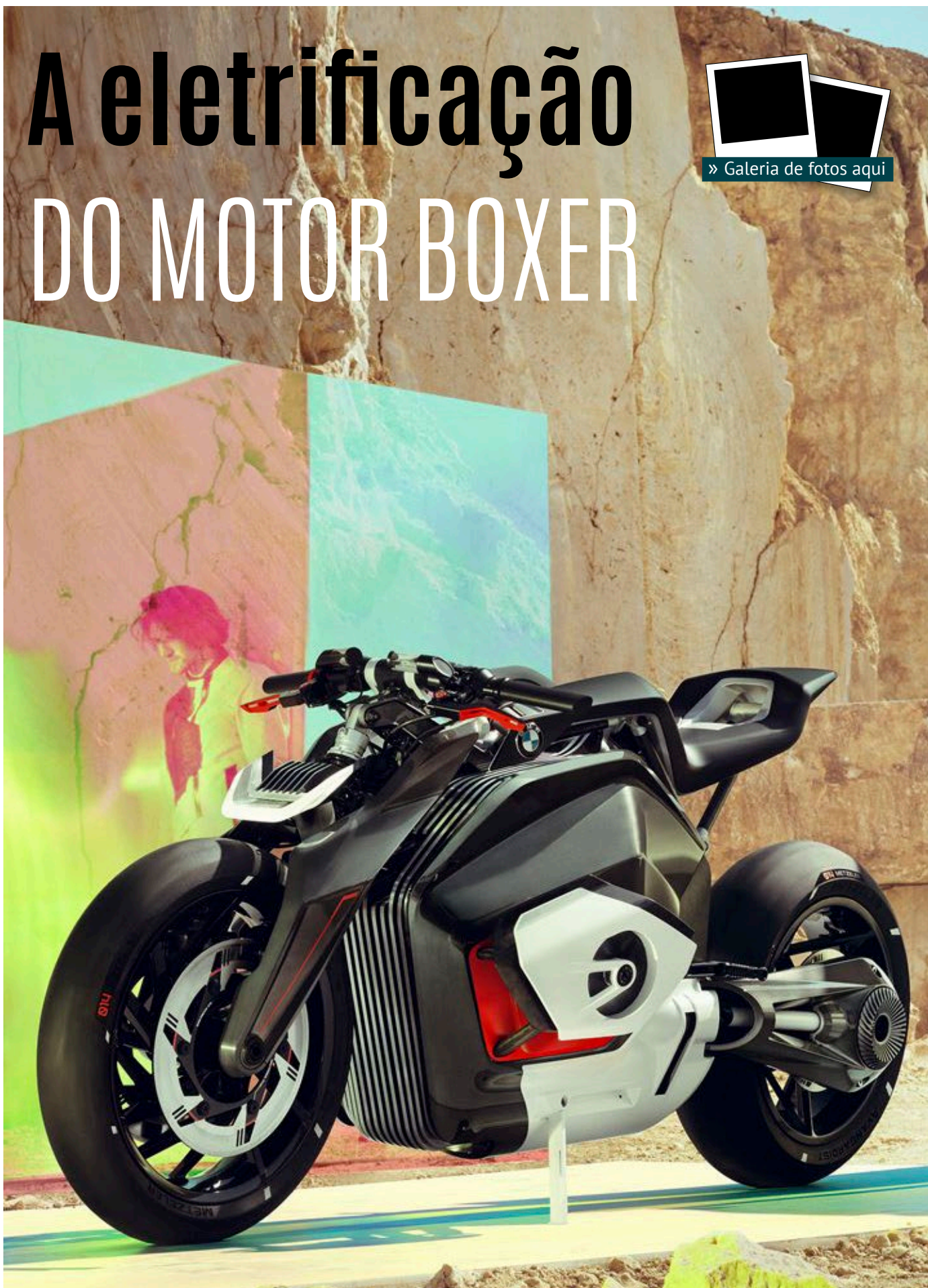
SuperdualX

Pronta para o ajudar a desfrutar da paisagem.
Em todo o tipo de estradas, na montanha ou planície,
em alcatrão ou por terra, conquiste o mundo aos comandos desta moto.

A eletrificação DO MOTOR BOXER



» [Galeria de fotos aqui](#)





A marca de Munique acaba de revelar a sua última concept. A pensar no que poderá ser o futuro da marca dentro do mundo das motos elétricas, a BMW Motorrad criou a Vision DC Roadster, uma naked futurista que apela aos sentidos e relembra o motor boxer da BMW R32 de 1923.

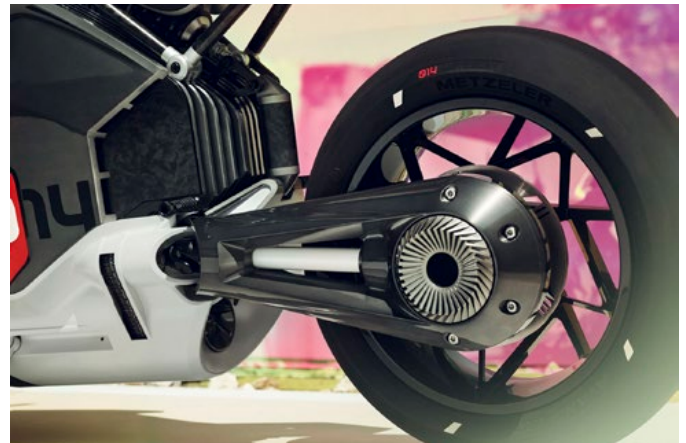
O futuro das duas rodas passa, entre outras coisas, pelo abraçar das motorizações elétricas. Os Governos estão a criar regras que obrigam os grandes fabricantes a alterarem as suas estratégias, as homologações de novos modelos obedecem a limites cada vez mais restritivos, e por isso os fabricantes têm nas motos elétricas um caminho que podem explorar.

A BMW Motorrad já explora e segue esse caminho há alguns anos através da sua scooter elétrica. Mas o futuro da marca de Munique no mundo das motos elétricas não se vai limitar às scooters, e nesse sentido a BMW Motorrad acaba de revelar a sua mais recente concept: a Vision DC Roadster.

Como o próprio nome indica, esta é uma naked roadster, ou seja, o seu design é bastante mais



APRESENTAÇÃO *BMW VISION DC ROADSTER*



agressivo para conferir à Vision DC Roadster uma aparência quase de moto desportiva. As linhas futuristas, com arestas vincadas, ângulos pronunciados, e a iluminação full LED, onde destacamos a presença da luz diurna na ótica frontal com desenho em U para uma imagem que será imediatamente reconhecida na estrada, tornam esta concept numa moto bastante bem conseguida em termos de design.

Minimalista, em particular na traseira afilada que deixa à vista o subquadro tubular, a Vision DC Roadster tem uma presença dinâmica mesmo quando está parada. A BMW Motorrad consegue esse efeito ao elevar a traseira da moto e baixando a frente, deixando depois o motor elétrico e as baterias para centrarem as nossas atenções.

De facto as baterias ocupam a maior percentagem do conjunto. São volumosas, estão posicionadas verticalmente e longitudinalmente em relação à moto. Nas laterais, e a relembrar a icónica BMW R32 idealizada por Max Friz em 1923, a marca alemã coloca duas secções que sobressaem do conjunto de baterias, tal como as cabeças do motor boxer. Estes elementos têm aletas de refrigeração e ventilação interna, e foram posicionadas precisamente na zona

onde o ar fresco passa para maximizar o efeito de refrigeração das baterias, algo extremamente importante nas motos elétricas.

Se as baterias são relativamente grandes, o mesmo não se pode dizer do motor elétrico. É compacto, de tal forma que a BMW Motorrad conseguiu encaixar o motor elétrico debaixo das baterias e conectá-lo diretamente ao veio de transmissão que transmite o movimento à esbelta roda traseira.

Materiais como a fibra de carbono ou alumínio permitiram à BMW Motorrad manter o peso da Vision DC Roadster em valores reduzidos dentro do expectável para uma moto elétrica. Em certos componentes, como por exemplo no quadro, a BMW Motorrad trabalhou a superfície criando detalhes maquinados que conferem à moto uma aparência elegante e ainda mais futurista, enquanto detalhes em alumínio escovado garantem um “look” premium.

A segurança é também levada para um outro nível nesta concept elétrica. Nesse sentido, a BMW Motorrad criou, em parceria com a Metzeler, um conjunto de elementos que brilham no escuro, do tamanho de selos, e que para além do efeito estético, garantem uma maior visibilidade na estrada.

Além disso, a Vision DC Roadster inclui também



um conjunto de equipamentos específicos para o motociclista. Por exemplo o blusão fabricado em materiais especialmente leves conta com proteções rígidas que são praticamente invisíveis. O próprio tecido do blusão tem detalhes que brilham no escuro, e nas costas um conjunto de ímãs permitem que facilmente se fixe uma mochila ao blusão para transporte de bagagem.

Para a BMW Motorrad a Vision DC Roadster é um exercício de design e função, um símbolo do esforço da marca alemã na procura e desenvolvimento de formas alternativas ao nível dos motores de motos. Tudo isto sem esquecer as raízes da marca.

De momento a Vision DC Roadster não passa de uma concept. Mas conhecendo a BMW Motorrad, sabemos que a casa de Munique não apresenta uma moto deste tipo, mesmo que apenas em formato concept, se já não tiver uma ideia para um modelo de produção em série. Veremos o que a BMW Motorrad está a preparar, mas o futuro do motor boxer, mesmo que apenas em aparência, está garantido e inclui a eletricidade.//

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

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





Pedro Pereira

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

QUE FUTURO PARA OS MOTORES a 2 tempos nas motos?

Os motores a 2 tempos têm um futuro bastante negro pela frente. Elevados consumos de combustível e óleo causam altas taxas de emissões de poluentes que os tornam difíceis de manter dentro da lei.

Já António Gedeão escrevia na sua célebre criação Pedra Filosofal: “sempre que o homem sonha, o mundo pula e avança...” Porém, ao contrário do que escrevia o poeta, nem sempre “o sonho comanda a vida”, e isso é cada vez mais evidente com a situação de calamidade iminente em que se encontra o nosso planeta em termos ambientais, sendo que os motores de combustão têm culpa no cartório, o que é diferente de afirmar que são os únicos culpados!

O que são motores a 2 tempos?

Os motores de combustão a gasolina são, basicamente, de 2 tipos: a 2 tempos e a 4 tempos e ambos utilizam um

combustível, misturado com ar, para daí gerar energia que depois se transforma em movimento. Nos primeiros ocorre o processo a cada volta completa da cambota e nos segundos apenas ocorre a cada duas voltas da cambota, mas já lá vamos.

Sem entrar em grandes detalhes, que por si só davam para um livro extenso, os motores a 2 tempos (compressão/admissão e combustão/escape) são de uma grande simplicidade e o número de peças móveis é muito menor o que lhes permite um baixo peso e uma excelente relação entre a cilindrada e a potência já que, comparativamente a um motor 4 tempos, é possível

obter praticamente o dobro de potência para a mesma cilindrada. Pelo que escrevi até agora, quem for apanhado desprevenido, quase pensa que é só vantagens neste tipo de motores, mas não é assim por vários motivos: os consumos que são bastante elevados.

Para complicar mais, a lubrificação das partes móveis do motor é feita por óleo que também vai ser queimado, aumentando assim as emissões, sobretudo com o motor frio. O tal “fuminho” ligeiramente azulado e o cheiro característico que sai dos escapes de motores a 2 tempos. Apesar da simplicidade mecânica,

o desgaste é bastante elevado, nomeadamente ao nível de pistões e cilindros e nem sempre é fácil dosear a quantidade do óleo a adicionar à gasolina em funções de parâmetros como a rotação, a temperatura ambiente ou a pressão atmosférica...

Por comparação, os motores a 4 tempos conseguem um melhor controlo da com-

bustão, reduzindo assim os consumos e, por outro lado, a lubrificação das partes móveis é feita por óleo, mas o mesmo não chega a ser queimado no processo de combustão (pelo menos não é suposto ser) pelo que as emissões acabam por ser bastante mais baixas e basta olhar para a saída de escape para perceber isso mesmo a olho nu.

À luz do que acabo de escrever os motores a 2 tempos têm um futuro bastante negro pela frente. Consumos/emissões mais elevados e ainda queimam óleo de mistura o que só os torna ainda menos interessantes, pelo menos na perspetiva ambiental, >>>

"...é possível obter praticamente o dobro de potência para a mesma cilindrada..."

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.

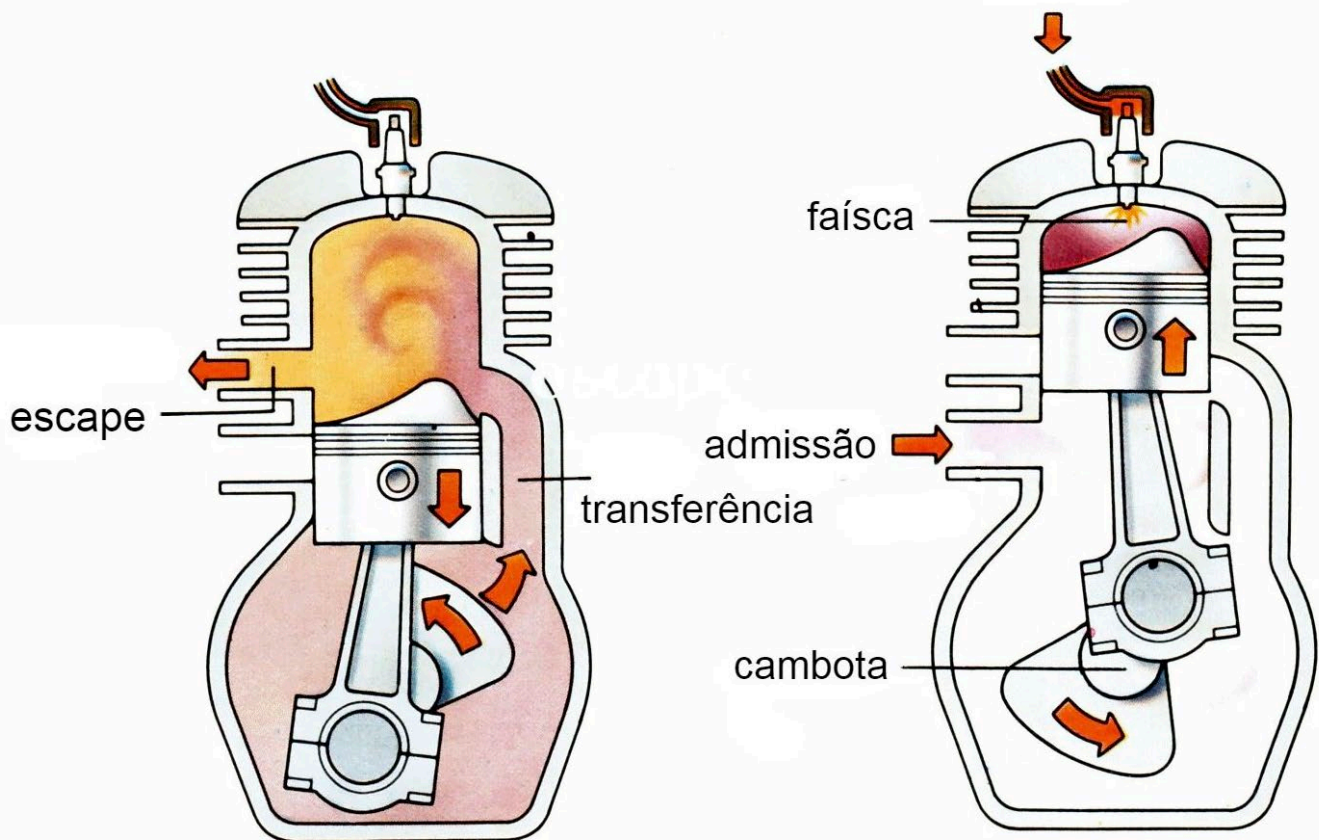
Os PVP apresentados excluem despesas com documentação, ISV, IUC e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores.

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

recomendamos: METZELER, PIRELLI, UNILIN, Cofidis, parceiros, concessionários

Multimoto

Kawasaki



sobretudo à medida que as normas de poluição (neste momento as motos na Europa têm que cumprir a Euro IV) vão-se tornando cada vez mais exigentes e a Euro V está aí não tarda nada (2020), levando ao desaparecimento de muitos motores, inclusive de 4 tempos, como é do conhecimento geral.

Resumindo, tudo aponta para que os motores a 2 tempos se tornem numa espécie em vias de extinção. Já há muito tempo que desapareceram nos automóveis (nunca chegaram a ser uma verdadeira alternativa) e mesmo nas motos novas são já uma raridade, tirando algumas pequenas cilindradas. Praticamente, apenas sobrevivem em algumas motos de fora de estrada, como veremos a seguir...

Recuando no tempo...

Se recuarmos alguns anos, às décadas de 70 e 80, foi quando os grandes motores a 2 tempos tiveram o seu apogeu e rápida decadência. Os japoneses chegaram a ter motores com 500 e até 750 centímetros cúbicos em motos de estrada, como a Yamaha RD 500 (verdadeira competição/cliente com 4 cilindros), a Kawasaki H2 750 ou a Suzuki GT 750, ambas tricilíndricas, sendo que a Suzuki até tinha refrigeração líquida. Era máquinas brutais, leves e potentes, mas também perigosas e verdadeiros sorvedouros de gasolina... e óleo de mistura!

Nas motos de fora de estrada o panorama não era muito diferente e, sobretudo nas motos de motocross, a classe

rainha, motores de 500 cc a dois tempos eram brutais: refiro-me, por exemplo, às Honda CR 500, às Kawasaki KX 500 ou às KTM SX 500! Quem gosta de motos de fora de estrada deve poder experimentar uma destas motos, mas que o faça com cuidado!

São brutais e facilmente se viram ao condutor, sem apelo nem agravo, mas só sentir o motor ao ralenti já impõe respeito! Têm tanto binário que trepam paredes praticamente sem acelerador, mas abusando do punho direito tem tudo para correr mal até porque o trinómio quadro, suspensões e travões não dá conta do recado!

Pensando no panorama nacional, as marcas "nacionais" mantiveram uma certa hegemonia, seja pelas suas virtudes, seja pela regulamentação que travava as importações. Motores a 2 tempos das marcas Zundapp, Sachs, Casal, Puch, Kreidler, Cucciolo... em quadros e demais periféricos mais ou menos nacionais foram o meio de transporte de muitas famílias e jovens, onde se encontram certamente muitos dos leitores/as, eu incluído.

Porém, em plena década de 80 as motos nipónicas chegam em força também às baixas cilindradas e dizimaram a concorrência: motores mais robustos, com autolube (mistura de óleo separada automática), melhores suspensões, quadros e travões, preocupações ao nível estético e em pouco tempo a poderosa indústria de ciclomotores nacional ficou de rastos e ruiu como um castelo de cartas! De entre as principais "responsáveis" há a Yamaha DT nas 50 cc e DT 125 já na categoria acima! Estavam muito à frente no

seu tempo e os consumidores rapidamente perceberam isso e fizeram delas objeto de desejo!

Ao nível da competição a situação não foi muito diferente: no fora de estrada os motores a 4 tempos vieram para ficar. Motores como os da Honda XR ou Suzuki DR mostravam ser fiáveis e robustos, mas pesados e complexos para a competição e foi a Yamaha com a YZF/WR 400 (e logo a seguir a KTM com o seu RFS 400 e 520, já com motor de arranque) que mostraram o caminho e foram cavando o túmulo aos motores a 2 tempos no motocross e afins, isto há cerca de 20 anos.

Também nas motos de Grande Prémio a situação era similar. Muitos de nós ainda se recordam

de as categorias serem apenas de motores a 2 tempos: 125, 250 e 500! Estas últimas eram simplesmente brutais! A leveza extrema, o comportamento agressivo do motor e o som característico do escape a isso muito ajudavam! Tive o privilégio de as ver correr no Estoril e impressionavam imenso! Peso a rondar os 130/140 kg e cerca de 200 cv eram um cocktail explosivo que acabou por ser também cilindrado pelas motos 4 tempos com mais potência... e praticamente o dobro da cilindrada!

2001 foi o seu último ano vitorioso, com um tal de Valentino Rossi (uma lenda viva da modalidade que ainda hoje corre ao mais alto nível)! Que no ano seguinte voltou a ganhar... agora já com uma moto 4 tempos com quase 1000 cc.

Nas motos 2 tempos nem era só já a questão da poluição que estava em causa. O “problema” é que eram motos que não se vendiam! Já todas as grandes cilindradas tinham migrado para as 4 tempos e mesmo algumas motos a 2 tempos com venda no mercado, tipo Aprilia RS 125/250, Suzuki RGV ou Yamaha TDR 250/TZR 250 rapidamente se tornaram motos de nicho e deixaram de ser produzidas.

Mesmo algumas tentativas para as “ressuscitar” foram um fiasco a Bimota foi à falência em boa parte por culpa do seu projeto VDue 500 que é hoje uma raridade (340 exemplares) e nunca singrou, mesmo já tendo injeção e uma série de tecnologias novas para a época.

“...São brutais e facilmente se viram ao condutor, sem apelo nem agravo...”

A própria Honda experimentou no Dakar, em 1995, uma moto a 2 tempos, a EXP-2 e logo com duas motos de cilindrada próximo dos 400 centímetros cúbicos! Ambas chegaram ao fim e continua a ser um mistério porque a marca não continuou com o seu desenvolvimento!

Só por curiosidade, a vencedora nesse ano, pelas mãos de Stéphane Peterhansel foi a Yamaha Ténéré YZE850T. Tinha “apenas” 850 centímetros cúbicos. Mais do dobro das EXP-2!

O cerco estava montado

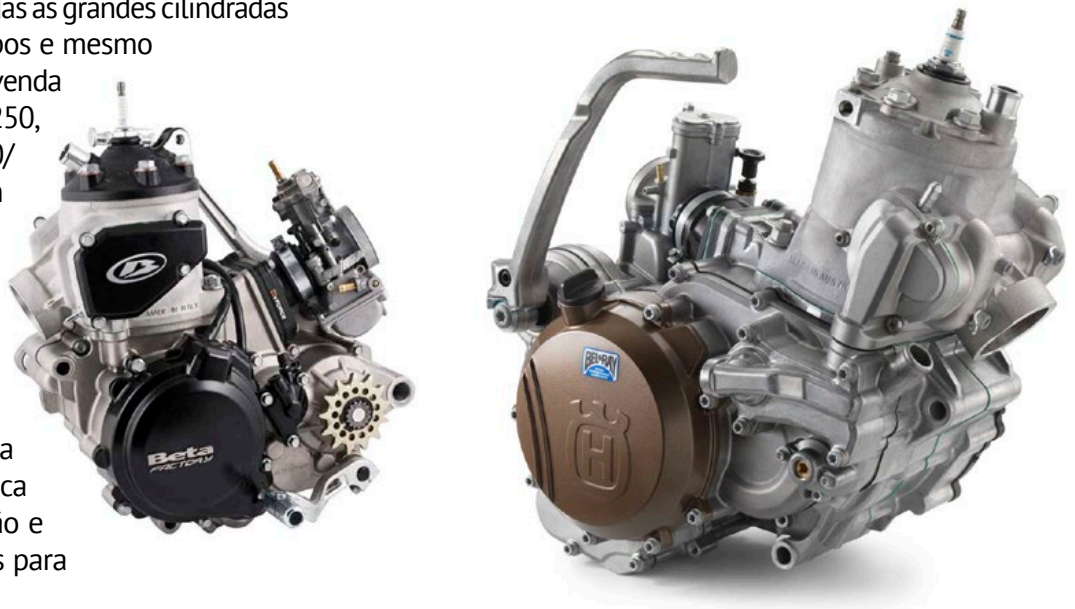
Sim, leram bem! Não escrevi o circo, mas antes o cerco porque é disso que se trata!

Por pressão dos construtores, da comunicação social, dos consumidores, dos ambientalistas... e os motores a 2 tempos, ao nível das motos, rapidamente se consideraram como sendo obsoletos, poluidores e sem futuro, teimando em resistir nas motos de enduro e motocross e algumas pequenas cilindradas, em especial scooters.

Os “Quatro Grandes do Sol Nascente”, já grandes protagonistas no panorama motociclístico mundial, optaram também por deixar

de desenvolver motores a 2 tempos para o fora de estrada e o resultado foi o esperado: o quase desaparecimento desta arquitetura de motores, sobretudo para a produção em massa, até porque os consumidores não esqueciam o cheiro do óleo impregnado ou os resíduos que manchavam a roupa...

Com a vinda dos construtores asiáticos (China, Índia, Tailândia...) esta tendência acabou por ser reforçada sendo >>>



que estes optaram por motores 4 tempos, muitas das vezes baseados em mecânicas japonesas de comprovada fiabilidade, mesmo que a performance fosse mais baixa.

As sucessivas normas antipoluição, cada vez mais restritivas, deram a machadada final e os motores a 2 tempos acabaram por ficar quase apenas ao nível dos motores para a prática de fora de estrada, numa perspetiva mais ou menos endurista. Como bem sabemos, onde se estabelece uma ameaça pode estar também uma oportunidade e a KTM rapidamente percebeu isso!

Fruto de muito trabalho e investigação, os motores a 2 tempos “sobreviventes” foram melhorando o seu grau de eficiência na combustão, as perdas térmicas, a qualidade dos óleos de mistura aumentou imenso levando a que fosse necessário muito menos óleo de mistura, logo, emissões mais baixas.

Porém, rapidamente se percebeu que a única hipótese passaria por abandonar os carburadores e apostar na injeção, sendo que a tecnologia já estava mais que amadurecida nos motores a 4 tempos, mas nos de 2 tempos seria mais complicado, apesar de já existir em motos de neve ou motores de barco!

E agora, estamos perante uma “Morte Anunciada”?

Estamos em meados de 2019. Motores a 2 tempos novos na estrada já quase não há em toda a Europa. Mesmo em termos de fora da estrada a situação é complexa e vários dos construtores europeus que ainda vendem motos de fora da estrada (caso da Sherco, Beta, TM e Gas Gas) têm que decidir o que fazer: abandonar o ciclo 2 tempos ou fazer investimentos avultados para os quais o retorno não é garantido?

A KTM, depois de cerca de 10 anos de desenvolvimento (sim, uma década), lançou como modelos de 2018, com pompa e circunstância, a primeira moto de todo o terreno/enduro com motor a 2 tempos e injeção, a que chamou TPI (transfer port injection) e logo em duas cilindradas: 250 e 300! Apesar de algumas falhas de juventude o mercado deu-lhe razão e as vendas da KTM (e da sua participada Husqvarna) mostraram que este era o caminho a seguir!

Neste momento os actuais motores de injeção, que cumprem a norma Euro IV, já vão na sua terceira evolução e agora com uma nova cilindrada: a 150 TPI, além de que agora está a ser estudada e em parte aplicada a sua comercialização nas motos de cross country (XC)

como forma de garantir que continuam no mercado em países onde as normas ambientais são mais apertadas, incluindo o gigantesco mercado norte-americano.

Além disso, como o óleo para a mistura é “gerido” pelo “cérebro” eletrónico da mota, deixamos de ter que andar com uma “garrafinha” atrás para as voltas mais longas e de nos preocupar com as percentagens de óleo a adicionar quando atestamos. Há um pequeno depósito (cerca de 0,7 dl) que dá para cerca de 5 depósitos de gasolina. Prático e simples.

A isto se chama evolução, mesmo que implique o desaparecimento do “ritual” de se misturar o óleo na gasolina e “abandar” a mota para tornar rapidamente a mistura mais homogénea...Foi e continua a ser uma aposta arriscada do fabricante austríaco. As vendas decorrem a bom ritmo, mas há que pagar todo o desenvolvimento: O preço destas, tal como a complexidade tecnológica (duplo in-

jetor, bomba de gasolina vários sensores, centralina...) e o peso, aproximam-nas perigosamente dos motores a 4 tempos!

Continuam a existir inegáveis vantagens na diversão, no comportamento do motor, na sensação de leveza, na maneira como sobem de rotação, na utilização de motos 2T em provas mais extremas, além de que os consumos (de óleo e gasolina) são mais baixos que nas tradicionais de carburador (tendo por base a minha experiência pessoal, as diferenças são mesmo notórias a favor

das TPI, mas longe dos 40% anunciados), mas as mecânicas 4T também evoluíram imenso!

Para agudizar o problema, vamos ter agora a Euro V, com regras ainda mais apertadas. Para os modelos de 2020 a marca de Mattighofen já conseguiu a homologação das TPI, mas alertou também que será cada vez mais difícil, podendo até deixar de ser economicamente viável e se assim for poderá mesmo ser a estocada final nos motores a 2T novos, sobretudo fora de circuitos!

Em suma e tentando resumir, os motores a 2 tempos estão à beira do precipício e a sua queda para o abismo, a manter-se a atual tendência, é apenas uma questão de tempo, mas irão deixar muitas saudades!

Sendo mais abrangente, algo similar vai ocorrer também com os motores a 4 tempos e de combustão em geral, mas para esses calculo que demore bastante mais a chegar o fatídico momento! //

"...As sucessivas normas antipoluição, cada vez mais restritivas, deram a machadada final..."



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



De Ducati NO LÉS-A-LÉS 2019

Uma festa do motociclismo, celebrada da melhor maneira possível: a andar de moto!



» [Galeria de fotos aqui](#)

O Lés-a-Lés é um verdadeiro fenómeno! Um evento que se repete há já 20 anos e que tem paulatinamente conquistado uma verdadeira legião de adeptos. Há mesmo quem tenha participado em todas as edições e muitos motociclistas já participaram no evento por diversas vezes. No que respeita a idades, quebram-se todos os preconceitos, e ao longo da estrada, apesar da predominância cair sobre motociclistas seniores, há muita gente nova que apenas peca pela falta de mais mulheres motociclistas a conduzir a sua própria moto.

Dizem que quando se faz o primeiro Lés-a-Lés fica-se automaticamente viciado.

Recordo-me de em 1999, ainda longe de me imaginar como jornalista de motociclismo, ter acompanhado, por um curto trecho ao longo do Alentejo, um grupo de amigos que participou na primeira edição deste evento, ainda com apenas 100 motos e 130 participantes, e de eu próprio ter ficado contagiado ao ponto de ter sido um dos primeiros a inscrever-me para a edição do ano

2000 que, então já com mais do dobro das motos e dos participantes, ainda era feita em apenas 24 horas de condução consecutiva. Uma experiência inesquecível!

Foi uma grande surpresa quando voltei a participar no evento, na sua 10ª edição, já no formato de 3 dias, e na partida, em Bragança, encontrei 900 motos e 1000 participantes, ansiosos por devorarem os 1040 quilómetros que os separavam de Sagres.

Depois dessa, participei em mais algumas edições, igualmente como repórter, e não pude deixar de apreciar como, aos poucos, o evento foi assumindo proporções gigantescas, que conseguiram chamar a atenção das marcas de motos que rapidamente começaram a aproveitar para, com a sua participação activa, através de “oásis”, de serviços de apoio, e de grupos de participantes organizados, beneficiar da exposição mediática e chamar a atenção dos participantes do evento, os quais são em cada vez maior número, estrangeiros, das mais variadas proveniências!

Claro que nesta edição de 2019 já não constituiu qualquer surpresa o facto de estarem inscritas »

2000 motos, e para poder desfrutar de estrada livre e apreciar melhor o nosso belo litoral e o potencial da minha montada, bastou-me começar as etapas cedo (e, confesso, fazer alguns pequenos atalhos) para evitar os previsíveis engarrafamentos, como se veio a provar na travessia do Porto, em que a Ribeira ficou literalmente entupida, ou em Cascais, onde se preparava outro evento motociclistico, e mesmo até em Lisboa, no final do dia da segunda etapa.

Mas apesar do evento ter vindo a crescer, e a amadurecer, o espírito que se vive desde o primeiro dia, desde a viagem para o ponto de partida e para as obrigatórias verificações técnicas e até ao último dia, permanece inalterado, tal como o empenho da organização em fazer com que os participantes se mantenham em segurança, e ao mesmo tempo também, se divirtam e convivam.

Muitos participam pelo desafio, muitos outros pelo convívio. Para outros é quase um compromisso religioso ou uma fuga à rotina do dia-a-dia. Muitos vão pelo desejo de conhecer o Portugal profundo, coisa que o Lés-a-Lés faz de forma exemplar. Outros tantos, ou até mais, não participam por questões financeiras, pois o Lés-a-Lés não é um evento barato e implica um custo >>



elevado em combustível e manutenção, além da disponibilidade limitada por razões laborais ou familiares.

Alguns vão menos preparados, a acusar o esforço de uma condução pouco fluida, resultado de pouca experiência ou da formação deficitária, com alguns motociclistas a fazerem manobras mal calculadas, ultrapassagens desnecessárias e arriscadas, ou paragens em locais pouco recomendados, e muitos a carregar bagagens mal acondicionadas, ou a envergar equipamentos pouco recomendados. Cheguei mesmo a comentar que, certas manobras e desempenhos que vi, felizmente sem consequências graves, podiam configurar-se perfeitamente na prova em como Deus existe!

Para esta 21ª edição, 20 anos depois da minha primeira participação oficial num Lés-a-Lés, nem

*"...MUITOS PARTICIPAM
PELO DESAFIO,
MUITOS OUTROS
PELO CONVÍVIO. PARA
OUTROS É QUASE
UM COMPROMISSO
RELIGIOSO..."*

tive tempo para grandes preparativos. A vantagem de ser jornalista foi receber as instruções do percurso em formato digital, e poder contar com a preciosa ajuda do GPS. A segunda vantagem foi a de ter podido escolher a minha companheira para a viagem.

E tive sorte, porque pude acompanhar a caravana com uma das motos de 2019 que mais me marcou, sobretudo pela excelência do seu desempenho: A Ducati Multistrada 950S, um modelo que para este ano foi dotado de todos os requintes de malvez que a tecnologia disponibiliza, tanto em prol da segurança como das prestações dinâmicas.

A minha opinião já estava formada, e publicada (pode ver o teste se clicar aqui), e por isso pude efectivamente desfrutar do evento, da estrada e da condução, sem ter que estar preocupado em tirar notas ou a fazer avaliações. »



AS COISAS BOAS CHEGAM

A TODOS AQUELES QUE AS PERSEGUEM.



START YOUR LEGEND

Scout Bobber

INDIAN MOTORCYCLE
• COMPANY •

1801



Indian
MOTORCYCLE

Use sempre capacete, óculos de proteção, vestuário apropriado e insista para que o passageiro faça o mesmo. Compre o Código da Estrada e as Regras do 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

Mas pude confirmar que, aquilo que senti na apresentação oficial desta Ducati, estava correcto, e com a intimidade dos quilómetros ela até conseguiu exceder as minhas expectativas. Na apresentação à imprensa, em Valência, não tinha tido oportunidade de confirmar os consumos, nem de conduzir à noite, nem de desfrutar de algumas das funcionalidades disponibilizadas pelo interface multimédia, como por exemplo a integração do telemóvel e do sistema de intercomunicação.

Na referida apresentação também não tinha tido oportunidade de verificar o comportamento da Multistrada 950S fora do alcatrão, e o Lés-a-Lés conseguiu provar-me, por diversas vezes, que o seu peso inferior, comparativamente à concorrência mais directa, é uma mais-valia, e que podemos contar com ela para ir a qualquer lugar, com muita confiança, mesmo quando for necessário enfrentar

caminhos daqueles que assustam qualquer um que não tenha muita experiência de "Off Road".

Também pude ficar com a certeza que a Ducati deveria ter optado por uma tomada USB em vez da de 12V colocada perto do painel de instrumentos, e que a caixa de velocidades, apesar de leve e bastante precisa, necessita de uma boa afinação do pedal das mudanças, sob pena de se encontrarem "pontos-mortos" indesejáveis.

Relativamente aos consumos não podia ter ficado mais satisfeito, já que esta 950 conseguiu a verdadeira façanha (tendo em conta os consumos que estou habituado a registar, nas mesmas circunstâncias, noutras motos) de, ao longo de quase 3000 quilómetros, ter apresentado um consumo médio de 6,25 litros aos 100, sem qualquer preocupação economicista, antes pelo contrário, pois alguns percursos fi-los em modo

"...CLARO QUE NESTA EDIÇÃO DE 2019 JÁ NÃO CONSTITUIU QUALQUER SURPRESA O FACTO DE ESTAREM INSCRITAS 2000 MOTOS..."





“Sport”, num bárbaro atentado contra a diminuição das emissões de poluentes, e muito por culpa do “quickshifter” que faz o ronco do escape parecer uma angélica melodia que nos transforma a condução em pilotagem.

Fazendo o balanço final, e tendo em conta as muitas e diversas motos do seu segmento que já tive oportunidade de testar nos últimos meses e anos, a Multistrada 950 S foi aquela que me proporcionou alguns dos melhores momentos de condução, e ser provavelmente aquela que recomendo a quem pretenda uma moto polivalente, fácil de manobrar, que não desilude em viagem, sobretudo a quem pratica ritmos de condução elevados, seja qual for o tipo de caminho que encontre, vá sozinho ou acompanhado!

Quanto ao Lés-a-Lés, ele está bom e recomenda-se. A organização desdobra-se em esforços e atenções para controlar todos os imponderáveis inerentes a tão grande tarefa, sendo esse um dos principais motivos pelos quais merece reconhecimento.

Mais do que tudo, esta é uma festa do motociclismo, celebrada da melhor maneira possível: a andar de moto! //



Henrique Saraiva

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

VIRÁMOS A ESQUINA e fomos até ao Lago Azul

Quando a natureza tende para a perfeição, o homem aparece e altera tudo. O Zêzere corre apertado entre montes depois de ter despencado lá do alto da Serra da Estrela, ter deixado para trás os Cântaros – o Gordo, o Magro e o Raso – e o seu berço, o Covão da Ametade (no qual falámos no mês passado) – “Sobe e desce na Serra da Estrela” – e ter fertilizado a Cova da Beira até chegar à zona que já foi dos Templários.

Foi aqui que o homem, incansável, resolveu tolher-lhe a liberdade e fazer, à época, a maior barragem de Portugal (ainda hoje, pós-Alqueva, é a segunda maior) e criar assim um enorme lago onde antes apenas havia serra e um pacato rio que corria para a foz em Constância e aí libertar o seu conteúdo serrano no Rio Tejo. Foi esta albufeira, de Castelo de Bode, que percorremos. Há quem lhe chame Lago Azul. Tentámos perceber porquê...

Desta feita, a viagem foi feita em grupo. 9 motos, 8 solitários motards e um gentil casal. Tendo a maior parte do grupo, 6, saído da cidade da alface (mais 2 apanhados pelo caminho numa área de serviço da A1 e o nosso casal à entrada de Constância) bem cedinho, quando se fez a reunião já tínhamos cerca de 120km de autoestrada.

Depois foi um cafézinho para acordar e uns curtos quilómetros até à barragem. A estrada seguia pelo vale do Zêzere, com um rio à nossa esquerda e uma paisagem que nos preparou para as paisagens que veríamos no resto do dia. Estrada revirada, o que também seria quase uma constante... Convém referir que o S. Pedro nos brindou com um dia espectacular. Tudo a compor-se.

Diz o aforismo popular que “água mole em pedra dura tanto bate até que fura”. Quando olhei para trás, esperei que a água fosse ainda mais mole e a pedra ainda mais dura!

A parede impõe respeito. E impressiona!

Mesmo à frente do paredão da Barragem de Castelo de Bode. Atrás de nós, mais de 100m de altura de betão. Para lá do abastecimento de água a Lisboa, da produção de energia eléctrica e do auxílio à prevenção de cheias, a extensa albufeira é local de eleição para os praticantes de inúmeros desportos náuticos: windsurf, vela, wakeboard, remo, motonáutica, jet ski e ainda a pesca desportiva.

Começámos logo a perceber o porquê de Lago Azul. A tonalidade da água é de um azul forte que contrasta na perfeição com a diversidade de verdes das margens.

Próxima paragem: Aldeia do Mato. A estrada até lá foi como todas as outras que daí para a frente iríamos encontrar: curvas, contracurvas, um prazer para a condução das nossas montadas. E um deleite para os olhos.

Aldeia do Mato e a sua praia fluvial ofereceram-nos uma visão paradisíaca (até porque nesta altura quase não se vislumbra vivalma!). Dotada de infraestruturas para diversos desportos náuticos é um dos pontos de eleição para quem ruma a estas paragens.

Depois foi seguir por estradas municipais (em bom estado) em direcção ao Penedo Furado, local da próxima paragem.

A dada altura, o nosso percurso coincidiu com o trajecto da Estrada Nacional 2. Mas o original!!! Não o das vias rápidas. Estávamos a 380km de Chaves, 359 de Faro... e o Sardoal era logo ali, a 13km! Obviamente documentámos o momento:

Um pouco mais à frente, a oportunidade para mais uma foto de grupo em cenário magnífico.

Chegados ao Penedo Furado comprovámos a merecida fama do local.

Um vale bem cavado, com um ribeiro cujo curso é domado por sucessivas mini represas que quando fechadas permitirão a formação de pequenos lagos que associados à frondosa vegetação serão bem prazenteiros >>>



em alturas de maior canícula.

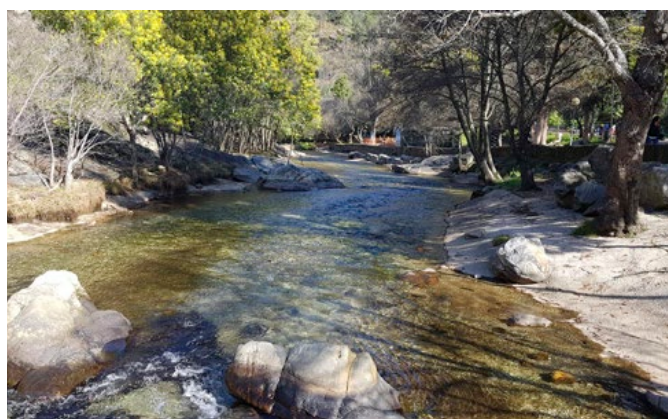
Na zona mais elevada deste vale, existe um rochedo gigantesco com uma enorme abertura de feitiço afunilado, que dá nome à praia, onde foi criado o Miradouro do Penedo Furado, de onde é possível admirar a magnífica paisagem, a ribeira de Codes, a albufeira da Barragem do Castelo do Bode e algumas casas das povoações envolventes. Do lado direito do miradouro, existe um nicho com a imagem de Nossa Senhora dos Caminhos, após o qual existe um trilho lateral que permite passar à zona mais baixa do penedo, e descer até à praia fluvial, passando pela denominada “Bicha Pintada” (localizada na margem direita da Ribeira do Codes, abaixo do miradouro do Penedo Furado, é um fóssil que, se crê que tenha mais de 480 milhões de anos).

Daqui, sempre pela velhinha EN2 (mas em razoável estado) seguimos em direcção a Vila de Rei. Percebemos a razão da construção da nova estrada. De carro deve ser um tormento... mas de moto? Um deleite!

Atravessámos Vila de Rei, porque o destino ficava 2 km após: o Centro Geodésico de Portugal, no Picoto da Melriça. No centro do País mas também lá no alto, com uma deslumbrante vista de 360° (é verdade, bem lá ao fundo, quase confundida com algumas nuvens, estava a Serra da Estrela!).

Foi nos finais do século XVIII que D. Maria I mandou Francisco António Ciera para elaborar a “Carta Geográfica do Reino”. Foi nesta altura que o picoto da Melriça começou a ser reconhecido como o Centro Geodésico de Portugal. A Serra ou Picoto da Melriça está situada a nordeste da povoação de Vila de Rei e tem a altitude máxima de 592 metros.

Feita a visita, descemos novamente a Vila de Rei para agora tomarmos o rumo de Ferreira do Zêzere. Estrada larga, bem lançada, a permitir um ritmo mais rápido mas >>



revirada como todas as outras. Deu para desfrutar um pouco da condução (sem exageros, atenção!). Quase a chegar a Ferreira de Zêzere, era tempo de passar para a outra margem (direita) da albufeira. A ponte, magnífica e com um enquadramento belíssimo.

A parte da manhã estava quase concluída. Passámos Ferreira do Zêzere e um pouco à frente, em Águas Belas, demos alimento às nossas briosas montadas. Quanto aos ilustres cavaleiros e a digníssima cavaleira... esperaram mais uns minutos, poucos, e lá fomos à "Festa do Porco" no Centro de Férias e Formação do Sindicato dos Bancários.

Quando chegámos, o suíno já tinha perdido a sua "personalidade jurídica" e estava a passar à situação de febra e entremeada. O resto foi história... apenas salientar o excelente momento de convívio que desfrutámos, antes de voltarmos aos caminhos. E que caminhos!!!

Resolvido o almoço e considerando que nesta época do ano, os dias ainda são "pequenos", importava voltar à estrada que o programa era ambicioso.

Sáidos do Centro de Férias, logo o GPS mostrou que o almoço lhe tinha caído mal... mandava ir por um sítio... e imediatamente mandava voltar para trás! Não torna a beber... A explicação é fácil: o trajecto foi delineado consultando mapas e tentando seguir os caminhos as-

segurando que eram asfaltados (o Google Earth é uma boa ajuda neste aspecto) mas dificilmente tínhamos a noção do tipo de estrada. Algumas onde passámos eram estreitas... bem estreitas ao ponto de ser difícil cruzarem-se... 2 motos! Daí talvez as hesitações do equipamento e de quem se guiava por ele. Esta malta das cidades habituada a auto-estradas!!!

Nada que não se resolvesse.

O rumo apontava para Dornes mas numa aproximação diferente da que seria mais comum. Por norte, numa estrada que seguia junto à margem da albufeira. E garanto que valeu a pena ter enfrentado essas dificuldades.

Curvas e contracurvas, sempre com a margem à nossa esquerda em mais uma oportunidade de validar o nome que é dado a esta albufeira: Lago Azul. Podiam acrescentar o adjetivo "bonito"!

Dornes é uma pequena vila, que já conheceu grandeza e importância noutras eras. Situa-se numa pequena península à beira Zêzere, no concelho de Ferreira do Zêzere. Foi sede de concelho entre 1513 e 1836.

Terra muito antiga, anterior à fundação da nacionalidade, como o atestam os monumentos e os vestígios arqueológicos encontrados. Já na primeira dinastia, documentos lhe fazem referência, sendo documentada a >>>

"...MESMO À FRENTE DO PAREDÃO DA BARRAGEM DE CASTELO DE BODE. ATRÁS DE NÓS, MAIS DE 100M DE ALTURA DE BETÃO..."





presença de um religioso de Dornes no Foral de Arega, em inícios do século XIII. Ainda neste século há referências à Comenda Templária de Dornes.

Aliás, o principal ex-líbris de Dornes e exemplar testemunho da presença templária, é a original torre de base pentagonal que se ergue no ponto mais alto da península e fronteira à espectacular paisagem de águas calmas e um azul profundo.

Mais tarde, no século XV, Dornes, enquanto Comenda Mor da Ordem de Cristo teve por Comendador D. Gonçalo de Sousa, homem muito influente, da Casa do Infante D. Henrique, e que aqui mandou construir, em 1453, a Igreja de Nossa Senhora do Pranto. E cuja lenda é também muito curiosa!

Este local de culto deu à povoação parte da importância que esteve na origem, em 1513, da atribuição do Foral Manuelino.

Aqui nasceram também, um século mais tarde, muitos dos heróicos combatentes que por volta de 1650, durante a Guerra da Restauração, se bateram nas fronteiras para assegurar a independência nacional.

Já no Século XIX, a reforma de Rodrigo da Fonseca,

veio extinguir o concelho de Dornes, integrando-o desde 1835, no concelho de Ferreira do Zêzere.

De então para cá, Dornes tem sido um polo de atracção turística e a sala de visitas do concelho de Ferreira do Zêzere em função das suas paisagens deslumbrantes sobre o Zêzere e também em virtude da grande carga histórica e monumental que as suas aldeias encerram. De entre os visitantes ilustres, destaca-se Alfredo Keil que em 1890, estando hospedado na Estalagem dos Vales, ensaiaria com a então Sociedade Filarmónica Carrilense a primeira orquestração da marcha: "A Portuguesa", sendo por isso o Carril um dos berços do actual hino nacional de Portugal.

Saimos de Dornes e o nosso objectivo era atravessar novamente a albufeira para demandarmos a margem esquerda que já de manhã tínhamos percorrido. Mais tarde voltaríamos ao lado direito.

A estrada até à ponte era magnífica, belas vistas e coerentemente repleta de curvas, para a direita, para a esquerda, para a direita e esquerda...enfim, para todos os gostos. E um aperitivo para o que se seguiria um pouco mais à frente. Atravessámos a ponte e seguimos até Vilar»

Lenda de Nossa Senhora do Pranto

Há muitos séculos atrás, as terras desta região pertenciam à Rainha Santa Isabel, mulher de el-rei D. Dinis. Era feitor da rainha, na região, um cavaleiro chamado Guilherme de Paiva, ao qual atribuíam proezas milagrosas. Conta-se deste homem que, certa vez, passou a pé enxuto o rio Zêzere, caminhando de uma margem para a outra sobre a sua capa, que lançara sobre as águas.

Um dia, andava Guilherme de Paiva atrás de um veado, na banda de além do Zêzere, onde só havia brenhas e matos espessos, quando ouviu uns gemidos muito dolorosos. Tentou saber de que sítio provinham e, apesar de perder algumas horas nesta busca, nada conseguiu achar, pois os gemidos pareciam provir dos mais diversos locais. No dia seguinte voltou ali e, de novo, os gemidos se espalharam à sua volta, vindo agora de um tufo espesso de mato, depois de um rochedo, numa ciranda sem fim. Guilherme de Paiva sofria, espantado, partilhando a dor daquele alguém que parecia fazer parte do universo. Ao terceiro dia, tudo se repetiu como antes.

Tomou, pois, a decisão de partir para Coimbra, onde estava a sua senhora, a fim de lhe relatar aqueles estranhos factos. Assim que chegou à cidade, dirigiu-se imediatamente à pousada real e solicitou a sua visita a D. Isabel.

Esta, mal o viu, e depois das saudações devidas, disse-lhe:

– *Vindes por via dos gemidos, Guilherme?*

– ... !

– *Não precisais espantar-vos! Três noites a fio sonhei com eles e sei do que se trata.*

– *O que é então, Senhora? Procurei por todo o lado e nada vi...!*

– *Bem sei. Deus contou-me tudo nos sonhos. Agora vais voltar ao local e procurar onde te vou dizer: aí acharás uma imagem*

santa de Nossa Senhora, com o Filho morto em seus braços.

– *Assim farei, minha Senhora Dona Isabel! Mas, e depois, que faço eu dessa imagem?*

– *Guardá-la-ás contigo, até me veres chegar junto de ti!*

Despediu-se Guilherme de Paiva, da Rainha Santa, levando na memória a localização exacta da moita onde a imagem de Nossa Senhora o aguardava, gemendo, e partiu de Coimbra.

Já de volta a terras do Zêzere, o cavaleiro dirigiu-se à serra da Vermelha, como lhe dissera D. Isabel, e foi milagrosamente direito a uma determinada moita, onde achou enrodilhada em urzes a imagem da Virgem pranteando a morte de seu Filho.

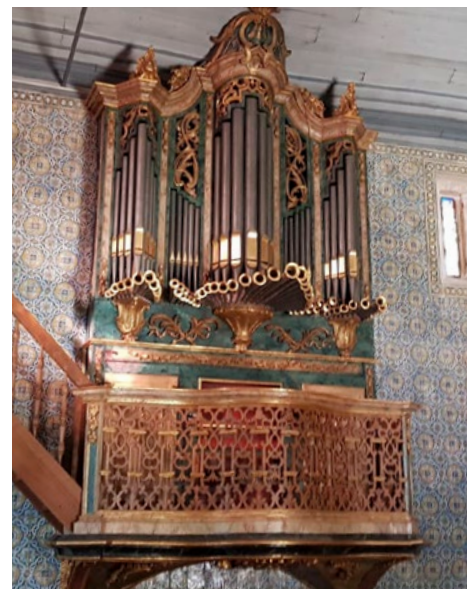
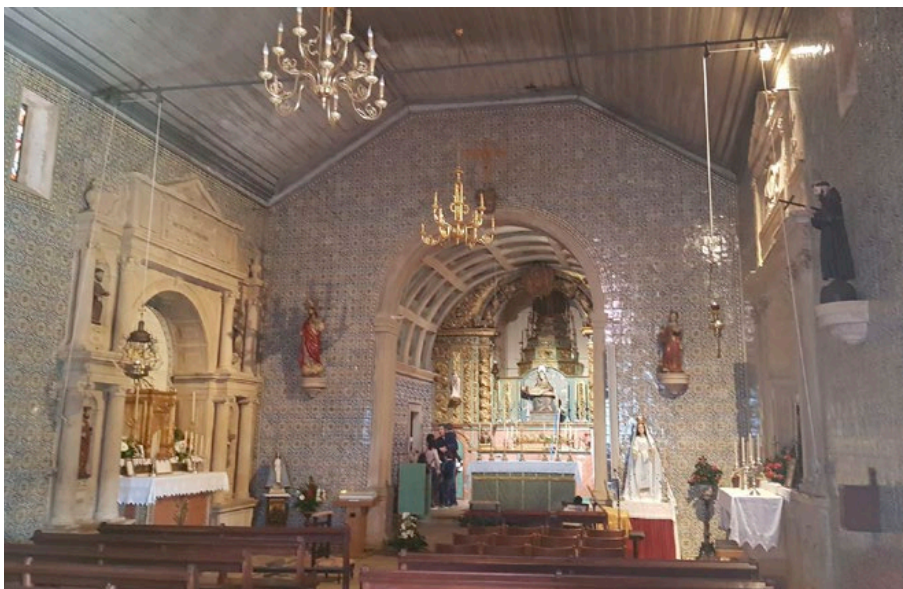
Durante algum tempo manteve-a consigo, na sua própria casa. Os gemidos haviam cessado, e assim Guilherme de Paiva tinha a santa imagem na sua câmara, com um archote aceso de cada lado.

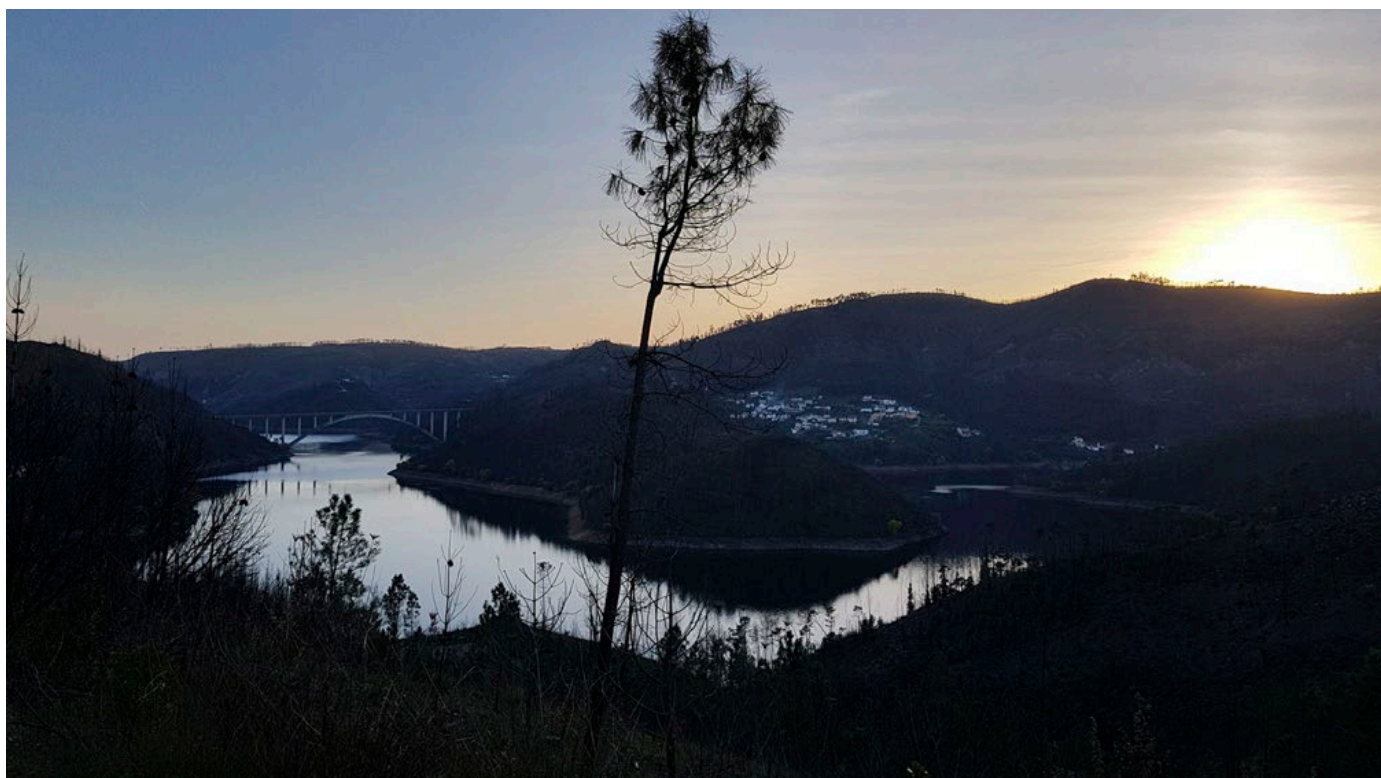
Um dia, a Rainha Santa foi, finalmente, às suas terras do Zêzere resolver o caso da imagem. Assim, junto a uma velha torre pentagonal que já aí existia, mandou erigir uma ermida para a Virgem achada nas moitas. E nessa torre – que provavelmente foi construída pelos Templários –, ordenou que se instalassem os sinos da ermida.

Em breve, o povo começou a construir casas em redor da capela e da torre e, diz a lenda, a Rainha Santa deu a esta vila nascente o nome de Vila das Dores, nome que com o tempo se teria corrompido até dar Dornes. É isto o que conta a lenda transcrita no velho manuscrito.

A capela com a sua torre sineira ainda hoje existe, e a imagem achada há muitos séculos atrás é venerada sob a designação de Nossa Senhora do Pranto.

Fonte: Biblio FRAZÃO, Fernanda Passinhos de Nossa Senhora - Lendário Mariano Lisboa, Apenas Livros, 2006, p.114-115





do Ruivo onde virámos para sul.

De vez em quando, numa ou outra curva de estrada, quando o arvoredo o permitia, algumas vistas deslumbrantes faziam com que o ritmo nunca fosse grande. Mas também não era essa a nossa preocupação.

Daqui, entrámos em estradas mais estreitas sendo que o objectivo era mais à frente encontrarmos aquilo que é designada “Estrada Panorâmica”. Pelo caminho ficou uma tentativa de ir até à praia fluvial do Trizio mas... num dos acessos, estrada cortada por obras. No outro acesso, estradão em cascalho com poucas garantias de segurança nas zonas mais inclinadas, principalmente para as motos mais estradistas. Assim se faz o Turismo em Portugal.

Seguimos viagem e lá encontrámos a tal de “Panorâmica”. Iria levar-nos novamente até à ponte de Ferreira de Zêzere que tínhamos atravessado de manhã. Pelo caminho ainda alguns pontos de interesse. Uns previstos e outros que nos iam surpreendendo.

Foi o caso, depois de voltas e reviravoltas, a acompanhar o relevo acidentado e de vez em quando a vislumbrar a albufeira, que a estrada nos proporcionou esta visão: um descida sinuosa, uma pequena ponte e a subida do lado oposto. Lá em baixo, uma ribeira que encaminhava alguma pouca água até à barragem. Deslumbrante!

Obviamente que a comitiva aproveitou para descansar um pouco. Os quilómetros já começavam a pesar... >>>

Continuámos pela designada “Estrada Panorâmica”. >>>

Acreditamos que o seja... pelo pouco que conseguíamos ver. Ou porque não estão previstos espaços de paragem para se poder desfrutar da paisagem ou porque, mesmo que consigamos parar, o arvoredo apenas nos deixa vislumbrar a beleza dos cenários que mesmo ali ao lado vão desfilando. O facto de a albufeira de Castelo de Bode estar entregue a uma meia dúzia de Câmaras Municipais poderá justificar que o tremendo potencial não seja melhor explorado, quando não entregue à incúria.

Outro aspecto importante para quem queira desbravar esta zona: a albufeira tem muitos povoados ribeirinhos, a maior parte com infraestruturas mais ou menos completas para desportos náuticos... ou no limite, apenas para uma banhoca. Todavia, em geral para lá chegar são percursos de ida e volta (e por vezes tortuosos ou de difícil orientação... a sinalização ou não existe ou é fraca). Quem queira visitar, estará quase sempre a ir lá abaixo, voltar pelo mesmo caminho, seguir e depois ir repetindo o processo... Enfim, é a vida! Provavelmente, os amantes das coisas mais naturais acharão bem. Mas o potencial turístico, no sentido de permitir aceder com qualidade a um cenário deslumbrante, está lá. Regressemos à nossa viagem...

Ainda antes da ponte, tempo para visitarmos um pequenino povoado, no fundo de uma estrada estreita e inclinada, mesmo à beirinha da água: Alcanim. O sol poente

dava agora tonalidades que ainda não tínhamos apreciado. Foi a nossa penúltima paragem. E o local onde alguns companheiros se despediram poisurgia chegarem aos respectivos destinos.

Dirigimo-nos para a ponte de Ferreira do Zêzere. A tal “Estrada Panorâmica” estava quase terminada. Mas antes ainda mais uma foto:

Lá ao fundo, a ponte, que rapidamente atravessámos (pela segunda vez na jornada) e finalmente, o último ponto do programa. Apropriadamente, e para fechar em beleza, a praia fluvial da Castanheira... também conhecida por Lago Azul!

A jornada estava concluída. A noite acercava-se e era tempo de regresso. Uns pelo interior e estrada nacional, outros mais “apressados” tomaram a auto-estrada no Entroncamento. As últimas despedidas e daqui para a frente... até casa!

Foram cerca de 450km, 5 horas de percurso de manhã e mais outras 5 horas no meio-dia da tarde! É evidente que com algumas paragens pelo caminho...

Mais uma Viagem ao Virar da Esquina, a ANDAR DE MOTO em óptima companhia, com um feliz patrocínio do S. Pedro e com a possibilidade de desfrutar de estradas ideais para o mototurismo rodeadas por exuberante paisagem. Recomenda-se!

Até à próxima e.... boas curvas! //



Leoncino
Benelli 250



PURA PASSIONE DAL 1911

INOVAÇÃO E TRADIÇÃO AO TEU ALCANCE!

48

MESES

0%

JUROS

0€

ENTRADA

5,4%

TAEG

CAMPANHA PARA TODA A GAMA BENELLI SUPERIOR A 125cc

3
ANOS
GARANTIA



UM CLÁSSICO CONTEMPORÂNEO.

A Leoncino 250 é um veículo compacto com um motor monocilíndrico de 250cc, intuitivo e moderno, com um carácter dinâmico e linhas inovadoras, típicas da gama Leoncino.

PVP / Valor Financiado	3.780,00 €
Prazo	48 meses
Entrada	0,00 €
Prestação	78,75 €

Comissão de Abertura	125,00 €
Com. de Proc. de Prestação	3,75 € / mês
TAEG / TAN	5,4% / 0,0%
MTIC	4.175,72 €

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. Oferta válida salvo ruptura de stock.



5

Dicas

PARA ANDAR EM PISTA

Com cada vez mais motociclistas a optarem por ir para o circuito com as suas motos, é importante ter em atenção alguns detalhes na condução da moto em pista para tudo correr melhor durante um “track day”. Aqui ficam 5 dicas que podem parecer básicas, mas que em pista fazem toda a diferença!

Texto: Bruno Gomes Fotos: ToZé Canaveira, Equipas



A ideia para este artigo apareceu quando recentemente estive presente em três eventos em pista, no Circuito do Estoril e no Autódromo Internacional do Algarve. Durante esses dias vi de tudo um pouco. É

perceptível que os motociclistas portugueses estão mais focados, diria até mais profissionais na forma como preparam os “track days”.

Mas apesar dessa melhor preparação, não deixei de ficar impressionado, e digo isto pela negativa, com algumas coisas que vi enquanto me divertia aos comandos de diferentes motos em pista. E antes de começar com as dicas propriamente ditas, começo até por isto que acabei de referir: divertir!

Andar de moto em pista, apesar de tudo o que isso implica, deve ser acima de tudo um divertimento, um momento em que exploramos as nossas aptidões enquanto “pilotos amadores” e também um momento para criar uma ligação ainda mais forte com a nossa moto. Se não me divertir em cima da moto, as coisas não vão sair bem, de forma natural. E penso que com o caro leitor que gosta de ir com a sua moto para a pista isso também deve acontecer.

É por isso importante que quem frequenta os “track days” vá com um espírito aberto, para aprender, falando com outros motociclistas mais experientes sobre dúvidas que tenham, mas também para se divertir. Mas depois da componente diversão há também que ter em conta outros detalhes que se revelam vitais, não apenas para conseguirmos os melhores tempos por volta, não apenas para conseguirmos evoluir, mas principalmente para chegar ao fim do dia sem nenhum acidente.

Também devemos adotar comportamentos em pista que sejam responsáveis, ou civilizados. Discutir uma travagem ou outra é normal e faz parte do nosso ser competitivo. Mas se sabemos que está alguém mais rápido atrás de nós, não vale de muito estragar a volta do outro só para não o deixar passar. E acima de tudo devemos manter trajetórias estáveis! Andar aos “esses” não deve acontecer. Tal como “cavalos”, “égua”, e outras manobras que não devem ser feitas na pista. Sinalizar com a mão ou com o pé que vamos entrar no “pit lane” é também uma grande ajuda para quem vem atrás, pois fica a saber que nós não vamos continuar em pista e estamos a reduzir o andamento para entrar no “pit lane”. Estes detalhes fazem parte do chamado “código de conduta” de quem habitualmente anda de moto em pista.

Mas vamos então às dicas propriamente ditas!



DICA # 1

COMEÇAR DEVAGAR. ACABAR DEPRESSA

Um “track day” tem, habitualmente, cerca de seis sessões em pista. Portugal tem por norma uma temperatura ambiente elevada, particularmente durante os meses de verão. Por essa razão é bom começar um dia em pista de forma mais controlada, e ir aumentando o ritmo ao longo do dia, guardando as voltas rápidas para as últimas sessões. Desta forma vamos distribuir a nossa energia ao longo das várias sessões do dia. E andar em pista é uma atividade física bem intensa! Saber fazer esta gestão torna-se então essencial.

Durante o dia é bom manter o corpo no pico da sua capacidade energética. Barras energéticas ou bebidas do mesmo tipo são importantes para repor a energia gasta, comer banana, maçã, também ajuda, e o principal é manter o corpo hidratado pois com o fato de pele a cobrir o nosso corpo a quantidade de água que o corpo liberta, na forma de transpiração, é imensa. Beba água sem estar gelada, e sem ser tudo de uma vez! Beba aos poucos. Se encher o estômago de líquido vai perder a fome, a vontade de ingerir alimentos sólidos. E isso é um erro pois a alimentação sólida é importante também na reposição de energia. Começar devagar e acabar depressa permitem também ficar a conhecer os nossos limites e o circuito aos poucos. E isso leva-os à Dica #2. >>>





DICA #2

CONHEÇA O CIRCUITO

Todos os circuitos têm características diferentes entre si. É uma afirmação óbvia. Mas por vezes tenho visto os motociclistas a “atacarem” os diferentes circuitos da mesma forma. Um bom exemplo de que devemos perder algum tempo para conhecer o circuito é o estado do asfalto. Asfalto novo tem um nível de aderência diferente, asfalto quente outro nível de aderência, e assim por diante. Por vezes acontece até que de uma visita a um determinado circuito para uma segunda visita a esse circuito o estado do asfalto é diferente. Aparecem ressaltos, ou outro tipo de imperfeições.

Conhecer o circuito leva-nos também a obter referências visuais. Aqui é particularmente importante que as referências visuais sejam pontos fixos. Há organizações que por vezes usam cones para definir ponto de travagem, ponto de entrada na curva, o “ápex”, e até mesmo o ponto de saída da curva. Embora importantes, estes pontos de referência são móveis. Significa isto que, por qualquer razão, os cones podem não ficar colocados sempre no mesmo local. Por exemplo se isso acontecer num cone que identifica um ponto de travagem ou um ponto de entrada na curva, pode levar-nos a errar a trajetória e sair de pista diretamente à escapatória.

Placas que indicam a distância para a curva, as casas dos comissários, pontes, mudanças no asfalto, são bons exemplos de pontos de referência fixos, que não saem do mesmo sítio volta após volta. No Circuito do Estoril um bom exemplo de referência

visual fixa é na reta da meta, uma ponte que atravessa a pista. A partir desse ponto estamos já a entrar na zona de travagem. No Autódromo Internacional do Algarve um bom exemplo será quando estamos na secção traseira do circuito. Logo depois da curva Craig Jones é importante manter a moto o mais colada à direita possível, e assim que chegamos ao topo apontar à casa de comissários que tem o número 17, iniciando a entrada em curva mesmo antes de tocar no corretor exterior.

É também necessário perder o medo de utilizar e aproveitar todos os metros de asfalto disponível num circuito! Você pagou para se inscrever num “track day”, e por isso tem direito a utilizar o máximo de asfalto possível. Sempre tendo em conta as trajetórias e a presença de outros motociclistas. Numa estrada pública com dois sentidos temos a estrada delimitada por sinalização horizontal (traços brancos no asfalto). Num circuito só se pode andar num sentido, e por isso não há traços a delimitar por onde temos de andar. Estude as melhores trajetórias (isso vem com o conhecimento do circuito), e aproveite todos os milímetros de asfalto disponível. Não se fique pela metade da largura do circuito.

Se possível peça a algum participante mais experiente no “track day” para fazer algumas voltas à sua frente e mostrar as trajetórias. Não tenha vergonha de pedir ajuda.



DICA #3

POSIÇÃO DO CORPO E APONTAR O OLHAR

Este é um dos maiores problemas, em particular para aqueles que visitam as pistas há pouco tempo. A posição do nosso corpo em cima da moto tem

Posição do corpo numa naked



Posição do corpo em curva fixando a perna na curvatura do depósito de combustível da moto

uma influência direta e imediata nas reações da moto. Dentro deste capítulo o que vemos mais em pista (e também na estrada) é motociclistas sentados na moto sem se mexerem no assento. Nada mais errado! Andar de moto em pista significa inclinar a moto de forma muito mais pronunciada do que na estrada. Sair do assento é um passo fundamental para atingir grandes inclinações, matendo o máximo de borracha do pneu em contacto com o asfalto.

Quando o condutor não sai do assento numa curva, a moto vai ter de inclinar mais para fazer essa curva numa determinada trajetória a uma determinada velocidade, quando comparamos com a inclinação de uma moto cujo condutor sai do assento. Não é fácil percebermos por nós se estamos a sair muito ou pouco do assento. Não foi raro durante os anos em que dei instrução em pista, dizer a um aluno que precisa de colocar o “rabiosque” mais para fora do assento em curva, e a resposta ser “Mas eu já estou a sair muito!”. Atualmente temos hipótese de verificar através de vídeos e fotos que se calhar ainda é possível sair mais da moto, e se possível aconselho todos os que visitam a pista para pedir a alguém que os filme para verem as diferenças nas posturas corporais em cima da moto. E depois os resultados em termos de trajetórias que essas diferentes posturas corporais provocam.

Claro que nem todos vamos para a pista com uma moto desportiva. Há muitos de nós que têm uma naked. Nestes casos é normal que a posição do corpo, em particular da cintura para cima, obrigue a algumas alterações em comparação com uma moto verdadeiramente desportiva. O guiador mais alto e largo permite que o condutor se sinta

mais confortável ao nível dos braços, e precisa de menos esforço para fazer a moto inclinar para a curva. Aqui o meu conselho vai no sentido de se encontrar um bom ponto de fixação no depósito de combustível. Usar a perna que fica no exterior para fixar ao depósito em inclinação é uma boa forma de nos posicionarmos numa naked. Numa >>



Mick Doohan com uma postura que hoje em dia é errada



Marc Marquez em inclinação extrema e boa posição corporal

DICAS

desportiva isto também é verdade, mas pela geometria das desportivas atuais, os pontos de apoio no depósito podem ser repartidos de forma mais harmoniosa pelas pernas e pelos braços.

Outro bom detalhe que devemos ter em conta quando estamos em inclinação pronunciada é a posição da nossa cabeça. Sabia que o cérebro é o órgão mais pesado do corpo humano? Em curva a posição da nossa cabeça tem uma grande influência na trajetória que percorremos. Particularmente nas desportivas atuais que utilizam geometrias de chassis bastante agressivas, a cabeça deverá estar o mais baixa possível. Uma boa referência é imaginar o sitio onde estão os espelhos retrovisores, quando não os há. Se a nossa cabeça estiver à altura dos espelhos retrovisores, ou onde eles deveriam estar, então já temos um bom ponto de partida.

Em inclinação a posição da cabeça é também relevante na correção da trajetória. Quando me iniciei nas pistas tive um instrutor e amigo que me fez ver como, sem usar os travões, eu poderia ajustar a trajetória da moto só com a cabeça. O peso da cabeça é de tal forma elevado que a força da gravidade e centrífuga da moto em movimento multiplica esse peso. Em inclinação basta esticar um pouco mais a cabeça para o interior da curva para apertar a trajetória. Parece magia, parece difícil de acreditar, mas a verdade é que a cabeça mais perto do interior da curva quando esticamos o pescoço ajuda a puxar a moto automaticamente para o interior da curva.

Convém também ter em atenção o local onde fixamos o olhar. Esta dica é extremamente válida tanto para quem anda em pista como para quem anda em estrada. Se fixamos o olhar para onde não queremos ir, é 99% certo que a moto vai acabar por ir parar onde não queremos, precisamente onde temos o nosso olhar fixado. Em pista só precisamos de nos focar no que está à nossa frente. Olhar para longe da frente da moto permite antecipar trajetórias, corrigindo quando necessário, e o corpo humano irá adotar movimentos automáticos que levam a moto a seguir para onde estamos a olhar.

A visão é também vital naqueles momentos de pânico quando exageramos num ponto de travagem. Queimar uma travagem por excesso de velocidade não significa obrigatoriamente que vamos seguir diretos para a escapatória. Sei que é complicado, mas se conseguir focar a sua visão na saída da curva, muitas vezes isso permite escapar à saída de pista que parecia certa.



DICA #4

OS PÉS E COMO OS POSICIONAR NOS POISA-PÉS

Decidi separar a posição dos pés nos poisa-pés da Dica #3. Fiz isto pois ao longo dos anos, e mesmo recentemente num “track day”, descobri que os menos experientes, na ânsia de tocar com o joelho no chão, não encontram a melhor posição para colocar os pés nos poisa-pés. Queixam-se que não conseguem abrir mais a perna para o interior da curva, aproximando o deslizador do fato do asfalto, e que quando forçam isso causa dores nas pernas.

A maior parte das vezes estas queixas deve-se ao facto da bota ficar demasiado apoiada no poisa-pés. Se olharmos para um poisa-pés de uma desportiva ou de uma naked desportiva, a ponta do poisa-pés é redonda, como uma esfera. Quem se queixa de que não consegue abrir mais a perna e fica com dores, habitualmente não está a colocar a bota nessa ponta esférica que permite rodar a bota numa maior amplitude. Quer perceber melhor como isto funciona? Os conhecidos suportes das GoPro.

Há suportes que só permitem ajustar a inclinação para a frente e para trás. Transpondo para o poisa-pés e para a bota, é a mesma coisa que apoiar a planta da bota no poisa-pés por



inteiro. Conseguimos rodar a bota para cima e para baixo (por exemplo para trocar de caixa), mas não conseguimos rodar a bota para fora. O poisa-pés impede esse movimento. Mas há suportes de GoPro com uma esfera. Esses suportes permitem rodar a GoPro para qualquer lado. Transpondo esses suportes com esfera para o poisa-pés e para a bota, é a mesma coisa que colocarmos a ponta da bota na tal extremidade esférica do poisa-pés. De repente podemos rodar a perna que a bota já não ficará “presa” ao poisa-pés. Desta forma o joelho e o deslizador vão sair mais para fora, adotamos uma posição mais natural e de menor esforço, e quando dermos por isso o deslizador já estará a raspar no asfalto. E sem dores!



DICA #5

PREPARAÇÃO, PREPARAÇÃO... E MAIS PREPARAÇÃO!

Imagine a seguinte situação: reta da meta do circuito. Acelerador a fundo. Estamos a chegar à primeira curva e temos de reduzir drasticamente a velocidade para percorrer essa curva. O que fazemos? Deixamos de acelerar e agarramo-nos aos travões com todas as nossas forças. Esta é a teoria básica e que faz todo o sentido. Mas então não devemos posicionar o nosso corpo de uma forma específica? Devemos sim.

Como já referi, a posição do nosso corpo em cima da moto tem uma influência direta nas reações da moto. Em condução extrema, como numa pista, esta situação é exponenciada. O momento de travagem e transição para inclinação em curva é extremamente delicado. Diria até que é o momento mais complicado na condução de uma moto em pista, pois o conjunto fica desequilibrado devido

às diversas forças em ação e à movimentação de massas da traseira para a frente, carregando a forquilha e colocando o pneu dianteiro sob pressão extrema.

É por isso vital preparar a curva. Ao mesmo tempo que começamos a travar e com a moto direita, devemos ter já o corpo posicionado em direção ao interior da curva. O tronco sobe, a perna que fica para o interior da curva deverá abrir para fora da moto. Isso vai aumentar a resistência aerodinâmica do nosso corpo, ajudando na redução da velocidade. Quando largamos o travão da frente já devemos ter adotado a posição corporal para a curva. Se fizermos estes passos com a moto já em inclinação, todo o conjunto vai reagir negativamente, ou de forma nervosa, aos nossos movimentos em cima da moto. Tudo aquilo que não queremos é desestabilizar a moto quando ela já está em inclinação, numa situação precária de equilíbrio.

Sei perfeitamente, e isto é particularmente notório em quem se está a iniciar a andar de moto em pista, que fazer estes movimentos enquanto se trava não é fácil. É preciso algum treino para que esta preparação aconteça de forma natural e mecanizada, para que o nosso subconsciente se habitue a comandar o corpo sem necessitarmos de pensar no que estamos a fazer. Enquanto não tiver este posicionamento em zona de travagem bem treinado, o meu conselho é que o treine a velocidades mais baixas. Se cometer um erro a uma velocidade mais baixa terá sempre hipótese de recuperar desse erro. Se decidir treinar este posicionamento a velocidades elevadas vai estar a multiplicar a probabilidade de cometer um erro que não consegue recuperar. //



Preparação da posição do corpo antes da entrada em curva com perna bem aberta e nádega de fora



MotoGP EM MODO VIP

A convite da Tabaqueira, subsidiária da Phillip Morris International, estivemos no Grande Prémio da Catalunha como verdadeiros VIP! Tivemos acesso total aos bastidores da equipa Mission Winnow Ducati e do MotoGP, para além de desfrutarmos de uma experiência única que foi andar na Ducati MotoX2.

Texto: Bruno Gomes **Fotos:** Marc Robinot, Alex Farinelli, Mission Winnow



M arcar presença num Grande Prémio do Mundial de Velocidade já é por si só uma experiência bem especial. Mas quando na caixa de correio eletrónico aparece um convite da Tabaqueira, em nome da Phillip Morris International (PMI), para nos juntarmos à equipa Mission Winnow Ducati durante o fim de semana do Grande Prémio da Catalunha, no circuito de Montmeló, sabemos desde logo que nos espera algo verdadeiramente especial, e a única resposta que podemos dar é “Sim!”, tentando disfarçar a ansiedade típica de quem acaba de receber uma das melhores prendas do Mundo.

É que este não foi um convite qualquer! Na realidade a PMI pretende divulgar a sua nova estratégia comercial, que irá levar à reinvenção da gigante do tabaco, uma mudança que tem como “tiro de partida” o novo programa de pesquisa e desenvolvimento denominado de Mission Winnow, principal patrocinador da equipa Ducati esta temporada.

Para ficarmos a conhecer em maior detalhe o que é o Mission Winnow, tivemos então a oportunidade de passar um fim de semana inesquecível na Catalunha. Acesso aos bastidores do MotoGP, acesso quase ilimitado à box da equipa de fábrica

da Ducati na categoria rainha, para além de podermos experimentar as sensações únicas de andar à “pendura” numa MotoGP de dois lugares. Basicamente, estamos a falar em viver a experiência de MotoGP em modo VIP.

No circuito de Montmeló ficámos instalados no “quartel general” da Mission Winnow. O que é o mesmo que dizer o lounge do patrocinador da Ducati no MotoGP VIP Village. Mesmo por cima da box da Ducati, foi ali que pudemos refrescar-nos, deliciar com excelentes refeições preparadas por chefs exclusivos da Mission Winnow, assistir às entrevistas dos pilotos após cada sessão em pista, mas, principalmente, foi no lounge Mission Winnow que como convidados VIP tivemos a oportunidade de organizar o nosso programa especial durante o GP da Catalunha de MotoGP.

Se todo o ambiente escaldante que se vive nas bancadas do circuito de Montmeló não trespassa para o interior do lounge, dando a sensação de que ali se vive num mundo um pouco à parte do comum fã do Mundial de Velocidade, a verdade é que como convidados VIP da Mission Winnow Ducati temos acesso a uma série de regalias e encontros imediatos com os pilotos Andrea Dovizioso e Danilo Petrucci.

Por exemplo, antes da corrida de MotoGP no domingo, que não terminou da melhor forma devido a queda, Dovizioso fez questão de marcar >>>



presença no lounge para falar conosco e analisar o que têm sido os últimos tempos na Ducati e como seria a corrida. O segundo classificado de MotoGP disponibilizou-se para tirar fotos com os convidados, e para perder algum do seu precioso tempo a responder às nossas perguntas.

Por entre mais uma bebida refrescante como um mojito ou um prato de paella para retemperar as forças, fomos surpreendidos pela presença de uma responsável da Alpinestars. Perante uma plateia que em muitos casos não conhece os equipamentos que os pilotos de MotoGP têm de utilizar, esta responsável da Alpinestars fez questão de nos explicar em detalhe as principais características do fato que Andrea Dovizioso utiliza em competição, em particular o sistema Tech-Air, o airbag da Alpinestars.

Foi também no lounge Mission Winnow que tivemos a oportunidade de participar num concurso com os restantes convidados. Depois de 12 perguntas sobre a Ducati e os seus pilotos no Mundial de Velocidade, foram distribuídos prémios (capacetes, deslizadores, chapéus) autografados pelos pilotos Andrea Dovizioso e Danilo Petrucci. O seu Andar de Moto não se portou muito mal e trouxemos para casa o deslizador autografado e utilizado por Petrucci no GP de Itália, em Mugello, que o próprio venceu.

Mas o nosso fim de semana não se passou exclusivamente dentro do lounge! Tivemos a



Adrenalina sem limites!

CONFORME JÁ REFERIMOS, uma das componentes mais interessantes deste fim de semana de MotoGP em modo VIP foi a possibilidade de experimentar andar à “pendura” numa Ducati de MotoGP. Este programa acontece desde há vários anos, 12 anos para ser exato, e temos os pilotos Franco Battaini e Randy Mamola à nossa disposição para nos levar numa volta verdadeiramente alucinante ao circuito de Montmeló.

No entanto não é fácil conseguir participar neste programa Ducati MotoX2! Tal como acontece com os pilotos profissionais, todos os convidados são obrigados a cumprir uma série de requisitos físicos, e só após uma visita à famosa Clínica Mobile liderada pelo Dr. Mir é que temos o “OK” final. Muitos convidados ficam pelo caminho, principalmente devido à pressão arterial. Os médicos não vacilam perante os pedidos insistentes daqueles que chumbam nos exames médicos de que os deixem participar nesta experiência de adrenalina sem limites. E não é mesmo nada fácil conter as emoções. Aqueles que conseguem passar nos exames têm então pela frente uma preparação específica para poderem usufruir da experiência em total segurança.

Num local específico do paddock somos recebidos por Randy Mamola. O ex-piloto americano explica-nos tudo o que podemos, e o que não podemos fazer em cima da moto. Qual a posição a adotar em curva, o que vamos sentir nas travagens. Enfim, ensina-nos a ser um bom pendura. Franco Battaini é um pouco mais reservado nesse aspeto. O italiano prefere deixar o Mamola assumir as rédeas do espetáculo. E que espetáculo é poder andar numa MotoGP!

Com as bancadas do circuito de Montmeló já recheadas de fãs no domingo de manhã, entramos no nosso lugar, à vez, na reta da meta. Outros convidados VIP juntam-se a nós. Vislumbro Claudio Domenicali (CEO da Ducati) que sempre que pode aceita dar uma volta na Ducati MotoX2. Marc Gené, antigo piloto de Fórmula 1 também está presente. Tal como Nani Roma, vencedor do Rali Dakar por diversas vezes em moto e automóvel. Por esta altura já o coração está a bater a mil.

Randy Mamola e Franco Battaini saem para uma primeira volta de aquecimento. O som da Desmosedici X2 é ensurdecador. Todo o meu corpo estremece com o sobe e desce dos cilindros do motor V4. Afinal de contas esta ita-

liana desenvolve mais de 250 cv e os escapes são meros tubos diretos à saída de escape dos cilindros. O coração sobe ainda mais forte quando as motos regressam à linha de meta. É altura de arrancar para a volta à pendura mais alucinante de sempre!

A traseira da Desmosedici X2 inclui um design preparado para deixar o pendura bem fixo ao assento. Mas não é suficiente. Logo após um arranque em “cavaló”, com o público da bancada principal de Montmeló a aplaudir o espetáculo, assim que a roda da frente toca no asfalto novamente é para iniciar a travagem para a curva 1 do circuito catalão. Que brutalidade! Os travões em carbono desta MotoGP são absolutamente fenomenais. Mais impressionante do que os 350 km/h que esta italiana consegue atingir, é a forma como trava para as curvas, com uma ferocidade que nem mesmo os apoios no depósito, em que nos agarramos com todas as forças como que para salvar

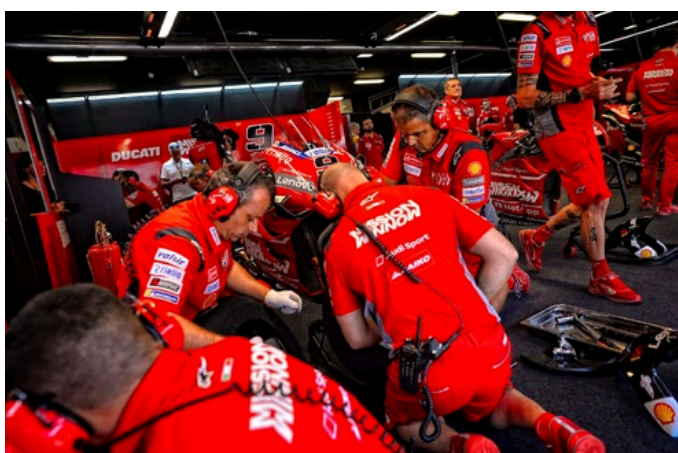
a nossa vida, nos impedem de saltar para as costas do Randy Mamola ou do Franco Battaini. Curva após curva, nem temos tempo para assimilar o que está a acontecer. Olhamos para o lado e vemos corretor. Olhamos para o outro e vemos outro corretor. Andar a direito acontece apenas durante alguns segundos durante a volta. O Mamola e o Battaini sentem quais os convidados



que podem ser sujeitos a esforços maiores, e quando tudo corre bem, quando tudo está perfeito, estes antigos pilotos do Mundial de Velocidade levam os convidados a sentir a adrenalina que é pilotar uma MotoGP nos limites.

A volta ao circuito de Montmeló termina cerca de dois minutos depois de começar. É uma experiência única na vida, que apenas alguns sortudos têm a oportunidade de experimentar durante o fim de semana de Grande Prémio. Ainda mal estamos refeitos das sensações de curvar a mais de 200 km/h e já estamos a tirar as habituais fotos de família, aquelas que vamos mostrar aos nossos amigos para provar que estivemos mesmo sentados e andámos numa MotoGP.

A “cereja em cima do bolo” é podermos levar para casa as luvas que nos são fornecidas antes de andar na moto, em conjunto com o restante equipamento de proteção. Ainda por cima porque o Randy Mamola e o Franco Battaini fazem questão de as autografar! Verdadeiramente inesquecível. //



A tecnologia ao serviço da performance

CONFORME JÁ REFERIMOS, a Mission Winnow é um programa ligado à tecnologia e ciência a favor do ser humano. Nesse sentido, as equipas Ducati de MotoGP e do Mundial Superbike recorrem a um sistema de telemetria do corpo humano. Os pilotos Andrea Dovizioso, Danilo Petrucci, e Alvaro Bautista são analisados pela BioTekna. O programa BioTekna acompanha e analisa os três pilotos ao longo da temporada, e dá-lhes indicações de forma a melhorarem o seu estilo de vida e preparação, para obterem os melhores resultados em pista.

Este sistema de telemetria biológica estará, brevemente, disponível para os participantes da experiência Ducati MotoX2. Nos diversos equipamentos dos convidados serão incluídos sensores que irão medir quatro áreas específicas: Geral, Adaptação a um ambiente novo e exigente, Ativação ou capacidade de cada um em reagir face à adrenalina do momento, e ainda a Descontração demonstrada por cada convidado.

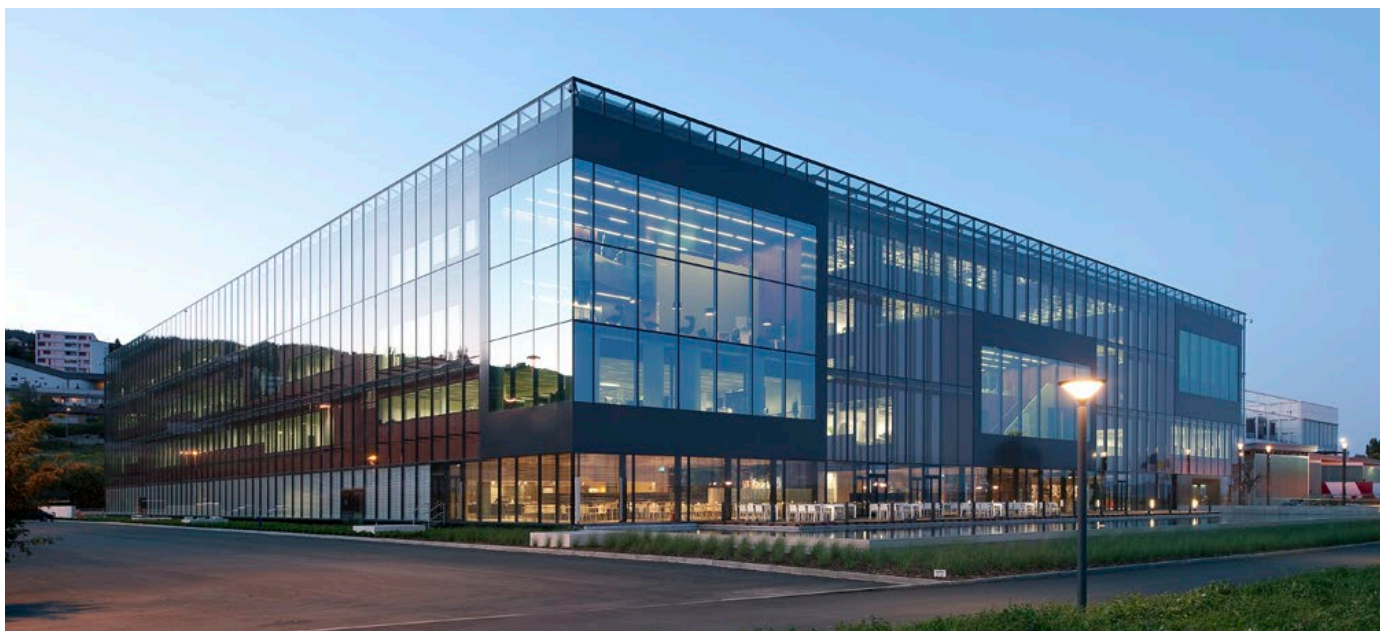
O programa BioTekna ANS é mais uma demonstração de como a tecnologia apoiada pela Mission Winnow poderá servir no futuro para melhorar o nosso estilo de vida, principalmente quando praticamos desportos ou atividades exigentes, mas também no nosso próprio dia-a-dia. //



oportunidade de visitar o magnífico paddock do Mundial de Velocidade, conhecer de perto as espantosas “motorhome” das diversas equipas, com especial destaque para um encontro imediato com o português Miguel Oliveira à porta das instalações da Red Bull KTM Tech3, ou das inúmeras fotos e sorrisos arrancados às paddock girls que dão um colorido bem especial a todo o espaço exterior do paddock.

Numa componente mais técnica, a Mission Winnow proporcionou-nos a oportunidade de visitar o interior da box da Ducati. O ambiente no interior desta box é extremamente controlado, e fomos imediatamente avisados de que não é possível tirar fotos às motos. Afinal de contas, a Ducati não pretende que um de nós passe as fotos às marcas rivais para descobrirem o que leva as Desmosedici GP19 a serem tão velozes.

Também não podemos falar com as dezenas de engenheiros da Ducati Corse, e muito menos com os pilotos, concentrados nas suas missões de extrair a melhor performance das motos italianas. É um visita guiada um pouco limitada, mas que definitivamente deve ser feita por qualquer fã da marca italiana, e que serve de “remate final” num fim de semana em que nos sentimos como verdadeiros VIP’s de MotoGP. //



O que é a Mission Winnow?

É DÍFÍCIL ACREDITAR que a Phillip Morris esteja a pensar deixar de vender tabaco. Mas isso é mesmo o que a gigante do tabaco pretende, e apesar de não termos conseguido confirmar, há informações de que o “deadline” para isso acontecer seja em 2050. Para isso a Phillip Morris tem de se reinventar enquanto negócio. E foi nessa premissa que nasceu o programa Mission Winnow.

Este programa aposta fortemente na componente científica e tecnológica, e levou a Phillip Morris a criar um departamento específico que cresce a cada ano que passa. Este departamento tem por missão principal encontrar soluções saudáveis para os clientes da marca, e procura fazê-lo sem promover qualquer produto ou marca. Uma estratégia e visão inovadoras, que os levam a ligar-se a empresas que se destacam pela inovação e pesquisa tecnológica. É o caso da Ducati em MotoGP, ou da Ferrari na Fórmula 1. Um bom exemplo das pesquisas inovadoras da Ducati são as asas aerodinâmicas. A casa de Borgo Panigale foi pioneira neste aspeto, e a Mission Winnow apoia este tipo de revoluções tecnológicas e também técnicas.

É também uma visão muito mais saudável do ponto

de vista do público em geral. Mas não deixa de ser uma aposta arriscada. Por exemplo, e ao contrário de outros patrocinadores, a Mission Winnow não promove qualquer produto! No lounge da marca na MotoGP VIP Village não encontramos nada que seja para “comprar”. Nem sequer uma caneta ou um bloco de notas. No nosso contacto com a Mission Winnow durante três dias ficámos esclarecidos de que este é mesmo um programa que pretende afastar a Phillip Morris do mundo do tabaco. Mas nem toda a gente pensa assim.

Como bem sabemos, os patrocínios ligados ao tabaco e bebidas alcoólicas estão proibidos no MotoGP. Embora a Mission Winnow esteja afastada do tabaco, a realidade é que a equipa Ducati já teve de competir sem o logótipo do seu principal patrocinador em diversas corridas (GP de França, GP Holanda, GP Alemanha). Muita gente continua a ligar a Mission Winnow à Phillip Morris, e de facto estão ligadas. Mas após conhecer de perto o que este programa científico procura fazer em prol de todos nós, fica complicado entender as razões que levam à proibição do uso da imagem da Mission Winnow nas motos da Ducati. //



SOB O DOMÍNIO de Marquez

Com a pausa de verão chegamos também ao fim da primeira metade da temporada 2019 do Mundial de Velocidade. Marc Marquez lidera confortavelmente em MotoGP, categoria em que o português Miguel Oliveira tem dado que falar. Nas Moto2 os motores Triumph são um sucesso, e nas Moto3 temos a habitual “confusão”. Vamos então revisitar o que de mais importante aconteceu até agora no Mundial de Velocidade.

Texto: Bruno Gomes **Fotos:** Oficiais

Estamos neste momento em plena pausa de verão do Mundial de Velocidade. Todos os pilotos e equipas de MotoGP, Moto2, e também da categoria Moto3 aproveitam esta pausa para recuperar energias, curar lesões, mas também para encontrarem novas soluções e estratégias para atacar a segunda metade do campeonato 2019, que começa nos dias 2 a 4 de agosto no circuito de Brno, com o Grande Prémio da República Checa.

Com as atenções dos fãs portugueses totalmente centradas nas prestações de Miguel Oliveira, que este ano enfrenta pela primeira vez os maiores pilotos da velocidade mundial na categoria MotoGP, uma estreia que tem dado que falar por diversos motivos, a verdade é que a primeira metade da temporada 2019 de MotoGP tem sido bastante recheada de acontecimentos, tanto em pista, como fora dela.

Miguel Oliveira: Em crescendo e com renovação assegurada

O primeiro piloto português a competir na categoria rainha do motociclismo de velocidade a nível mundial, MotoGP, tem feito um percurso em crescimento. E como todo o crescimento, por vezes sentem-se algumas “dores”. O jovem português contratado pela KTM para competir na equipa satélite Red Bull KTM Tech3, começou o ano no

Qatar da melhor forma e logo a ameaçar entrar nos pontos com um 17º lugar nessa primeira corrida.

Mas os fãs portugueses e o próprio Miguel não precisaram de esperar muito tempo para festejar os primeiros pontos! Num circuito onde o jovem natural de Almada sempre se sentiu muito à vontade, Termas de Rio Hondo, um 11º lugar permitiu a Miguel Oliveira conquistar uma mão cheia de pontos (5 pontos). O “gelo” estava então quebrado, e a KTM começava a perceber, se é que já não o sabia, que Miguel Oliveira é um piloto para o futuro da marca na categoria rainha.

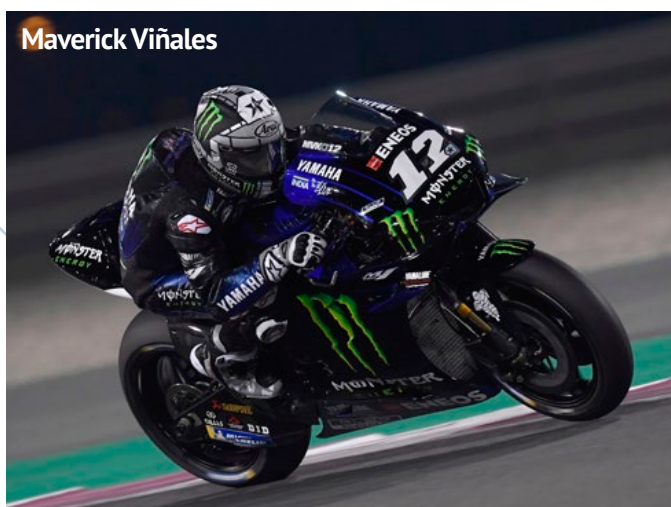
A corrida seguinte foi no Texas. O Circuito das Américas obrigou Miguel Oliveira a um esforço maior, não só pelo traçado técnico, mas também porque a KTM RC16 satélite começava a mostrar alguns sinais de que não está ao nível das rivais. Ainda assim o português voltou a terminar nos pontos, somou dois pontos relativos ao 14º lugar. Em Jerez de la Frontera a corrida não correu da melhor forma. Miguel Oliveira sentiu muitas dificuldades na afinação da sua KTM, e o 18º lugar nessa ronda foi o resultado dessas dificuldades, mas em Le Mans, no Grande Prémio de França, regressou aos pontos após terminar a corrida em 15º.

Seguiu-se então o Grande Prémio de Itália no icónico circuito de Mugello. Miguel Oliveira já se tinha dado muito bem com este circuito noutros anos nas categorias Moto3 e Moto2, mas com a KTM RC16 em défice de performance, a missão do >>





Miguel Oliveira, Francesco Bagnaia, Tito Rabat, Johaan Zarco e Joan Mir

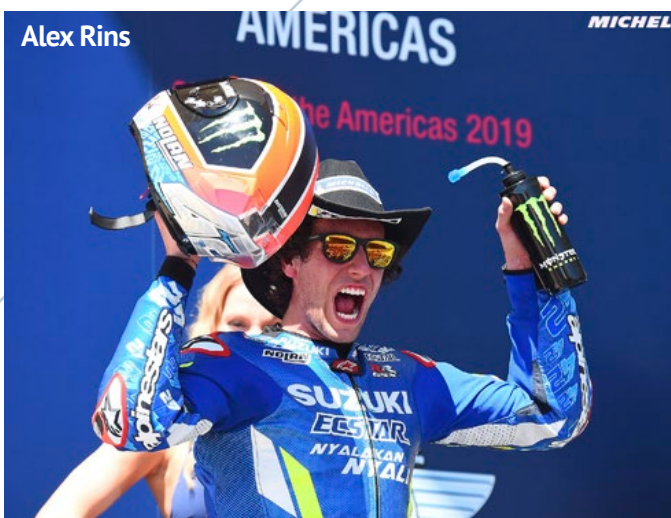


Maverick Viñales

português em Itália não se adivinhava nada fácil. E pior ficou quando durante a sessão de “Warm Up” o Miguel Oliveira caiu e fraturou um dedo da mão. Lesionado, o 16º lugar nessa corrida foi ainda assim positivo, e ao qual se seguiu um 12º lugar no GP da Catalunha e mais pontos para a conta pessoal do “rookie” português.

Em Assen, na “Catedral” do Mundial de Velocidade, Miguel Oliveira voltou a somar pontos, desta feita 3 pontos fruto do 13º lugar. De referir que nesta corrida a KTM entregou ao português e à Tech3 um braço oscilante 100% fabricado em fibra de carbono, o que foi o agrado do português, que de imediato viu a performance da sua moto aproximar-se às mais competitivas e que entram regularmente no Top 10 de MotoGP. Na última corrida antes da pausa de verão a expectativa em torno do Miguel Oliveira era muita.

O piloto da Tech3 reconhecia que Sachsenring não era o circuito ideal para a moto austríaca, mas a realidade é que apesar de uma má qualificação, a diferença de tempo para os mais rápidos de MotoGP estava apenas em 1 segundo! Infelizmente na segunda volta do GP da Alemanha, Miguel Oliveira sofreu uma queda. Ainda regressou à corrida mas muito atrasado, sem referências, e com a KTM RC16 danificada. Mesmo assim, e revelando um espírito combativo e competitivo, Miguel Oliveira terminou a corrida em 18º, mas a fazer tempos entre os cinco



Alex Rins



Valentino Rossi



Fabio Quartararo



Jorge Lorenzo



Danilo Petrucci

mais rápidos da corrida de MotoGP.

Com todos estes resultados nos oito primeiros Grandes Prêmios do ano, Miguel Oliveira encontra-se em 18º na classificação de pilotos com um total de 15 pontos na sua conta pessoal. Nas últimas corridas o português revelou um ritmo bem mais aproximado aos pilotos mais veteranos e de topo de MotoGP. Ao ver o potencial de Miguel Oliveira neste seu ano de estreia, a KTM decidiu renovar o contrato do jovem luso por mais uma temporada.

Pelo meio desta aventura em MotoGP, Miguel Oliveira viu o seu nome associado à Red Bull KTM Factory. Os fracos resultados do francês Johann Zarco, contratado pela KTM para ser figura de “ponta” da marca, deram início a um conjunto de rumores e contra-informações que indicavam que Pit Beirer, o responsável máximo da KTM Racing, como muito interessado em colocar o português ao lado de Pol Espargaró na equipa principal da KTM em MotoGP. Para já, essa hipótese está colocada de lado, e tudo indica que Miguel Oliveira irá finalizar a atual temporada do Mundial de Velocidade com a Tech3, e que também será na estrutura satélite da KTM que competirá em 2020.

Marquez é o grande dominador de MotoGP

As três primeiras corridas do ano tiveram três

vencedores diferentes: Andrea Dovizioso (Mission Winnow Ducati) no Qatar, Marc Marquez (Repsol Honda) na Argentina, enquanto Alex Rins (Ecstar Suzuki) terminou com o domínio do cinco vezes campeão de MotoGP no GP das Américas colocando a Suzuki no topo do pódio. Os fãs estavam em extase! Afinal de contas a luta pelo título estava mais renhida do que nunca. Mas a partir daqui Marc Marquez começou a escapar da concorrência...

O piloto natural de Cervera venceu novamente em Le Mans, dando à Honda a sua vitória 300 na categoria principal do Mundial de Velocidade, repetiu a dose na Catalunha perante o seu público, e terminou a primeira metade da temporada a vencer na Alemanha, um circuito onde Marquez só sabe o que é arrancar da “pole position” e vencer desde os tempos das 125, passando pelas Moto2, e também agora em MotoGP.

O pior resultado de Marquez foi o abandono no Circuito das Américas, quando seguia isolado na liderança da corrida. Nas restantes corridas em que não venceu, Marquez foi sempre segundo classificado, mesmo em circuitos onde a sua Honda RC213V não estava totalmente à vontade como aconteceu em Mugello. Com cinco vitórias este ano, segundos lugares e um abandono, Marc Marquez domina em absoluto a classificação e MotoGP.

O espanhol tem 185 pontos, mais 58 pontos





do que o segundo classificado Andrea Dovizioso, que começa agora a ser pressionado pelo seu companheiro de equipa Danilo Petrucci. “Petrucci” viu a Ducati reconhecer o seu esforço com renovação de contrato para 2020, e a verdade é que depois de um início de temporada na sombra de Dovizioso, Petrucci está a revelar-se mais competitivo do que o seu compatriota e já só tem seis pontos de desvantagem na classificação de MotoGP.

As surpresas e as desilusões

Como é habitual, todos os anos encontramos em MotoGP aqueles pilotos que nos desiludem, e aqueles pilotos que nos surpreendem. Começamos então pela boa surpresa: Fabio Quartararo. O jovem francês não apareceu em MotoGP cotado como um campeão. É verdade que já tinha dado nas vistas quando competiu em Moto2 e que teve a “sorte” de calhar naquela que muitos afirmam ser a melhor moto para um “rookie”, a Yamaha YZR-M1. Mas mesmo assim o que Fabio Quartararo tem conseguido em pista não deixa de impressionar para alguém tão inexperiente.

Com as “pole position” na Catalunha e em Assen,

Fabio Quartararo tornou-se no mais jovem piloto de sempre a conseguir “pole positions” consecutivas na categoria rainha. É verdade que o piloto da Petronas Yamaha SRT ainda não conseguiu consolidar a sua performance com uma vitória, e inclusivamente desistiu por queda no GP da Alemanha fruto da sua inexperiência, mas dois pódios permitem-lhe estar por mérito próprio em 8º na classificação, cotando-se como a grande surpresa deste ano.

Em sentido contrário, ou seja no campo das desilusões, a temporada 2019 tem tido diversos pilotos que podemos colocar como destaques neste particular. Poderíamos falar em Andrea Iannone (Gresini Aprilia) que não tem revelado a concentração na sua carreira em MotoGP como a Aprilia Racing esperava. Jorge Lorenzo (Repsol Honda) também estava bem cotado para formar o que muitos chamaram de “dream team” com Marc Marquez.

Mas o espanhol, três vezes campeão de MotoGP, não tem tido sorte neste ano com a Honda. Começou a temporada lesionado no escafoide, e ao longo da primeira metade da temporada um conjunto de quedas deixaram-no com mais lesões. A queda em Assen, durante a primeira sessão de treinos livres, deixou Jorge Lorenzo com duas fraturas nas >>

CLASSIFICAÇÃO DE MOTOGP

1	Marc Marquez	Honda	185 pontos
2	Andrea Dovizioso	Ducati	127 pontos
3	Danilo Petrucci	Ducati	121 pontos
4	Alex Rins	Suzuki	101 pontos
5	Maverick Viñales	Yamaha	85 pontos
6	Valentino Rossi	Yamaha	80 pontos
7	Jack Miller	Ducati	70 pontos
8	Fabio Quartararo	Yamaha	67 pontos
9	Cal Crutchlow	Honda	67 pontos
10	Pol Espargaró	KTM	56 pontos
...			
18	Miguel Oliveira	KTM	15 pontos





CLASSIFICAÇÃO DE MOTO2

1	Alex Marquez	136 pontos
2	Thomas Luthi	128 pontos
3	Augusto Fernandez	102 pontos
4	Lorenzo Baldassarri	97 pontos
5	Jorge Navarro	97 pontos

vértebras e totalmente fora de ação. Veremos se no GP da República Checa o piloto da Honda estará recuperado. Ele que na Catalunha foi um dos pilotos mais falados, pois cometeu um erro que terminou com diversos pilotos fora de prova, deixando caminho livre para Marquez conquistar a vitória nessa corrida.

Mas aquele que tem sido a maior decepção é, na nossa opinião, Johann Zarco. Ao contrário do compatriota “rookie” Fabio Quartararo, Zarco não se está a entender com a sua nova moto. Se com a Tech3 Yamaha o duas vezes campeão de Moto2 mostrou ser um dos melhores de MotoGP, a verdade é que a mudança para a KTM Factory não tem sido benéfica para Zarco.

Muitas quedas, algumas declarações controversas que levaram a reposta por parte dos responsáveis da KTM Racing, e apenas 16 pontos no campeonato. Este é um breve resumo do que tem sido Johann Zarco em 2019. Mesmo com a KTM a fazer de tudo para dar-lhe o que precisa para ajustar a KTM RC16 à sua medida, a verdade é que o francês não dá mostras de querer fazer alguma coisa diferente. Tem sido inapelavelmente batido por Pol Espargaró, e também o português “rookie” Miguel Oliveira tem conseguido revelar melhor andamento do que Johann Zarco. Será que o francês vai conseguir dar a volta por cima na segunda metade da temporada?

Moto2: Estreia em grande para os motores Triumph

Depois da categoria intermédia se ter estabelecido como um excelente espetáculo, então com a fórmula de motores únicos Honda CBR600RR, eis que 2019 trouxe à categoria intermédia do Mundial de Velocidade um novo fornecedor de motores: a Triumph. Todas as equipas tiveram de começar do zero, pois o novo motor britânico em nada tinha a ver com o anterior motor japonês. É um tricilíndrico de 765 cc, mais potente, e por isso exigiu um trabalho enorme por parte dos diversos fabricantes de chassis. Por sua vez isso acabou por significar trabalho extra para as equipas.

As Moto2 estão mais potentes, mais velozes, e com uma sonoridade tão típica dos motores tricilíndricos da Triumph. A maior potência permitiu inclusivamente que pela primeira vez na história uma Moto2 tenha conseguido ultrapassar a barreira dos 300 km/h! Foi durante o Grande Prémio de Itália, quando Nicolo Bulega (SKY VR46 Kalex) passou na reta de Mugello a 300,6 km/h! Um recorde impressionante para uma Moto2.

Quanto à luta pelo título, e depois de um início avassalador de Lorenzo Baldassarri (FlexBox HP40), temos visto o mais novo dos irmãos Marquez a >>



CLASSIFICAÇÃO DE MOTO3

1	Lorenzo dalla Porta	Honda	125 pontos
2	Aron Canet	KTM	123 pontos
3	Niccolò Antonelli	Honda	87 pontos
4	Marcos Ramirez	Honda	78 pontos
5	Tony Arbolino	Honda	77 pontos



sobressair. Alex Marquez (EG 0,0 Marc VDS) leva já quatro vitórias e lidera a classificação, enquanto Baldassarri que tem três vitórias mas também muitos resultados sem qualquer ponto está agora em quarto. No entanto as diferenças na classificação do Mundial Moto2 são ainda bastante reduzidas, pelo que na segunda metade da temporada a competição tem tudo para aquecer ainda mais.

Moto3: Qualquer um pode ganhar!

A categoria dedicada aos mais jovens talentos do motociclismo de velocidade tem sido verdadeiramente espetacular! Nas nove primeiras corridas de 2019 vimos já oito pilotos diferentes a subir ao lugar mais alto do pódio, mostrando que há muito talento nas Moto3 e que qualquer um pode ganhar uma corrida da categoria mais baixa do Mundial de Velocidade.

O único piloto que conseguiu bisar em vitórias foi o italiano Tony Arbolino. O líder da classificação Lorenzo dalla Porta, Aron Canet, Niccolò Antonelli, Marcos Ramirez, John McPhee, Jaume Masia, e Kaito Toba, todos estes pilotos conseguiram vencer uma corrida de Moto3 este ano. Dalla Porta e Canet parecem ser os mais fortes e consistentes em termos de resultados, mas tudo pode mudar na segunda metade do ano. O que não vai mudar são os finais com grandes grupos de pilotos a discutirem a vitória mesmo sobre a linha de meta!

Taça do Mundo FIM MotoE: Fez-se história

As motos elétricas são o futuro do motociclismo, e mesmo ao nível da competição encontramos cada vez mais campeonatos onde motos silenciosas e amigas do ambiente são as grandes estrelas. No Grande Prémio da Alemanha em Sachsenring, fez-se história, com a realização da primeira corrida de sempre da Taça do Mundo FIM MotoE, dedicada em exclusivo às motos elétricas.

O finlandês Niki Tuuli (Ajo MotoE) conquistou a honra de ser o primeiro piloto a vencer nas MotoE, ele que também assegurou a primeira “E-Pole” desta competição. As Energica Ego Corsa, versões de competição da desportiva Energica Ego, têm merecido os elogios dos pilotos que fazem parte da Taça do Mundo FIM MotoE, e se o som, ou melhor, falta dele, é algo a que muitos fãs ainda não se habituaram, a verdade é que a intensidade em pista não é menor do que nas corridas com motos a combustão. Com seis corridas nesta temporada inaugural, as MotoE parecem estar a conquistar o seu espaço. //

0% JUROS
48 MESES
0% ENTRADA
6,7% TAEG

CONQUER THE WORLD

UM

NOVA

★ RENEGADE ★
SPORT

URBAN CLASSIC

P.V.P. / Valor Financiado - 2.390,00€ Prestação - 49,80€
 Prazo - 48 meses Entrada - 0,00€ TAN - 0,00%
 Comissão Proc. Prestações - 3,75€/mês TAEG - 6,7%
 Comissão Abertura - 75,00€ MTIC - 2.702,76€

OFERTA
CAPACETE
MT HELMETS



Desde 62.48€/mês

2.999€



Renegade Classic 125



Desde 62.48€/mês

2.999€



Renegade Sport S 125



Desde 58.32€/mês

2.799€



Renegade Commando 125



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. 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.

Multimoto

www.umiberica.com umiberica.es 911 018 022



Dia de festa



O evento mais aguardado pelos Ducatistas em Portugal aconteceu no passado dia 16 de Junho no Autódromo do Estoril, com muitas atividades para quem gosta de asfalto ou “off-road”.





Com o Circuito do Estoril pintado de vermelho Ducati, muitos foram os clientes e simpatizantes da marca que participaram no Ducati Day 2019.

O programa recheado levou a uma verdadeira enchente do paddock do autódromo Fernanda Pires da Silva, onde umas largas centenas de “ducatisti” se renderam aos encantos de conduzir algumas das motos tecnologicamente mais avançadas do mercado.

O programa bem recheado contava com sessões em pista com acompanhamento técnico feito por monitores profissionais, curso de condução Off Road com as motos mais aventureiras e Test Rides a toda a gama de motos Ducati 2019 pelas belas estradas da Serra de Sintra.

Os menos precavidos ainda podiam contar com o apoio de venda e assistência de pneus do camião Pirell.

Mas os visitantes ainda puderam desfrutar de uma exposição da gama Ducati 2019 com a presença dos concessionários Ducati Lisboa e Ducati Norte, assim como tiveram >>



MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

REPORTAGEM *DUCATI DAY 2019*

oportunidade de conhecer todas as vantagens do novo produto financeiro do Ducati Financial Services, o Ducati Active.

Ainda estava disponível uma “Helmet Zone” com a presença do especialista em reparações de capacetes Helmet Care e o Custom Designer Nuno Draws. Para combater o Helmet Hair ainda estava presente um barbeiro do Purista Barbíere.

Houve também atividades gratuitas para os mais novos, com Mini-Karts elétricos e Castelo Insuflável, e Food Trucks instalados no Paddock. Nas boxes havia ainda uma zona de Chill-Out e cabeleireiras, e foi também possível assistir à corrida de MotoGP que se realizava em simultâneo na Catalunha.

E nem a Porsche perdeu a oportunidade de mostrar as suas mais recentes e avassaladoras máquinas. //



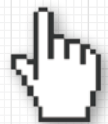
MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

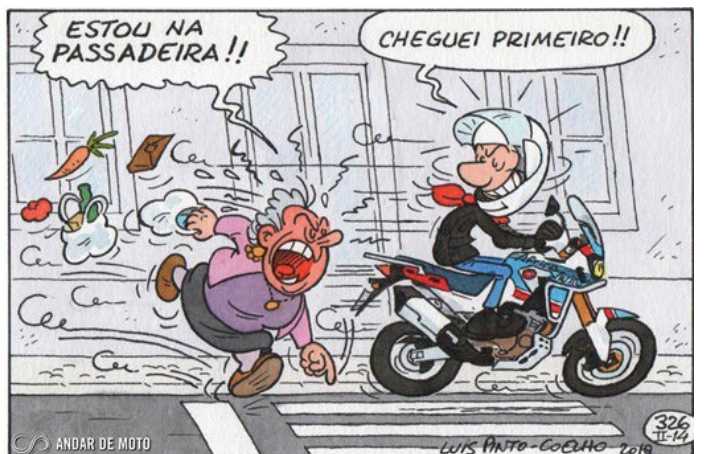
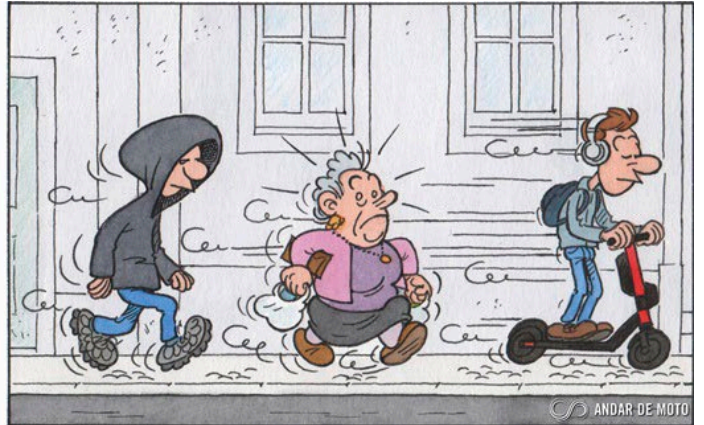
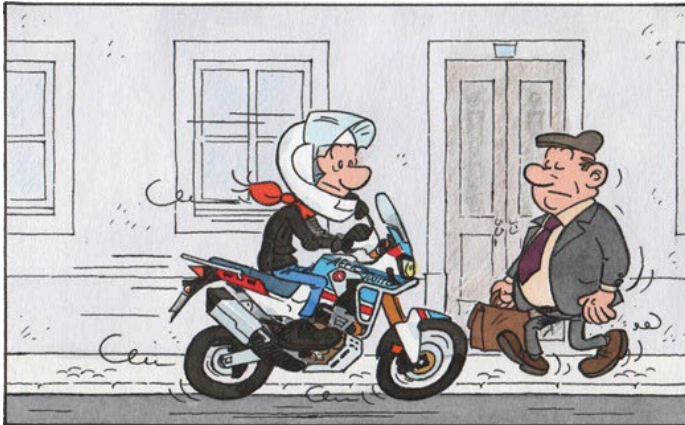
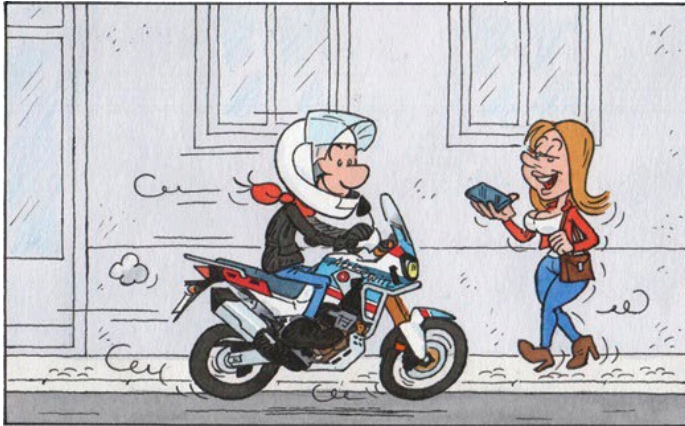
DADOS TÉCNICOS

PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO



MOTOS USADAS

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

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



ANDAR DE MOTO



Márcia Monteiro

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

QUANDO o telefone toca...

Para nós, motociclistas e motards, existem determinados assuntos que preferimos ignorar. Mas a verdade é que estamos cientes dos perigos inerentes a quem faz "disto" um modo de vida. Eu própria já experienciei a alegria, a felicidade e a adrenalina que isso me provoca. E infelizmente também já experienciei a perda de quem me é querido.

Há alguns anos atrás, um companheiro teve um acidente fatal. Naquela tarde de domingo, quando o telefone tocou, eu não queria acreditar. Tinha estado a rolar com ele umas horas antes, separámo-nos num cruzamento e cada um foi para as suas casas. Infelizmente ele nunca regressou a casa. Deixou uma mulher e 2 filhas.

De cada vez que ia à garagem, todas aquelas memórias assaltavam a minha mente e não me deixavam sequer rodar a chave para a ouvir roncar. Até que um dia ela deixou de trabalhar também. Estive 2 anos sem andar de moto e sentia-me completamente incapaz de a montar. No entanto, por mais medo que estejamos a sentir naquele momento, existe aquele chamado "bichinho" que não sabemos de onde vem que nos sussurra de forma incessante "vai lá andar de moto, vai lá ser feliz". Precisei de 2 anos para voltar a ser feliz.

Pouco tempo depois, o meu pai foi a uma concentração motard. Naquele dia eu decidi não o acompanhar. Nessa noite, o telefone tocou. Um despiste contra uma árvore cuspiu-o da moto e estive 9 meses em recuperação. Uns anos mais tarde, numa tarde quente de verão, foi o telefone da minha mãe que tocou. Felizmente a minha recuperação foi mais breve, mas esses 4 meses sem andar de moto bastaram-me para confirmar, mais uma vez, que a nossa vida é efémera. Ainda hoje, sempre que vou andar de moto, penso nisto, é mórbido e até

um pouco sombrio mas sempre que rodo a chave, tenho perfeita noção que aquela pode ser a última vez. Neste profundo momento de reflexão, não é minha intenção apontar as causas, o excesso de velocidade, os descuidos, as más condições das vias etc, teríamos pano para mangas. A minha intenção é única e simplesmente incentivar-vos a valorizarem cada momento, cada alegria, cada memória, vivam com intensidade, mas também com muito respeito e cautela pela máquina que conduzem.

Sabemos que ao fazermos aquilo que tanto prazer nos dá acarreta um risco. Um risco demasiado elevado para nós, para a nossa família e para os nossos amigos. E bastam apenas uns segundos para correr esse risco. Por isso, façam com que o telefone dos vossos entes queridos nunca toque.

Boas curvas a todos! //



TRAVEL EDITION

NC750X

TOP BOX 45LT

MALAS
LATERAIS
29LT

DESCANSO CENTRAL

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 julho 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 NC750X MT Travel Edition é de 8.000€. O PVP da NC750X 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.”