



## TRIUMPH SPEED TRIPLE 1050 RS

### » TESTE

PIAGGIO MP3 500 HPE SPORT ADVANCED  
CFMOTO GT650

### » APRESENTAÇÃO

BMW R18  
KTM 890 DUKE R  
BENELLI TORNADO NAKED T 125

### » EQUIPAMENTO

OPÇÕES DESPORTIVAS PARA A ESTRADA

### » ENTREVISTA

DANILO PETRUCCI

### » TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

# TRAVEL EDITION

NC750X

TOP BOX 45LT

MALAS  
LATERAIS  
29LT

DESCANSO CENTRAL

99€/MÊS  
PRAZO: 35 MESES  
TAN: 4,75% | TAEG: 7,9%  
ENTRADA INICIAL: 1.910,40€  
MONTANTE FINANCIADO: 6.289,60 €  
PVPR: 8.200€ | MTIC: 7.409,45€

Honda  
**OPTIONS**

- ✓ MANTER
- ✓ DEVOLVER
- ✓ TROCAR



3,5L/100KM



MET-IN 22L



FULL LED



CONTROLE TRACÇÃO



Ao fim de 35 meses assumimos o Valor Final Garantido de 3.690,00€. Tem opção de MANTER, DEVOLVER ou TROCAR por uma nova.  
Exemplo para um contrato de crédito automóvel com reserva de propriedade com um PVP de 8.200€, entrada inicial obrigatória de 1.910,40€ mais 35 mensalidades no montante de 99€ incluindo a Comissão de Processamento de Prestação de 3,50€ e a última mensalidade de 3690€. Comissão de Abertura de Contrato de 100€, TAN 4,75%, TAEG 7,9%, MTIC de 7.409,45€. O valor da mensalidade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando refletido no MTIC e na TAEG. O exemplo de financiamento é válido para veículos novos durante a campanha válida para contratos até 31 de Março de 2020, para o modelo NC750X MT Travel Edition, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Informe-se no Cetelem, marca do Banco BNP Paribas PF. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

O PVP indicado não inclui despesas de documentação, preparação, eco-valor dos pneus e IUC no valor total de 385€ (iva incluído).

# PORQUE NÃO...



**Rogério Carmo**  
*Publisher*

## A ressaca...

Já passou um mês! A quarentena começa a cobrar-me os seus inevitáveis sintomas. Não me aborrece muito o facto de ter que estar em casa. Eu até gosto, e devido à azáfama dos últimos anos, até me tem sabido bem. Mas a última vez que andei de moto foi já há mais de 30 dias. Pode não parecer muito, mas para quem, há mais de 20 anos, anda de moto diária e exclusivamente (ok, conduzi alguns carros entretanto, mas em termos de quilometragem a percentagem nem sequer é relevante), isso é bastante frustrante. Sinto-me privado de uma parte de mim mesmo. Uma sensação que não consigo exprimir mas que me faz sentir verdadeiramente nostálgico, carente, quase como de ressaca, com todas as moléculas do meu corpo a estranharem a falta de adrenalina ou a euforia de uma viagem.

Dou comigo a rever fotos de viagens passadas, de apresentações de motos novas, de trabalhos antigos, a tentar reviver as sensações que senti, sejam por causa da estrada, da paisagem, ou da própria moto. Imagino o cheiro dos campos, o encadeado das curvas, o som do escape, a aceleração vertiginosa de algumas ou as mordomias electrónicas de outras motos... recordo equipamento, imagino o conforto que alguns proporcionam, ou as vezes que fiquei ensopado pela chuva, quase congelado pelo frio, ou as vezes que destilei sob a canícula durante sessões de fotos. Rio-me com algumas das soluções encontradas para levar bagagem

nas férias, ou para tentar manter-me seco e quente sob uma chuvada imprevista. Recordo momentos e paisagens partilhados com a pendura, sobretudo o seu sorriso ao tirar o capacete. Penso nos esforços físicos extremos e quase incompreensíveis proporcionados por algumas incursões fora de estrada, ou o esforço psicológico, desmesurado, para conseguir chegar a casa em segurança, tarde na noite, depois de uma longa viagem.

Mas sobretudo o que me deixa nostálgico, nem é nenhuma moto em particular, nem nenhuma estrada ou destino, é a privação daquela sensação de liberdade... do facto de não pensar em mais nada senão na condução, sem horários, sem obrigações, sem compromissos e, muitas vezes, sem destino. Oh... que saudades! E nem sequer penso em quando o vou poder voltar a fazer, para não ficar ainda mais deprimido.

No entanto estou a ser injusto. Durante este período de quarentena, a minha pequena scooter tem sido a minha grande companheira, para ir às compras, ou à lavandaria, ou apenas prestar assistência os meus filhos, aqui dentro da cidade. Mas andar de scooter 125cc não é a mesma coisa que andar de moto. É prática, económica, fácil de conduzir, mas em termos de sensações é bastante incipiente. E por muito que goste dela, não me satisfaz como alternativa a uma moto. É quase como, e porque não dizê-lo, em vez de arranjar uma namorada, comprar uma revista Playboy...//

## 8 MOTO NEWS

### APRESENTAÇÃO

- 28 HONDA CB-F CONCEPT
- 32 KTM 890 DUKE R
- 38 BMW R18
- 44 BENELLI TORNADO NAKED T 125
- 48 APEX PREDATOR

### TESTE

- 52 TRIUMPH SPEED TRIPLE 1050 RS
- 64 PIAGGIO MP3 500 HPE SPORT ADVANCED
- 74 CFMOTO GT650

### EQUIPAMENTO

- 94 OPÇÕES DESPORTIVAS PARA A ESTRADA

### ENTREVISTA

- 110 DANILO PETRUCCI

### CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: A RESSACA...
- 6 BRUNO GOMES: RECORDAR É VIVER!
- 40 MÁRCIA MONTEIRO: AS SAUDADES DA LIBERDADE
- 82 PEDRO PEREIRA: BATERIA DE MOTO VS CORONAVIRUS
- 104 HENRIQUE SARAIVA: PELOS CAMINHOS DO ALTO TEJO
- 114 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 116 SUSANA ESTEVES: PRÓXIMA PARAGEM: (A DEFINIR)





FOR THE RIDE



# PURA. MAGNÍFICA. MUSCULADA.

NOVA  
**ROCKET 3 R**

ESTA É A MELHOR 'MUSCLE ROADSTER' DE ALTO DESEMPENHO

Num segmento único e exclusivo, a nova Rocket 3 é a herdeira de uma lenda do motociclismo. A nova Rocket 3 R estabelece uma nova referência em matéria de agilidade e carácter e oferece binário, aptidões, controlo e conforto líderes na sua classe. Combina o maior valor de binário de uma moto de série – 221Nm às 4000rpm – produzido pelo motor de moto de maior cilindrada do mundo, com tecnologia e um equipamento topo de gama. Uma experiência de condução sem paralelo para qualquer dia, em qualquer ambiente, sem esforço.

Para além do seu desempenho ímpar, a nova Rocket 3 R tem uma presença musculada sem igual e um estilo magnífico, detalhes espectaculares e acabamentos de primeira.

Saiba mais em: [triumphmotorcycles.pt](http://triumphmotorcycles.pt)

TRIUMPH LISBOA: 218 292 170

TRIUMPH PORTO: 224 108 000



**Bruno Gomes**  
Jornalista

## RECORDAR É VIVER!

**E**stou fechado em casa. O tempo passa devagar, e por entre a saudade de pegar na moto e dar um “giro” com os amigos e os trabalhos que vou fazendo para o Andar de Moto, tento arranjar formas de me distrair. Uma vista de olhos no Facebook, e dou de caras com um convite para entrar num grupo. Mais um grupo? Epá... chega, não quero, já estou em demasiados grupos e sei bem o tipo de conversas e a forma como os membros do grupo interagem.

Mas este não é um grupo qualquer! Olho para o nome: “História da Velocidade em Portugal (Motociclismo)”. O meu interesse desperta. Afinal de contas gosto sempre de uma boa história. Para meu espanto, descubro que entre os mais de 1500 membros encontram-se amigos e antigos pilotos que ajudaram a enriquecer a bela história do motociclismo de competição em Portugal, na vertente da velocidade.

A convivência entre os membros é saudável, quase nem dou pelo passar das horas enquanto vou lendo e desfrutando das peripécias que aconteceram em pista e que podemos conhecer nos muitos comentários. Os nomes históricos que ali encontro são às “dezenas”. Nem sequer vou arriscar nomear os pilotos que estão neste grupo, pois não quero deixar nenhum por nomear. Não merecem isso! Até porque todos participam na conversa virtual, uns já com algumas falhas de memória, e outros a mostrarem uma memória inacreditável para relembrar os detalhes que na altura pareciam insignificantes e hoje são inesquecíveis.

O arquivo fotográfico também impressiona. São “gigas” de fotos históricas, de momentos fantásticos,

únicos e irrepetíveis, em circuitos míticos como Vila Real, OTA ou Santo André, ou em provas icónicas de resistência com Spa. São inúmeras histórias que se calhar nunca foram contadas a não ser neste grupo dedicado ao motociclismo de velocidade nacional no Século XX, mas com algumas “aceleradelas” por tempos mais recentes. Vídeos também os há, embora em menor quantidade.

Tenho de dar os parabéns ao mentor e criador do grupo “História da Velocidade em Portugal (Motociclismo)”. O meu amigo João Botequilha Morgado teve a ideia e aproveitou estes dias de confinamento para a colocar em prática. E em boa hora o fez! E ele diz que ainda tem um enorme arquivo para organizar e partilhar. Mal posso esperar para ver o que ainda tem guardado!

Nestes dias em que não sabemos bem o que o futuro nos reserva, o aparecimento desta família que se juntou para recordar e viver alguns dos maiores e mais fantásticos feitos desta modalidade é uma lufada de ar fresco no panorama virtual, onde somos bombardeados com a existência de grupos que, muitas vezes, nada acrescentam à nossa vida.

Deixo aqui a proposta a quem me lê: espreite o grupo “História da Velocidade em Portugal (Motociclismo)” no Facebook. De certeza que vai gostar. E, se puder, mostre também aos seus amigos e família, principalmente aos seus filhos, que assim poderão ficar a conhecer melhor esta bonita história. Quem sabe se não ganham o “bichinho” e começamos a ter mais público nos autódromos para assistir ao CNV Moto.//

# RSV4 1100 FACTORY

MugelloCircuit

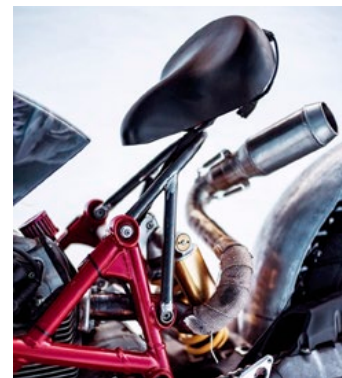
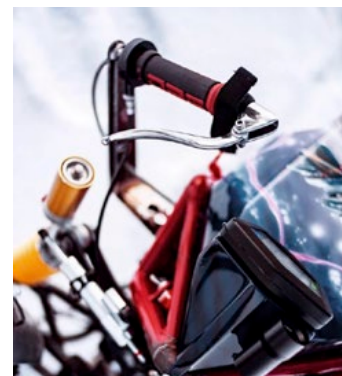
217CV • AKRAPOVIČ TITÂNIO • BREMBO STYLEMA® • ÖHLINS  
JANTES FORJADAS • WINGLETS CARBONO • BATERIA LÍTIO



#be a racer

aprilia®

Facebook Instagram [apriliaportugal.pt](https://www.apriliaportugal.pt)



## Balamutti Yondu – A três rodas inspirada em Star Wars

DE SÃO PETERSBURGO CHEGA ESTA ARROJADA PROPOSTA QUE COMEÇOU A SUA VIDA COMO UMA DUCATI HYPERMOTARD 1100. A APOCALÍPTICA BALAMUTTI YONDU É UMA TRÊS RODAS NASCIDA DA INSPIRAÇÃO NOS “SPEEDERS” DE STAR WARS E QUE RECEBE O NOME DE UM PERSONAGEM DA SÉRIE GUARDIÕES DA GALÁXIA.

**A IMAGINAÇÃO HUMANA** não tem limites. E quando se tem tempo, dinheiro, e os materiais necessários a passar do sonho à realidade, por vezes nascem coisas que muitos de nós pensávamos que apenas seria possível num mundo alternativo e apocalíptico.

Se é verdade que a Indian x Workhorse Speed Shop Appaloosa v2.0 foi uma das grandes estrelas da segunda edição da Baikal Mile, também é verdade que esta competição realizada no lago Baikal, mesmo junto à fronteira com a Mongólia, recebe criações surpreendentes!

É o caso da Balamutti Yondu.

O que começou como uma normal Ducati Hypermotard 1100, transformou-se num projeto totalmente persona-

lizado e que passa a ter três rodas que se inclinam de forma independente.

Para isso, a equipa da Balamutti, sediada em São Petersburgo e liderada por Vitaliy Selyukov, demorou quatro anos a passar da teoria à prática. Foi em 2016 que Selyukov começou a imaginar como seria uma moto de três rodas pensada para acelerar no gelo, e este ano a Yondu finalmente fez a sua estreia na Baikal Mile.

Apesar do nome do projeto ser de uma personagem da série Guardiões da Galáxia, que recentemente obteve sucesso em diversos filmes, Vitaliy Selyukov inspirou-se noutros filmes para chegar ao resultado que vemos nestas fotos. “É difícil perceber como é que nasceu a ideia

para esta moto. Provavelmente fui muito inspirado pela 'speeder' Z74 do Anakin Skywalker (Star Wars)", confessa o criador russo.

Olhando para a Yondu nesta fotos tiradas no gelado Lago Baikal, ainda podemos encontrar muitos componentes da moto italiana que deu origem ao projeto.

O motor bicilíndrico em L arrefecido a ar, o quadro tipo treliça, ou até o monobraço oscilante. Mas fora isso, a Balamutti Yondu é uma criação completamente personalizada. Na frente encontramos uma terceira roda. Cada roda conta com a sua suspensão independente, e toda a estrutura foi fabricada pela Balamutti para competir no gelo.

Cada cubo das jantes está coberto por coberturas convexas que funcionam como espelhos, sendo que a cobertura da roda traseira recebeu ainda uma pintura especial que simula o fogo que arde no Inferno. Esta foi a forma da Balamutti conferir à Yondu um aspeto ainda mais apocalíptico.

Para se poder agarrar ao gelo a Balamutti colocou inúmeros espigões nos pneus. E bem precisa!

Vitaliy Selyukov não deixou o motor da Ducati no seu



formato "stock". Modificou um turbo Garrett e criou um compressor centrífugo acionado pela cambota. Todo o sistema foi desenhado pela Balamutti, incluindo as diversas polias e correias necessárias à utilização da sobrealimentação. A acompanhar esta modificação, a Yondu recebe também um sistema de escape fabricado à mão.

Apesar desta moto de três rodas ter nascido para enfrentar provas tipo "drag" (de aceleração em linha reta), não deixa de ser interessante o facto de toda a estrutura das rodas dianteiras permitir inclinar a Yondu e curvar no gelo. Provavelmente não se conseguirão ângulos tão pronunciados

como vemos nas competições de "ice racing", mas será interessante pilotar esta moto no gelo.

Os comandos são claramente retirados das motos voadoras ou "speeders" dos filmes Star Wars. Vitaliy Selyukov teve de testar, desenvolver e fabricar na Balamutti todo o sistema e mecanismos de controlo, e a verdade é que parece ter conseguido cumprir com o objetivo pois a Yondu marcou presença na Baikal Mile, tendo realizado com sucesso as suas tentativas no lago gelado. //



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



## Android Auto agora disponível na gama Touring da Harley-Davidson

MARCA AMERICANA TORNA-SE NO PRIMEIRO FABRICANTE DE MOTOS A DISPONIBILIZAR O SISTEMA ANDROID AUTO DA GOOGLE NAS SUAS MOTOS. A FAMÍLIA TOURING DA HARLEY-DAVIDSON EQUIPADA COM SISTEMA INFOTAINMENT BOOM! BOX GTS PERMITIRÁ UMA CONECTIVIDADE PERFEITA COM O SMARTPHONE DO CONDUTOR E NOVAS FUNCIONALIDADES.

**NUM MUNDO** cada vez mais conectado a todo o momento, a Harley-Davidson, que tem agora uma nova liderança, anunciou que se torna no primeiro fabricante de motos do mundo a disponibilizar compatibilidade das suas motos com o sistema Android Auto da Google.

A marca sedada em Milwaukee e a Google chegaram finalmente a acordo para iniciar então uma parceria que dará aos proprietários de alguns modelos Harley-Davidson a possibilidade de acederem a novas funcionalidades dos sistemas infotainment das suas motos.

Os modelos que passam a estar disponíveis com conectividade Android Auto são da gama Touring equipados com sistema de infotainment Boom! Box GTS.

No princípio do verão de 2020, os proprietários de Harley-Davidson também poderão utilizar este sistema para dispôr do Android Auto através de uma atualização de software por USB, que poderá ser feita por sua conta ou com o apoio de um concessionário autorizado Harley-Davidson. Para além disso, o Android Auto será uma função standard em todos os modelos Touring de 2021, CVO e Trike equipadas com Boom! Box GTS.

O sistema Boom! Box GTS é um dispositivo inteligente com ecrã tátil implementado nos modelos Harley-Davidson há vários anos. A superfície do ecrã tátil é fabricada com Gorilla Glass, o mesmo tipo de proteção

resistente que utilizam muitos telemóveis.

Com o Android Auto os proprietários de Harley-Davidson poderão aceder através do Boom! Box GTS (uma conexão por cabo a um smartphone Android) a apps como o Google Maps ou o Google Assistant, que permitirá realizar comandos de voz.

Atualmente o serviço Android Auto está disponível em 36 países – entre eles Portugal – embora o Google Assistant para Android Auto só funcione de momento na Alemanha, Austrália, Canadá, Coreia do Sul, Estados Unidos, França, Índia e Reino Unido.

O Boom! Box GTS será compatível com Android Auto e Apple CarPlay (a funcionalidade do Apple CarPlay requer o uso de auriculares opcionais “Harley-Davidson Genuine Motor Accessories”) e permitirá ver o interface e funções do telemóvel no ecrã, incluindo aplicações de transmissão, a meteorologia e o trânsito.

Para além disso, a app Harley-Davidson ajuda os condutores a tirar o máximo proveito do seu tempo na estrada com funções que incluem a planificação e gravação de percursos, desafios de condução e a possibilidade de procurar concessionários Harley-Davidson próximos, bem como postos de abastecimento de gasolina, hotéis, restaurantes, eventos de motos, entre muitas outras coisas. //

# EXPOMOTO 2020 ADIADA PARA 2021, NO PORTO

**A MAIOR FEIRA NACIONAL DE MOTOCICLISMO FOI ADIADA DEVIDO AO COVID 19.**

**NA SEQUÊNCIA** da conjuntura inesperada que o mundo atravessa devido ao COVID 19, e na sequência das diretrizes da DGS nos termos da alínea a) do nº 2 do artigo 2º do Decreto Regulamentar que diz respeito ao impedimento de realização de eventos de massa que envolvam mais de 100 pessoas em recintos fechados, a organização viu-se na obrigação de adiar a EXPOMOTO – Salão Nacional de Motos, Equipamentos, Vestuário e Acessórios que se iria realizar em 2020, para 15 a 18 de Abril de 2021.

Esta foi a data possível para a realização deste evento do sector dos veículos motorizados, após sondagem às marcas.

A Exposalão lamenta profundamente este adiamento, mas faz votos de vir a contar com a presença de todos daqui por um ano, no Porto. //



## BLUSÃO RSW N2

**O N2 É NOVO BLUSÃO DE HOMEM DA MARCA PORTUGUESA RSW.**

**FABRICADO** em poliéster 600D, o RSW N2 permite uma utilização durante todo o ano, mesmo nos dias mais frios, pois o seu forro térmico, removível, garante uma temperatura interior constante. Nos dias de maior calor, o N2 permite abrir duas zonas de ventilação – uma frontal e outra traseira – para que o ar circule mais facilmente no interior. Conta com uma membrana impermeável e respirável, para manter a água e a transpiração longe do corpo, além de ainda proteger do vento.

De corte curto, conta com diversos pontos de ajuste

nos punhos, braços, cintura e gola. Proteções nos ombros e cotovelos, para além de aplicações em EVA no peito e nas costas, oferecem resistência contra impactos. Cores contrastantes e diversos elementos refletivos garantem uma boa visibilidade. Cinco bolsos, ZIP para união com calças e painéis em material elástico nos cotovelos completam os destaques.

O novo blusão RSW N2 está disponível em diversas combinações cromáticas e nos tamanhos do S ao XXL, com um PVP de 135€. //





## Estará a Honda a trabalhar numa CBR600RR-R para 2021?

O REGRESSO DA MARCA JAPONESA AO SEGMENTO SUPERSPORT PODERÁ ACONTECER QUATRO ANOS DEPOIS DO FIM DA COMERCIALIZAÇÃO DA ICÓNICA CBR600RR. AO QUE TUDO INDICA A HONDA ESTÁ A TRABALHAR NUMA NOVA CBR600RR-R PARA 2021.

**QUANDO EM 2017** entrou em vigor na Europa a norma Euro 4, a Honda, tal como outros fabricantes, foi obrigada a deixar “cair” alguns modelos da sua gama. Foi a oportunidade ideal para a marca japonesa abandonar o segmento supersport, onde a CBR600RR era um nome incontornável, mas que devido às vendas diminutas já não fazia sentido continuar a ser comercializada.

Mas agora que estamos em pleno Euro 5 e tudo o que isso obriga os fabricantes a evoluir as suas motos, a Honda estará a pensar e a trabalhar no regresso da sua supersport, embora agora com uma denominação diferente.

A notícia foi publicada pela revista japonesa Young Machine, que habitualmente tem um contacto mais direto com os fabricantes japoneses e por isso con- >>

# MOTO PONTO

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

segue informações mais credíveis quando se trata de novidades ainda em segredo.

A CBR600RR-R, agora com denominação semelhante à irmã maior e mais potente CBR1000RR-R Fireblade, poderá ser uma importante adição à gama da Honda para 2021 e assim voltar à luta num segmento que, em tempos, foi bastante importante e que valia largos milhares de unidades vendidas anualmente.

O design da nova CBR600RR-R não irá fugir muito ao que já vimos na mais recente geração da Fireblade. Pelo menos é isso que afirma a revista Young Machine, que obviamente terá recebido informações e assim conseguiu criar uma imagem do que poderá ser a nova CBR600RR-R.

Mas não será apenas no nome e na imagem que esta supersport se irá destacar!

Tudo indica que a Honda CBR600RR-R irá dar uso a uma evolução do motor tetracilíndrico da última geração que foi comercializada até 2017. Claro que os engenheiros da Honda estão a trabalhar para dotar esta unidade motriz de mais potência e binário. E isso irá acontecer à custa da redução da fricção dos componentes internos, melhorias na admissão e sistema de escape.

Mas potência sem controlo não significa nada.

Embora o pacote aerodinâmico da CBR1000RR-R Fireblade tenha sido criado especificamente para a nova superbike, não há nada que impeça a Honda de replicar essa mesma aerodinâmica na supersport, ajudando o condutor a controlar a moto a alta velocidade.

Para além disso a nova Honda CBR600RR-R dará uso a todo um pacote eletrónico derivado da Fireblade. Isso significa que disponibilizará modos de condução, controlo do efeito travão motor, "quickshift" bidirecional, controlo de tração, "anti-wheelie" e "anti-lift", para além do já obrigatório sistema de travagem ABS com função "cornering" e afinação dos seus parâmetros para uso em pista.

Com tudo isto, a nova CBR600RR-R ficará ainda assim longe do preço praticado para a CBR1000RR-R Fireblade, mas irá situar-se dentro dos valores praticados em termos de preço para outras opções do segmento, nomeadamente a rival Yamaha YZF-R6.

Se tudo isto se confirmar, e pese embora a pandemia Covid-19 possa estar a atrasar o processo de evolução e testes programados, deveremos ter a apresentação da nova Honda CBR600RR-R ainda no final deste ano, muito provavelmente no Salão de Milão EICMA. //



## Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

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



» Galeria de fotos aqui

## BMW R nineT by Zillers Garage

CONSTRUÍDA POR MIKHAIL SMOLÂNOVYIM, EM MOSCOVO, ESTA MOTO ALTAMENTE CUSTOMIZADA NÃO PASSA DESPERCEBIDA.

**UMA BMW** de aspecto futurista, em estilo café racer neo-retro. Seja o que for que isso significa, a verdade é que esta BMW R nineT vai ficar na história.

O primeiro passo foi desenhar toda a moto em CAD e alterar a suspensão para colocar toda a moto o mais rente ao solo possível. Depois a carenagem em alumínio foi integralmente construída à mão, com o propósito de cobrir todos os componentes mecânicos, excepto as cabeças dos cilindros do carismático motor boxer alemão.

Os comandos foram alvo de um tratamento especial que integrou o controlo da suspensão pneumática. O escape também foi completamente redesenhado e fabricado à mão pelos especialistas do preparador Russo. Além disso, o farol dianteiro, o painel de instrumentos e o guiador que integra os espelhos retrovisores foram alvo de um trabalho pormenorizado.

A pequena carenagem traseira, que integra o farolim, esconde de forma engenhosa um pequeno

compartimento dotado de tomada USB para acolher um smartphone. As jantes exclusivas, a par com as maxilas de travão Brembo de especificações elevadas, aumentam o impacto visual do conjunto.

Não foram revelados dados sobre alterações feitas ao motor de 1170cc, mas ao que parece, os 110cv declarados de origem são mais do que suficientes. Esta moto estava originalmente destinada a ser apresentada no Motovesna Motorcycle Show, ou não fosse Mikhail Smolânovym um campeão do mundo da customização. No entanto, por causa da actual conjuntura de pandemia, o evento foi adiado e a moto acabou por ser apresentada online.

Por enquanto esta R nineT não está à venda, pelo que o seu preço não foi anunciado, mas tendo em conta o sucesso que estas primeiras imagens estão a ter por todo o mundo, não fica de lado a hipótese de a Zillers Garage vir a produzir algumas réplicas para venda. //

# ROYAL ENFIELD VAI PROLONGAR O PERÍODO DE GARANTIA POR TRÊS MESES

**PARA TODAS AS MOTOS CUJO CERTIFICADO DE GARANTIA EXPIRE ENTRE MARÇO E MAIO DE 2020**

A **MOTORIEN**, importador Ibérico da Royal Enfield, informou por comunicado que a mítica marca indiana irá prolongar o período de garantia por três meses para qualquer moto cujo certificado expire entre os meses de Março e Maio de 2020.

A rede de concessionários autorizados da Royal Enfield irá implementar esta medida que pretende assegurar apoio aos seus clientes, para que as experiências de condução dos seus motociclos não sejam impactadas negativamente pelo actual período de confinamento.

A Royal Enfield irá continuar a monitorizar as directivas oficiais dos governos e de saúde pública acerca do encerramento de todos os estabelecimentos não essenciais e, caso haja um anúncio de novas extensões deste período de confinamento, serão então feitas



correções adequadas às extensões de garantia em causa. Mais pormenores serão anunciados assim que a actividade normal for retomada. //

## YAMAHA PROLONGA GARANTIAS DE FÁBRICA E OFICIAIS

**MARCA JAPONESA DECIDIU PRORROGAR A GARANTIA DAS SUAS MOTOS, SCOOTERS E ATV'S POR TRÊS MESES.**

**COM OS EFEITOS** da pandemia Covid-19 a obri-garem o setor das duas rodas, tanto na Europa como em Portugal, a adaptar-se às contingências que re-

sultam desta emergência mundial, muitas oficinas e concessionários oficiais estão neste momento de portas fechadas.

Com isso, muitos motociclistas poderão ficar sem poder usufruir da garantia das suas motos, scooters ou ATV's, pelo que as marcas estão a encontrar soluções que permitam minimizar os problemas relacionados com garantias.

A Yamaha é mais uma marca que anuncia a prorrogação das garantias de fábrica e oficiais. No caso da marca de Iwata este prolongamento de garantia é válido por três meses, e para todas as garantias de fábrica e garantias oficiais estendidas que tenham expirado ou que expirem entre o dia 1 de março e o dia 31 de maio de 2020.

Esta extensão da garantia de fábrica é válida para todas as motos, scooters e ATV's da Yamaha.

Os clientes que necessitem de uma reparação ao abrigo da garantia, devem contactar o seu concessionário autorizado Yamaha para agendar uma marcação, sendo a operação de reparação ou manutenção realizada assim que as restrições locais o permitam. //



# Suzuki inspira-se no MotoGP para a nova GSX-R1000R de 2020

A CASA DE HAMAMATSU REVELOU A VERSÃO 2020 DA SUA SUPERDESPORTIVA 1000 CC. A NOVA GSX-R1000R MANTÉM-SE INALTERADA EM TERMOS TÉCNICOS, MAS CONTA COM UMA SOBERBA DECORAÇÃO INSPIRADA NAS GSX-RR DE MOTOGP. FIQUE A CONHECER A NOVA SUZUKI GSX-R1000R.

**OS FÃS DA SUZUKI** podem estar à espera de uma nova GSX-R1300 Hayabusa para 2021, mas a verdade é que a casa de Hamamatsu até ao momento não deixou escapar qualquer informação oficial sobre essa hiperdesportiva pensada para as viagens a alta velocidade.

Até lá, teremos no entanto muitas outras novidades para nos entreter!

A mais recente novidade é a nova versão da GSX-R1000R, uma moto que foi apresentada virtualmente. A Suzuki tinha planeado desvendar esta moto durante os salões de Tóquio e Osaka, mas a pandemia Covid-19 obrigou a marca a optar por uma apresentação “online”, criando uma exposição virtual.

Com as rivais diretas a apresentarem argumentos reforçados, e sendo a GSX-R1000R atualmente das motos mais antigas do segmento tendo chegado ao mercado em 2017, a Suzuki tinha de encontrar forma de refrescar

a sua superdesportiva de topo para atrair as atenções.

E que melhor forma de o fazer? Inspirar-se na nova decoração da GSX-RR de MotoGP para 2020, criada para celebrar os 60 anos da conquista do primeiro título da Suzuki no mundial. Este é também o ano em que a empresa celebra o seu 100º aniversário.

A Suzuki revela que esta nova decoração réplica de MotoGP, com o icónico azul Suzuki a fazer sobressair a faixa prateada nas laterais e traseira, apenas está pensada para o mercado doméstico japonês. No entanto será expectável que dentro em breve esta opção de gráficos seja incluída noutros mercados, nomeadamente na Europa.

Esta nova Suzuki GSX-R1000R não apresenta outras novidades para além dos grafismos réplica de MotoGP. Para além da mais potente GSX-R, a decoração estará disponível também para a mais pequena GSX-R125. //





## FECHADO EM CASA? TEMOS UM PROGRAMA ESPECIAL PARA SI!

**SE ESTÁ FECHADO EM CASA E COM VONTADE DE VISITAR MUSEUS DE MOTOS, ENTÃO TEMOS PARA SI UM PROGRAMA BEM ESPECIAL! FIQUE A SABER QUAIS OS MUSEUS DE MOTO QUE PODE VISITAR SEM SAIR DE CASA E COMO É QUE OS PODE VISITAR.**

**AQUI NO ANDAR DE MOTO** já sabemos que não é fácil estar fechado em casa durante este período, e por isso não o vamos “massacrar” com mais conversa do Covid-19. Na realidade pretendemos dar-lhe a conhecer novas formas de passar o seu tempo em casa, sempre sem esquecer o mundo das duas rodas.

Por isso organizámos um programa para si, e que inclui viajar sem sair de casa, visitando diversos museus de vários fabricantes de motos como são os casos da BMW Motorrad, Ducati, Harley-Davidson ou até mesmo da Honda.

Nesta viagem pela Alemanha, Itália, Estados Unidos da América e até ao longínquo Japão, pode usar o serviço Street View da Google, arrastando e movendo o seu eu virtual (boneco amarelo) pelo interior dos diversos museus.

### MUSEU BMW MOTORRAD

Infelizmente o Street View não nos oferece tanta liberdade para nos movimentarmos pelo interior do museu da marca de Munique, mas ainda assim existem várias hipóteses e pontos de vista a 360 graus e que permitem ficar a conhecer melhor o mundo da BMW Motorrad.

[Clique aqui para visitar o Museu BMW](#)

### MUSEU DUCATI

Em Borgo Panigale, mesmo ao lado da fábrica onde se produzem algumas das máquinas mais fantásticas em duas rodas, encontramos o Museu Ducati. Esta

zona do mundo Ducati permite aos seus visitantes ficar a conhecer a história da marca, desde a primeira moto até à mais recente Superleggera V4. Especialmente interessante é toda a zona dedicada às motos de competição.

[Clique aqui para visitar o Museu Ducati](#)

### MUSEU HARLEY-DAVIDSON

E de Itália viajamos até aos Estados Unidos da América, país que tem a Harley-Davidson como um dos símbolos da liberdade americana e do mundo das duas rodas. Através do Street View podemos movimentar-nos com alguma liberdade dentro do Museu Harley-Davidson.

[Clique aqui para visitar o Museu Harley-Davidson](#)

### MUSEU HONDA

Localizado no circuito Twin Ring Motegi encontramos o Honda Collection Hall, um museu especificamente dedicado ao enorme historial da Honda. Com mais de 350 modelos em exposição, podemos percorrer o museu com total liberdade e desfrutando de vistas 360 graus e diversas informações.

No caso do Honda Collection Hall, pode fazer a sua visita de duas formas: pode entrar através da plataforma criada pela Honda – [clique aqui](#), ou então pode usar o serviço Street View da Google para se movimentar nos diversos espaços deste museu da Honda.

[Clique aqui para visitar o Honda Collection Hall //](#)



## Damon Motorcycles anuncia novas cores para a edição especial da elétrica e radical Hypersport

A “START-UP” CANADIANA DAMON MOTORCYCLES ADQUIRIU PARTE DO PROJETO DA EXTINTA MISSION MOTORS, ASSEGUROU FINANCIAMENTO, E ANUNCIOU A CHEGADA DE NOVAS DECORAÇÕES PARA A VERSÃO ESPECIAL PREMIER DA SUA SUPERDESPORTIVA ELÉTRICA HYPERSPORT.

**FOI NO FINAL** do ano passado que o seu Andar de Moto lhe deu pela primeira vez a notícia de que uma “start-up” canadiana estava perto de lançar no mercado uma nova moto elétrica.

Pois bem, a Damon Motorcycles, sediada em Vancouver, tem estado bastante ativa no mercado e anunciou agora uma série de novidades que darão um enorme impulso ao seu negócio.

A primeira novidade é que a Damon Motorcycles adquiriu parte do projeto da Mission Motors, empresa que desligou a ficha em 2015.

A Mission Motors foi das primeiras “start-up” a tentar a sua sorte no mundo das motos elétricas, e inclusive participou desde o primeiro momento no TT Zero, as corridas de motos elétricas na Ilha de Man. Mas tal como acontece com tantas empresas deste tipo, a auto-

nomia das baterias da Mission Motors esgotou, se assim podemos dizer, e assim a Damon Motorcycles decidiu adquirir parte do projeto da empresa de São Francisco. Mais especificamente a Propriedade Intelectual.

A Damon Motorcycle tem agora em sua posse a tecnologia de produto e competição acumulada pela Mission Motors antes de fechar atividade, incluindo a parte do desenvolvimento de potência das baterias e de motores elétricos.

Mas tudo isto não seria possível sem a Damon assegurar desde já o financiamento necessário a fazer este tipo de investimentos, ao mesmo tempo que trabalha sem parar na produção da sua superdesportiva elétrica e radical, a Hypersport, disponível na versão base HS e na versão melhor equipada Premier.

Ao nível dos investimentos, o CEO da Damon, Jay Giroud,

garante que através de um investidor que não pretende ser identificado, a empresa tem agora em caixa cerca de 2,7 milhões de euros que serão canalizados para acelerar o desenvolvimento da Hypersport e outros produtos que estão em fase de projeto.

Tudo isto também acaba por reforçar a ideia da Damon Motorcycles que a sua superdesportiva elétrica será um sucesso.

De acordo com a marca canadiana, a primeira fase de pré-encomendas da Hypersport HS e da sua versão mais especial denominada de Hypersport Premier Founders Edition (limitada a apenas 25 unidades), está no bom caminho, com cerca de 1000 unidades pré-encomendadas e com todas as Hypersport Premier Founders Edition vendidas!

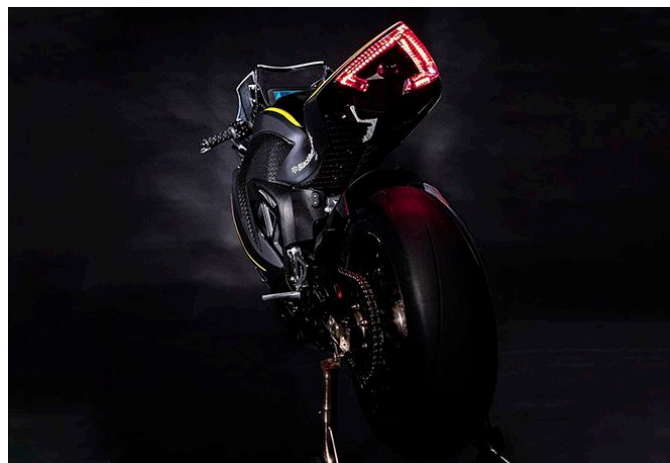
Com estes bons resultados e aproveitando o bom momento, a Damon Motorcycles decidiu elevar a fasquia mais um pouco. Assim, está agora disponível para pré-encomenda uma nova versão especial da Hypersport Premier.

A Hypersport Premier conta com componentes mais exóticos mas, principalmente, com novos esquemas de cores exclusivos e que visualmente reforçam as linhas aerodinâmicas e futuristas desta moto elétrica: Arctic Sun e Midnight Sun. O preço desta versão será de cerca de 36.000 euros, sendo que a versão base Hypersport HS custa cerca de 23.000 euros.

É possível fazer a pré-reserva da Damon Hypersport Premier aqui e da Hypersport HS aqui. Em ambos os casos terá de fazer um depósito de uma pequena quantia, valor que é totalmente reembolsável.

Recordamos que a Damon Hypersport apresenta características verdadeiramente impressionantes e únicas no mundo das duas rodas!

O sistema CoPilot dá uso a um conjunto de sensores, câmaras e radares para identificar e seguir objetos que se movem em redor da Hypersport. Este sistema de segurança a 360° alerta o condutor caso identifique uma situação perigosa, avisando-o através de informações no painel de instrumentos ou mesmo através



de vibrações nos punhos.

Mas talvez a característica mais inovadora e radical da Damon Hypersport seja a sua ergonomia ajustável.

A Damon patenteou o que chama de sistema Shift. Este mecanismo permite ao condutor ajustar eletricamente a posição de condução da Hypersport: ângulo do vidro frontal, o assento do condutor, os poisa-pés e até mesmo os avanços ajustam-se de acordo com as preferências e necessidades do condutor, adaptando a Hypersport "on the fly" e a uma enorme variedade de condições de utilização.

É uma moto pensada para atrair os "Millennials", onde a tecnologia mais avançada se mistura com avançadas técnicas de construção de motos. E o objetivo parece estar a ser cumprido, com Jay Giroud a revelar que "A maior parte dos clientes que já confirmaram a encomenda da Hypersport têm menos de 40 anos".

E não será apenas aí que a Damon Hypersport se vai destacar.

Como boa superdesportiva elétrica que é, esta moto vai contar com um motor elétrico capaz de disponibilizar cerca de 200 Nm de binário, a autonomia das baterias permitirá percorrer 320 km antes de ter de parar para recarregar, e o carregamento será de 20 minutos para chegar aos 80% da capacidade das baterias.

Mas o CEO e fundador da Damon Motorcycles, Jay Giroud, vai mais longe.

Diz que utilizando parte do desenvolvimento nos motores elétricos feito pela Mission Motors, a sua marca poderá agora desenvolver uma versão mais potente do motor elétrico a usar na Hypersport. Giroud pretende atingir um binário de 12 Nm por quilo, o que se traduziria num motor com o equivalente a perto de 270 cv de potência e um binário ainda mais impressionante de 271 Nm!

Estes números são por si só impressionantes, mas ainda se tornam mais relevantes para perceber o esforço da Damon Motorcycles quando olhamos para aquela que será a sua maior rival no mundo das desportivas elétricas: a Energica Ego, que é usada no Mundial MotoE, tem 145 cv e 215 Nm de binário. //



» Galeria de fotos aqui

## Vyrus Alyen

# Uma criação de outro mundo

A EMPRESA ITALIANA ESTÁ DE VOLTA COM MAIS UMA CRIAÇÃO DE OUTRO MUNDO! A NOVA ALYEN É A MAIS RECENTE PROPOSTA EXCLUSIVA DA VYRUS COM MOTOR DUCATI DE 205 CV, MUITA ENGENHARIA E MATERIAIS EXÓTICOS.

**NOS TEMPOS** em que vivemos e onde a palavra “vírus” é a mais popular, e pelos piores motivos, temos no entanto que falar dela por motivos relacionados com o mundo das duas rodas. Na realidade temos de falar da Vyrus, uma loja italiana em Rimini que há trinta anos se dedica a tornar em realidade os sonhos dos seus clientes.

As suas criações têm dado que falar, e inclusivamente em 2011 a Vyrus apresentou o seu protótipo para competir em Moto2, na altura dando uso ao motor Honda CBR600RR, mas que posteriormente nunca conseguiu chegar à categoria intermédia do Mundial de Velocidade.

Mas em Rimini a Vyrus não consegue parar de trabalhar em conceitos verdadeiramente de outro mundo, e a mais recente criação, não apenas tem um nome de outro mundo, Alyen, como toda a sua aparência mais parece saída de um filme futurista e rivaliza com

a nova Bimota Tesi H2 sobrealimentada.

Tal com todas as Vyrus, a nova Alyen 988 conta com uma dose elevada de componentes criados recorrendo a diversas técnicas de construção inovadoras.

Mas o seu coração é já um velho conhecido nosso: o motor é o Superquadro de 1285 cc criado pela Ducati originalmente para a Panigale. O motor bicilíndrico em L e o tradicional sistema desmodrómico garante 205 cv às 10.500 rpm, e está instalado numa estrutura que a Vyrus denomina de duplo Omega, um quadro especial e fabricado em magnésio.

A característica de destaque, e já falamos do design a seguir, é o seu sistema de direção e suspensão dianteira “Hub-Center Steering”.

Tal como na traseira, a dianteira conta com um braço oscilante. Para poder curvar a Vyrus Alyen 988 permite que o eixo da roda se incline, e esse movimento é controlado através de um sistema hidráulico



de direção e que está ligado e é controlado pelos movimentos no guidador.

Com este sistema a Alyen 988 separa as funções de direção e suspensão, e ao mesmo tempo elimina o afundar pronunciado da dianteira nas travagens.

Assim o condutor pode travar mais tarde do que o habitual para entrar em curva, e pode inclusivamente prolongar a travagem para para o interior da curva sem que isso afete a geometria da direção. Como resultado o condutor vai sentir a moto mais “colada” ao asfalto e um comportamento mais estável.

Por outro lado a utilização deste sistema pode provocar um “feeling” algo indiferente da direção, pois as reações são mais filtradas em comparação com as



mais habituais forquilhas telescópicas, e ao mesmo tempo as trajetórias têm de ser um pouco mais largas por causa da menor brecagem disponível.

E agora falamos do design. Bom... pelo menos vamos tentar!

Mais do que o motor e o sistema de direção radical, a Vyrus Alyen 988 tem um design que não encontra rival no mundo das duas rodas. Ângulos e arestas vincadas, a fibra de carbono é utilizada em todas as carenagens, incluindo na proteção do sistema de escape com ponteiros que terminam em grande – literalmente! – debaixo do assento do condutor ligado ao depósito de 11 litros de capacidade.

A fibra de carbono é também o material usado nas jantes, que neste caso foram adquiridas aos especialistas Rotobox, e com a Alyen 988 a contar com as esbeltas jantes modelo Bullet.

A travagem fica a cargo de pinças Brembo GP4, enquanto a suspensão tem assinatura da Öhlins.

O preço desta moto tão diferente e exclusiva? Não se sabe!

A Vyrus fabrica estas motos tendo em conta um tipo de cliente em que o que interessa é ser o mais luxuoso e exótico possível. Tendo em conta o tipo de materiais e soluções técnicas, não nos surpreende que o preço da Alyen 988 se aproxime dos 80.000 euros. //





## Esta Britten V1000 não é o que você está à espera!



A BRICKMAN DECIDIU ACEITAR O DESAFIO E CONSTRUIU UMA RÉPLICA À ESCALA REAL EM LEGO DA FANTÁSTICA BRITTEN V1000. O RESULTADO DESTES TRABALHOS COM AS FAMOSAS PEÇAS DE CONSTRUÇÃO LEGO ESTÁ RESUMIDO NESTE VÍDEO FANTÁSTICO. CONSEGUE ADIVINHAR QUANTAS PEÇAS FORAM USADAS NESTA CONSTRUÇÃO?

**A BRITTEN V1000** pode ser uma das motos mais raras do mundo. Apenas 10 exemplares foram fabricados, e por isso o seu valor é enorme, e qualquer colecionador de motos que se preze ficará tentado a “abrir os cordões à bolsa” se tiver a oportunidade de adicionar uma à sua coleção.

Pois bem, aqui no Andar de Moto temos boas notícias para si!

Poderá adicionar uma Britten V1000 à sua garagem sem ter de pagar uma soma astronómica. Mas tem de ter espaço disponível para a montar em sua casa.

A Brickman foi desafiada a construir uma réplica à escala real de uma Britten V1000 para o Lego Day, e como especialistas de Lego e apaixonados pelas pequenas peças de construção (tal como nós!), a Brickman não recusou o desafio e conseguiu mesmo montar uma destas motos idealizadas pelo neozelandês John Britten.

No vídeo não conseguimos ter ideia do trabalho e do tempo necessário para conseguir construir esta réplica da Britten V1000 em Lego. A Brickman colocou o vídeo em “fast forward”, mas refere na descrição do vídeo que



fabricar esta obra de arte em Lego demorou centenas de horas. Também conseguimos perceber que foi necessário recorrer a esquemas para poder atingir este espetacular resultado final, onde até estão presentes algumas decorações desta icónica moto de John Britten.

A Brickman não revela o número exato de peças Lego necessárias para montar a Britten V1000 em Lego. Mas por certo que em breve a comunidade de colecionadores Lego terá a oportunidade de receber e partilhar o esquema e plano de instruções, para que mais criadores Lego possam ter uma Britten V1000 em tamanho real nas suas casas.

Esta construção Lego não se torna especial apenas por causa do tempo e quantidade de peças que foram usadas na construção em si.

Na realidade este vídeo despertou a nossa atenção porque a Brickman replicou quase na perfeição uma moto especial. Com a produção a começar em 1991, a

Britten V1000 apresentava especificações de sonho!

Motor V-twin a 60 graus com uma cilindrada de 999 cc, capaz de impulsionar a moto, fabricada à mão e recorrendo a materiais exóticos como fibra de carbono, para lá dos 300 km/h. John Britten recorreu a soluções inovadoras como a colocação do radiador debaixo do assento, suspensão dianteira “wishbone”, e sistema de aquisição de dados do motor.

A Britten V1000 fez algumas aparições em corridas, com vitórias em diversos tipos de eventos, mas também tem o seu nome ligado a diversos Recordes do Guinness ao nível da velocidade.

Com apenas 10 exemplares produzidos no total, a criação de John Britten é uma moto extremamente valiosa. Se quer ter uma na sua coleção mas não tem dinheiro para conseguir comprar uma, então este vídeo da montagem de uma réplica à escala real de uma Britten V1000 é perfeito para si! //





## Euro 5 está em discussão para salvar a indústria das duas rodas

OS GRANDES FABRICANTES ESTÃO COM DIFICULDADES PARA VENDER O STOCK DE MOTOS EURO 4 E PEDEM O ADIAMENTO DAS NORMAS EURO 5 PARA 2022. EXISTE O RISCO DE DIVERSOS MODELOS SEREM DESCONTINUADOS CASO A UNIÃO EUROPEIA NÃO ACEITE MUDAR A DATA LIMITE DAS NORMAS EURO 5. UMA SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA QUE COLOCA EM CAUSA 300.000 EMPREGOS.

**ENQUANTO** motociclistas europeus, e tal como em diversas situações nas nossas vidas, temos de nos submeter e cumprir com diferentes regras desenhadas e ditadas pela União Europeia e que têm impacto relevante nas nossas vidas. É o caso das normas anti-poluição Euro 5.

Esta norma que entrou em vigor a 1 de janeiro de 2020 para todos os veículos novos da categorias L- ciclomoteres, motocicletas, triciclos e quadriciclos -, pretende tornar este tipo de veículos ainda mais amigos do ambiente, obrigando assim os fabricantes a encontrar formas de os atualizar para cumprir com as restritivas normas anti-poluição.

Mas se é verdade que todas as motos novas e com homologação europeia de 2020 têm, obrigatoriamente,

de cumprir com a Euro 5, a União Europeia deixou em aberto a possibilidade de durante o ano de 2020 os fabricantes poderem continuar a comercializar motos novas com homologação Euro 4.

Isto permitiria aos fabricantes e respetivos concessionários vender as últimas unidades Euro 4 durante os 12 meses de 2020, antes da obrigatoriedade de todas as motos serem Euro 5 para poder ser comercializadas. O chamado período de transição.

Apesar das atuais normas Euro 5 estarem definidas e anunciadas desde 2013 pela Comissão Europeia, os fabricantes optaram, em muitos casos, por manter os seus modelos dentro das normas Euro 4 e só em 2021 passar para Euro 5.

Quase como se estivessem a deixar tudo para o último momento.

No entanto a pandemia Covid-19 veio complicar as contas dos fabricantes, e assim colocar em risco a existência de diversos modelos que ainda não cumprem com as mais recentes normas europeias.

Paolo Magri, presidente da Brembo e da ANCMA – Associação Nacional de Ciclo e Motociclismo e Acessórios (de Itália), mostra-se preocupado com a situação que está a ser vivida pelas marcas italianas: “O fecho das lojas vai impedir a venda dos modelos com homologação Euro 4, com o conseqüente aumento de stock em armazém. O risco é real, de que no final do ano os fabricantes e concessionários fiquem com stock que, por lei, não poderão vender a partir de 2021”.

Esta é uma possibilidade que colocará inúmeros problemas às diferentes marcas, sejam elas italianas ou de outra nacionalidade.

No caso dos modelos mais recentes e que estão homologados com Euro 4, a situação não será tão problemática.

Nestes casos os fabricantes já anunciam estes modelos como estando “preparados” para ser Euro 5. O caso mais recente que conhecemos é a nova KTM 1290 Super Duke R, que sendo ainda Euro 4, a KTM efetivamente garantiu durante a apresentação em que estivemos presentes

que a powernaked austríaca apenas necessita de uma atualização eletrónica para passar a ser Euro 5, podendo então continuar a ser comercializada a partir de 1 de janeiro de 2021.

Mas nem todas as motos estão preparadas para ser Euro 5. Algumas necessitam de modificações mais extensas para cumprir com as novas normas mais restritivas.

Nesses casos, e tendo em conta que os fabricantes estão a ter dificuldades no seu funcionamento, e conseqüentemente no desenvolvimento dos modelos Euro 5, e também devido às falhas na cadeia de fornecimento de componentes, podemos vir a assistir ao fim de comercialização de diversos modelos importantes para os fabricantes pois efetivamente não vão conseguir homologar os modelos Euro 5 antes do final deste ano.

Não haverá outra solução que não seja a de parar a comercialização desses modelos.

A ACEM, Associação Europeia da Indústria do Motociclismo, reagiu, e em comunicado revela que a solução poderá passar pelo adiamento da obrigatoriedade de todos as motos novas vendidas a partir de 2021 terem

de ser compatíveis com as normas Euro 5:

“Neste cenário, a indústria do motociclismo pede, de forma urgente, que a Comissão Europeia e as administrações nacionais adotem de forma rápida medidas necessárias para ajudar o setor a ultrapassar esta crise sem precedentes. O setor das duas rodas está preparado para trabalhar com os legisladores para alcançar este objetivo, protegendo os 300.000 postos de trabalho ligados a esta indústria”.

E o que está a ACEM a fazer para ajudar a ultrapassar esta situação?

De acordo com as informações mais recentes, a associação que representa o setor das duas rodas na Europa está a pressionar a Comissão Europeia para aceitar adiar a entrada em vigor, de forma obrigatória para todos os veículos da categoria L, das normas Euro 5 a partir de início de 2021.

A intenção da ACEM é que seja concedido um prazo extra de 12 meses, ou seja até final do próximo ano,

para que os fabricantes e concessionários consigam escoar o stock de modelos com homologação Euro 4. Depois, a 1 de janeiro de 2022, entrariam em vigor de forma obrigatória as normas Euro 5 conforme está previsto acontecer no início de 2021.

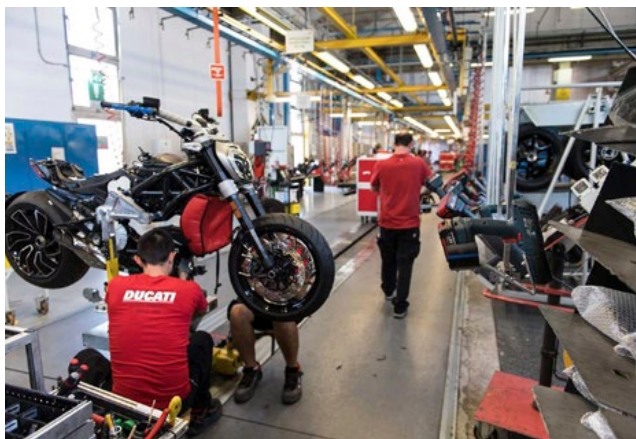
Será que a Comissão Europeia vai aceitar a desculpa do Covid-19 para permitir o prolongar da vida das motos ainda com homologação Euro 4 até final de 2021?

Num momento tão problemático e dinâmico, em que ninguém sabe ao certo quando a situação do comércio de motos e a indústria vai voltar a funcionar normalmente – sendo que o “normal” poderá não ser aquilo a que estamos habituados –, não é fácil perceber qual será a resposta da Comissão Europeia ao pedido da ACEM e dos fabricantes.

Por um lado a Comissão Europeia pode apontar o dedo aos fabricantes.

Desde 2013 tiveram bastante tempo para atualizar as respetivas gamas para cumprir com as normas Euro 5, podendo agora a Comissão Europeia colocar as culpas desta situação nos fabricantes que deixaram tudo para a última, e assim mantendo a data de 1 de janeiro de 2021.

Por outro lado a Comissão Europeia poderá mostrar-se sensível aos argumentos apresentados pela ACEM, e assim adiar por um ano a entrada obrigatória em vigor das normas Euro 5, facilitando a vida aos fabricantes e potencialmente salvando o setor de uma crise ainda mais grave. //





## FMP atualiza lista de eventos cancelados ou adiados

A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL VOLTA A ANUNCIAR UMA LISTA DE EVENTOS DE MOTOTURISMO E DESPORTIVOS QUE SOFREM ALTERAÇÃO NA SUA DATA. O MAIOR DESTAQUE É O 22º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS QUE É ADIADO.

**DEPOIS DE TER ANUNCIADO** a suspensão de toda a sua atividade desde 23 de março, a Federação de Motociclismo de Portugal tem vindo a fazer uma monitorização constante da situação nacional em relação à pandemia Covid-19.

Nesse sentido, a FMP revela que irá decidir-se pelo prolongamento, ou não, da suspensão de toda a atividade de acordo com a reavaliação do Estado de Emergência a nível nacional decretado pelo Governo.

No seu mais recente comunicado, a FMP anuncia que aquele que é o maior evento de mototurismo a nível europeu, o Portugal de Lés-a-Lés, foi adiado.

Inicialmente previsto para ser realizar de 10 a 13 de junho, o 22º Portugal de Lés-a-Lés foi adiado para os dias 1 a 4 de outubro. O percurso que começa em Lagos e termina em Chaves, passando por Évora e Guarda, mantém-se, tal como as inscrições que já

foram confirmadas permanecem válidas para as novas datas.

Para quem ainda não fez a inscrição no Lés-a-Lés, a FMP revela que existem ainda vagas e por isso as inscrições continuam abertas. Os interessados devem fazer a inscrição através do website da FMP – clique aqui.

Em resultado desta alteração, a Federação de Motociclismo de Portugal foi também obrigada a alterar o 6º Portugal de Lés-a-Lés Off Road. O organismo que organiza a vertente fora de estrada do Lés-a-Lés não tem ainda data definida para este evento, sendo que existe a possibilidade da sua realização ainda durante 2020.

Para além destes dois eventos Lés-a-Lés, a Federação de Motociclismo de Portugal revelou quais os eventos desportivos e de mototurismo que foram cancelados ou adiados. Veja a lista de seguida:

## EVENTOS DESPORTIVOS

**1 de maio** – Prova do Campeonato Nacional de Motocross, Lustosa - adiada;

**1 a 3 de maio** – Prova do Campeonato Nacional de Rally Raid, Faro - cancelada;

**2 e 3 de maio** – Prova do Campeonato Nacional de Velocidade, Estoril I – adiada;

**3 de maio** – Prova do Campeonato Regional de Motocross Pentacontrol, Nelas - adiada;

**3 de maio** – Prova do Campeonato Nacional de Trial, Vila Boa de Quires – adiada;

**8 a 10 de maio** – Prova do Campeonato Nacional de Todo Terreno, Reguengos – adiada;

**10 de maio** – Prova do Campeonato Nacional de Motocross, Marinha das Ondas – adiada;

**10 de maio** – Prova do Troféu Iniciação Velocidade 2020, em Évora – adiada;

**17 de maio** – Prova do Campeonato Regional de Motocross Troféu Norte, Pico de Regalados – adiada;

**17 de maio** – Prova do Campeonato Regional MX Ribatejo, Cortelha – cancelada;

**31 de maio** – Prova do Campeonato Regional de Motocross Pentacontrol, São João da Pesqueira - adiada.

## EVENTOS DE MOTOTURISMO

**3 de maio** – Celebrações do Dia Nacional do Motociclista marcadas para a cidade de Portalegre – adiadas para 11 de abril de 2021 nesta mesma cidade;

**8 a 10 de maio** – Concentração Mototurística Associação Clube Moto Galos Barcelos – cancelada;

**16 e 17 de maio** – Moto Rali Turístico, MC Motards do Ocidente – adiado;

**29 a 31 de maio** – Concentração Mototurística Moto Clube de Prado - adiada.

A Federação de Motociclismo de Portugal termina este comunicado com um pedido:

“Apelamos a todos – motociclistas, pilotos, mecânicos, assistentes, oficiais e fiscais de prova, promotores, organizadores, dirigentes, colaboradores e respetivas famílias – para o cumprimento das orientações e medidas determinadas pelas Autoridades de Saúde por forma a melhor salvaguardarmos a saúde de todos e contribuirmos para o regresso mais rápido às nossas normais atividades, em particular às que mais gostamos como as provas desportivas ou simplesmente andar de moto”. //

**FMP**  
FEDERAÇÃO MOTOCICLISMO PORTUGAL

**22<sup>o</sup> Portugal de Lés-a-Lés**  
Lagos - Évora - Guarda - Chaves  
10 a 13 de Junho 2020

**LÉS A LÉS**

BMW, bp, VIA VERDE, FIM, nexx, abreu, DUNLOP



# A naked retro COM BASE NA CB1000R

A Honda apresentou de forma surpreendente uma nova moto em versão conceptual. A CB-F Concept rende uma homenagem às CB900F e CB750F de Freddie Spencer, usando o motor quatro em linha com 145 cv da CB1000R.

**C**om o cancelamento dos Salões de Osaka e de Tóquio devido à pandemia do novo coronavírus, a Honda, e à semelhança do que outros fabricantes estão a fazer – veja-se o exemplo da Ducati – decidiu criar uma apresentação virtual para revelar algumas novidades.

A mais surpreendente foi a revelação da CB-F Concept.

É uma proposta que apareceu de surpresa e ninguém falou nos últimos meses, e onde a Honda une a imagem mais tradicional das naked japonesas com um motor e ciclística moderna. A matriz estilística é facilmente identificável com a família CB, com a Honda a ir buscar inspiração, claramente, às clássicas CB900F e CB750F.

Apesar de apresentada como sendo uma versão conceptual, ou seja, não é ainda de produção, a verdade é que mesmo ao nível do design, esta naked retro revela já estar numa fase bastante adiantada de evolução, e praticamente pronta a passar a produção caso a Honda assim o deseje. »

*"...ESTA CB-F  
CONCEPT PODERÁ  
EM BREVE TORNAR-SE  
NUMA DAS MOTOS  
MAIS INTERESSANTES,  
NÃO APENAS DENTRO  
DA GAMA HONDA,  
MAS TAMBÉM DO  
MERCADO E DO  
RESPECTIVO SEGMENTO  
NAKED RETRO."*





"SE O MOTOR QUATRO EM LINHA É UMA LIGAÇÃO DIRETA À CB1000R, JÁ O QUADRO OPTA POR SEGUIR OUTRO CAMINHO."



Até porque a CB-F Concept apresenta uma base técnica já testada e comprovada.

Estamos a falar da plataforma CB1000R, a povernaked japonesa. No caso do motor tetracilíndrico de 998 cc usado na CB-F Concept, a Honda opta por dar-lhe uma potência de 145 cv às 10.500 rpm, dotado de acelerador eletrónico "ride-by-wire" que depois controla os quatro modos de condução.

Se o motor quatro em linha é uma ligação direta à CB1000R, já o quadro opta por seguir outro caminho. Em vez do dupla trave em alumínio a Honda preferiu selecionar um quadro que utiliza uma única trave central, em aço, ao qual se adicionam placas laterais de reforço fabricadas em alumínio fundido.

Com esta opção a Honda consegue dotar a CB-F Concept de uma imagem mais "limpa", permitindo visualizar o motor e outros componentes sem ficarem tapados pelas traves laterais dos quadros dupla trave.

Com jantes de 17", pneus nas medidas 120/70 e 190/55, opções eletrónicas como modos de condução e controlo de tração, e suspensões Showa ajustáveis, esta CB-F Concept poderá em breve tornar-se numa das motos mais interessantes, não apenas dentro da gama Honda, mas também do mercado e do respetivo segmento naked retro. //

# MOTOS **USADAS**



PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)



ANDAR DE MOTO



# O bisturi ESTÁ MAIS AFIADO

A KTM 890 Duke R promete elevar as prestações das naked desportivas de média cilindrada para um novo patamar. A marca austríaca revelou os detalhes técnicos que permitem criar um bisturi ainda mais afiado. Fique aqui a conhecer tudo sobre a nova 890 Duke R.



**A** apresentada na passada edição 2019 do Salão de Milão EICMA, a 890 Duke R pode ter sido de certa forma escondida pela maior estrela da constelação da KTM, a 1290 Super Duke R.

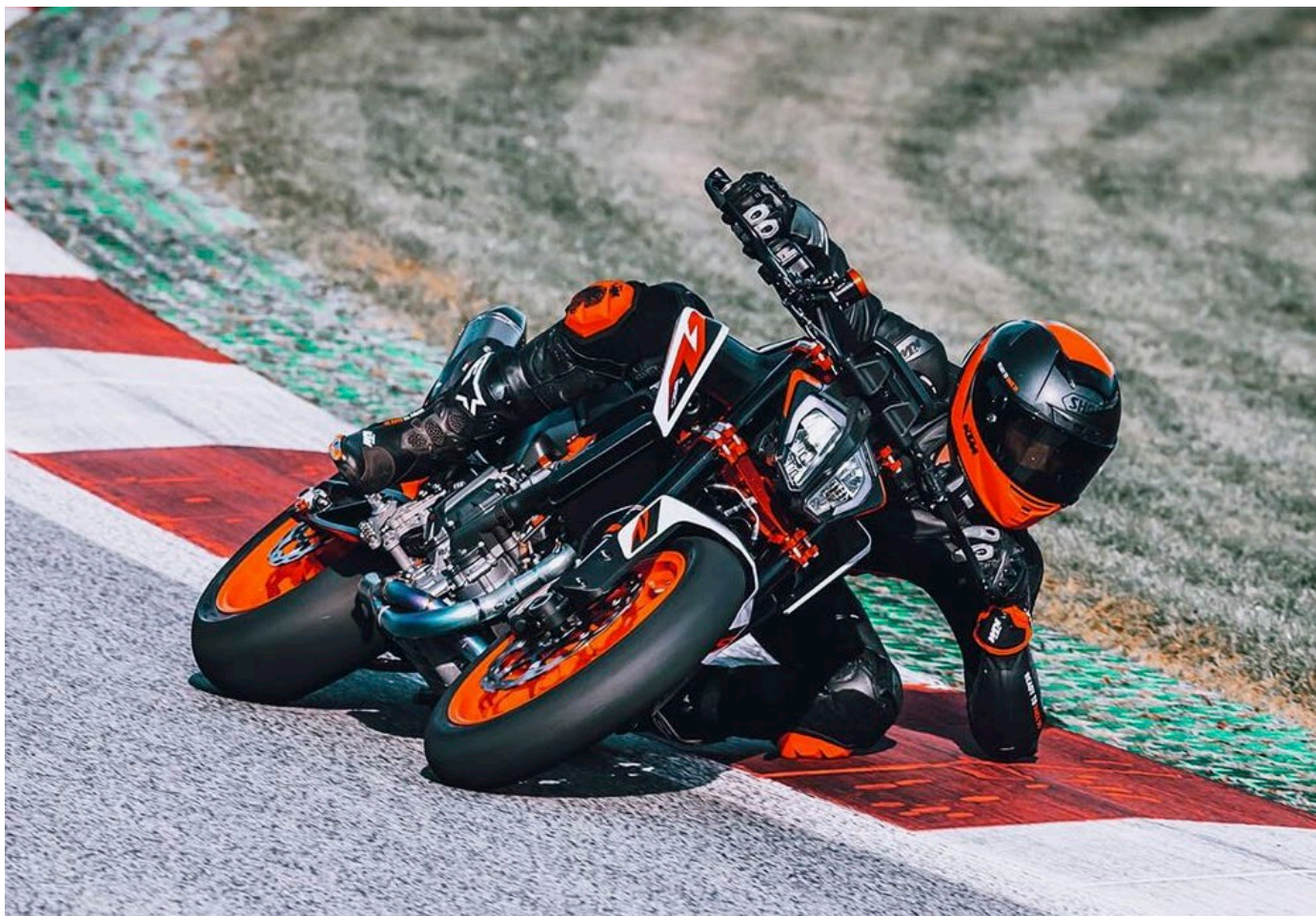
Mas a versão mais agressiva da naked de média cilindrada da casa de Mattighofen tem alguns truques na manga, com a marca a prometer que a 890 Duke R vai dar que fazer às naked de maior cilindrada!

No mundo KTM, apenas os projetos mais diferenciados merecem levar o símbolo R, um testemunho de que essas motos são mesmo especiais, recebendo uma combinação de componentes melhorados e em que muitas vezes o motor também conta com modificações interessantes.

Definida como um “Bisturi” (Scalpel), foi através de uma apresentação online que a KTM desvendou todos os detalhes técnicos mais relevantes e que ajudaram na criação da versão mais afiada do bisturi de Mattighofen.

Se esteticamente a nova 890 Duke R se destaca pela utilização de gráficos exclusivos R e de um quadro pintado no típico laranja vivo, a verdade é que é no motor que esta naked promete fazer a diferença, principalmente quando a comparamos >>





com a 790 Duke.

Instalado num quadro tipo treliça que conta com geometria mais agressiva, o motor continua a ser o mesmo LC8c, o bicilíndrico paralelo da 790. Mas no caso da 890 Duke R, a KTM decidiu alterar a sua arquitetura interna. O diâmetro dos pistões sobe dos 88 mm para os 90,7 mm, enquanto o curso também sobe, mas neste caso dos 65,7 mm para os 68,8 mm.

A cilindrada passa então a ser de 890 cc, com a KTM a garantir ainda que a taxa de compressão atinge agora os 13.5:1.

Como resultado, o motor LC8c nesta versão mais agressiva da 890 Duke R apresenta uma performance melhorada. São agora 121 cv às 9250 rpm e 99 Nm de binário máximo às 7750 rpm, sendo que a KTM revela que existe maior percentagem de binário nas rotações mais baixas.

E o que é que a KTM teve de modificar no motor para atingir esta melhoria na performance?

A 890 Duke R conta com uma nova cambota que contribui para a dinâmica mais agressiva. Tem mais 20% de massa rotacional, o que confere benefícios no controlo da subida de rotações ao longo de

todo o regime, sem sacrificar a agilidade em curva. Os pistões de alta compressão são forjados, mais leves, tal como a biela. Mais acima encontramos árvores de cames com perfil que é mais agressivo, para uma resposta mais contundente aos impulsos no acelerador "ride-by-wire".

Num motor que a KTM afirma que é o mais compacto do seu segmento, e para aguentar com a maior performance, o fabricante austríaco instala um radiador de maiores dimensões, mais largo, com mais superfície, e assim otimiza o arrefecimento do motor LC8c.

Os corpos de acelerador de cada cilindro estão separados. Não existe ligação entre ambos. Isso permite ajustar a injeção de forma individualizada para cada cilindro, melhorando o comportamento e resposta do motor a baixos regimes e com acelerador pouco "aberto", como por exemplo quando conduzimos em ambiente urbano. Por último, as trompetas de admissão são mais curtas para uma entrada de ar mais direta nos cilindros.

Numa moto tão especial e exclusiva, e até tendo em conta que é publicitada como sendo uma naked perfeita para uma utilização em pista, >>

apenas estranhamos o facto de que a KTM não instala de série o Quickshift+. É um opcional.

Felizmente, e talvez para ajudar a compensar essa decisão, a KTM modificou a caixa de 6 velocidades, que no caso da 890 Duke R permite trocas de caixa mais rápidas e suaves quando comparamos com a 790 Duke.

Na ciclística a KTM não altera a sua estratégia, e dotou a 890 Duke R com componentes que de facto permitem conduzir mais facilmente esta naked no limite.

As suspensões são da WP, claro. Estamos a falar de unidades Apex (forquilha com bainhas de 43 mm à frente) em ambos os eixos. São totalmente ajustáveis, e por exemplo o amortecedor traseiro

permite a afinação da compressão para alta e baixa velocidade, tal como a extensão.

Apesar das afinações das suspensões estarem mais agressivas para complementar o comportamento do motor, a KTM afirma que ainda assim a 890 Duke R será uma boa companheira para uma condução em estrada, pois não modificou o curso, o que garante alguma dose de conforto em estrada.

Mas as modificações não se ficam por aqui!

A nova KTM Duke 890 R apresenta um sistema de travagem que está equiparado ao das mais modernas superdesportivas. Isso significa que a naked tem agora pinças Brembo Stylema monobloco de quatro pistões, que mordem discos >>

*"SE ESTETICAMENTE A NOVA 890 DUKE R SE DESTACA PELA UTILIZAÇÃO DE GRÁFICOS EXCLUSIVOS R E DE UM QUADRO PINTADA NO TÍPICO LARANJA VIVO, A VERDADE É QUE É NO MOTOR QUE ESTA NAKED PROMETE FAZER A DIFERENÇA."*





de 320 mm de diâmetro. São 20 mm maiores do que os discos da 790 Duke.

Ainda assim, a KTM revela que pela utilização de suportes em alumínio, conseguiu reduzir em 1,2 kg o peso não suspenso ao nível dos travões dianteiros, o que por sua vez ajudou a reduzir o peso do conjunto para 166 kg a seco.

Ainda na travagem, não podemos deixar de falar da bomba de travão Brembo MCS – Multi Click System.

Esta bomba de travão permite ajustar e afinar em detalhe o “feeling” da travagem, alterando o diâmetro do pistão de 19 para 21 mm. O condutor pode assim seleccionar um curso maior, para um comportamento mais homogéneo, ou um curso mais pequeno para uma reposta mais direta e agressiva.

Para último deixamos a posição de condução. Pensada para uma condução bastante mais

agressiva, a KTM 890 Duke R conta com uma posição de condução diferente da versão 790. O guiador mais baixo obriga o condutor a deitar-se mais sobre o depósito de combustível (14 litros), adotando uma postura que garante um controlo mais direto sobre a direção da moto.

Ao mesmo tempo, e sempre a pensar numa utilização extrema em circuito, a KTM reposicionou os poisa-pés. Estão mais acima e mais para trás, aumentando a distância livre ao solo, permitindo atingir ângulos de inclinação bastante mais pronunciados. Para além disso os próprios poisa-pés oferecem maior contacto com a bota, sendo maiores.

Estes são os detalhes que tornam a nova KTM 890 Duke R num bisturi ainda mais afiado. Contamos, assim que possível, poder testar esta novidade de 2020 da marca austríaca, e assim dizer-lhe o que vale e como se porta esta endiabrada naked de média cilindrada. //

# V85TT MOTO GUZZI

ROCK(S) 'N' ROAD(S)

DESPERTA O DESEJO DE VIAJAR



  
MOTO GUZZI®

APRESENTAÇÃO *BMW R18*

# Apresentação MUNDIAL



O regresso da BMW Motorrad às motos de estilo cruiser, com o maior motor boxer bicilíndrico alguma vez fabricado.





**C**onfirmado que vivemos efectivamente cada vez mais numa era online, a BMW apresentou, dia 3 de Abril de 2020, através de videoconferência, a sua coqueluche para 2020.

O Dr. Markus Schram, responsável máximo da BMW Motorrad e Edgar Heinrich, o responsável do design da marca, estiveram em directo para o mundo a mostrar os detalhes finais da sua mais recente e já tão badalada criação.

Desde que a sua versão “concept” foi apresentada em Milão, na EICMA 2019, a BMW R18 agora apresentada na sua configuração definitiva, representa para a marca bávara o regresso às origens.

Inspirada em modelos míticos como a R5 de 1936, tanto tecnologicamente (com o veio de transmissão exposto, o quadro em arco duplo e refrigeração por ar e óleo), como em termos de design (com a traseira rebaixada, pintura negra, depósito em formato de gota e pin stripe duplo a branco), esta nova BMW, que irá ser integralmente fabricada na Alemanha, em Berlim, não deixa >>



## APRESENTAÇÃO *BMW R18*



ninguém indiferente.

A BMW R18 promete uma experiência de condução inesquecível, pois o “Big Boxer”, tem um binário de 150Nm, disponível logo a partir das 2.000 e até às 4.000rpm, em conjunto com uma potência máxima de 91 cavalos às 4.750rpm a partir de uma cilindrada de 1802cc.

Refrigerado por ar e óleo, o seu peso, incluindo a caixa de velocidades e o sistema de alimentação, cifra-se nuns substanciais 110,8 kg que contribuem para um valor total de 345 kg. Parte do seu peso é devido à massiva cambota, forjada em aço temperado, que conta com um rolamento central para limitar as vibrações.

Os pistões são em alumínio fundido, equipados com 3 segmentos (2 superiores para a compressão e um inferior para óleo). A lubrificação está a cargo de uma bomba hidráulica de dois estágios, accionada mecanicamente por corrente à cambota, e funciona sobre o princípio de cárter húmido.

A BMW Motorrad garante que o motor apresenta uma suavidade extraordinária, pois apesar de os pistões percorrerem um curso de 10 centímetros, o efeito de cada explosão é compensado por

um volante de motor de “tamanho generoso”. Uma embraiagem monodisco a seco, com efeito deslizante, intercala-se numa caixa de seis velocidades.

A suspensão conta com uma imponente forquilha, com jarras de 49mm de diâmetro, e um curso de 120mm, e um monoamortecedor regulável em pré-carga com um curso de 90mm.

Ao nível da travagem, dois discos de 300mm na frente e um na traseira, são mordidos por pinças de 4 pistões. O ABS conta ainda com um sistema semi-combinado, que ao accionar a manete também controla o travão da roda traseira. No entanto o pedal de travão apenas controla a roda traseira, para facilitar as manobras.

A jante da frente, com 19 polegadas ostenta um pneu 120/70 enquanto a jante traseira, de 16 polegadas instala um pneu 180/65. Ambas são raiadas.

Em termos de ajudas electrónicas à condução, a R18 conta com 3 modos de condução: “Rain”, “Roll” e “Rock” sendo este último aquele que revela todo o potencial do boxer. Incluem controlo de tracção (desligável) e de binário negativo, integrados;



*"...O "BIG BOXER", TEM UM BINÁRIO DE 150NM, DISPONÍVEL LOGO A PARTIR DAS 2.000 E ATÉ ÀS 4.000 RPM"*

controlo de arranque em subida, assistência à marcha-atrás, iluminação LED adaptativa em curva e sistema "sem chave" que inclui alarme.

Ergonomicamente a R18 apresenta-se com um assento a 690mm do chão e os poisa-pés, em posição central (avançá-los é impossível devido às cabeças do motor boxer), contribuem para uma posição de condução activa que proporciona um excelente controlo.

Não sendo uma moto pensada em grandes viagens, ainda assim a sua autonomia, graças a um consumo anunciado de 5,6 litros/100km e a um depósito de 16 litros, é suficiente para uns belos passeios. Presumivelmente mais pequenos, se se ficar viciado nos arranques, que a marca revela serem de 4,8 segundos de 0-100km/h.

A qualidade de construção e acabamento promete ser elevada, revelando-se através da perfeição das soldaduras do quadro, do acabamento das cablagens e tubagens, dos componentes fundidos e nos pormenores cromados.

A R18 vai estar disponível, inicialmente, numa exclusiva versão First Edition, que vem acompanhada, além de uma completa gama



## APRESENTAÇÃO *BMW R18*

de acessórios opcionais que permitem uma personalização profunda ao gosto de cada cliente, de uma "Wellcome Box" que inclui emblemas exclusivos e respectivo kit de instalação, um cinto e um boné "R 18 First Edition", e um livro dos 100 anos de história da BMW Motorrad.

### PERSONALIZAÇÃO

A R18 foi concebida a pensar na customização, e por isso até o sub-quadro pode ser facilmente removido. E mesmo as tampas das cabeças dos cilindros e a cobertura da correia de distribuição foram concebidas de forma a estarem fora das respectivas câmara de lubrificação, para poderem ser facilmente substituídas por outras.

A BMW Motorrad, à semelhança do que já fez com a RnineT, vai disponibilizar uma vasta gama de acessórios, alguns desenvolvidos em parceria com a Roland Sands Design, para que cada motociclista possa tornar a sua R18 ainda mais exclusiva.

Ainda não temos informação disponível sobre o preço nem a disponibilidade da BMW R18 no nosso mercado. //





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

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



APRESENTAÇÃO *BENELLI TORNADO NAKED T 125*

# A MINI MOTO da Benelli

A versão de 2020 desta pequena grande moto vem ainda mais apetecível.



**C**om um design moderno e gráficos apelativos, esta compacta "fun bike" revela-se extremamente fácil e divertida de conduzir, sobretudo devido à sua grande agilidade, ao baixo peso (124 kg em ordem de marcha) e à pouca altura do assento (apenas 780 mm).

Concebida para uma utilização sobretudo urbana, o seu desempenho não desilude, tendo em conta a natureza do seu motor monocilíndrico a 4 tempos, com 125cc, arrefecido a ar, a respirar por 4 válvulas e a controlar a ignição com duas velas, e que anuncia uma potência máxima de 11,1 cv às 9500 rpm, com um binário máximo de 10 Nm às 7.000 rpm.

Contando com uma caixa de 5 velocidades, a melhor parte é o consumo anunciado que a



*"CONCEBIDA PARA  
UMA UTILIZAÇÃO  
SOBRETUDO URBANA, O  
SEU DESEMPENHO NÃO  
DESILUDE..."*



## APRESENTAÇÃO *BENELLI TORNADO NAKED T 125*

marca reclama como uns escassos 2,2 l/100km, e a autonomia proporcionada pelo depósito de 7,2 litros de capacidade, que se traduz em qualquer coisa como 300 quilómetros sem ir à bomba.

Jantes de 12 polegadas em alumínio, pneus 120/70 na frente e 130/70 na traseira, forquilha invertida com 35 mm de diâmetro e um monoamortecedor instalado lateralmente, que permite ajustar a pré-carga da mola, proporcionam à Benelli Tornado Naked T 125 grande agilidade e estabilidade.

A travagem conta com discos em ambas as rodas, sendo o da frente de 290 mm de diâmetro e o traseiro de 190 mm, e possui um sistema de accionamento combinado.

Já disponível na rede de concessionários Benelli em Portugal, a Tornado Naked T 125 está disponível em 4 cores (preto, branco, vermelho e verde fluo), por um preço de 2.180,00 Euros. //



*"POTÊNCIA MÁXIMA DE  
11,1 CV ÀS 9500 RPM"*



# UMA MOTO COM PERSONALIDADE

## DSR ADVENTURE TT

# UM

CONQUER THE WORLD



desde  
**3.490€**



Versión **GRAND TOURER**

Topcase 33lts + Malas laterais 23lts + Tampas à cor



Versión **URBAN**

Topcase 33lts + Tampa à cor



CORES DISPONÍVEIS  Branco  Azul  Verde

# DSR

Para quem procura mais do que uma opção... Uma moto com personalidade para a aventura do dia a dia. Descobre a versão que mais se adequa a ti. Conduz a UM Adventure TT com a tua carta de carro.

Multimoto

www.umiberica.com umiberica.pt ummotorcycles\_pt

# VENCEDORA DO CONCURSO "King of Kings"

O concessionário Harley-Davidson Querétaro do México leva para casa o cobiçado título de melhor customizador. A sua Apex Predator foi coroada vencedora do concurso "King of Kings" e mostra o porquê da Sportster 1200 ser o modelo mais polivalente da gama americana.





**F**oi uma batalha longa e dura, mas que finalmente chegou ao fim! A Harley-Davidson organizou o maior concurso para os seus concessionários oficiais mostrarem o que são capazes de fazer ao nível da customização, e 18 vencedores do “Battle of the Kings” aceitaram o desafio para coroar o melhor dos melhores.

As regras para esta grande final “King of Kings” eram claras: usar como ponto de partida uma Sportster 1200, e sem qualquer limite orçamental, os concessionários tinham de tornar realidade as suas visões para este modelo icónico da marca de Milwaukee.

No total a Harley-Davidson revela que recebeu mais de 50.000 votos de fãs, que puderam votar online ao longo dos últimos meses nas 18 propostas provenientes de concessionários de 12 países diferentes.

Depois de fechada a votação para descobrir a vencedora do “King of Kings”, e de contabilizados os milhares de votos, foi a Harley-Davidson Querétaro, do México, que com a sua visão agressiva de como pode ser uma Sportster 1200, levou para casa o cobiçado prémio final.

*"A DESTREZA TÉCNICA DA HARLEY-DAVIDSON QUERÉTARO REVELA-SE NA FORMA COMO FABRICOU, À MÃO, A GRANDE MAIORIA DAS CARACTERÍSTICAS DE DESTAQUE..."*

A moto deste concessionário mexicano fica conhecida como Apex Predador.

A equipa, liderada por Oscar Peralta, manteve-se fiel até ao fim à sua visão de conseguir criar a derradeira Sportster XR1200. Seguindo o mantra “Nascida para atacar sem dificuldade. Nascida para viver sem rival”, a equipa manteve o foco em >>

## APRESENTAÇÃO APEX PREDATOR



desenhar uma moto com um aspeto agressivo como nenhuma outra rival no “King of Kings”.

A destreza técnica da Harley-Davidson Querétaro revela-se na forma como fabricou, à mão, a grande maioria das características de destaque e que ajudaram a Apex Predator a ser coroada neste concurso para concessionários H-D.

Desde o sistema de escape 2-1-2 que termina em duas ponteiros posicionadas abaixo da traseira totalmente personalizada, passando pelas entradas de ar que rodeiam o depósito de combustível, continuando pelo assento personalizado em Alcantara, ou ainda a inclusão de um moderno painel de instrumentos TFT a cores, tudo na Apex

Predator “grita” dinâmica e agressividade.

Continuando pelo trabalho de fabricação e customização da equipa da Harley-Davidson Querétaro, encontramos um conjunto de manetes e poisa-pés, aos quais se juntam depois elementos como a ótica frontal LED Daymaker de uma Harley-Davidson Breakout, uma forquilha Showa e ainda discos recortados para uma estética desportiva.

Com muitos componentes lacados, a Apex Predator brilha ainda devido à sua pintura exclusiva em “Sterling Green”, um toque de luxúria numa moto que de certeza não passará despercebida em lado nenhum.

Para além da Harley-Davidson Querétaro e a sua »



plataforma Sportster como um ícone para a marca de Milwaukee e para o mundo das duas rodas:

*“A competição King of Kings de 2020 foi um momento marcante para o aniversário desta lendária plataforma e a celebração dos talentos e cultura que são apresentados aos clientes pelos concessionários Harley-Davidson. A Apex Predator da Harley-Davidson Querétaro é a derradeira representação da flexibilidade e capacidades da Sportster. Mostra que choppers, bobbers, café racers, ou até motos de pista, a Sportster tem um pedigree inigualável em termos de expressão”.*

A grande final “King of Kings” de 2020 utilizou como ponto de partida a Sportster 1200. Uma moto que, devido às suas características e flexibilidade, é um dos modelos mais procurados dentro da gama da marca de Milwaukee.

Desde 1957 que a Sportster tem permitido aos motociclistas expressarem a sua individualidade de uma forma como nenhuma outra moto tem conseguido fazer. O seu motor Evolution, as suas linhas clássicas, mas também toda uma linha de acessórios oficiais criados pela Harley-Davidson, tudo isto permite personalizar a Sportster ao gosto de cada motociclista. //

Apex Predator, a marca americana decidiu ainda destacar duas outras concorrentes nesta final “King of Kings”: a Gryps da Harley-Davidson Atenas (Grécia), e ainda a Harley-Davidson Thunderbike que recebeu a distinção “H-D Styling Team Pick”, uma escolha de Brad Richards, Vice-presidente de Estilo e Design da Harley-Davidson Motor Company.

Jon Bekefy, diretor geral global da Harley-Davidson, aproveitou o momento para felicitar o vencedor do “King of Kings” e destacar a





**Márcia Monteiro**

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

## AS SAUDADES da liberdade

**A** atual situação da pandemia mundial veio retirar ao ser humano muitas das coisas que ele tinha como garantidas. Já todos nós passamos por dificuldades na vida em que perdemos pessoas, casas, objetos, bens materiais e afins, mas provavelmente esta é a primeira vez em que nos foi retirada a liberdade.

Embora façamos uma pequena ideia do que é não ter liberdade, agora sentimos verdadeiramente na pele o que é estar privado(a) dela.

Sabendo que a palavra "liberdade" é uma das que mais usamos para descrever aquilo que sentimos quando conduzimos uma moto, importa frisar que agora e mais do que nunca percebemos uma infinidade de coisas novas.

Percebemos o quanto é bom ter liberdade para pegar na moto e ir dar um passeio junto à costa, sentir a brisa marítima no nosso rosto e o vento no nosso cabelo.

Percebemos o quanto é bom ter liberdade para pegar no telemóvel e convidar uns amigos para rolar com destino incerto mas com alegrias garantidas.

Percebemos o quanto é bom ter liberdade para participar num encontro organizado (ou desorganizado) e rever amigos e companheiros de viagem.

Percebemos o quanto é bom ter liberdade para conviver, abraçar, rir com gargalhadas que até nos faz doer a barriga.

Percebemos que a saudade aumenta a cada dia que passa e que é cada vez mais difícil privarem o ser humano desta liberdade (não só em relação às motos mas em relação a todas as áreas das nossas vidas).

Percebemos o quanto é bom ter liberdade para descer as escadas para a garagem e sair para rolar só porque sim, só porque nos apetece, só porque queremos, só porque nos faz sentir bem.

Percebemos o quanto é bom ter liberdade para sentirmos esta paixão e esta adrenalina ao conduzir uma moto.

Façamos a nossa parte para que esta liberdade volte para nós o mais rápido possível.

"Percebemos que a saudade aumenta a cada dia que passa e que é cada vez mais difícil privarem o ser humano desta liberdade."

**PS:** e porque nem tudo é mau, aproveite esta fase para tratar da sua moto, aproveite o tempo disponível para fazer a manutenção em casa (desde que isso seja possível) e de vez enquanto meta a sua moto a "roncar"... não vai diminuir a vontade de ter liberdade, mas vai apaziguar as saudades. //

TRK 502



PURA PASSIONE DAL 1911

# ESPAÇO PARA AVENTURA VAIS TER DE SOBRA...

NA COMPRA DA TUA TRK 502

**OFERTA DE PACK DE MALAS SHAD**

**NO VALOR DE 490€**

**3**  
ANOS  
GARANTIA



Uma aventura começa muito antes de saíres para a estrada. É a escolha do destino, o trajeto, o check-up da moto, o que podes ou não levar contigo... e aqui começa o grande dilema, por isso, agora, na compra da tua TRK 502, temos para ti a Oferta de Pack de Malas SHAD para que nada fique para trás na tua nova aventura.

## OFERTA PACK MALAS SHAD

1 X



TOP CASE  
**SH59X**  
ALUMÍNIO

Expansível até 59 litros  
Suportes incluídos

2 X



MALA LATERAL  
**SH35**  
ALUMÍNIO

35 litros  
Suportes incluídos



P.V.P. **5.990€**  
(iva incluído)

Campanha válida exclusivamente para o modelo TRK 502, limitado ao stock existente.

Descobre mais em

[AVENTURA-TRK502.BENELLI.PT](http://aventura-trk502.benelli.pt)

# GENTLEMAN Hooligan



TRIUMPH SPEED TRIPLE 1050 RS



» [Galeria de fotos aqui](#)

Com mais de 25 anos de existência, a Speed Triple tem sabido adaptar-se às exigências dos tempos modernos. Testámos a mais recente geração desta “gentleman hooligan” na sua variante mais exótica, a RS.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte

Introduzida no mercado mundial há mais de um quarto de século, mais precisamente em 1994, a original Speed Triple ajudou a Triumph a moldar o que conhecemos hoje como o segmento streetfighter. Naturalmente que ao longo de tantos anos a marca de Hinckley teve de reformular um pouco a sua naked

de maior porte, e a Speed Triple conseguiu sempre adaptar-se às exigências dos tempos modernos sem perder a sua essência. Mas transformou-a numa naked roadster em vez de numa streetfighter pura e dura. Está aquilo que eu gosto de chamar uma “gentleman hooligan”.

Com o aparecimento de tantas opções no segmento pownaked, mais potentes, mais agressivas em termos estilísticos, e apresentadas com as derradeiras “track weapons”, é natural que por vezes a Speed Triple seja esquecida por muitos motociclistas. Mas esse é um erro que, como vou explicar, não deve ser cometido! Em particular se tivermos em conta a variante mais exótica, a RS, que a Triumph Portugal gentilmente me cedeu para um dia fantástico

aos seus comandos e que serviu para carregar as energias antes de entrar em isolamento social devido à pandemia Covid-19.

Vou então começar por explicar os detalhes que tornam a Speed Triple 1050 RS numa moto tão especial. E a primeira indicação está no nome do modelo. 1050 tem sido a cilindrada que a Triumph tem defendido nos tempos mais recentes, resistindo assim à tentação de aumentar para outras cubicagens maiores como fazem as rivais.

Claro está que estamos perante, e tal como o nome dá a entender, de um motor tricilíndrico em linha, de 1050 cc e 12 válvulas. Nesta geração mais recente, e fruto da utilização de mais de 150 novos componentes, a Triumph conseguiu extrair desta unidade motriz uma potência maior, com a marca britânica a anunciar que a Speed Triple RS atinge agora uns muito saudáveis 150 cv às 10.500 rpm. O binário também melhorou, sendo de 117 Nm às 7.150 rpm. O motor recebeu novos pistões, árvores de cames de perfil redesenhado para maior abertura das válvulas, para ajudar a maior taxa de compressão que passa a ser de 12,92:1, e um cárter que permite >>





### "AO CONTRÁRIO DA VERSÃO BASE S, A SPEED TRIPLE RS CONTA COM **ELEMENTOS DA ÖHLINS**"

uma circulação mais fácil do óleo e assim garante uma lubrificação mais eficaz do motor que está instalado no interior de um quadro tipo dupla trave. Esta estrutura em alumínio tem-se revelado uma verdadeira jóia, com as dimensões certas em termos de geometria, e uma rigidez torsional perfeita para uma condução desportiva e ágil. Neste particular a Triumph não realizou qualquer alteração. E ainda bem, pois em equipa que vence não se mexe.

Mas a ciclística desta RS é verdadeiramente especial! Começamos pelas suspensões. Ao contrário da versão base S, a Speed Triple RS conta com elementos da Öhlins. A receita não é muito diferente do que outros fabricantes usam nas suas motos, mas a forquilha NIX30 com bainhas de 43 mm, totalmente ajustável, e o amortecedor traseiro TTX36, também totalmente ajustável, são garantias de uma qualidade acima de qualquer suspeita e de uma eficácia ao nível de uma superdesportiva.

Depois temos ainda os travões. Apesar das pinças monobloco de quatro pistões não serem as mais recentes Stylema, são ainda assim pinças Brembo que eram usadas nas melhores superdesportivas há

poucos anos. Mordem discos de 320 mm de diâmetro, e são acionadas através de tubos em malha de aço por uma esbelta bomba radial Brembo MCS19, que permite ajustar o "feeling" da travagem e a distância em que a manete fica do punho direito.

Agora que já deixámos para trás os pontos de destaque desta Speed Triple RS, está na hora de vir dar uma voltinha comigo aos comandos desta "gentleman hooligan". O primeiro contacto com a atualizada Speed não é o mais agradável. Para ser honesto, o sistema de ignição "keyless" da Triumph deixou-me à beira de um ataque de nervos em diversas ocasiões. Carrego no botão e o sistema não responde. Confirmando que tenho as chaves no bolso, mas nada acontece quando carrego novamente. Tiro as chaves do bolso e coloco-as mesmo ao pé do guiador. Carrego no botão, e a eletrónica lá decide desbloquear a ignição e finalmente posso colocar o tricilíndrico a trabalhar. Não aconteceu sempre, apenas de forma esporádica, mas o suficiente para disso tomar nota.

Felizmente, assim que o motor de 1050 cc começa a aquecer, tudo isto fica para trás. O som que emana >>

1050 CC  
150 CV  
16 300 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





## "O MOTOR É O CORAÇÃO DE QUALQUER MOTO, MAS NESTA TRIUMPH GANHA UMA DIMENSÃO AINDA MAIS RELEVANTE."

das ponteiras Arrow, em titânio, é perfeito. O uivar da admissão, tão típico dos tricilíndricos britânicos, está ainda mais pronunciado, e enquanto vou ajustando o ângulo do painel de instrumentos TFT ao meu gosto, vou-me apercebendo que tenho à minha escolha diferentes modos de condução – Rain, Road, Sport, Track e Rider – que permitem adaptar o carácter da Speed Triple RS às necessidades de cada um ou de cada estado de espírito.

Para ser honesto, será nos modos Sport e Track que esta naked britânica mais vezes deve andar. É aí que usufruímos de uma ligação mais direta do punho direito ao motor, um acelerador “ride-by-wire” que responde de forma imediata aos impulsos mas sem se tornar demasiado reativo como acontece por vezes noutras motos. A afinação do acelerador é perfeita, uma delícia! Sentimos mesmo que os três cilindros estão diretamente ligados à mão direita, e fazem precisamente aquilo que queremos.

O motor é o coração de qualquer moto, mas nesta

Triumph ganha uma dimensão ainda mais relevante. Os 150 cv podem não estar ao nível dos 180 cv (ou mais) das rivais, mas a forma como espalham os 117 Nm de força pela gama de rotações é suave, linear, e a Speed Triple RS movimenta-se de curva em curva com uma delicadeza sem rival, sem esforço e com o tricilíndrico a responder sempre, mesmo quando deixamos as rotações baixarem das 3500 rpm. Tenho no entanto de registar que nos regimes mais elevados não senti o motor tricilíndrico com o mesmo fôlego das rivais mais potentes, e para lá das 8.500 rpm a Speed Triple RS sente algumas dificuldades.

Embora eu acredite que os modos Sport e Track são os melhores, tenho também de falar nos restantes modos de condução disponíveis na RS. No Road, o motor continua a disponibilizar toda a sua potência, mas entrega-a de forma muito mais suave, sem cortar na rapidez. Provavelmente numa estrada de curvas menos familiar será o modo de condução indicado, pois é mais perdulário, mantendo a potência. Em

# *Pense na sua segurança!*



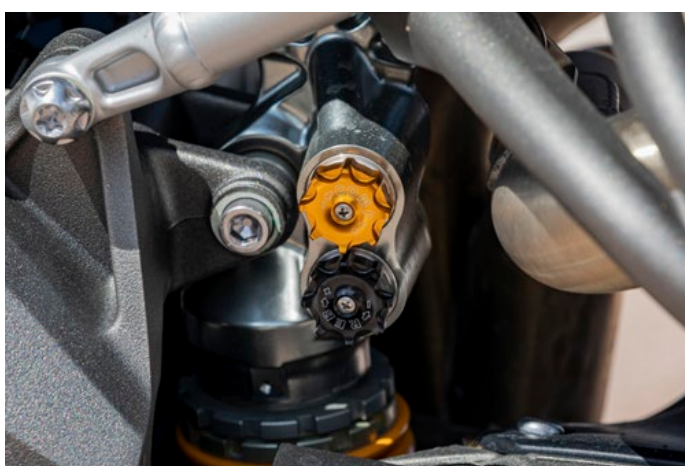
*Blusões D-AIR ROAD  
Projectados para uso  
específico em estrada  
e cidade, mas com as  
mesmas tecnologias  
adotadas no MotoGP*



**MOTO PONTO** ©

**Disponíveis na Moto Ponto - Restelo**

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



Rain o motor não oferece a sua performance total, fica amestrado. Mas mais do que a menor potência disponível, neste modo de condução notam-se bastante as intervenções das diversas ajudas eletrónicas, em particular o controlo de tração, que passa a fazer-se sentir de forma mais intrusiva desde baixas rotações, impedido a roda traseira de deslizar por mais que se rode o punho sem misericórdia.

Não posso também de deixar de falar no "quickshift". Nos primeiros momentos em que arranquei da Triumph Lisboa aos comandos da Speed Triple RS achei estranho as trocas de caixa serem tão bruscas, em particular nas reduções. Rapidamente percebi que quem andou antes de mim desligou o "quickshift" (porquê?). Recorri aos menus intuitivos através do colorido painel TFT e do "joystick" no punho esquerdo e liguei novamente

*"PARA SER HONESTO,  
SERÁ NOS MODOS  
**SPORT E TRACK** QUE  
ESTA NAKED BRITÂNICA  
MAIS VEZES  
DEVE ANDAR."*

o sistema. A partir daí a caixa de seis velocidades revelou-se suave, precisa, com um ocasional ponto-morto nas passagens mais agressivas entre 2ª e 3ª. Mas acima de tudo destaco a precisão nas reduções de caixa, com a embraiagem deslizante a fazer um trabalho extraordinário para absorver todo o binário negativo nas reduções.

Se o motor e as respetivas ajudas eletrónicas estão num patamar de performance e eficácia elevado, muito elevado até, o mesmo posso dizer da ciclística. Ao longo dos anos tenho podido, felizmente, testar grande parte das motos do segmento powernaked. Mas poucas são as motos que me dão uma confiança tão elevada para conduzir no limite em estradas secundárias como a Speed Triple RS.

O quadro e as suspensões Öhlins transmitem um "feedback" perfeito em inclinação, aceleração, e mesmo nas travagens mais fortes, quando os travões Brembo decidem mostrar a sua raça e





## TESTE TRIUMPH SPEED TRIPLE 1050 RS

abrandam a Speed num curto espaço, com o ABS a atuar mas sem se sentir na manete. Quadro e suspensões trabalham em uníssono, e demonstram o excelente trabalho realizado pela Triumph, que neste particular continua a ser dos melhores. Apenas de notar que em asfalto irregular a afinação de série das Öhlins pode resultar numa condução mais desconfortável.

Tudo isto resulta numa condução intuitiva, numa resposta imediata, com o guiador bem posicionado a permitir uma posição de condução dominante sobre a dianteira, que vai entrando nas trajetórias conforme vamos olhando para a curva seguinte. As correções que eventualmente necessitamos de fazer em curva acontecem sem dramas. Um pequeno impulso no guiador e a Speed Triple RS rapidamente recupera a compostura.

Em condução, e depois de umas horas a dançar de curva em curva, apenas me posso queixar do assento, que apesar de redesenhado acaba por se tornar desconfortável e oferece menos apoio. Também não sou fã dos espelhos fixos nas extremidades dos punhos, não porque não permitam visualizar com clareza o que está atrás de nós, mas porque a passar no meio dos carros obrigam a cálculos extra para evitar estragos.

### VEREDICTO

Apesar de batida pela potência de muitas das suas rivais atuais, a Speed Triple RS continua a revelar uma vitalidade invejável para uma moto que, ao longo de mais de 25 anos, sofreu alterações menos profundas do que seria expectável. O motor tricilíndrico continua uma delícia! Suave e linear, mas simultaneamente potente e agressivo quando puxamos por ele em modo Sport ou Track. As ajudas eletrónicas estão lá, sentem-se a trabalhar mas sem serem intrusivas. O nível de equipamento e qualidade de construção não deixa dúvidas da atenção que a Triumph dá aos detalhes.

Confesso que não é fácil encontrar coisas que não gosto nesta moto. Os espelhos retrovisores e o irritante sistema “keyless” são talvez o que menos gostei. Mas nem isso posso dizer que seja demasiado negativo. É uma moto que claramente soube “envelhecer”, e com o passar dos anos está a tornar-se ainda melhor. Perdeu alguma da alma “hooligan” que ajudou a definir o segmento, mas ganhou um cariz de “gentleman” que nenhuma rival consegue ter. A Speed Triple RS pode ser muitas vezes esquecida, mas, como expliquei, não deve ser subestimada e merece um lugar de destaque nas escolhas dos motociclistas que procuram adrenalina. //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** X-lite X-803 RS Ultra Carbon

**Blusão** REV'IT! Hyperspeed Pro

**Calças** REV'IT! Orlando H2O

**Luvras** REV'IT! Chevron 3

**Botas** REV'IT! Mission



# DESCOBRE A TUA NOVA PAIXÃO

MAXSYM TL

Novidade

## CORPO DE SCOOTER COM ALMA DE SUPER DESPORTIVA

A paixão chega quando menos se espera e a nova MaxSym TL é a prova disso. Uma nova MaxiScooter que junta toda a mobilidade de uma scooter à potência e conforto de uma Moto.

Tecnologia, design e conforto fazem desta scooter a tua nova paixão. Tens aqui tudo para te fazer feliz, na Cidade ou em Viagens mais longas. O melhor dos 2 mundos à tua espera.

Preço de Lançamento  
**8 499 € C/IVA**



### DESTAQUES

- ▶ Design Desportivo
- ▶ Condução Confortável
- ▶ Equipamentos Modernos e muita Tecnologia



WWW.SYM.PT

**THE SMART  
CHOICE\***

O Preço inclui IVA, custos de Ecovalor, ISV e exclui Despesas de Legalização e Transporte. As imagens e descrições não são contratuais, podendo ocorrer variações de cor, versões ou equipamento, acessórios e extras. Sujeito a Erros ou omissões. A Moteo Reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar versões, acessórios e equipamentos ou extras sem aviso prévio. \* A Escolha Inteligente.



# Em todos OS SENTIDOS

*PIAGGIO MP3 500 HPE SPORT ADVANCED*

Se não tem carta de moto, necessita mais mobilidade, mas não quer estar limitado pela pouca potência de uma moto de 125cc, então esta é uma solução.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





**"COM 275KG DE PESO A CHEIO, ESTA SCOOTER TORNA-SE AGORA INACREDITAVELMENTE MAIS FÁCIL DE MANOBRAR."**

**É** verdade. A Piaggio, com a sua gama de veículos de 3 rodas, dá a oportunidade a quem não tem carta de moto (A1), e apenas tem carta de carro (B), ganhar uma maior mobilidade, semelhante à de um veículo de duas rodas, e ainda aventurar-se em pequenas viagens, com muito conforto, desfrutando de uma condução muito divertida e sobretudo mais segura.

Apesar de continuarem sujeitos às leis da gravidade, estes veículos de 3 rodas proporcionam uma maior confiança, sobretudo em pisos escorregadios ou pouco firmes, diminuindo substancialmente o risco de queda em manobras, oferecendo ainda uma maior capacidade de

travagem, avaliada em cerca de 30% menos espaço necessário para uma completa imobilização.

A sua condução é muito semelhante à de uma scooter convencional, dependente do efeito giroscópico das rodas para manter uma verticalidade estável. No entanto, a baixa velocidade, o seu peso está mais bem distribuído e torna-se mais fácil manter o conjunto perpendicular ao solo.

A direcção nota-se mais lenta que a de uma moto normal, mas não cobra dividendos em termos de sensações nem de manobra, e a principal diferença, em termos de condução, resulta numa maior estabilidade e melhor aderência que conferem uma maior confiança em curva, e uma maior capacidade de travagem. >>>



493 CC  
44,2 CV  
11 009 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"O POSTO DE CONDUÇÃO É DESAFOGADO E DE LINHAS MUITO AO ESTILO AUTOMOBILÍSTICO, COM O PAINEL DE INSTRUMENTOS MUITO COMPLETO E FACILMENTE LEGÍVEL."*

O motor, HPE (High Power Engine), monocilíndrico de 4 válvulas à cabeça e refrigeração por líquido, debita quase mais 15cv que o seu antecessor, o que torna a Piaggio MP3 500 mais agradável de conduzir, sobretudo tendo em conta que também é mais silencioso. Também a partir dos médios regimes a suavidade aumenta, com o nível de vibrações a tornar-se praticamente imperceptível. A transmissão automática revela-se muito suave no arranque, proporcionando também um efeito travão-motor muito bom.

Esta é a mesma versão que já tinha tido oportunidade de conduzir em 2018 (na altura que o Andar de Moto realizou o teste da renovada MP3 500 - clique aqui para ver) mas que para 2020, neste modelo Sport Advance, vem equipada com marcha-atrás, uma ferramenta que vai ser extremamente conveniente para aqueles que circulam regularmente nos centros urbanos.

Com 275kg de peso a cheio, esta scooter torna-se agora incrivelmente mais fácil de manobrar.

O sistema é muito simples de usar, e uma verdadeira bênção, sobretudo para os utilizadores de estatura mais débil. No entanto, os de estatura mais baixa vão ter alguma dificuldade em chegar com ambos os pés ao chão.

Não que isso seja tão importante na MP3 como é numa moto normal, já que o sistema de bloqueio da suspensão dianteira permite que a moto fique estável, sem tombar, mesmo em planos inclinados, facilitando a subida e a descida do assento, permitindo ainda parar sem colocar os pés no chão. O sistema é acionável a baixa velocidade, por intermédio de um botão dedicado, de fácil acesso, ao lado do acelerador, e desliga-se automaticamente mal a moto começa novamente a andar.

Os menos experientes não vão ter grandes dificuldades em brilhar aos comandos da MP3 500 HPE. Para garantir que a condução possa ser o mais relaxada possível, e como estratégia para homologação, está disponível um pedal que, sem >>

I LIKE TO  
MOVE IT  
MOVE IT



AGORA APENAS POR ~~3.600€~~  
**2.990€** + DESPESAS DE DOCUMENTAÇÃO  
INFORMA-TE NUM CONCESSIONÁRIO PIAGGIO.



"O MOTOR, HPE (HIGH POWER ENGINE), MONOCILINDRICO DE 4 VÁLVULAS À CABEÇA E REFRIGERAÇÃO POR LÍQUIDO, DEBITA QUASE MAIS 15CV QUE O SEU ANTECESSOR"



ser necessário tocar nas manetes, faz actuar em simultâneo os travões de ambas as rodas, ambas monitorizadas pelo sistema ABS. A sua utilização revela-se prática e eficaz, sobretudo em recta e a baixa velocidade, mas requer alguma habituação.

Apesar da resposta bastante acutilante do motor, seja no arranque ou na saída das curvas, a eletrónica, através do acelerador "ride by wire", encarrega-se também de facilitar a vida ao condutor, já que o controlo de tracção é rápido na resposta e corrige prontamente qualquer possibilidade de patinagem da roda traseira. Além disso existem dois modos de condução, sendo que um (ECO) está programado para priorizar a redução de consumo, enquanto que o outro (STD) liberta toda a potência do motor.

O controlo de tracção pode ser desligado, não para agradar aos mais destemidos ou aos que gostam de queimar borracha, mas antes para situações de arranque, a subir, em pisos extremamente escorregadios, em que o sistema pode mesmo ser incapaz de encontrar tracção.

Mas apesar de permitir andamentos rápidos, mesmo com passageiro, esta Piaggio foi concebida para ser prática e confortável, tanto em ambiente urbano como em viagem, em estrada ou até mesmo em auto-estrada.

O posto de condução é desafogado e de linhas muito ao estilo automobilístico, com o painel de instrumentos muito completo e facilmente legível. No seu topo encontra-se um prático compartimento com tampa (mas sem fechadura)





## TESTE PIAGGIO MP3 500 HPE SPORT ADVANCED

e tomada USB, para guardar o telefone. No painel frontal existe ainda um prático gancho para pendurar uma mochila, mala de senhora ou saco de compras.

A posição de condução é bastante reactiva e elevada e os comandos estão bem colocados. O passageiro desfruta de imenso espaço e uma boa ergonomia, com um excelente apoio lombar e pegadas bem colocadas para as mãos, e neste capítulo apenas há a criticar a falta de regulação em altura do ecrã frontal que, para compensar, serve também de protector dos punhos. O assento mostra-se firme e bastante confortável, revestido a material que não escorrega.

Em cidade, o travão de estacionamento, que permite parar facilmente em locais inclinados sem ser necessário recorrer ao descanso central, revela-se realmente prático.

A suspensão, além de mostrar um comportamento dinâmico muito aceitável, também proporciona um bom nível de conforto.

Se bem que se consegue facilmente atingir uma velocidade máxima de quase 160km/h, a MP3 500 HPE revela o seu "sweet spot" ligeiramente acima dos 120km/h, com uma excelente protecção aerodinâmica, níveis de vibração e ruído muito

baixos, e um consumo que facilmente se mantém abaixo dos 5 litros/100km, que contribui para autonomias práticas de mais de 200km.

Em termos de arrumação, debaixo do assento existe espaço suficiente para dois capacetes modulares ou uma boa mochila, que conta com alcatifa e iluminação. Para viagem, nada melhor que recorrer a uma top-case, disponível na gama de acessórios opcionais da marca.

A qualidade de construção é muito boa, isenta de ruídos e com materiais agradáveis à vista e ao tacto. Os diversos painéis encaixam na perfeição, os poisa-pés do passageiro são escamoteáveis, não há cablagens à vista, a iluminação é eficaz, apesar de ainda contar com faróis de halogénio, e os retrovisores proporcionam uma boa visibilidade.

A Piaggio MP3 500 HPE Sport Advanced é sem dúvida um excelente meio de transporte. Divertida de conduzir, fácil de manobrar, inspiradora de confiança, e com umas prestações dinâmicas fora do alcance de qualquer scooter de 125cc, configura-se numa excelente opção para quem tem carta de condução das categorias B, e precisa de se deslocar com rapidez sem ter que ir tirar carta de condução de moto. //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** Nolan N100-5

**Blusão** Merlin Hixon Jacket Black

**Luvas** REV'IT! Cooper

**Jeans** REV'IT! Corona TF

**Botas** TCX Jupiter 4 GTX





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

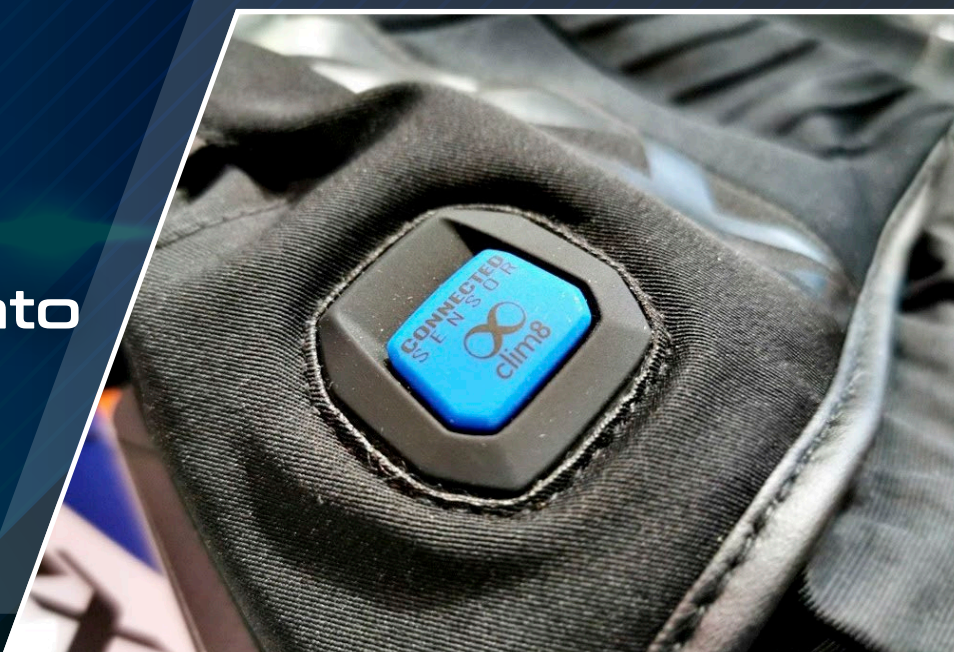


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**ANDAR DE MOTO**



# Budget TOURING

*CFMOTO GT650*

Uma moto de média cilindrada pensada para as grandes viagens. Uma Grand Tourer que assume um compromisso entre preço, qualidade e desempenho.

**Texto:** Rogério Carmo **Fotos:** Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





*"DESENHADA PELA KISKA DESIGN, GABINETE QUE PERTENCE À KTM, MARCA COM QUEM A CFMOTO TEM TIDO UMA RELAÇÃO MUITO PRÓXIMA"*

**É** verdade que, dentro do segmento de média cilindrada, há poucas motos que se possam considerar verdadeiramente turísticas. Prevaecem os modelos mais aventureiros, ou as motos "naked", mas faltam modelos estradistas, capazes de assegurar conforto, ao longo de muitos quilómetros consecutivos, através de uma boa protecção aerodinâmica e uma boa ergonomia, a par com uma grande autonomia e uma boa capacidade para transportar passageiro e bagagem. E com uma etiqueta de 7.000 euros, como a desta CFMoto, não há mesmo nenhuma, sendo necessário gastar cerca de mais 2000 euros para se encontrar uma das poucas opções

equivalentes (a Yamaha Tracer 700).

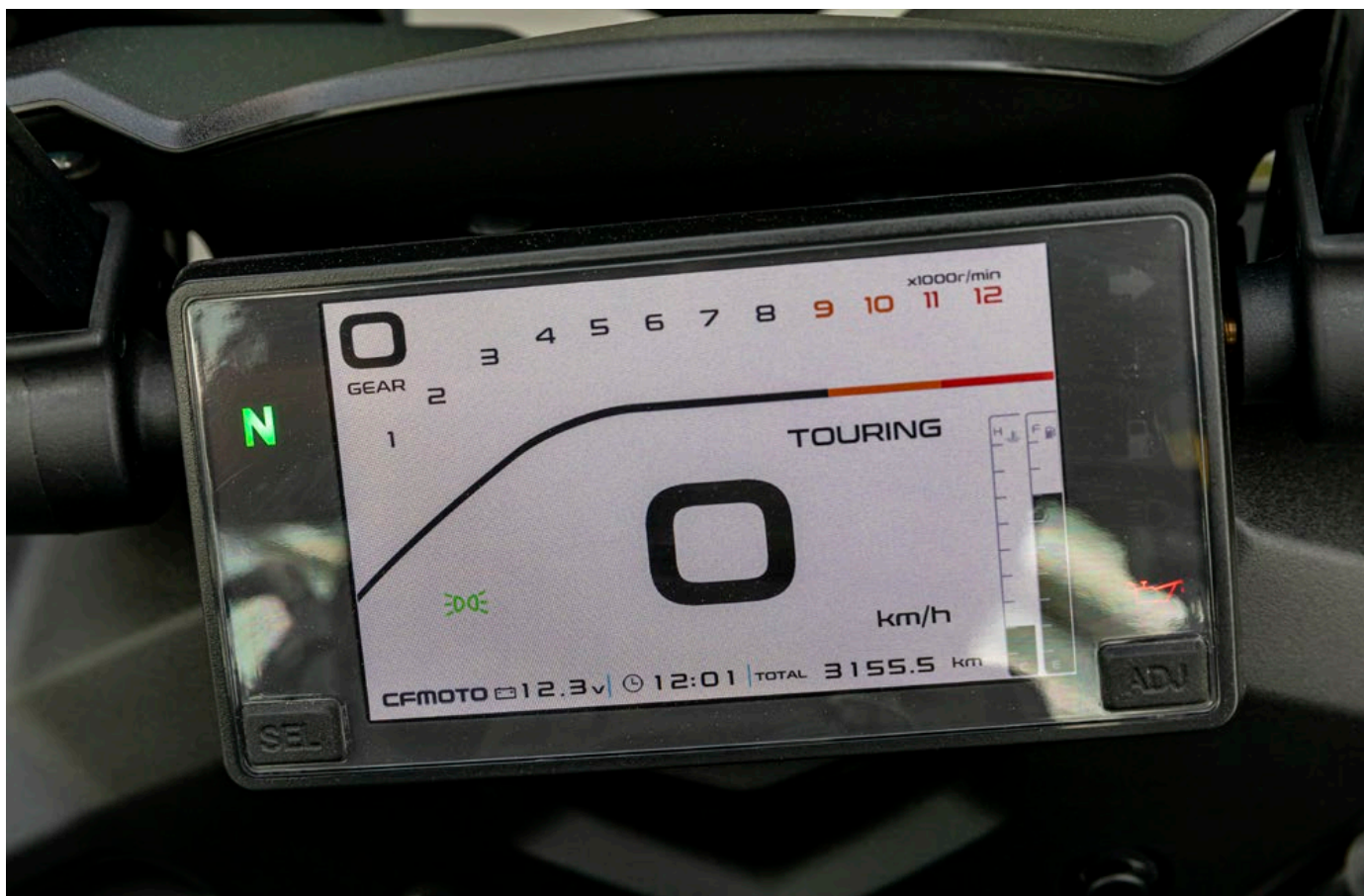
Efectivamente a CF Moto 650GT não apresenta luxos desnecessários, mas empregando componentes essenciais de elevada qualidade e explorando um motor com provas dadas em termos de resistência e fiabilidade, a CFMoto consegue oferecer um produto com muitos argumentos, capaz de convencer qualquer motociclista que pretenda evoluir de uma moto de baixa cilindrada, para outra que lhe permita alargar os horizontes.

Linhas desenhadas pela Kiska Design, gabinete que pertence à KTM, marca com quem a CFMoto tem tido uma relação muito próxima, emprestam um toque de modernidade e vanguardismo a este modelo pensado para grandes viagens. >>



650 CC  
71 CV  
58,5NM

» [Mais dados técnicos aqui](#)



## "TAMBÉM É IMPOSSÍVEL DEIXAR DE REPARAR NO ATRATIVO PAINEL DE INSTRUMENTOS, EM TFT QUE APRESENTA DUAS CONFIGURAÇÕES"

A primeira impressão é a de conforto. A carenagem envolvente, juntamente com o ecrã frontal generoso e regulável em altura, o guidador largo e elevado a permitir uma postura vertical, mas ainda assim reactiva, as pernas fletidas mas sem exagero e o fundo das costas bem apoiado num assento independente e a uma altura de 795 mm que permite apoiar firmemente ambos os pés no chão, são factores que saltam imediatamente à vista.

O passageiro também não foi esquecido, e conta com um bom apoio para as mãos, poisa-pés (à semelhança dos do condutor) cobertos por borracha e o assento independente é bastante generoso e em material antiderrapante.

Logo de seguida apercebemo-nos que os espelhos retrovisores proporcionam uma excelente

visibilidade, que podemos ligar o telefone a uma tomada USB muito bem colocada (e que até é dupla para o caso de se pretender instalar também um GPS dedicado ou uma câmara de vídeo), que as manetes têm afinação e o seu funcionamento é extremamente suave. Também é impossível deixar de reparar no atrativo painel de instrumentos, em TFT, que apresenta duas configurações (Sport e Touring) mas que em nada alteram a condução.

Pondo o motor a funcionar, a sua sonoridade é bastante interessante, forte e grave. O acelerador responde com vivacidade e sobe de regime alegremente. A embraiagem tem um acionamento muito leve e a caixa de seis velocidades, em cassette, é bastante suave e precisa.

Sem grandes ajudas electrónicas à condução, que aliás se resumem ao ABS obrigatório, a GT650 >>>





conta com a delicada entrega de potência do motor para desculpar a inexistência de um controlo de tracção. O bicilíndrico paralelo de 8 válvulas consegue, com a sua cambota a 180°, e a injeção a cargo da Bosch, proporcionar uma grande suavidade de funcionamento e uma curva de binário bem desenhada, que evita um constante recurso à caixa de velocidades, seja em ambiente urbano ou em estradas sinuosas. Basta mantê-lo acima das 4.000 rotações para que ele esteja pronto a reagir a qualquer aceleradela, sem qualquer hesitação, tornando-se divertido e muito fácil de conduzir em qualquer situação.

Mesmo em autoestrada conseguem-se manter ritmos bastante interessantes, deixando sempre uma margem para fazer qualquer ultrapassagem ou enfrentar qualquer subida. Claro que, tendo que pôr em movimento um peso de 226 kg, em ordem de marcha, quanto mais carregarmos a 650GT, com depósito de 19 litros atestado, bagagem e passageiro, menor será a margem, e então os 60cv anunciados pelo fabricante precisam mesmo de se esforçar para manterem um ritmo rápido.

Mas se o objectivo for apenas desfrutar da viagem, então o binário de 56 Nm é mais do que >>

*"SEM GRANDES AJUDAS ELECTRÓNICAS À CONDUÇÃO, QUE ALIÁS SE RESUMEM AO ABS OBRIGATÓRIO, A GT650 CONTA COM A DELICADA ENTREGA DE POTÊNCIA DO MOTOR"*

suficiente. Os consumos, numa condução normal, rondam os 5 litros/100km, valor que contribui para uma autonomia prática bastante interessante, a passar facilmente os 300 quilómetros.

A suspensão, dotada de material KYB, tem uma taragem confortável, pelo que não favorece abusos, mas a forquilha de 38mm de diâmetro mantém-se bastante estável em curva e o afundamento sob travagem é contrariado de forma bastante suave. O monoamortecedor traseiro, colocado em posição horizontal sobre o lado direito e acoplado ao braço-oscilante através de alavanca, possui afinação de pré-carga, mas infelizmente não conta com comando remoto para facilitar a tarefa. Por seu lado a direção tem uma resposta previsível e, em manobra, a brecagem é muito boa.

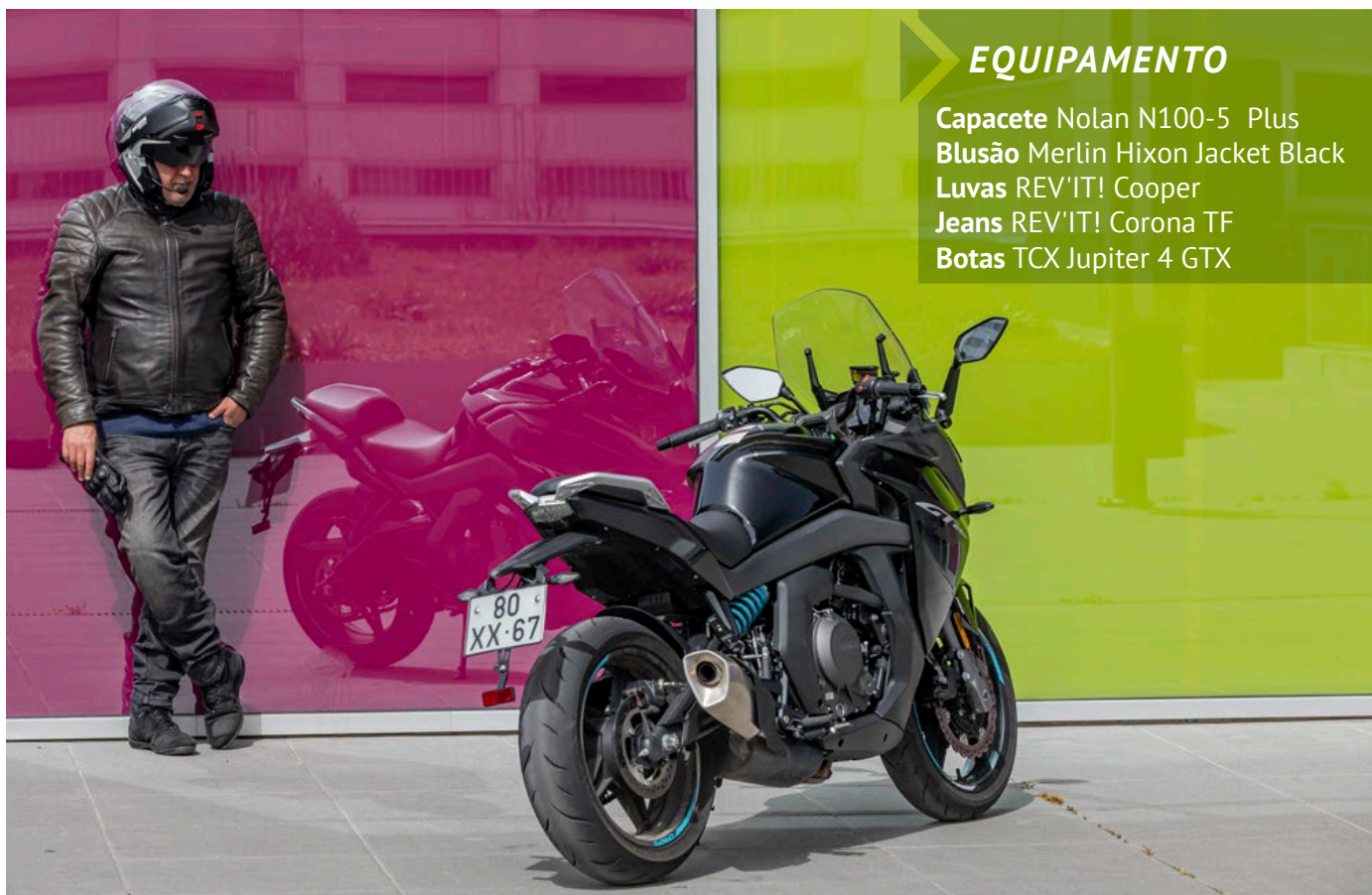
Ao nível da travagem, o material da empresa espanhola J.Juan destaca-se pelos discos de travão recortados e pelas pinças de pistões duplos, e cumpre a sua missão de forma bastante competente, incisiva e doseável, apoiado por um ABS da Continental, que tem de se esmerar para compensar a fraca prestação dos pneus “made in China” que prejudicam igualmente o potencial da ciclística, caso se tente uma condução mais desportiva.

Claro que, com as pretensões turísticas, a este modelo fazia falta mais algum equipamento, como os punhos aquecidos e o cruise control, mas obviamente que o preço iria sofrer com isso...

Como tal, em termos de pontos negativos, apenas tenho que referir o facto de ter achado o estofo do assento um pouco rijo, pois ao fim de algum tempo de condução, muito antes de ter necessidade de reabastecer, começava a sentir algum desconforto e, como já referi, a fraca qualidade dos pneus, cuja escassa aderência prejudica a confiança em curva e a travagem. Outro ponto menos interessante, mas que não é exclusivo deste modelo ou marca, é o reflexo no painel de instrumentos, que o torna completamente ilegível quando temos o sol alto, a brilhar nas nossas costas.

No cômputo geral a CFMoto 650GT apresenta-se muito agradável de conduzir, sendo extremamente fácil de manobrar, apesar do seu peso poder sugerir o contrário. Em andamento revela-se ágil e estável, ao mesmo tempo que proporciona uma grande confiança, pelo que os menos experientes não vão ter dificuldade em se adaptar seja qual for o tipo de utilização.

Pode ficar a saber mais sobre a CF Moto se clicar aqui //



## EQUIPAMENTO

**Capacete** Nolan N100-5 Plus

**Blusão** Merlin Hixon Jacket Black

**Luvas** REV'IT! Cooper

**Jeans** REV'IT! Corona TF

**Botas** TCX Jupiter 4 GTX



**Pedro Pereira**

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

## BATERIA DE MOTO vs Coronavírus

**N**o momento em que estou a escrever esta crónica o país está praticamente parado, passe o exagero. Ao nível das motos a circular o tombo é gigante, e ainda bem! Temos que fazer tudo para travar o contágio, incluindo deixar as nossas motos estáticas, para nosso bem e dos outros, exceto em casos de verdadeira necessidade...

### O PAPEL DA BATERIA

As motos, sobretudo as mais recentes, são um verdadeiro manancial de tecnologia e electrónica que é necessário “alimentar”, e é aí que o papel da bateria é determinante e vai muito para além de servir para colocar o motor em movimento! Dela depende praticamente toda a moto, desde a iluminação, à injeção, passando pelo imobilizador, ABS ou pela bomba de gasolina...

Ora, é do domínio comum que uma moto, estando bastante tempo parada (podem ser dias, semanas ou meses) vai acabar com a bateria descarregada. Seja por existirem “ladrões” da carga, caso dos alarmes, seja simplesmente porque, ao não receber qualquer recarga por parte do alternador ou outro sistema de substituição, a bateria acaba por não ter energia suficiente para “despertar” o motor para a vida.

Assim percebe-se facilmente que a bateria é um dos periféricos mais importantes do motor e que é muitas vezes negligenciado, tendo em conta que a sua duração é muito variável. Depende de vários fatores, como o clima, a compressão do motor, o estado do alternador, a idade, a existência de sistemas que a sobrecarregam (caso da iluminação “extra” ou dos sistemas de alarme) e da atenção que o seu dono

lhe dá, e não tanto da cilindrada da moto ou da arquitetura do motor.

Continuam a ser demasiados os/as motociclistas que não sabem sequer onde a bateria está posicionada, quanto mais proceder à limpeza dos bornes ou, de vez em quando, pegar num multímetro e medir a tensão, seja com o motor parado, no momento do arranque ou mesmo em funcionamento, já que nestas 3 situações os valores são bem distintos.

Tão ou mais grave ainda é o facto de muitos fabricantes teimarem em não simplificar a vida ao consumidor, fazendo com que para “chegar” à bateria seja mais complicado que desmontar meio motor. Recordo-me do exemplo da moto de um colega, em que para se chegar à bateria foi necessário desparafusar o assento (4 parafusos), uma tampa protetora da caixa da bateria (mais 4) e ainda uma barra metálica sobre a mesma (apenas 2), nos três casos sempre com medidas diferentes, isto apenas para ter acesso aos bornes!

Outro exemplo, não melhor, é o de a bateria estar no local tradicional do depósito, e para se lhe ter acesso ser necessário desmontar as carenagens laterais, uma tampa superior e ainda uma cobertura da caixa! Perfeitamente surreal e desnecessário! Só serve para desmotivar o utilizador ao complicar-lhe a vida! Onde anda a filosofia Kiss, ou seja, keep it simple...stupid?

### QUE TIPOS DE BATERIAS CONHECEM?

Não é como o célebre anúncio de que os menos jovens se recordam perfeitamente “que polos conheces? Polo Norte, Polo Sul e Polilon!” mas quase! Afinal de contas, a diversidade é grande e chega para causar >>>



alguma confusão ao motard mais desavisado, que não percebe porque há sistemas de 6 volts (motos mais antigas), de 12 volts (o standard), em breve de 48 volts (como já sucede em alguns automóveis), já para não falar na diversidade de amperagens!

Nem porque umas são à base de ácido, outras de lítio ou ainda de gel, porque existem algumas que são AGM e outras não, porque umas têm apenas 3 ou 4 amperes e outras o dobro ou mais? Porque dizem algumas que são sem manutenção? O que são baterias seladas? E blindadas? Perguntas e mais perguntas, dúvidas umas atrás das outras, quando o consumidor procura geralmente apenas uma bateria que responda às suas necessidades e não seja ao preço do ouro!

Existe alguma diferença relevante entre uma bateria de linha branca e uma outra “de marca” que justifique custar o triplo ou mais? Será que dura mesmo 3 vezes mais? E como funciona a garantia em caso de falha na de linha branca? Será que posso ficar tranquilo? Dura ao menos o tempo da garantia? E como será nos casos em que comprei online, eventualmente no outro lado do mundo? e se for o retificador de corrente da moto a fritar a bateria... dão-me outra?

Sem querer complicar, ainda mais, a minha sugestão é simples: olhem para o manual da moto ou perguntem a quem sabe, e aí as concessões da marca e as oficinas de motos no geral são mesmo a melhor opção! Não vale a pena andar a inventar até porque as baterias têm dimensões normalizadas, tal como as respetivas caixas e devem entrar nas mesmas ficando ajustadas de modo a não se deslocarem com os movimentos da moto.

Na atualidade a grande decisão reside em escolher

entre baterias à base de ácido, gel e de iões de lítio. Todas têm vantagens e inconvenientes e a decisão cabe a cada um, sendo que os próprios fabricantes de motos fazem diferentes escolhas, consoante os critérios definidos, nomeadamente em termos de preço, do peso ou da tecnologia da própria moto, mas vejamos uma explicação muito primária:

**Ácido:** um bocado mais pesadas, mas também menos caras e de uma tecnologia muito estável, sendo que foram sofrendo uma evolução significativa ao longo dos anos e são ainda o equipamento standard de muitas motos. É comum terem manutenção, o que até pode ser positivo.

**Gel:** ficam a meio caminho entre as outras duas e são muito utilizadas na atualidade. Não costumam requerer qualquer manutenção, nem ser tão caras como as de lítio, mas são pesadas como as de ácido, embora o risco de derrame seja nulo. Podem ser uma boa opção.

**Lítio:** nitidamente mais leves (chegam a pesar menos de metade), mais pequenas (podem implicar algum “enchimento” na caixa para não ficarem “à solta”), mas também mais caras. Em termos de durabilidade é suposto serem mais duráveis, mas nem sempre é assim...

Identifiquem que bateria tem a vossa moto e, em caso de necessidade de substituição, logo decidem o que fazer, mas se optarem por não entregar essa tarefa a alguém mais habilitado façam bem o trabalho de casa. Na dúvida, é preferível que a bateria, desde que caiba no respetivo compartimento e o alternador seja capaz de a carregar, ter um pouco de amperagem a mais do que a menos! Por exemplo, 5 amperes em vez de 4. >>>

## COMO PRESERVAR A BATERIA?

Tenho a moto parada, não sei quando vou voltar a poder andar nela sem restrições. Que faço agora? Desligo simplesmente a chave? Retiro um borne da bateria, qual? Os dois? Retiro mesmo a bateria? E no caso de ter alarme? Vale a pena comprar um otimizador de bateria? E se for só um carregador? E, se comprar, dá para vários tipos de bateria, também para o automóvel? O processo de carga é perigoso? Liberta gases? Pode explodir?

É preferível ir pondo a moto a trabalhar, tipo todas as semanas ou a cada 15 dias? E se for apenas uma vez por mês? Basta deixar que fique um bocadinho ao ralenti ou é melhor ir acelerando um pouco? E dar uma gasadas mais fortes, será que carrega mais depressa? E se levar mesmo o motor ao corte? E como proceder se a moto estiver sempre a dormir numa garagem estrela?

Se colocarem a vós mesmos este tipo de questões e as forem debatendo com mais pessoas (por mail, telefone, redes sociais, forem vendo vídeos sobre o assunto...) significa que já estão no bom caminho e mesmo que cometam alguns erros (errar faz parte da condição humana), o processo de aprendizagem vai fazer com que evoluam rapidamente, e isso pode até evitar que uma bateria morta ou descarregada vos deixe "apeados" e sirva até para vos fazer poupar algum dinheiro que custa a ganhar, mais ainda agora...

Partilho convosco um conjunto de dicas que podem ajudar. Não as interpretem como verdades absolutas. São apenas o reflexo dos meus parcos conhecimentos e da minha experiência pessoal e vontade de partilhar de informação. Espero que ajudem a ocupar o muito tempo livre (nunca pensei escrever isto), a poupar o ambiente e a vossa carteira.

Andar de moto, se possível. A melhor estratégia para prolongar a vida útil da bateria, e de toda a moto, é andar com ela. Nem que seja quinzenalmente, uma voltinha de 10 ou 15 minutos vai ser boa não só a bateria mas toda a moto, incluindo fluídos e pneus. Sorte que em Portugal não temos invernos muito rigorosos de 3 ou 4 meses em que é realmente necessário "hibernar" a moto por completo.

Colocar o motor em funcionamento sem andar com a moto. Esta pode ser uma boa estratégia para prolongar a

vida da bateria e respetiva carga, mas não é infalível. Se o fizer, deve ser num espaço ventilado (gases de escape são venenosos) e não basta deixar a moto ao ralenti durante alguns minutos. O ideal é usar alguma aceleração, tipo até 3.000 rpm, mas pode haver outro problema: o motor vai aquecer e como não há circulação de ar, a ventoinha vai "disparar" e por sua vez gastar carga da bateria! Sorte de quem tem motos que podem ser colocadas em funcionamento com pedal, vulgo kick, ou motos elétricas que basta ligar à tomada!

Desligar a bateria. Não é complexo, mas deve ser feito seguindo uma ordem: desligar primeiro o polo negativo e só depois o positivo. Quando for para montar será o inverso: primeiro o positivo (normalmente o borne vermelho), e depois o negativo (o borne preto). Há quem sugira apenas desligar um. Eu recomendo desligar os dois. Casa a moto fique na rua... o melhor mesmo é retirar a bateria

e levá-la para casa. Atenção ainda que ao desligar/ligar os cabos, estes não devem tocar em mais lado nenhum e trocá-los tem tudo para correr mal e ser perigoso! Lembro ainda que, ao ligar os cabos, pode ser necessário reiniciar alguns sistemas e não apenas acertar o relógio!

Ter e usar um multímetro (ou voltímetro): não é um equipamento caro, nem sequer complexo, mas é de grande utilidade. Graças a ele conseguimos medir a tensão (em volts) nos 3 momentos cruciais:

Bateria com o motor em funcionamento: à volta dos

14 volts ou mesmo um pouco acima;

No momento de arranque: chega a descer até aos 10 volts ou mesmo um pouco abaixo, mas deve subir logo que o motor começar a funcionar, para valores próximos dos da alínea anterior;

Com o motor desligado: valores lidos a rondar os 12,5 volts.

Tensões abaixo destas, indicadas nas 3 alíneas anteriores, podem significar que a bateria está "nas últimas" ou que, pelo menos, necessita de carga extra. Algumas motos mais recentes são fantásticas porque indicam logo estes valores no painel e estamos sempre informados do estado da bateria.

Proteção dos terminais da bateria. Com ou sem uso, é normal que ocorra alguma oxidação nos terminais da bateria. A mesma deve ser combatida e evitar o problema

**" Desligar a bateria. Não é complexo, mas deve ser feito seguindo uma ordem: desligar primeiro o polo negativo e só depois o positivo. "**

não é complexo. Basta limpar bem toda a área (use luvas e máscara que proteja também os olhos), pode até ser com uma escova fina (nem que seja uma velha de lavar os dentes), e depois aplicar, por exemplo, WD 40 que é dielétrico e que além de evitar a oxidação, também previne curto-circuitos. Um pouco de vaselina faz o mesmo efeito e dura mais tempo! Tem também muitas outras utilidades!

Tenha um ou mais conjuntos de ferramenta em casa. Não é preciso ser mecânico profissional, mas boas ferramentas ajudam a fazer um ótimo trabalho, nomeadamente em termos de binário de aperto. Recomendo mesmo ter uma ou duas chaves dinamométricas (uma para pequenos apertos, tipo até 20Nm e outra para apertos maiores). Vão ser úteis em imensas situações, incluindo no aperto correto dos terminais da bateria que tendem a alargar naturalmente com o tempo e podem ser motivo suficiente para a moto não arrancar.

Atenção em que superfície estaciona a moto. Pode parecer irrelevante e talvez seja mito, mas o descanso central ou lateral é metálico e assim constituiu-se como um bom condutor de corrente que ajuda a uma ínfima, mas permanente, perda de carga. Uma base de borracha ou madeira são suficientes para evitar essa pequena fuga... e prolongar a vida da bateria. Por via das dúvidas, uso na garagem uso um tapete aborrachado. Torna mais fácil a limpeza e o descanso não fica em contato direto com o chão.

Pondere a aquisição de um otimizador de bateria. Tornaram-se rapidamente populares e não é para menos! São uma excelente solução para prolongar a vida útil da bateria e manter a carga “no ponto”. São atualmente muito fiáveis e robustos, sendo que vão carregando a bateria apenas quando é necessário. Ou seja, são “inteligentes” a ponto de atuar apenas se a bateria perder carga abaixo de um nível predeterminado. Se adquirir um (agora online), pondere comprar e montar a cablagem extra para poder ligar/desligar o sistema sem ter que aceder fisicamente à bateria. Mais prático é impossível. Recomendo.

Cuidado com a forma como carrega a bateria: os atuais “carregadores” de bateria são eficazes, mas nem sempre à prova da burrice humana, mais ainda nas baterias com líquido. Opte por dar uma carga mais lenta e prolongada e não o inverso. Não deixe a bateria a carregar dias a fio e lembre-se que se libertarem gases os mesmos são tóxicos, tal como o ácido, que além disso é extremamente corrosivo. Já agora, se tiver que acrescentar líquido nas

baterias com manutenção é para ser mesmo água destilada e não da torneira ou garrafão, e nunca passar do limite, que costuma ser o cimo das placas de chumbo existentes no interior.

Respeite as indicações do fabricante. Se o fabricante diz que a bateria é do tipo AGM (Absorbent Glas Mat) e se tiver que a substituir, é para comprar outra do mesmo género, ainda que seja mais cara. Estas baterias são mais onerosas, mas mais resistentes ao terem mantas de microfibras de vidro especiais que servem de isolante entre as placas de chumbo e o ácido. São usadas nomeadamente por motores com start-stop ou idle stop, que as motos começam também a ter, e que se vai generalizar gradualmente como forma de ajudar a reduzir as emissões de gases nocivos.

Cuidados ao dar um encosto. Esta situação já ocorreu a muitos de nós. A moto está parada há algum tempo e um “encosto” com a energia de outra viatura ou de um booster pode ser a solução. Porém, muito cuidado: deve

respeitar as polaridades dos cabos. Começar com o positivo em ambos os terminais, e depois os negativos. Uma pequena faísca é normal e não se assuste. Logo que a moto com a bateria em baixo acordar para a vida, retire os cabos. Ainda uma especial atenção para NUNCA tocar com os cabos em mais lado algum ou uns nos outros. Se tem dúvidas... não mexa em nada e deixe a tarefa para quem sabe!

A bateria morreu. Chegou ao termo da sua vida útil. Já de nada

serve dar carga ou adicionar água destilada (caso seja com manutenção). Então há que lhe dar um funeral digno. Não invente ao tentar abri-la para ver o interior, não a misture com o lixo comum. As oficinas geralmente recebem-nas e até podem atribuir-lhe algum valor como retoma. Seja como for, não são lixo vulgar e podem, em parte, ser recicláveis. Vamos ser amigos do ambiente e promover uma economia circular em que Reduzir, Reutilizar e Reciclar fazem parte do nosso vocabulário e das nossas atitudes e comportamentos.

Vamos ficar por aqui. Considerem esta crónica como meramente informativa e orientadora, não substituindo os conselhos e orientações profissionais ou os correspondentes manuais de utilizador, de oficina ou das próprias baterias.

Deixem-me ainda assumir um facto: pessoalmente estou a ficar meio desesperado por não poder ir andar de moto! Por isso, quando esse dia chegar, não quero ser apanhado desprevenido por causa da bateria! //



# Confortável E SEGURO

UM EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO PARA HOMEM, DESTINADO A UMA UTILIZAÇÃO DIÁRIA AO LONGO DE TODO O ANO.

**A** Sprint reforçou a sua gama de equipamento de moto com um novo blusão de homem. O “Sprint Shell” destaca-se, por poder ser usado ao longo de todo o ano, devido à incorporação de uma membrana impermeável, mas respirável, e um forro térmico destacável.

Nos fabricos destes modelos foram empregues materiais altamente avançados como o S-TEX Poliéster, um têxtil que oferece mais conforto e maior durabilidade, e o Thermoline A-Grade, que garante um excelente isolamento térmico.

Em termos de segurança, o blusão Shell inclui proteções semi-rígidas Shokblok, homologadas,

nos ombros, cotovelos e costas, e aplicações em material refletor Safetylite.

Em termos de conforto, este novo modelo da Sprint conta com práticos ajustes na cintura, nos punhos e no pescoço, e disponibiliza arrumação suficiente com dois bolsos exteriores e um interior, além de dois bolsos no forro destacável.

A ventilação, para os dias mais quentes, é conseguida graças a duas entradas de ar colocadas no peito e outras tantas nas mangas, e uma extracção de ar nas costas.

O blusão Sprint Shell está disponível em preto; e em duas versões bicolores, preto/fluo e preto/cinza, todas por um P.V.P recomendado de 125 Euros. //



# DESCOBRE UMA NOVA FORMA DE MOBILIDADE E OS ACESSÓRIOS CERTOS PARA ARRANCARES



## PIAGGIO MP3

### OFERTA DA TOP CASE E CAPACETE

Com a Piaggio MP3 podes movimentar-te dentro da tua cidade com total liberdade e segurança. E não precisas de carta de moto: basta a carta de condução de automóvel (categoria B). Marca já o teu Test Ride num concessionário Piaggio MP3 e aproveita a oferta da top case e capacete.

[piaggio.pt](http://piaggio.pt)



**PIAGGIO®**

Campanha válida para modelo Piaggio MP3 de 15 de fevereiro a 31 de março de 2020 e limitada ao stock existente.

# Para climas ADVERSOS

A MARCA HOLANDESA DE EQUIPAMENTOS APRESENTA UMA NOVA VERSÃO DAS LUVAS FUSION. AS REV'IT! FUSION 2 GTX PROMETEM CONFORTO MESMO NOS CLIMAS MAIS ADVERSOS, E PROTEÇÃO E QUALIDADE EXTRA QUE HABITUALMENTE ENCONTRAMOS NOS PRODUTOS DA MARCA.

A marca holandesa REV'IT!, especialista em acessórios e equipamentos para motociclistas, continua a alargar a sua gama de luvas. No caso das novas Fusion 2 GTX estamos perante um modelo desenvolvido para enfrentar as condições climáticas mais adversas de chuva e frio.

Estas luvas de punho longo surgem como uma evolução das originais Fusion. A sua construção foi especificamente pensada para que se adaptem da melhor forma aos punhos aquecidos que atualmente equipam grande maioria das motos pensadas para viajar ou de aventura, captando e mantendo o calor irradiado pelos punhos aquecidos.

Para isso as Fusion 2 GTX apresentam uma camada exterior extremamente maleável, fabricada num misto de pele de cabra com acabamento a nível molecular para repelir a água, e material têxtil PWR Shell 500D Stretch, um material à base de poliamida, extremamente resistente à abrasão, e flexível. Acima de tudo a REV'IT! procurou uma configuração que garante uma elasticidade adequada para que a luva se torne confortável e não limite a mobilidade da mão.

O forro interior consiste em pêlo combinado com o Thermolite Plus, com isolamento Exkin Platinum, que mantêm o calor e evitam perdas de temperatura devido ao frio.

A capacidade de resistência ao impacto é também bastante melhorada nestas Fusion 2 GTX- Contam com reforços rígidos em Temperfoam nos nós dos dedos e no deslizador, localizado na palma da mão, que asseguram um maior nível de proteção em caso de queda. As inserções de



espuma EVA completam a sensação de conforto e ajuste.

Nas características das luvas REV'IT! Fusion 2 GTX destacamos ainda o sistema "Single Motion Closure". Este sistema permite que, com apenas um movimento, seja possível calçar e descalçar as luvas de forma fácil e rápida.

O dedo indicador de cada luva contém uma inserção para limpeza da água da viseira do capacete, enquanto a ponta dos dedos indicadores conta com tecido compatível com a utilização de aparelhos de ecrã tátil.

As novas luvas REV'IT! Fusion 2 GTX estão disponíveis nos tamanhos do XS ao XXL, e o PVP recomendado é de 149,99€. //

# LEVA A AVENTURA PARA UM NOVO NÍVEL

THE  
**MASTER OF  
ADVENTURE**  
V-STROM 1050 XT



**OFERTA  
LANÇAMENTO\***



## CONHECE A NOVA V-STROM 1050 XT

Um visual destemido e icónico, equipado com tecnologia de ponta, fazem desta a V-Strom mais potente e confortável de sempre. A nova geração V-Strom vai passar a fazer parte das tuas grandes aventuras. Garante que és um dos primeiros a tê-la. Reserva-a já num concessionário Suzuki perto de ti.

PVPR: 14.999€

OFERTA DE LANÇAMENTO: PACK TOUR SUZUKI POR APENAS 350€\*

O preço apresentado para a V-strom 1050XT inclui IVA e ISV, e exclui Ecovalor, Despesas de legalização e Transporte.\*O preço do Pack Tour Suzuki ( 1 TopCase e 2 Malas Laterais em Alumínio, suportes e conjunto de fechos ), inclui IVA e é válido apenas na compra ou pré-compra da V-strom 1050XT. Valor PVPR do KIT de 1.588,47€. Esta campanha não é acumulável com outras campanhas em vigor, estando limitada às primeiras 25 unidades matriculadas, com data de entrega a confirmar junto ao concessionário, sendo válida nos concessionários aderentes. As imagens e descrições não são contratuais, podendo ocorrer variações de cores, versões, equipamento, acessórios e extras. A Moteo Portugal reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar, versões, acessórios, equipamentos e extras sem aviso prévio.

- + Motor V-Twin
- + S.I.R.S.
- + Sistema de Controlo de Tracção
- + Cruise Control
- + Pack Tour Suzuki\*



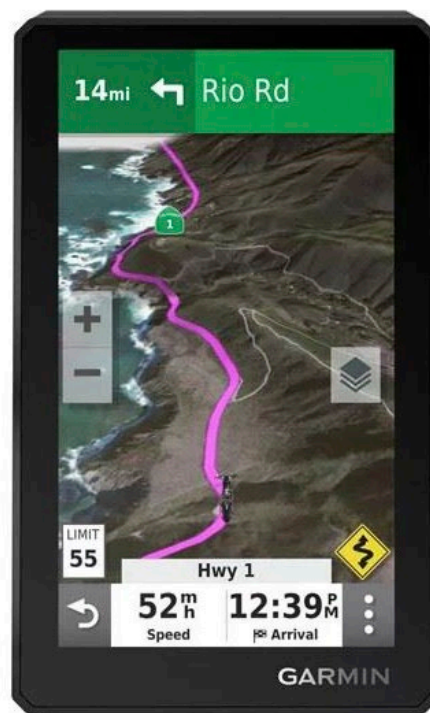
## Descubra AS CURVAS

UM GPS CONCEBIDO A PENSAR NOS MOTOCICLISTAS TODO-O-TERRENO E NAS AVENTURAS MAIS RADICAIS.

**A** Garmin anunciou o lançamento do seu mais recente equipamento da gama zūmo: o zūmo XT, um GPS concebido a pensar nos motociclistas todo-o-terreno e nas aventuras mais radicais.

Compacto e com um design robusto e prático, o novo equipamento volta a inovar com um ecrã a cores retroiluminado de 5,5 polegadas, mais brilhante do que o dos seus antecessores, o que permite o seu uso em qualquer condição de luz, de dia ou de noite, que apresenta uma resolução de alta definição nítida, e que pode ser usado tanto no modo vertical como horizontal.

A Garmin garante no novo zūmo XT a compatibilidade com luvas e a sua resistência a todas as intempéries (norma IPX7), climas e terrenos. Além disso, com o Adventurous Routing poderá escolher as suas rotas de acordo com passagens em montanha e curvas, para viagens ainda mais radicais. >>



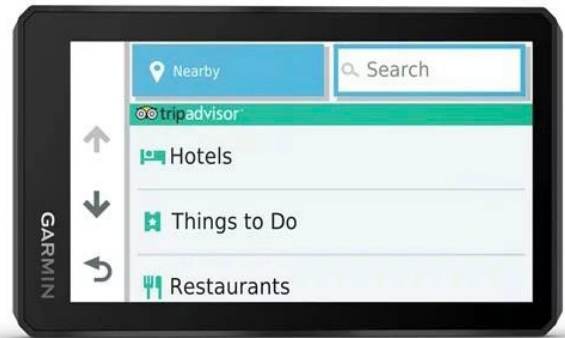
Indo mais além, a Garmin inovou nas ofertas de mapas. Alterne facilmente de mapa, navegue pelas estradas da Europa e consulte os mapas topográficos pré-instalados, bem como as imagens de satélite globais Birdseye (com atualizações incluídas) de acordo com o momento da sua viagem.

Adicionalmente, pode gerir as suas rotas, tracks e waypoints diretamente no equipamento ou no seu smartphone ou PC através do Garmin Explore™, verificar as classificações TripAdvisor® pré-instaladas, consultar pontos de interesse do Overlander™ e explorar o conteúdo do Foursquare® com milhões de localizações em todo o mundo. E mais ainda, agora pode gravar as suas rotas e partilhá-las no futuro. Funções estas que podem ser bastante úteis caso necessite de fazer paragens rápidas para comer ou reabastecer.

Em emergências, sinta-se seguro e tranquilo. Poderá facilmente emparelhar o seu zūmo XT com um comunicador por satélite Garmin inReach compatível2 (vendido em separado) para enviar mensagens de texto bidirecionais, partilhar localização e efectuar chamadas SOS.

Na estrada e no campo, em trajetos de montanha e fora de rota, a segurança é o bem mais precioso. A aplicação Garmin Drive™ permite-lhe receber e enviar ficheiros GPX do seu smartphone, partilhar rotas com outros motociclistas, aceder à informação de trânsito e de meteorologia em tempo real, e receber notificações inteligentes quando emparelha o seu zūmo XT com o smartphone.

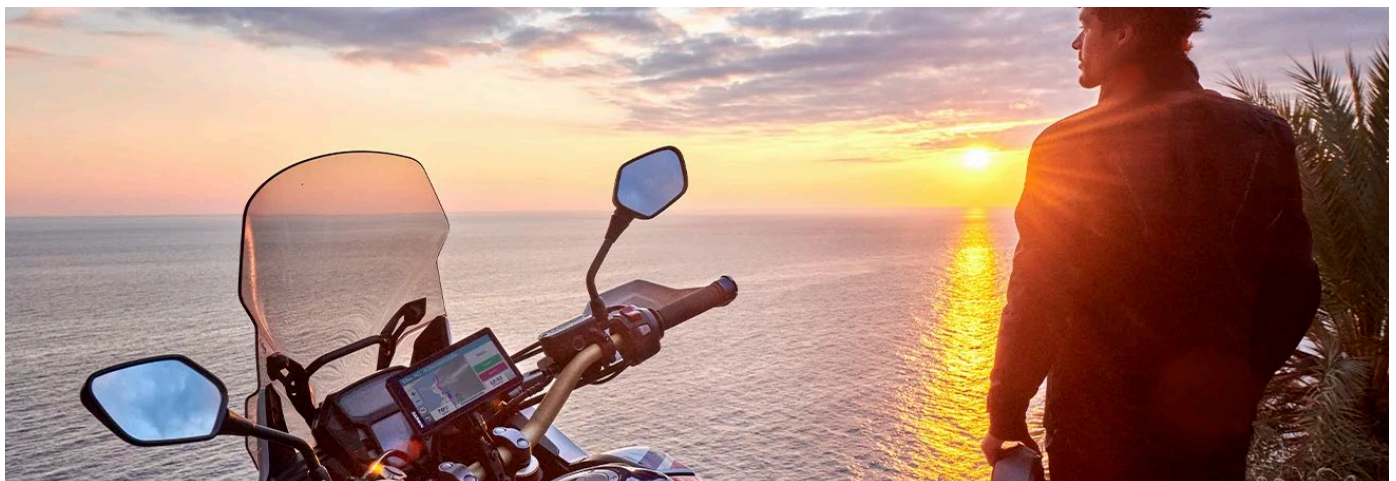
Para melhorar a concentração e oferecer uma maior confiança ao motociclista, o zūmo XT pode receber alertas sobre possíveis perigos na estrada, como curvas acentuadas, passagens de nível, cruzamento de animais e zonas escolares, entre



outras. Em caso de acidente, envie mensagens de texto ou faça chamadas mãos livres através da aplicação Garmin Drive que comunica com o smartphone através de Bluetooth.

Como a luminosidade do ecrã influi no consumo da bateria, a sua duração pode variar entre as 3,5 horas com retroiluminação a 100%, e as 6 horas com definições normais.

O Garmin zūmo® XT: já está disponível no nosso mercado, como um PVP recomendado de 499,99 euros (IVA incluído). Para mais informações sobre as características, preços e disponibilidade dos produtos e serviços da Garmin, visite o site oficial da marca. //





## 3 NOVOS PNEUS MICHELIN para Off-Road

DESERT RACE BAJA, ENDURO XTREM E STARCROSS 5 MINI SÃO O REFORÇO DA GAMA DO CONSTRUTOR FRANCÊS.

**P**ara os amantes do fora de estrada, a Michelin lança 3 novos modelos destinados a equipar desde as motos que participam nos mais duros rallye-raids às motos dos jovens iniciados no motocross.

**MICHELIN DESERT RACE BAJA:** concebido para os rallye-raids

Depois da sua vitória número 35 no Dakar 2020, o mais duro e exigente rallye-raid do mundo, a Michelin coloca no mercado uma variante do emblemático MICHELIN Desert Race. O novo MICHELIN Desert



Race Baja foi testado pelas equipas oficiais nos últimos Dakar, e está especialmente adaptado para os terrenos macios e arenosos não muito agressivos, assim como para as etapas curtas e rápidas. Pode ser utilizado em enduro nas motos mais pesadas.

Disponível para o eixo traseiro na medida 140/80-18 70 R, pode ser combinado com duas medidas para o eixo dianteiro: o MICHELIN Desert Race Baja 90/90-21 54R, quando se procura resistência e duração, ou o MICHELIN Enduro 90/100-21 57R, para etapas curtas, nas suas variantes Medium e Hard, em função do tipo de terreno.

Os pneus MICHELIN Desert Race Baja estão homologados para poderem ser utilizados em estrada, e podem ser montados com as MICHELIN Bibmousse, que lhes permite rodar sem ar.



**MICHELIN ENDURO XTREM:** para chegar primeiro, qualquer que seja o caminho.

O enduro extremo é uma variante das corridas de enduro clássicas por trilhos e pistas, nas quais os pilotos enfrentam zonas particularmente duras de circuitos fechados, como pedreiras ou alta montanha, em pisos muito exigentes, com fortes pendentes e áreas de superação de obstáculos.

Para os que competem nesta modalidade, chega ao mercado o novo Michelin Enduro Xtrem, um pneu de competição 100% off-road que não está homologado para utilização em estrada.

O seu composto de borracha semelhante ao dos pneus de trial, combinado com um desenho homologado como enduro, conferem-lhe uma excecional aderência em tração e travagem.



Disponível na medida 140/80-18 R para o eixo traseiro, combina-se, no eixo dianteiro, com o MICHELIN Enduro Medium ou Hard, na medida 90/100-21 57R, e pode ser montado com a MICHELIN Bibmousse, que lhe permite rodar sem ar.

**MICHELIN STARCROSS 5 MINI:** grandes prestações para pequenas motos.

Os aficionados do motocross júnior dispõem agora das mesmas armas que os pilotos de motocross sénior, graças ao novo Michelin StarCross 5 Mini, disponível nas medidas 2.50-10, 2.50-12, 2.75-10, 60/100-14, 80/100-12, para motos de 50 a 65 cm<sup>3</sup>.

O novo MICHELIN StarCross 5 Mini possui o mesmo ADN e desenho que o Michelin StarCross 5 Medium e, juntamente com o Michelin StarCross 5 Soft, completa uma gama que cobre um amplo leque de tipos de terreno, para motos com cilindradas entre os 85 e os 150 cm<sup>3</sup>, equipadas com jantes de 14 a 19 polegadas //





# Opções desportivas PARA A ESTRADA

Apresentamos e analisamos quatro equipamentos de cariz desportivo para uma condução dinâmica em estrada. Fique a conhecer em detalhe estes equipamentos da REV'IT! e da X-lite para os motociclistas mais desportivos.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte

**P**ensados para uma utilização desportiva em estrada, os equipamentos de cariz desportivo que aqui lhe mostramos derivam de uma série de tecnologias desenvolvidas para uma utilização em pista. Têm por isso na sua génese uma concepção para uma utilização mais específica, logo, menos polivalente do que encontramos em equipamentos que já lhe apresentámos noutras ocasiões aqui no Andar de Moto.

Desta feita seleccionámos um conjunto de quatro equipamentos de segurança e proteção. Da REV'IT! temos o blusão Hyperspeed Pro, as luvas Chevron 3, e ainda as botas Speed. No caso do capacete estreamos o novíssimo X-lite X-803 RS Ultra Carbon, que a marca italiana desenvolveu para uma utilização em pista mas que na realidade tem-se revelado um excelente companheiro para estrada.

Fique agora a conhecer os detalhes destes equipamentos e a nossa análise aos mesmos.

## CAPACETE X-LITE X-803 RS ULTRA CARBON

PVP: 599,95€

Um capacete é, para além da sua segurança, talvez o elemento mais pessoal que um motociclista pode comprar. E no caso dos capacetes desportivos, como se costuma dizer, “cada cabeça, sua sentença”. Deverá ter em conta, enquanto lê esta minha análise, que sou um utilizador convicto dos capacetes Schuberth, que privilegiam um formato mais alongado do forro, o que por vezes leva os motociclistas a sentirem-se mais apertados quando os utilizam. Agora que deixei este “aviso”, começo por analisar as características técnicas do espetacular e novíssimo X-lite X-803 RS Ultra Carbon.

A componente aerodinâmica sempre foi um dos fatores mais importantes no motociclismo de competição. Mas atualmente, tanto os fabricantes de motos como os de equipamentos para motociclistas procuram desenvolver ao máximo a aerodinâmica dos seus produtos. É precisamente o caso do novo capacete desportivo X-lite X-803 RS Ultra Carbon. Nascido no mundo da competição como forma de oferecer aos pilotos um capacete mais estável, o novo X-803 RS Ultra Carbon passa agora a estar



## EM ANÁLISE EQUIPAMENTOS GOLDEN BAT

disponível para o comum motociclista. Mantendo todas as características que tornaram o X-803 Ultra Carbon numa opção tão popular, a X-lite, marca do grupo Nolan, trabalhou a aerodinâmica e os spoilers que equipam o X-803 RS Ultra Carbon. Este conjunto de acessórios já pode ser visto a ser usado nas pistas através dos pilotos da marca.

A sigla RS significa “Racetrack Setup”. A configuração RS inclui novo spoiler traseiro aerodinâmico desportivo (RAS – Racetrack Aerodynamic Spoiler), testado no túnel de vento, desenvolvida por pilotos profissionais da marca. O ASD (Adjustable Stability Device) oferece uma alta eficiência aerodinâmica e estabiliza o capacete a alta velocidade.

Uma nota importante a ter em conta neste novo capacete X-lite X-803 RS Ultra Carbon é que os acessórios aerodinâmicos são removíveis, permitindo ao utilizador adaptar a o capacete às condições aerodinâmicas ideais para as diferentes condições de pilotagem.

Em termos de design, o X-803 RS Ultra Carbon diferencia-se do convencional X-803 Ultra Carbon pelo formato do queixo. Está mais alongado, o que oferece ao utilizador mais espaço e máximo conforto estático e dinâmico. Isto sem perder o design compacto da calota exterior, disponível em três tamanhos sendo fabricada integralmente em fibra de carbono, e sem retirar ao forro interior as características que tornam este capacete desportivo tão interessante.

Por exemplo, o forro interior, desenhado através da tecnologia Carbon Fitting Racing Experience, conta com sistema de ajuste das almofadas ou LPC (Liner Positioning Control). O utilizador pode assim adaptar a posição das mesmas de acordo com a morfologia da sua própria cabeça, garantindo assim que o X-803 RS Ultra Carbon fica fixo e é confortável.

O tecido do forro interno é fabricado com fibras de carbono. Este tecido, para além de ser suave ao toque com a pele do rosto, garante que a humidade da transpiração é removida mais rapidamente e assim a X-lite consegue que este capacete ofereça um controlo otimizado da temperatura interna.

E por falar em ventilação interna, o X-lite X-803 RS Ultra Carbon integra o sistema de ventilação RAF (Racing Air Flow), com o ar a entrar através de três entradas frontais – uma no queixo e duas superiores – sendo que o ar quente sai do interior através de extratores laterais e traseiros. O forro é removível facilmente em caso de emergência, através do NERS – Nolan Emergency Release System.

Agora que passámos a parte mais técnica sobre este capacete italiano, vou então dar-lhe as primeiras >>





sensações de utilização. A primeira sensação com que fiquei assim que o tive nas minhas mãos é que o X-803 RS Ultra Carbon é de facto muito leve! Mesmo com os novos acessórios “Racetrack Setup” instalados, o peso desta capacete integral desportivo não passa das 1350 gramas. Na cabeça, e depois de algumas horas em condução, isso faz-se sentir em menos dores no pescoço e na nossa saúde.

A qualidade de construção está acima de qualquer suspeita. Os capacetes X-lite são fabricados à mão, em particular os modelos Ultra Carbon, e a malha da fibra de carbono, coberta pelo verniz que não só protege o carbono contra impactos ou riscos menores, mas também contra os raios UV, não apresenta nenhuma falha na sua colocação, e mesmo nas zonas onde as arestas são mais pronunciadas a malha da fibra mantém uma consistência fantástica, o que denota um cuidado superior na sua colocação.

O forro interior permite alguns ajustes, mas confesso que nem precisei de usar este sistema pois o X-803 RS Ultra Carbon assentou “como uma luva” na minha cabeça. Ajustou-se perfeitamente ao contorno do meu crânio, as almofadas laterais aconchegam suavemente as bochechas, e todo o interior sente-se suave ao toque. Apesar da ventilação testada nas mais rigorosas condições, e apesar da ventilação frontal ser muito boa, a

verdade é que o interior, particularmente a zona superior e traseira, aquece bastante. Felizmente o forro com filamentos de carbono parece, pelo menos enquanto o capacete é novo, capaz de dissipar rapidamente a humidade acumulada durante a utilização.

Gostei bastante da facilidade com que os diversos elementos para abertura / fecho da ventilação podem ser usados, mesmo com luvas. Estão bem posicionados, ficam abertos mesmo a velocidades mais elevadas. O mesmo não posso dizer do sistema de fecho da fivela duplo D. O botão de pressão escolhido para prender a fivela é pequeno, e mesmo sem luvas calçadas não consigo pressionar o botão para a fivela ficar presa. Com luvas esta é uma missão impossível.

De regresso ao interior, destaco o excelente campo visual garantido pela viseira antirriscos. Mesmo quando me baixo para ficar mais protegido do vento, consigo sempre visualizar a estrada à minha frente, sem ser perturbado pelo limite superior da viseira. Nesta versão mais escura (incluída na caixa em conjunto com a viseira transparente) permite que eu não tenha de usar óculos escuros, e mesmo não tendo o “Pinlock” (incluído na caixa) instalado, a viseira não embacia facilmente. Precisei de algumas utilizações até me habituar à saliência de abertura da viseira, pois está posicionada mais à frente do que estou habituado. Mais concretamente está posicionada diretamente acima da abertura para ventilação frontal. »

E como se porta este X-lite em termos de estabilidade? Posso dizer que neste campo a X-lite tem no X-803 RS Ultra Carbon um capacete extremamente eficaz! Seja em motos com menos carenagens (por exemplo na Triumph Speed Triple RS que testei), seja em motos com mais carenagens como a minha Aprilia RSV4 1100 Factory, o X-803 RS Ultra Carbon mostrou-se estável em todos os momentos, evitou que tivesse de me esforçar mais para manter a cabeça direita, o que se traduz em menor cansaço e mais energia para me concentrar na condução. Sem dúvida parece-me que o “spoiler” traseira faz efeito.

Quero aproveitar uma última nota para destacar ainda o bom espaço interior, em particular na zona frontal. A X-lite redesenhou bastante a queixeira do X-803 RS Ultra Carbon quando comparado com o já conhecido X-803. Temos mais espaço para o queixo, e mesmo quando o capacete sofre enormes forças devido ao vento a alta velocidade, o capacete não só não sobe, como também não toca no queixo. »

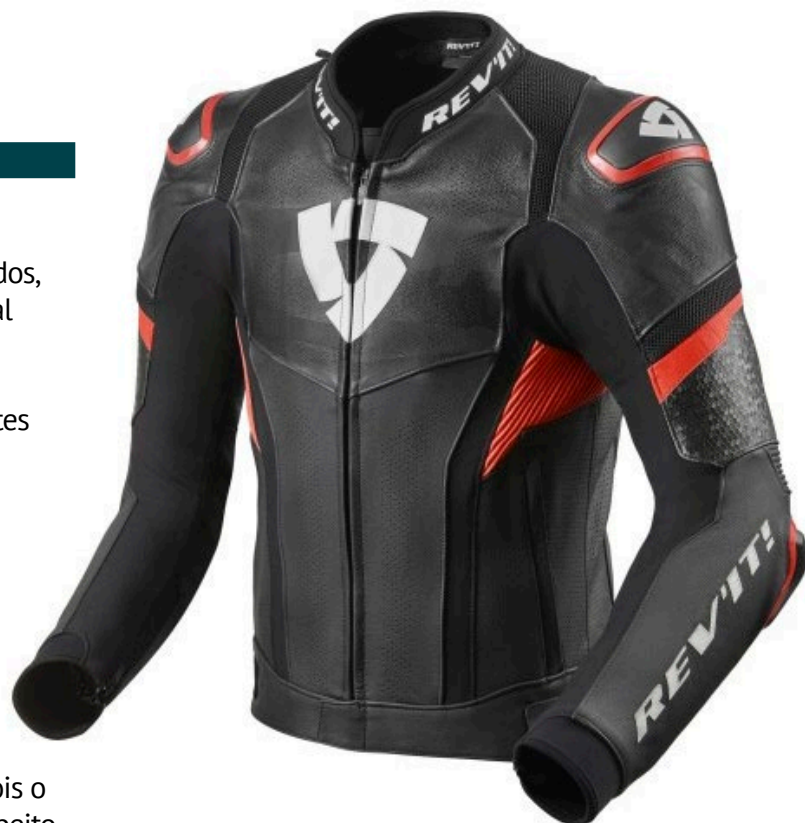
## BLUSÃO REV'IT! HYPER SPEED PRO

PVP: 549,99€

Para este ano a marca holandesa criou, como habitualmente, todo um conjunto de novos equipamentos, mais atuais, ainda melhor equipados, e que permitem desfrutar da nossa moto em total segurança. Uma dessas novidades é o blusão Hyperspeed Pro, que no caso da unidade que recebemos para usar nos nossos testes e diferentes sessões fotográficas é perfurado, para ventilação otimizada.

E começo precisamente por falar na ventilação. É de facto um blusão bastante bem ventilado, bom para usar num dia quente, e com refrigeração a ser bem conseguida nas zonas mais sujeitas a acumular temperatura e humidade, como seja debaixo dos braços ou nas costas. Ainda assim, a REV'IT! permite que este blusão seja usado em dias mais frios, pois o forro interior consegue efetivamente proteger o peito e costas do motociclista, mantendo a temperatura. O forro não tem mangas, é basicamente um colete, pelo que os braços não ficam “enchumaçados”, o que garante uma boa liberdade de movimentos, algo que é extremamente importante num blusão desportivo e que habitualmente não se consegue quando usamos o forro interior.

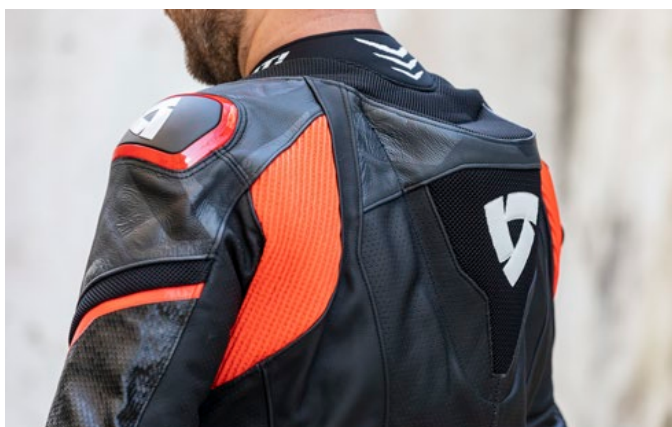
É um blusão de corte curto. Diria até que é bastante curto. Felizmente as costas descem mais um pouco do que a frente, e mesmo quando nos dobramos sobre o depósito da moto as costas ficam protegidas. Revela-se bem adaptado às formas do corpo, confortável tendo em conta o seu desenho desportivo. Tem um desenho “race fit”, uma consequência de ser um blusão que deriva diretamente do fato de uma peça Hyperspeed. Mas a REV'IT!, através da sua tecnologia “Engineered Skin” garante que mesmo nas zonas de maior pressão,



quando adotamos uma postura mais agressiva na moto, não sentimos essa pressão, pois as costuras estão desenhadas para evitar isso mesmo, para além de serem altamente resistentes à abrasão.

A qualidade de construção e dos materiais está num nível superior! O Hyperspeed Pro conta com diferentes materiais (pele de vaca, pele sintética, PWR Stretch, neoprene ou rede perfurada 3D), e a união entre os diversos painéis está muito bem conseguida, com as costuras a não apresentarem qualquer falha. O toque dos diferentes materiais deixará qualquer um impressionado pela suavidade, e nem mesmo a pele de vaca se revela “rija”, e desde o primeiro momento em que vesti o blusão Hyperspeed Pro senti que era meu “há muitos anos”.

Como destaque na construção do “corpo” deste



# ENERGIZE\*



## OFERTA

DE EQUIPAMENTO NO VALOR DE **400€**



SCORPION EXO  
390 PATRIOT



ALPINESTARS  
SMX-1



ALPINESTARS  
T-SPI WP

O seu fácil controlo e potência qb do seu motor bicilíndrico, realça o espírito Z através do seu estilo Sugomi. Luzes LED e um display TFT trazem consigo a última geração de tecnologia. A nova Z650 vai dar energia aos teus sentidos e inspirar-te em cada deslocação.



Para mais informações visite [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt)

## EM ANÁLISE EQUIPAMENTOS GOLDEN BAT

blusão sublinho as secções / painéis que recebem uma impressão tipo carbono, nos braços, o que confere um “look” bastante diferenciado e de que estamos perante um blusão topo de gama. Não oferece grandes possibilidades de ajuste – apenas na cintura – mas a gola e os punhos em neoprene envolvem perfeitamente o pescoço e pulsos, sendo que nos punhos temos ainda o ajuste extra do fecho por ZIP. Ainda nos pulsos destaco o facto de que a construção neoprene permitir colocar facilmente a luva por cima do blusão.

O blusão Hyperspeed Pro conta com diferentes proteções rígidas nos ombros e cotovelos, sendo que nestes casos são as mais recentes SeeSoft nível 2. Mas destaco do ponto de vista técnico os deslizadores ao melhor estilo dos pilotos profissionais, colocados nos cotovelos, que podem ser substituídos caso necessário.

A bossa nas costas confere o aspeto profissional, mas a REV'IT! desenhou-a de forma a que o blusão permita melhorar a estabilidade e o fluxo aerodinâmico a velocidades elevadas. Confesso que não senti esse

efeito, mas numa condução em estrada e cumprindo com as regras impostas pelo Código da Estrada não será fácil sentir isso.

Se esteticamente o blusão REV'IT! Hyperspeed Pro até consegue passar de certa forma despercebido, e as diversas opções de cores que a marca holandesa disponibiliza são todas elas bastante discretas, destaco ainda a boa capacidade para arrumo e transporte de pequenos objetos. Por norma um blusão desportivo não se distingue neste aspeto em particular, mas no caso do Hyperspeed Pro encontramos bom espaço para telemóvel, carteira, chaves, etc, nos dois bolsos exteriores com fecho ZIP, e mesmo nos bolsos interiores há bastante espaço disponível, sem que isso nos faça sentir apertados.

Disponível nos tamanhos do 46 ao 58, o Hyperspeed Pro revela-se uma excelente opção para os motociclistas que procuram um blusão “premium”, com características técnicas de topo, e com um design e formato desportivo, acaba por ser bastante confortável para uma utilização diária. >>



## LUVAS REV'IT! CHEVRON 3

Preço: 89,99€

Estas Chevron são já uma das opções mais icónicas dentro da gama da marca holandesa, e para este ano a REV'IT! decidiu renovar bastante estas luvas curtas. As Chevron 3 são então a terceira geração deste modelo, e recebem importantes melhorias que permitem ao motociclista sentir-se mais confortável, sem que isso signifique perder qualquer das características que as tornam tão valiosas enquanto equipamento de proteção.

As luvas Chevron 3 são fabricadas tendo em conta três tipos de pele: cabra, vaca e sintética. Em qualquer dos casos o toque dos materiais é excelente, e o desenho dos dedos, que têm um comprimento perfeito, é pré-moldado à forma dos dedos da mão, o que maximiza o conforto desde o primeiro momento em que as usamos. São relativamente leves para este tipo de luva, e talvez para isso contribua a utilização de materiais mais exóticos como a fibra de carbono que encontramos nas proteções dos nós dos dedos, e que com um acabamento matte conferem às Chevron 3 um "look" ainda mais especial.

Ainda não tive, nem espero vir a ter (!), a oportunidade de testar a sua resistência à abrasão, mas fico satisfeito por poder contar com deslizadores nas palmas das mãos. E por falar nas palmas das mãos, não posso de deixar de referir que as REV'IT! Chevron 3 usam pele de cabra para oferecer um "feeling" melhorado no contacto com os punhos da moto, em particular com o acelerador. São luvas finas, e ao agarrar nos punhos quase nem parece que as temos calçadas pelo que usar os diferentes comandos das motos é fácil. Excelente!

Nestes primeiros dias de utilização desde que as recebi da REV'IT! apenas estou ainda cético em relação ao sistema de ajuste no pulso. Toda a zona da luva no pulso é bastante apertada, o que é bom em termos de ajuste, pois a luva não sai do sítio, mas dificulta a sua colocação ou remoção. As costuras no pulso tipo elástico apertam bastante e é necessário forçar para calçar as Chevron 3, e a zona de fecho por velcro é bastante pequena. Ainda assim, depois de calçadas, revelam-se confortáveis para uma utilização durante todo o dia.

Para último deixo a ventilação. Como motociclistas, é através das mãos que o nosso corpo elimina o excesso de temperatura. Felizmente as luvas



Chevron 3 são parcialmente perfuradas, pelo que em andamento acabam por ser frescas o suficiente para permitir a sua utilização nos dias de calor.

### **BOTAS REV'IT! MISSION**

**PVP: 149,99€**

Se há momentos em que fui surpreendido por um equipamento técnico para andar de moto, o momento em que calcei e usei pela primeira vez as botas REV'IT! Mission salta de imediato para o topo! Estas botas urbanas de cano curto contam com um design claramente inspirado nos modelos mais desportivos, mas ao mesmo tempo não se tornam "full race spec", transmitindo um conforto assinalável. Quase que posso considerar estas botas como uma opção híbrida entre uma bota desportiva e uma bota urbana tipo sapatilha.

Tal como nos restantes equipamentos REV'IT! mais atuais, a marca holandesa optou por fabricar as botas Mission recorrendo a uma mistura bastante diversificada de materiais. A construção conta assim com poliéster, película TPU, reforço para seletor de mudanças em TPU, licra, microfibra, e ainda um forro interior em rede suave.

O resultado é uma bota surpreendentemente leve, bem mais do que esperava. O seu formato

desportivo e de certa forma futurista devido às finas películas TPU que lhe conferem um design aerodinâmico, engana, e de facto as Mission não são nada desconfortáveis tendo em conta o registo de botas deste tipo.

Com biqueira e calcanhar construídos através da técnica de termoformagem a alta temperatura, ao qual se adiciona ainda a proteção do tornozelo que é injetada, as Mission contam com um reforço estrutural importante e que permite minimizar as consequências dos impactos ou mesmo do desgaste do material, sem costuras visíveis.

O nível de ajuste é quase ilimitado e perfeito. Os atacadores garantem a dose adequada de aperto das Mission ao pé, enquanto a tira superior em velcro garante que o nó dos atacadores não sai do sítio e assim não desaperta. O cano da bota, apesar de curto, é relativamente alto, protegendo uma área bastante alargada da zona inferior da tíbia.

No interior das Mission brilha o forro em rede, o que combinado com a língua em microfibra, perfeita para ajudar a calçar e descalçar a bota, não só garante um conforto extra como também melhora a ventilação. Ainda assim, as REV'IT! Mission são botas menos ventiladas do que habitualmente encontro em modelos deste tipo, >>





e ainda não tive a oportunidade de as testar num dia verdadeiramente de verão, pelo que terei de deixar a minha análise neste particular para uma outra oportunidade.

Discretas, apenas com uma tira vermelha no calcanhar, estas botas Mission podem ser usadas sem problema durante todo o dia em que conduzimos a nossa moto, podendo depois ser usadas enquanto circulamos a pé, pois a sua palmilha OrthoLite maximiza o conforto absorvendo os impactos no calcanhar sem prejudicar a liberdade de movimentos. Até porque toda a construção das Mission não se mostra rígida, o que em condução acaba por se traduzir numa melhor ligação aos poisa-pés, e um “feedback” perfeito da força que estamos a fazer no pedal de travão.

Em termos de segurança, e para além dos reforços termoformados no calcanhar e biqueira, destaco ainda as tiras refletoras nas laterais e traseira das botas. Elementos essenciais para melhorar a visibilidade quando conduzimos em condições de baixa luminosidade. //

NOVIDADE  
**TECH AIR 5**



## SISTEMA DE AIRBAG UNIVERSAL

COMPATÍVEL COM QUALQUER  
CASACO DE MOTOCICLISMO.

IDEAL PARA UMA PROTEÇÃO DE EXCELÊNCIA  
DA PARTE SUPERIOR DO CORPO.

**P.V.P.**  
**599,00€**  
(iva incluído)



**Henrique Saraiva**

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

## PELOS CAMINHOS do Alto Tejo

**E**stou confinado! E farto.... Olho pela janela e vejo a Ponte Vasco da Gama, um pouco do estuário do Rio Tejo e recordo já com saudade - ou impaciência! - as muitas vezes que a atravessei nas minhas voltas motociclistas.

É sinónimo de viagem e, neste caso, inspiração para uma sugestão de passeio, assim que nos libertemos desta virose que nos atrofia: o Rio Tejo, sim....mas na outra ponta, perto do local onde, vindo de Espanha e após um breve trajecto em que serve de fronteira, passa a ser integralmente português.

O ponto onde começo esta descrição é uma vilazinha com cerca de 1500 habitantes situada na margem esquerda do rio: chama-se Alvega e tem uma história curiosa com ela relacionada. Referir apenas que a toponímia vem desde os tempos da ocupação muçulmana da península.

Aqueles que viveram a sua infância nos anos 60 e 70 do século passado lembram-se de um personagem célebre dos livros de quadrinhos: o Major Alvega (mais tarde veio também a gerar uma pequena série para televisão que tinha a componente inovadora de misturar cartoon e personagens reais). Este militar era um ás da aviação na Segunda Grande Guerra, pilotava os famosos Spitfire da RAF e batia-se em épicas batalhas contra os inimigos da Luftwaffe nazi. Aliás, ele era um lusodescendente como o seu nome revelava: Jaime Eduardo de Cook e Alvega.

De facto, a história original não era bem esta, mas as traduções, feitas

para publicação em Portugal na revista Falcão, tinham este condimento adicional, obra do seu tradutor (e imposição dos fervores nacionalistas da política da época), que por acaso também era conhecido. Refiro-me a Anthímio de Azevedo, meteorologista de grande mérito, que apresentou durante longos anos o Boletim Meteorológico na RTP.

Conta-se que, quando começou a fazer as traduções, necessitava de um nome para o personagem e o nome desta vilazinha ribatejana inspirou-o para o apelido do herói.

Chegamos a Alvega vindos da EN118 - que desde o Montijo percorre a margem esquerda do Tejo - ou pela A23 (na margem direita), saímos para a EN358 e atravessamos o rio na Ponte das Mouriscas.

Partimos então de Alvega para a descoberta desta parte do Rio Tejo. Adianto que o trajecto que vos vou descrever merece também ser feito de comboio pela linha da Beira Baixa. É uma outra experiência que vale a pena. Seguimos pela EN118 rumo a nascente.

Poucos quilómetros adiante, na povoação de Casa Branca e onde a estrada faz uma pronunciada curva à direita, vamos seguir em frente, em direcção à Barragem de Belver.

Estrada estreita e algo sinuosa leva-nos até uma das 2 barragens no percurso do Tejo em Portugal: a Barragem de Belver. Passamos por cima do seu paredão e temos defronte a que outrora foi o aglomerado de casas dos trabalhadores da barragem. A automatização levou à desertificação. Com dificuldade se vê viva!ma!

Passamos ao lado da Praia Fluvial >>>





*"O PONTO ONDE  
COMEÇO ESTA  
DESCRICÇÃO É UMA  
VILAZINHA COM CERCA  
DE 1500 HABITANTES..."*



**Ponte de Belver**

de Ortiga e dirigimo-nos a Belver. Passamos Torre Fundeira e Torre Cimeira e em breve começamos a ver, destacado no horizonte serrano, o Castelo desta bonita vila que tem uma característica sui generis: apesar de situada na margem direita, pertence ao Alentejo (distrito de Portalegre). Com uma localização privilegiada sobre o rio, dominando do alto parte significativa do seu percurso, foi peça estratégica relevante desde o início da nacionalidade.

O castelo fica no cimo de um monte e o casario principal noutra elevação, o que transforma a vista do castelo magnífica, qualquer que seja o lado por onde o olhemos. E merece uma visita.

Seguimos caminho, descendo até à ponte metálica que leva o nome da povoação. Centenária (construída em 1907) e recentemente restaurada, tem no seu final na margem esquerda o acesso ao passadiço pedonal que nos pode levar até à praia fluvial do Alamal. Vale a pena percorrê-lo, mas é preferível neste caso fazê-lo em sentido contrário.

Assim, seguimos a N244 que une Belver a Gavião, mas logo de seguida viramos à direita na direcção do Alamal. Descida pronunciada, vai aos poucos revelando aquele magnífico recanto. >>



**Castelo de Belver**



# CRÓNICA

Aproveitando a albufeira da Barragem de Belver, com as águas tranquilas do rio e na outra margem, vigilante e altaneiro o Castelo de Belver revela-se no seu esplendor paisagístico.

Se o tempo estiver de feição, este é excelente local para passar umas horas de “papo para o ar”. Entre-meando uns banhos de sol com outros nas águas do Tejo. Desfrutando do areal, da paisagem e, se essa for a vontade, percorrendo os cerca de 4km de extensão do passadiço que nos leva novamente até à Ponte de Belver.

A saída faz-se por onde entrámos. Seguimos directamente até Gavião, onde reencontramos a EN118. Por ela seguimos até perto de Arez. Aqui, 3 opções se nos deparam: à direita rumo a Portalegre, à esquerda rumo à Barragem do Fratel (a outra barragem do Tejo) e à A23 ou, opção que seguimos, em frente pela EN364 até Nisa. Se a oportunidade se proporcionar (e o gosto ajudar) porque não uma paragem para saborear o famoso queijo de ovelha que leva o nome da terra?

Nisa é atravessada pela EN18, um dos itinerários principais criados pelo Plano Rodoviário de 1945 (o mesmo que criou a EN2), que nos seus quase 400km une a Guarda a Ervidel, bem no Baixo Alentejo. A proposta é percorrermos os 18km que unem esta »



Passadiço do Alamal



Nisa



Praia Fluvial do Alamal



FOR THE RIDE

NEW  
**TIGER**  
900 RALLY  
PRO

AVENTURA  
TRANSFORMADA

NEW  
**TIGER**  
900 GT  
PRO

UM SALTO GIGANTESCO EM VERSATILIDADE, PARA A AVENTURA MÁXIMA EM CADA OCASIÃO

A nova gama Tiger 900 representa um salto gigantesco em versatilidade numa moto de aventura, com o novo motor tricilíndrico e quadro modular mais leve, tecnologia inovadora focada no condutor e um estilo mais agressivo.

Disponível em duas linhas distintas – Tiger GT e GT Pro, para a aventura urbana, o touring e o dia a dia, e a Tiger 900 Rally e Rally Pro, para se tirar o máximo proveito na aventura off-road, com conforto e estilo em todo o tipo de estrada. 10% mais de binário do que na geração anterior, maior disponibilidade em baixa rotação e mais potência (máx 95PS) em toda a gama de rotações.

TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 | TRIUMPH PORTO: 224 108 000  
Mail: [info@triumphportugal.pt](mailto:info@triumphportugal.pt) Saiba mais em: [triumphmotorcycles.pt](http://triumphmotorcycles.pt)

# CRÓNICA

vila alentejana a Vila Velha de Ródão, a porta de entrada na Beira Baixa.

São 18km de pura delícia de condução através da Serra de Nisa (e ao voltar façam novamente em sentido contrário).

E regressamos ao Rio Tejo. Que atravessamos pela ponte metálica das Portas de Ródão. E se esta ponte merece destaque pela sua antiguidade pois foi construída em 1888, é dela que temos uma das melhores vistas para o monumento geológico que lhe dá o nome: o Tejo é aqui apertado entre duas falésias, as Portas de Ródão.

No final da ponte, a estrada segue à direita rumo a Vila Velha e depois a Castelo Branco. Não é por aí. Voltamos à esquerda seguindo uma placa que indica "Castelo". À nossa esquerda continuamos a ver o rio e o seu estrangulamento. até que nos embrenhamos numa estrada mais sinuosa e entre montes.

Percorridos cerca de 6km nova placa nos indica que o Castelo fica à esquerda. Por aí seguimos e depara-

mos com uma torre de atalaia e um miradouro sobre a falésia - estamos por cima das Portas de Ródão - com uma vista soberba sobre o Tejo, a planície alentejana à nossa frente, com os recortes da Serra de Nisa logo ali, a Serra de S. Mamede um pouco mais longe. Se for hora, recomenda-se o pôr do sol! E, com um pouco de sorte, poderemos também observar o voo de alguns exemplares da comunidade de grifos que tem o seu habitat nestas encostas.

Estamos no Castelo do Rei Vamba cuja lenda é uma boa forma de encerrarmos este percurso.

Conta-se que Vamba, último dos reis visigodos e que reinou de 672 a 680, mandou construir este castelo dado o seu alcance estratégico. De facto, daí conseguia dominar a vastidão dos territórios então dominados pela moirama.

E aí começou a sua desdita, também...

Do outro lado do rio, vivia um rei mouro que se tomou de amores pela mulher do rei cristão. Impulsivo e cego pela paixão, o mouro construiu um túnel >>>

*"...ESTA PONTE MERECE DESTAQUE PELA SUA ANTIGUIDADE POIS FOI **CONSTRUIDA EM 1888**, É DELA QUE TEMOS UMA DAS MELHORES VISTAS..."*



Ponte de Ródão - ao fundo Vila Velha



**Castelo do Rei Vamba - Tejo rumo à foz**

por debaixo do leito do rio Tejo mas....enganou-se nos cálculos e a saída foi dar a um outro lugar, mais afastado, que hoje é designado por “Buraca da Moura”.

A história tem diferentes versões. Presume-se em ambas que o amor era correspondido.

Numa delas, conta-se que a rainha terá fugido pelo túnel com o rei mouro. Vamba, disfarçado de mendigo, descobriu-a e acabou por a trazer de volta.

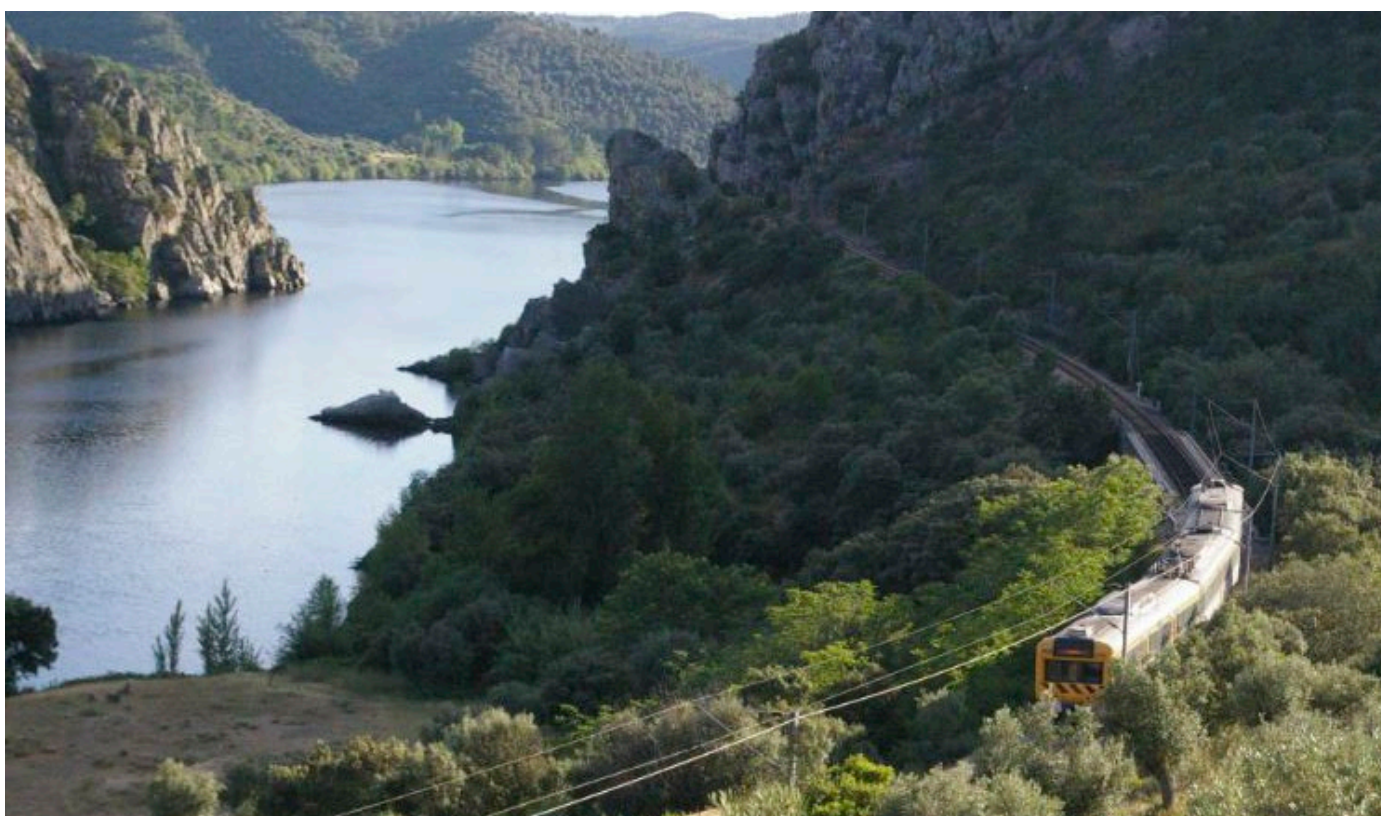
Outros contam que o rei visigodo descobriu a saída

do túnel e apercebeu-se da traição da sua rainha.

Seja como for, história como esta só podia terminar em tragédia!

Desgostoso e irado pela traição, Vamba achou que o amor proibido teria que merecer castigo apropriado. E assim, a rainha acabou por ser lançada por uma das escarpas das Portas de Ródão.

Não sem, na sua queda fatal, ter amaldiçoado Vamba e aquela terra, que desde então se diz maldita...//



**Portas de Ródão e Linha da Beira Baixa**

# Petrucci QUER MAIS!

Piloto italiano da Mission Winnow Ducati concedeu uma entrevista aos canais digitais da Ducati Corse em que aborda diversos temas atuais. Fique a saber como Danilo Petrucci tem passado estas semanas de confinamento devido à pandemia e o que pensa para o futuro em MotoGP.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Ducati

**N**um ano em que o Mundial de Velocidade se vê profundamente afetado pela pandemia Covid-19, e onde cada vez mais paira a sombra de que podemos mesmo

vir a ter uma temporada inteira cancelada, as principais equipas têm feito de tudo para termos acesso aos seus pilotos.

Destá feita foi a Ducati Corse que nos permitiu “entrar” na vida do piloto de MotoGP, Danilo Petrucci. O italiano está na sua segunda temporada com a Mission Winnow Ducati, e apostava forte em conseguir uma temporada ainda melhor do que 2019, onde esteve quase sempre a lutar pelo pódio do campeonato de MotoGP depois de também ter alcançado a sua primeira vitória na categoria rainha, para assegurar um novo contrato com a marca de Borgo Panigale.

Mas a pandemia mundial acabou por trocar as voltas a Danilo Petrucci (e a todos), que agora está em contra-relógio para conseguir negociar um novo contrato e assim permanecer numa das melhores equipas de MotoGP. “Petrucci”, como

também é conhecido, concedeu uma entrevista aos canais digitais da Ducati Corse, onde nos dá a conhecer como tem passado os seus dias de quarentena, analisa o estado de desenvolvimento da Ducati Desmosedici GP20 e fala sobre o futuro e o regresso à competição.

### **Como analisas o que está a acontecer e que conselhos podes dar?**

**Danilo Petrucci** – Esta não é uma situação normal, passar tanto tempo em casa. Mas, de momento, penso que este é um problema que apenas todos juntos vamos conseguir resolver. Ficar em casa, seguir as instruções que o Governo nos dá, não ver os nossos amigos. A situação é difícil, mas apenas pode melhorar se fizermos um esforço aos poucos e poucos.

### **Estas semanas em casa são tempo que podes usar para fazer muitas coisas. Conta-nos o que tens feito nestes dias que estás em casa.**

**Danilo Petrucci** – Eu uso este tempo para resolver o meu problema. Tenho um problema



## ENTREVISTA *DANILO PETRUCCI*

com o meu ombro, e que por isso não andei bem em Valência no ano passado. E depois também tenho um pequeno problema numa perna, e por isso estou a aproveitar este tempo para fazer fisioterapia, treinos leves, e especialmente estar focado na dieta. Estou a tentar não ingerir demasiados alimentos durante o dia.

### **Do que sentes mais falta?**

**Daniilo Petrucci** – Sinto muita falta dos treinos com o Andrea (Dovizioso) porque vamos sempre praticar motocross juntos, e até porque agora não posso praticar nada. Troco muitas mensagens com o Andrea quase todos os dias e sentimos muita falta dos treinos.

**Mas este ano ainda tiveram tempo para terminar**

**os testes de pré-temporada. Como analisas os resultados desses testes?**

**Daniilo Petrucci** – Fiquei muito satisfeito com os testes do Qatar. Penso que fui um dos poucos pilotos que cumpri a simulação de corrida de 22 voltas, e fiquei satisfeito com isso. A moto é uma evolução da moto do ano passado. Trabalhámos muito na afinação da moto, encontrámos novas soluções, mas ainda nos faltam algumas coisas. Precisamos de mais testes. Mas sinceramente, a grande diferença em relação ao ano passado são os pneus. Os pneus são muito diferentes, e temos de nos adaptar, tanto a moto como também a forma como pilotamos.

**Estiveste na luta por um lugar de destaque no campeonato em 2019, por isso quais são os** >>



*"...A PANDEMIA MUNDIAL ACABOU POR TROCAR AS VOLTAS A DANILO PETRUCCI (E A TODOS), QUE AGORA ESTÁ EM CONTRA-RELÓGIO PARA CONSEGUIR NEGOCIAR UM NOVO CONTRATO."*

*"FIQUEI MUITO SATISFEITO COM OS TESTES DO QATAR. PENSO QUE FUI UM DOS POUCOS PILOTOS QUE CUMPRI A SIMULAÇÃO DE CORRIDA DE 22 VOLTAS, E FIQUEI SATISFEITO COM ISSO."*

**objetivos que definiste para 2020?**

**Danilo Petrucci** – Este é o meu segundo ano na equipa Ducati de fábrica. Tenho muito orgulho nisso, e gostaria de competir com este fabricante o máximo de tempo possível. O objetivo este ano é, certamente, melhorar a performance do ano passado, onde consegui a minha primeira vitória e onde lutei até duas corridas do fim pelo terceiro lugar no campeonato. Este ano quero lutar por essa posição durante todo o campeonato.

**Este ano seria muito importante conseguires boas prestações, pois o teu contrato termina no final de 2020 e tens de negociar um novo contrato. Como está essa situação?**

**Danilo Petrucci** – Vamos ter muito pouco tempo para encontrar um novo contrato. Muitos pilotos

também não têm contrato para o próximo ano, por isso também temos de perceber isso. Até porque os pilotos vão estar mais motivados para andar mais depressa.

**Com tantas alterações no calendário de MotoGP, o final de temporada, pelo menos o previsto, será complicado com muitas viagens e corridas perto umas das outras. Como é que será este final de ano?**

**Danilo Petrucci** – Vamos ter um calendário muito intenso, especialmente no final do ano. Penso que vai ser uma surpresa para toda a gente, porque não estamos habituados a fazer isto. Vamos necessitar de uma melhor preparação mental e física porque depois não vamos ter tempo. Temos de descansar agora. Sinceramente, mal posso esperar por enfrentar este calendário tão exigente! //



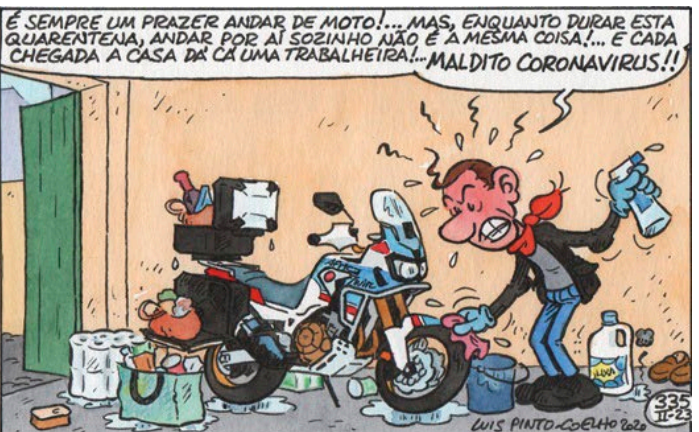




Imagem meramente ilustrativa. Modelo disponível nas cores apresentadas. Semelhante de stock

## RKF 125

### Sport Naked



Com o seu visual arrojado e atraente, a RKF 125 é a mais recente naked da Keeway com uma personalidade única e moderna. Inteligente, elegante e extremamente dinâmica, esta moto foi concebida para proporcionar a máxima diversão nas curvas. O seu coração é o novo motor monocilíndrico a quatro tempos, refrigerado a líquido, de 125 cc, que oferece excelente desempenho na cidade.

P.V.P.: 2.770,00€ (iva incluído)

Ao valor acresce documentação/registo, ISV e despesas de transporte para Arquipélagos da Madeira e Açores.

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



**Susana Esteves**  
*Jornalista e motociclista*

## PRÓXIMA PARAGEM: (A definir)

**E**stou a rressacar! Aqueles filmes românticos que mostram o apaixonado destroçado, de coração partido, porque tudo à sua volta o faz recordar aqueles bons momentos passados, o seu amor, os sorrisos, as aventuras.... Pois, sou eu, mas na minha versão não há outra pessoa, só as minhas motos.

Aqueles minutos terapêuticos diários nunca me fizeram tanta falta. Não é pelo passeio, é pela sensação de satisfação e de paz. Mas como para drama já basta o do atual cenário, prefiro aproveitar a quarentena para pensar nas coisas que me deixam felizes: as viagens.

Tenho um fascínio pelas viagens de mochila às costas, sem grandes planos nem mordomias. Mas como já passei a idade dos comboios e autocarros, queria mesmo era pegar na mochila, na moto e acelerar por aí.

Marrocos é um dos destinos que não me sai da cabeça. Não conheço, é totalmente diferente do mundinho onde vivo, e existe uma componente de aventura associada que atrai. Mas tenho de ser sincera e dizer que partir de moto para Marrocos me assusta um pouco.

Eu e o Murphy (o tipo da lei) temos habitualmente uma relação bastante próxima, e como tal sei que a probabilidade de a viagem descambar para uma tragicomédia é grande.

E se a moto se avaria no meio do nada? E se me perco no meio do nada (é um dos meus muitos talentos)? E se fico sem gasolina? E se vou presa? E se me roubam a moto? E se andar naquelas estradas é areia demais para o meu camião? Sim, porque sou menina de alcatrão, e a única vez que circulei numa zona com muita areia... fui ao chão.

Para além disto teria de alugar uma moto. Hornet e Marrocos não combinam, e as minhas costas também não iriam achar piada à junção. Mas será que não é tudo isto que torna a viagem mais interessante?

Sei que a segurança, as diferenças culturais, a qualidade das estradas e as regras são diferentes. Os que não dizem que sou maluca por equacionar uma viagem destas lembram o caos que é conduzir na-

quela zona: não há prioridades, é preciso estar com "4 olhos" em cima de tudo, e há animais a circular nas estradas. Bem, no IC19 também. Aliás, é o que faço e vejo todos os dias.

O bicho Covid obrigou-me a ficar em casa, mas não me pode impedir de sonhar e planear. Este ano ou no próximo, Marrocos vai entrar na minha rota de viagem. Só preciso de tempo para planear, de algumas pesquisas e de coragem.

Boas curvas (quando puderem).  
Stay safe. //

"Tenho um fascínio pelas viagens de mochila às costas, sem grandes planos nem mordomias."

**O PONTO  
MAIS ALTO  
DA AVENTURA.**



**AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS.**

Liberte-se com a nova Honda Africa Twin Adventure Sports. Concebida para o levar para longe do seu quotidiano. Com um depósito de 24,8l e um novo motor de 1.100cc torne a sua viagem mais longa, sempre com um grande conforto. A suspensão opcional SHOWA EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) funciona com modos de condução personalizáveis, para gerir de forma inteligente e em tempo real o amortecimento. O ecrã tátil TFT a cores de 6,5 polegadas, com Apple CarPlay® ajudará a tornar a sua viagem inesquecível. Sinta-se mais seguro graças aos dois faróis de LEDs com DRL de condução diurna e às luzes de curva que iluminam automaticamente os «pontos cegos» no interior das curvas. Os 5 níveis de regulação do para-brisas, punhos aquecidos, controlo da velocidade de cruzeiro e tomada de corrente para acessórios vão garantir todo o conforto nas viagens mais longas. Nova Honda Africa Twin Adventure Sports: **Até onde a vai levar?**

