



## TRIUMPH

### RALLY PRO VS GT PRO



#### » TESTE

DUCATI STREETFIGHTER V4S  
PIAGGIO MEDLEY 125

#### » ENTREVISTA

CARMONA RODRIGUES

#### » APRESENTAÇÃO

HONDA CRF450R / CRF450RX

#### » TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

**DOSSIER**  
EQUIPAMENTO

# E DE REPENTE, OS JUROS FICAM A 0%

**TAEF 0%**

**PCX  
125**



COM CARTA  
DE CARRO



FÁCIL DE  
ESTACIONAR



EURO 4



CONSUMO  
2,1 L/100 KM



SISTEMA  
STOP&GO



FARÓIS  
LED



## 0% ENTRADA INICIAL / 0% TAEF / APENAS 94,70€ POR MÊS

PVP	PRESTAÇÃO	PRAZO	TAEF	TAN	ENTRADA	MONTANTE FINANCIADO
3.125,00€	94,70€	33 MESES	0%	0%	0€	3.125,00€

CAMPANHA VÁLIDA ATÉ 31/08/2020



Exemplo representativo de crédito automóvel sujeito a reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 3.125,00€, sem Entrada Obrigatória. Montante Financiado de 3.125,00€ em 33 mensaldades de 94,70€. TAN 0%, TAEF 0%, MTIC 3.125,00€. O valor da mensaldade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando refletido no MTIC e na TAEF. O exemplo de financiamento é válido durante a **campanha válida até 31 de Agosto de 2020** para o modelo PCX125, limitada ao stock existente e disponível nos Concessionários aderentes. Informe-se no Cetelem, uma marca do BNP Paribas Personal Finance, SA – Sucursal em Portugal, NIPC 980677750, com sede na Rua Galileu Galilei, nº 2 - 8º Piso, Torre Ocidente, Centro Colombo 1500 - 392 Lisboa. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

O PVP indicado não inclui as despesas de documentação, preparação e eco-valor dos pneus no valor total de 300,00€ (IVA incluído).

# PORQUE NÃO...



Rogério Carmo  
Publisher

## Equipa-me que eu gosto!

É incontornável! Qualquer motociclista tem uma relação estranha com os equipamentos e os acessórios. Aumentar o conforto ou a praticidade, melhorar a estética ou o desempenho são, normalmente as principais razões. Uns pecam por excesso, outros pecam por defeito. Não vou aqui julgar ninguém. Nem mesmo quem compra capacetes de 700 euros ou linhas de escape a rondar os 2000 euros, e depois se monta na moto sem luvas nem botas técnicas, ou com pneus mais do que carecas. Nem tampouco vou julgar aqueles que mal tiram a moto do stand, lhe arrancam os piscas, os espelhos e o silenciador do escape. Cada um com a sua panca! Mas vou ter que falar no respeito pelo próximo. Passo a explicar:

É frequente, seja durante o dia ou a altas horas da noite, passar no meu bairro (e infelizmente em muitos outros) malta que, por se achar em tal direito, removeu os silenciadores do escape da sua moto. Alguns, conseguem produzir sons tão intensos, que inclusivamente fazem disparar os alarmes dos automóveis estacionados e abanar todas as janelas da vizinhança. Sinceramente gostava de saber com que lógica desculpam o facto, mas confio que um dia, algum agente da autoridade, há-de conseguir justiça em nome das crianças acordadas em sobressalto, ou de quem quer que seja cujo repouso ou concentração foram interrompidos por esse facto.

Outro aspecto está relacionado com a imagem dos motociclistas. Todos temos o direito a ser contestatários, revolucionários ou primar pela diferença, mas quando as nossas ações enquanto membros de um grupo, prejudicam a imagem de todos, não posso estar de acordo. Pessoalmente

não tenho nenhum prazer em andar a transpirar com calor debaixo de um blusão e dentro de calças e botas técnicas. Tampouco gosto de usar capacete integral e luvas nos dias de calor. Mas a minha segurança depende disso, e ao seguir as regras do bom-senso, conformo-me por estar a dar um bom exemplo e também a contribuir para melhorar a imagem do motociclismo..

Por isso fico mal impressionado quando vejo motociclistas de calções e chinelos, tal como fico quando vejo motos sem espelhos nem piscas e com escapes de “rendimento”, na via pública. Assim como também fico incomodado quando vejo os picanços na Vasco da Gama, as palhaçadas no Cabo da Roca, passar portagens sem pagar, ou sacar cavalos no meio do trânsito. É que esse tipo de comportamento arrasta para a lama a imagem da maioria dos motociclistas que cumpre o código e as regras e preceitos de uma sociedade que todos querem civilizada e evoluída. E as consequências desse tipo de comportamento estão aí.

Não é por acaso que, cada vez com mais frequência, as autoridades organizam acções de “prevenção” específicas para os motociclistas. E apesar de acreditar que quem não deve não teme, chateia-me que me identifiquem com uma minoria que não tem respeito pelo próximo, e que, por défice de inteligência, egoísmo ou vaidade, põe a própria vida e a dos outros, em risco.

A propósito, chamo a atenção para o artigo de opinião do advogado e motociclista Pedro Duque (publicado nesta edição na pág. 80), que fala sobre a Fiscalização dos Motociclos, que tanta polémica tem gerado ultimamente. //

### 8 MOTO NEWS

#### APRESENTAÇÃO

32 HONDA CRF450R/CRF450RX

#### TESTE

40 TRIUMPH TIGER 900 GT PRO / 900 RALLY PRO

52 DUCATI STREETFIGHTER V4S

66 PIAGGIO MEDLEY 125 S

#### CONTACTO

28 VESPA GTS 300 SUPER RACING SIXTIES

76 FK MOTORS MINI SCRAMBLER

#### ESPECIAL

50 DOSSIER EQUIPAMENTO

#### CONVERSAS À BEIRA DA ESTRADA

108 CARMONA RODRIGUES

#### CRÓNICA

2 ROGÉRIO CARMO: EQUIPA-ME QUE EU GOSTO!

6 BRUNO GOMES: TUDO NOSSO E NADA DELES!

26 MÁRCIA MONTEIRO: E DE REPENTE... ESTOU NOUTRO PAÍS

80 PEDRO DUQUE: FISCALIZAÇÃO DE MOTOCICLOS

104 PEDRO PEREIRA: QUE FAZER PARA ALICIAR OS JOVENS A ANDAR DE MOTO?

114 HENRIQUE SARAIVA: FUI ANDAR DE CARROSEL

126 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

128 SUSANA ESTEVES: AMOR SEM IDADE





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

## TUDO NOSSO E NADA DELES!

**A**rrisco dizer que sem a maldita pandemia do vírus Covid-19, dificilmente o Mundial de Velocidade e o Mundial de Resistência FIM estariam de regresso a Portugal. Mas a realidade é o que é, e a verdade é que os responsáveis dos circuitos do Estoril e do Autódromo Internacional do Algarve souberam posicionar-se e trabalhar para que estes dois mundiais cumpram as suas rondas de fecho de temporada perante os fãs portugueses.

O Mundial de Velocidade é um dos sonhos mais antigos da equipa liderada por Paulo Pinheiro, CEO do Autódromo Internacional do Algarve. Agosto ficará marcado na história como o mês em que se confirmou que a melhor competição de duas rodas do planeta regressa a Portugal! Ainda falta muito para novembro?!

Os melhores pilotos do mundo estarão no AIA a fazer os fãs saltarem das cadeiras. E que bom vai ser podermos ter fãs a vibrar nas bancadas do circuito! O apoio ao Miguel Oliveira será incondicional, e estou certo que com a força extra do público, o piloto luso vai fechar o ano em beleza e na “nossa casa”.

Mas se é verdade que o MotoGP em Portugal centra as nossas atenções, convém não esquecer que Portugal, mais especificamente o circuito do Estoril, com António Lima a ser a face mais conhecida da equipa do Motor Clube do Estoril, volta a saltar para a ribalta ao receber uma prova do Mundial de Resistência FIM: as 12 Horas do Estoril, a 27 de setembro. Mais uma excelente notícia deste quente mês de agosto.

Suspeito, apesar de não o poder confirmar no mo-

mento em que escrevo estas linhas, que o circuito que tem como pano de fundo a Serra de Sintra será também palco de mais uma ronda de encerramento de um campeonato mundial de motos. O Mundial Superbike viu o seu calendário cortado em demasia, pelo que uma ronda final no Estoril estará por certo nos planos.

Já aqui o escrevi uma vez, e volto a repetir: no panorama das competições de motos, Portugal está em “altas”! Mundial de Velocidade, Mundial Superbike e Mundial de Resistência FIM. Assim de cabeça penso que apenas França consegue o “tripleto” este ano. É um enorme motivo de orgulho!

E depois temos o público. Os portugueses, pelo fanatismo com que seguem estas competições, já mereciam poder ver ao vivo os melhores pilotos sem ter de cruzar fronteiras. Poderemos aplaudir o Miguel Oliveira, mas também outros talentos lusos como os casos de Pedro Fragoso e Tomás Alonso que competiram no Mundial Supersport 300 em Portimão, e que espero que consigam repetir essa experiência ainda este ano. Aliás, espero até que mais pilotos portugueses consigam acompanhar estes dois que referi.

Infelizmente vamos receber estes campeonatos em circunstâncias especiais, e que nos obrigam a comportamentos especiais para aceder às bancadas. Acredito que, tal como em tantas outras ocasiões, saberemos cumprir com as regras definidas por este momento delicado pelo qual a nossa sociedade passa, e vamos mostrar que somos os melhores adeptos do mundo. Afinal isto é tudo nosso e nada deles! //



# 4 | Ever DUCATI

4 anos de garantia

Em agosto, 4 anos de  
garantia em todos  
os modelos  
Ducati e Ducati Scrambler



#4EverDucati



## Honda assinala o 10º aniversário da estreia do sistema DCT

DEZ ANOS DEPOIS E COM MAIS DE 140.000 MOTOS VENDIDAS EQUIPADAS COM ESTE SISTEMA, O DUAL CLUTCH TRANSMISSION DA HONDA É UM SUCESSO. O DCT DA MARCA JAPONESA CONTINUA A SER UMA TECNOLOGIA ÚNICA NO MUNDO DAS DUAS RODAS.

**EMBORA** no mundo dos automóveis os fabricantes já utilizem os sistemas de dupla embraiagem de uma forma generalizada, a realidade é que no mundo das duas rodas apenas a Honda, o maior fabricante de motos a nível global, tem sabido explorar este tipo de transmissão.

Foi em 2010 que assistimos pela primeira vez à comercialização de uma moto com DCT – Dual Clutch Transmission. A dupla embraiagem, que ainda hoje continua a ser um exclusivo da Honda ao nível das motos, estreou-se com a então nova VFR1200F, a sport-touring japonesa que assim conquistou um lugar bem especial.

Agora que se celebra o 10º aniversário do DCT, a Honda mostra-se cada vez mais empenhada na utilização desta tecnologia. Ao longo da última década os motociclistas europeus souberam abraçar o DCT, de tal forma que foram já vendidas globalmente mais de 140.000 motos equipadas com o sistema que cada vez se torna mais popular pela facilidade de condução e conforto que proporciona.

De realçar que, em modelos específicos como a Africa Twin, a NC750X ou ainda a turística Goldwing, a Honda

revela que cerca de 50% das unidades actualmente vendidas estão equipadas com DCT. No caso da Goldwing esse número é bastante superior, chegando mesmo aos 67%!

A facilidade de utilização e suavidade de funcionamento são dois dos grandes destaques do Honda DCT, que ainda oferece ao condutor a possibilidade de seleccionar a qualquer momento a relação de caixa pretendida, ou vários modos de funcionamento automático, para além de um modo manual.

Um dos fatores que tem tornado a tecnologia DCT tão apelativa é a sua evolução. A Honda tem conseguido evoluir o sistema para que este se adapte a uma grande variedade de situações. É assim que o DCT já é usado em dez modelos da gama japonesa!

Como exemplos temos a inclusão do "interruptor G" para melhoria das capacidades de condução em fora-de-estrada na Africa Twin e na X-ADV, e a sincronização com o sistema de arranque em subida (Hill Start), o modo Walking (função Creep, de movimento para a frente em velocidade super-lenta) e o modo Idling Stop de paragem

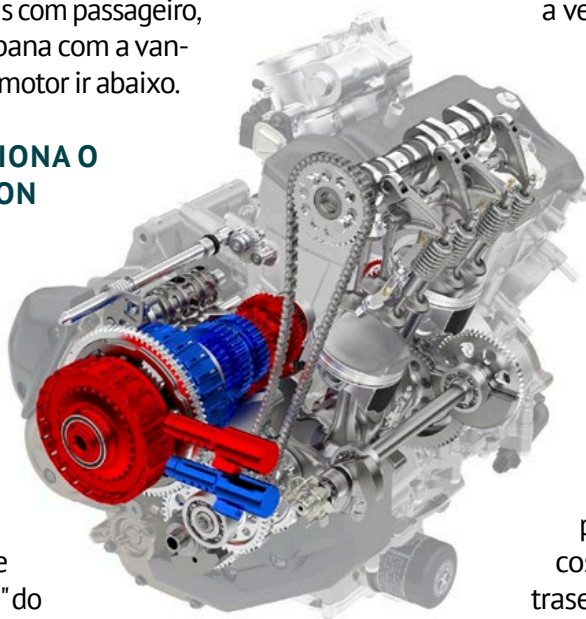
do motor ao ralenti na Goldwing.

Para os condutores menos experientes, o DCT tornou-se no melhor amigo que podiam ter enquanto desenvolvem as suas capacidades de condução de uma moto. Podem focar a sua atenção na estrada e obstáculos, deixando que um "computador" se preocupe com as trocas de caixa.

Outros benefícios incluem redução no cansaço do condutor, sobretudo em longas viagens com passageiro, e menor esforço na condução urbana com a vantagem de ser impossível deixar o motor ir abaixo.

### MAS O QUE É E COMO FUNCIONA O DUAL CLUTCH TRANSMISSION DA HONDA?

A DCT consiste numa caixa de velocidades com duas embraiações electro-hidráulicas e engrenagem automatizada das mudanças. Este sistema tem dois conjuntos independentes de embraiações alojados na mesma unidade, cada uma ligada a um conjunto separado de carretos – uma embraiagem "trata" do



arranque e da engrenagem da 1ª, 3ª e 5ª velocidades, e a outra "toma conta" da 2ª, 4ª e 6ª velocidades.

As trocas de caixa podem ser feitas em modo Manual pelo condutor, usando as patilhas das mudanças no punho esquerdo do guiador, ou em modo Automático, de acordo com os padrões de condução ditados pela monitorização constante de determinados parâmetros, incluindo a velocidade do veículo, a rotação do motor e o ângulo de abertura do acelerador.

Em nenhum dos casos é necessária a aplicação de uma manete de embraiagem ou acionar um seletor de caixa no pé. Durante a engrenagem das mudanças, quando uma das embraiações desengrena, a outra engrena a mudança pretendida em simultâneo, assegurando assim mudanças consistentes, ultrarrápidas e ininterruptas, sem solavancos nem perdas de tração na roda traseira. //

**CAISMOTOR**

ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.  
CONTACTE-NOS. [www.caismotor.com](http://www.caismotor.com)

Segue-nos  /caismotor

**GAMA**   
**ADVENTURE**

Disponível para Test Ride  
Atreve-te!





## Honda apresenta nova CBR600RR

A SUPERSPORT DA HONDA ESTÁ DE VOLTA DEPOIS DE TRÊS ANOS SEM SER COMERCIALIZADA POR NÃO CUMPRIR COM AS NORMAS EURO4. PARA 2021 A HONDA RENOVA POR COMPLETO A CBR600RR.

**DEPOIS** de vários rumores e informações contraditórias ao longo dos últimos meses, e quando tudo fazia acreditar que a chegada de uma nova CBR600RR não passava da imaginação de alguém, eis que a Honda acaba por surpreender tudo e todos e divulgou as primeiras imagens da nova geração da sua supersport.

Para 2021 a Honda CBR600RR recebe muitas e importantes alterações, embora de momento o fabricante japonês não esteja disposto a fornecer grandes detalhes, pois pretende deixar tudo para a apresentação oficial que vai acontecer a 21 de agosto.

Desde que recebeu a sua última atualização, em 2013, a CBR600RR foi sendo ultrapassada pelas rivais de segmento e também se deixou apanhar nas “redes” das normas europeias antipoluição.

A supersport da Honda ficou-se pela Euro3, e em 2017 deixou de ser comercializada na Europa. Muitos acreditaram que a Honda não estaria disposta a arriscar o investimento numa nova geração da CBR600RR, devido aos números de vendas reduzidos de motos deste segmento, mas a realidade é que a Honda esteve a trabalhar à porta fechada para nos dar uma nova CBR600RR em 2021.

Apesar de manter o mesmo quadro dupla trave e o braço oscilante também parecer ser igual ao da anterior geração, o motor quatro cilindros em linha de 599 cc passará a estar controlado, finalmente, por um acelerador eletrónico.

Nesta versão Euro5, o motor tetracilíndrico deverá disponibilizar cerca de 120 cv e 66 Nm, com o “redline” a ficar marcado nas 15.000 rpm.

O “ride by wire” permite à Honda instalar na nova CBR600RR todo um pacote de ajudas eletrónicas. A marca japonesa ainda não revelou ao certo o que poderemos encontrar nesta supersport, mas por certo controlo de tração, anti-wheelie, diferentes mapas de potência, modos de condução e um avançado sistema de ABS com função em curva serão usados.

Esteticamente, a CBR600RR segue um pouco a linha aerodinâmica da irmã maior CBR1000RR-R. O frontal inclui agora duas óticas “Full LED” mais rasgadas que deixam espaço entre si para a entrada de ar central. Apesar de apenas nos podermos guiar pelas imagens, a CBR600RR de 2021 contará com uma aerodinâmica evoluída, cortesia das pequenas asas laterais. //

# LIBERTA-TE DA ROTINA

DESDE **87<sup>€</sup>**<sub>,23</sub> /mês

Prazo **84 meses**

PVP/Financiamento **5.990€**

TAN **5,00%** | TAEG **7,4%**

MTIC **7.560,46€**

Z400



Disponível para carta A2 (35kw)

*Projetada para ser uma verdadeira máquina. Seja circulando pela "selva" urbana ou estacionada num qualquer lugar, a Z400 irá atrair todos os olhares.*

TAEG 7,4% e TAN 5,00%. PVP 5.990€. Exemplo para um financiamento de 5.990€, com um prazo de 84 meses e uma mensalidade de 87,23€, incluindo a Comissão de Processamento de Prestação no valor de 2,00€/mês. MTIC 7.560,46€. Comissão de Abertura de 75 €. As comissões incluem Imposto do Selo. Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis.

Para mais informações visite [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt), @/kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Importador **Multimoto**

Recomendamos Equipamentos



Recomendamos Lubrificantes



# Kawasaki

# FB Mondial – Uma “tracker” em formato “oitavo de litro”

MARCA ITALIANA FB MONDIAL CRIOU UMA FLAT TRACK 125 JÁ COM HOMOLOGAÇÃO EURO5. FIQUE A CONHECER OS PRINCIPAIS DETALHES DESTA “TRACKER” QUE CHEGA AOS CONCESSIONÁRIOS NO FINAL DE AGOSTO.

**O RENASCIMENTO** da histórica marca italiana FB Mondial tem sido meteórico! Uma gama de modelos que mistura elementos clássicos com tecnologia moderna, design apurado, e motos com um comportamento dinâmico equilibrado. As novas FB Mondial têm dado que falar.

Agora, mais precisamente a partir do fim do mês de agosto, a marca italiana volta a ser um destaque no mundo das duas rodas devido à chegada da nova Flat Track 125, uma “tracker” em formato “oitavo de litro” e que nos transporta para o mundo desta competição tão popular nos Estados Unidos e que tem

conquistado adeptos em todo o mundo.

A FB Mondial Flat Track 125 utiliza o motor monocilíndrico do grupo Piaggio. Já com homologação Euro5, esta unidade motriz disponibiliza 13,6 cv. Tem duas árvores de cames e quatro válvulas, e a refrigeração é por líquido, para garantir um funcionamento eficaz.

Como seria de esperar, a FB Mondial aproveitou a plataforma usada nas já conhecidas HPS e Pagani. Isso significa que a nova Flat Track 125 mantém o mesmo quadro em aço em conjunto com suspensão dianteira composta por forquilha invertida com bainhas de 40 mm. »



# MOTO PONTO

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

No entanto, na traseira, a FB Mondial apresenta algumas novidades: o braço oscilante adota um desenho mais convencional, e em vez dos dois amortecedores a Flat Track 125 conta apenas com um amortecedor em posição central.

As jantes são de raios, em dimensão 19 polegadas em ambos os eixos. Cobertas por pneus mistos, garantem que o proprietário pode levar a Flat Track 125 para algumas brincadeiras numa pista oval de "flat track".

Travões de disco em ambos os eixos completam a ciclística.

Quanto ao design, a FB Mondial não foge do estilo habitual deste tipo de motos. Um pequeno frontal quadrado de dimensões generosas inclui iluminação em LED. Na traseira encontramos uma tampa do assento do passageiro. Esta tampa pode ser removida facilmente através de quatro parafusos, deixando então o assento à vista.

O sistema de escape de ponteira dupla sobreposta, que encontramos nos modelos HPS e Pagani, foi bastante redesenhado para se adaptar ao estilo da Flat Track 125. Assim, os coletores dividem-se e seguem por debaixo do assento até fixarem nas ponteiras elevadas, uma em cada lado da moto.

Por último, a FB Mondial instala na Flat Track 125 um painel de instrumentos moderno. Trata-se de um painel TFT, repleto de informações úteis sobre o estado da moto, e que inclui sensor de luminosidade, o que permite que a intensidade do ecrã se adapte automaticamente às condições de luminosidade exterior.

Como referimos, a FB Mondial conta disponibilizar as primeiras unidades da nova Flat Track 125 no final do mês de agosto. O PVP em Portugal deverá ficar-se ligeiramente abaixo dos 4000€, sendo que a marca tem sempre em vigor interessantes campanhas promocionais que permitem reduzir os custos de aquisição. //



## 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)



## MotoGP – Regresso a Portugal está oficialmente confirmado

A DORNA E O AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE CONFIRMAM OFICIALMENTE O QUE SE ESPERAVA HÁ MUITO: O REGRESSO DO MOTOGP A PORTUGAL! SERÁ ENTRE 20 E 22 DE NOVEMBRO QUE O MUNDIAL DE VELOCIDADE VISITA O NOSSO PAÍS. BANCADAS DO AIA ESTARÃO ABERTAS AO PÚBLICO!

**DEPOIS** da mais recente atualização ao calendário de 2020 do Mundial de Velocidade, em que vimos os Grandes Prémios fora da Europa serem “riscados” da lista, ficámos também a saber que a Dorna e a Federação Internacional de Motociclismo pretendiam anunciar uma nova prova, que serviria para encerrar a temporada.

A data para a realização dessa prova já era conhecida: 20 a 22 de novembro.

Obviamente que de imediato começaram a circular informações sobre qual seria o circuito anfitrião dessa última ronda do ano. O Autódromo Internacional do Algarve, que este fim-de-semana recebeu com público na bancada principal o Mundial Superbike, estava no topo das prioridades da Dorna e da FIM.

### MAS FALTAVA A CONFIRMAÇÃO OFICIAL...

Foi a 10 de agosto que a Dorna e a FIM, em conjunto com os responsáveis pelo Autódromo Internacional do Algarve e a Federação de Motociclismo de Portugal, confirmaram oficialmente o regresso de MotoGP a Portugal.

Uma decisão há muito aguardada pelos fãs lusos, que desde 2012, então no circuito do Estoril, não podem ver os melhores pilotos de motociclismo do mundo a competir em território nacional e no Mundial de Velocidade.

O circuito algarvio aparece na lista de circuito de “reserva” de MotoGP desde 2017. Nos últimos anos temos assistido a um enorme esforço pelas entidades competentes, e principalmente dos responsáveis >>

do AIA, uma equipa da qual Paulo Pinheiro é a face mais visível, em garantir o regresso de MotoGP. Um regresso que estava previsto para 2021, mas que agora é antecipado e assim o Grande Prémio de Portugal torna-se na 15ª prova do calendário.

Conhecido como uma autêntica “Montanha Russa”, o traçado luso promete muitas emoções, e a verdade é que embora muitos pilotos do Mundial de Velocidade já ali tenham rodado, não deixa de ser verdade que ninguém rodou com uma MotoGP.

Está claro que corridas de MotoGP sem público não têm o mesmo interesse. E é por isso com bastante satisfação que podemos adiantar que o GP de Portugal de MotoGP terá bancadas abertas para os fãs assistirem ao vivo às melhores corridas do mundo!

Miguel Oliveira terá assim oportunidade de brilhar em casa, em frente aos seus fãs, no que será um final de temporada verdadeiramente fantástico.

### **Jorge Viegas, presidente da FIM**

*“Estou muito orgulhoso que o MotoGP esteja de regresso ao meu país oito anos depois do último GP, que aconteceu no circuito do Estoril em maio de 2012. Gostaria de agradecer à Dorna, ao Autódromo Internacional do Algarve e à Federação de Motociclismo de Portugal por terem conseguido encontrar as condições necessárias para a realização deste fim de Mundial de Velocidade 2020 em Portugal”.*

### **Paulo Pinheiro, CEO do Autódromo Internacional do Algarve**

*“É um grande feito para a nossa equipa conseguirmos finalmente ter MotoGP no nosso circuito! O MotoGP é o expoente máximo do desporto em duas rodas, e estamos muito satisfeitos por o termos aqui. Foi um longo processo com a Dorna, tínhamos um acordo desde 2017, e finalmente o trabalho árduo deu resultados. Em cima disto temos o Miguel Oliveira na grelha de*



*MotoGP, e poder lutar pelo pódio vai ser algo especial para esta corrida, e esperamos que o campeonato se decida aqui”, começa por dizer Paulo Pinheiro, antes de se referir aos fãs.*

*“Estamos a trabalhar para ter os fãs nas bancadas, e vamos começar por ter uma capacidade para 30.000 fãs e depois vamos decidir com a Dorna e as autoridades sanitárias a melhor forma de fazer. Não conseguimos expressar como estamos felizes por ter esta corrida!”.*

Os bilhetes estão à venda desde 10 de agosto e podem ser adquiridos diretamente no website do Autódromo Internacional do Algarve. A lotação do circuito será bastante controlada, pelo que o número de bilhetes disponíveis não será em quantidade normal.

Paulo Pinheiro adianta que quem comprar bilhetes irá receber o respetivo bilhete em casa, juntamente com um guia prático de informações úteis como horários de abertura das bancadas, horários dos autocarros que irão transportar o público até ao circuito, e outras informações relevantes tendo em conta o contexto de pandemia que vivemos atualmente.

Tal como previsto, e também tendo em vista a realização do Grande Prémio de Fórmula 1, o CEO do AIA confirma que o tapete de asfalto do circuito algarvio será alvo de uma intervenção importante no próximo mês de setembro.

O objetivo será alisar as inúmeras irregularidades detetadas no circuito. No entanto Paulo Pinheiro garante que o novo asfalto será mais resistente ao desgaste e às elevadas temperaturas. Irá oferecer um novo nível de aderência “muito bom” desde início, pelo que os tempos por volta irão ser surpreendentes! Para os pilotos, será extremamente relevante o nível de aderência, pois o desgaste dos pneus, um tema tão importante em MotoGP atualmente, será consideravelmente elevado. //



## Royal Enfield Interceptor 650 brilha no Reino Unido!

FABRICANTE INDIANO CONTINUA A OBTER BONS RESULTADOS COM A SUA ESTRATÉGIA DE EXPANSÃO GLOBAL. DESTA VEZ A INTERCEPTOR 650 CONSEGUIU TORNAR-SE NA MOTO MAIS VENDIDA NO REINO UNIDO, E A ROYAL ENFIELD PROMETE NÃO FICAR POR AQUI.

**A MARCA** indiana Royal Enfield continua a mostrar-se em bom plano numa perspetiva de vendas de motos a nível global. Depois do sucesso que tem sido a sua gama de motos bicilíndricas 650, a variante Interceptor alcançou mesmo o topo de vendas!

Foi no mês de junho que a Interceptor 650 foi a moto mais vendida no Reino Unido, somando todas as cilindradas, mas excluindo as scooters.

Este resultado reforça a posição da Royal Enfield no Reino Unido, mercado em que a marca indiana é considerada como a de maior crescimento entre as dez

marcas de maior dimensão em Terras de Sua Majestade.

Com a Interceptor 650 a alcançar este estatuto num mercado tão significativo, a Royal Enfield continua agora ainda mais focada em conseguir melhorar a sua performance e penetração nos restantes mercados europeus.

Nesse sentido, Arun Gopal, diretor da Royal Enfield Europa, inclusivamente já se mudou para Inglaterra, para assim poder ter um contacto mais direto com as necessidades dos motociclistas e concessionários europeus.



A estratégia de sucesso tem-se baseado no fortalecimento da rede de concessionários por toda a Europa. Em Portugal já aqui lhe falámos do esforço que tem sido feito na criação de espaços exclusivos dedicados à Royal Enfield, como são os casos das Concept Store de Lisboa e também no Porto – clique aqui para saber mais.

Mas o sucesso é também explicado pela gama de motos acessíveis e equilibradas, em que, claro, o maior destaque vai para as 650 Twin, mas também para a Himalayan que tem ajudado a trazer muitos motociclistas para a família Royal Enfield.

Por último, a boa prestação da marca indiana na Europa tem sido suportada pela expansão da equipa europeia. Só no Centro Técnico que a marca possui em Bruntingthorpe trabalham 140 pessoas, e recentemente a equipa de marketing e pós-venda na Europa foi reforçada com a chegada de 18 novos trabalhadores.

*“As Royal Enfield, e especialmente as novas Twin 650, são ainda mais relevantes tendo em conta os tempos financeiramente difíceis que estamos a viver, já que o seu propósito é o de oferecer diversão pura, sem complicações, honesta e com preços incrivelmente acessíveis para propor o que, acreditamos, é o melhor valor no mercado.*

*Somos uma marca verdadeiramente global que continuará a crescer e a inovar, mas temos uma afinidade e um afeto particular pela Europa e estamos extremamente entusiasmados com o potencial da marca aqui. O grande resultado em junho, ao converter-se no modelo de moto mais vendido no Reino Unido, é um apoio para a nossa estratégia e para a visão que temos, mas sabemos que isto é apenas o começo da nossa viagem. O caminho a seguir será incrivelmente emocionante para a marca Royal Enfield em toda a região da UE, e estamos totalmente comprometidos em continuar a trabalhar na sequência deste êxito”, afirma um entusiasmado Arun Gopal. //*



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**



## Nova Peugeot Metropolis deixa-se ver num “teaser”

A MARCA FRANCESA PROMETE DESVENDAR OFICIALMENTE A NOVA GERAÇÃO DA SUA SCOOTER DE TRÊS RODAS A 8 DE SETEMBRO. PARA JÁ, APENAS PODEMOS VER A NOVA PEUGEOT METROPOLIS 400 NUM BREVE VÍDEO “TEASER”.

**AS PROPOSTAS** de três rodas têm vindo a conquistar o seu espaço no segmento das scooters urbanas. E em breve, as opções de escolha vão aumentar, pois a Peugeot acaba de divulgar um primeiro vídeo “teaser” da nova Metropolis.

O fabricante francês não divulgou muitos detalhes sobre a parte técnica da nova Metropolis. Isso só vai acontecer a 8 de setembro.

Para já, sabemos que o motor monocilíndrico vai ser um 400 cc. Seguindo a filosofia de adaptar tecnologia usada no mundo automóvel às suas scooters, como já vimos acontecer na Pulsion e o seu sistema i-Connect.

A nova Metropolis de três rodas vai permitir que

o condutor siga as indicações do GPS, atenda o telefone, ou oiça música, entre outras coisas, através do seu sistema integrado de infotainment que será controlado através do painel de instrumentos TFT.

Apesar de nos revelar o desenho da assinatura luminosa dianteira, com as longas filas de luzes diurnas em LED, a Peugeot consegue manter em segredo todo o restante aspeto da Metropolis. No entanto, a marca francesa, que tem o grupo Moteo Portugal como representante em Portugal, garante que todo o conjunto beneficiará de uma aparência mais afilada, dinâmica, cortesia de linhas mais agressivas e arestas vincadas. //

HARLEY — DAVIDSON®



A MOTO DOS TEUS SONHOS A UM PREÇO DE SONHO.

**LOW RIDER® S POR 246€/MÊS\***

**PVP 22.443 € - SEM ENTRADA INICIAL - TAN 5,95%**

**VALOR FINANCIADO 22.443 € - TAEG 7,6% - 97 MESES**

**ÚLTIMA PRESTAÇÃO 6.736 €**

**HARLEY-DAVIDSON® ALGARVE**

E. N. 125 - Km 86.6  
Sítio das Baceladas às 4 Estradas  
8125-013 Quarteira  
T: 289 317 580  
[www.harleyalgarve.com](http://www.harleyalgarve.com)

**HARLEY-DAVIDSON® LISBOA**

Rua Vitor Hugo, 16F  
1000-294 Lisboa  
T: 219 156 790  
[www.hdlisboa.com](http://www.hdlisboa.com)

**HARLEY-DAVIDSON® POMBAL**

Rua Manuel da Mota, 9  
3100-516 Pombal  
T: 236 094 248  
[www.hdcentro.com](http://www.hdcentro.com)

**HARLEY-DAVIDSON® PORTO**

Rua de Camões 443  
4000-147 Porto  
T: 222 039 125  
[www.hdporto.com](http://www.hdporto.com)



**MAIS INFORMAÇÃO EM [WWW.H-DDEALERSPORTUGAL.PT](http://WWW.H-DDEALERSPORTUGAL.PT)**

\*Ex. para LOW RIDER® S com contrato de Crédito com hipoteca FCA Capital Portugal. PVP a pronto/financiamento: 22 443 €. TAN: 5,950%. Comissões: abertura de contrato: 300 €; Processamento de prestação: 3 €. MTIC: 31 234 €. A American Motorcycles, Lda e a Milwaukee Motorcycles Comercio Motociclos, Lda atuam como Intermediário de Crédito a título acessório. Válido até 30/09/2020 e limitado ao stock existente. Para mais informações, contacte a FCA Capital Portugal. A Harley-Davidson Finance é uma marca comercial da H-D U.S.A., LLC com licença para ser utilizada pela FCA Capital, entidade que fornece soluções de financiamento e que está sujeita à supervisão do Banco de Portugal.



## Indian Motorcycle Ride Command agora compatível com Apple CarPlay

FABRICANTE AMERICANO DISPONIBILIZA UMA ATUALIZAÇÃO PARA O SEU SISTEMA DE INFOTAINMENT. O RIDE COMMAND PASSA A SER COMPATÍVEL COM O SISTEMA APPLE CARPLAY. ESTA ATUALIZAÇÃO ESTÁ DISPONÍVEL APENAS PARA ALGUNS MODELOS INDIAN MOTORCYCLE DE 2020.

**OS PROPRIETÁRIOS** de alguns modelos Indian Motorcycle podem ficar satisfeitos, pois a marca americana acaba de disponibilizar uma atualização para o software do seu sistema de infotainment Ride Command.

A atualização, disponível em todo o mundo desde o passado dia 29 de julho, permite que alguns modelos da gama 2020 da Indian Motorcycle passem a ser compatíveis com o sistema Apple CarPlay.

O Apple CarPlay passa a estar disponível para as Chieftain, Roadmaster e Challenger, desde que estejam equipadas com o Ride Command de 7 polegadas.

Com esta atualização, e através da utilização de uma ligação por cabo a um smartphone iPhone, a Indian permite assim que os proprietários dos referidos modelos passem a usufruir de uma experiência e condução ainda mais especial e conectada com o mundo que os rodeia.

Com o CarPlay ativo, o condutor pode aceder ao Apple Music, aos mapas, enviar mensagens para os seus contactos utilizando a assistente Siri, entre muitas outras funcionalidades que passam a estar disponíveis através do Ride Command e sempre com um “user interface” intuitivo.

A atualização do software do Ride Command é gratuita. Os proprietários das Chieftain, Roadmaster e Challenger poderão fazer a atualização em casa, seguindo os passos indicados aqui e através de uma pen USB. Mas se preferirem que seja o concessionário Indian Motorcycle a fazer, poderão marcar uma visita e deixar que os técnicos da marca completem a atualização.

Outra boa notícia desta atualização do Ride Command, é que a Indian Motorcycle revela que o sistema operativo nativo e que permite utilizar as diversas funções do infotainment também recebe diversas melhorias.

O GPS passa a contar com uma maior precisão na localização e facilidade na pesquisa de moradas e destinos, o Ride Command demora menos tempo a iniciar quando se liga a moto, os controlos do sistema de áudio foram otimizados, e passa a contar com diversos novos Widgets como condições atmosféricas e economia de combustível.

Falta agora esperar para que a Indian Motorcycle anuncie a integração do Ride Command com o sistema Android Auto. Algo que alguns dos seus rivais já anunciaram e disponibilizam. //



FOR THE RIDE

# AVENTURA TRANSFORMADA



**CAMPANHA  
DE LANÇAMENTO**

**4** DE GARANTIA  
SEM LIMITE DE  
ANOS\* **QUILÓMETROS**  
EM TODA A GAMA TIGER

**NOVA**  
**TIGER**  
**900 RALLY**

**NOVA**  
**TIGER**  
**900 RALLY**  
**PRO**

A NOVA REFERÊNCIA PARA TIRAR O MÁXIMO PROVEITO EM AVENTURA OFF-ROAD

Versátil e ágil, com especificações Premium, a nova linha Tiger 900 Rally oferece ainda mais capacidade off-road, com mais potência e desempenho disponíveis, e um novo foco na utilização de aventura com o máximo conforto e estilo na condução off-road extrema.

LISBOA: 218 292 170 [triumphlisboa.pt](http://triumphlisboa.pt) | PORTO: 224 108 000 [triumphporto.pt](http://triumphporto.pt) | ALGARVE: 289 090 366 [triumphalgarve.pt](http://triumphalgarve.pt)  
Saiba mais em [triumphmotorcycles.pt](http://triumphmotorcycles.pt)

\*Campanha de lançamento, até 30 de Setembro de 2020, limitada ao stock existente. 2 anos de Garantia de fábrica + 2 anos de garantia sem custos para o cliente, sob reserva das condições aplicáveis pela CG Car-Garantie Versicherungs-AG.



## Moteo Portugal anunciado como importador da Brixton Motorcycles

A MARCA AUSTRIACA ENTRA EM FORÇA NO MERCADO PORTUGUÊS COM O ANÚNCIO DO NOVO IMPORTADOR. A BRIXTON MOTORCYCLES PASSA A SER REPRESENTADA EM EXCLUSIVO PELO GRUPO MOTEU PORTUGAL.

**A BRIXTON MOTORCYCLES**, marca que faz parte do grupo austríaco KSR, já está no radar do Andar de Moto há algum tempo. Não apenas pela sua gama de motos de baixa cilindrada de estilo retro, mas também por causa da “concept” de 1200 cc que a Brixton apresentou na passada edição do Salão de Milão EICMA.

Essa “concept” passará à produção em breve e vai entrar em direta competição com a Triumph Bonneville T120.

O grupo Moteo Portugal, que já tem no seu portfólio marcas como Suzuki, Peugeot Scooters e a SYM, decidiu que estava na altura do mercado português também ter acesso às motos Brixton, e assim, a partir

de 1 de agosto, passou a ser o importador exclusivo da marca austríaca em território nacional.

Com uma longa experiência e uma vasta rede de concessionários, a Moteo Portugal foi escolhida pela Brixton Motorcycles precisamente pela solidez que oferece em termos de comercialização da gama e apoio que poderá dar aos clientes.

Ainda não se sabe a data exata a partir da qual as motos Brixton estarão disponíveis nos concessionários, apenas que isso acontecerá “nas próximas semanas”. No entanto já se sabe que em Portugal estarão disponíveis os seguintes modelos: Crossfire 125 XS, Felsber 125 XC, Rayburn 125 e ainda a maior e mais potente Crossfire 500/X. //



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

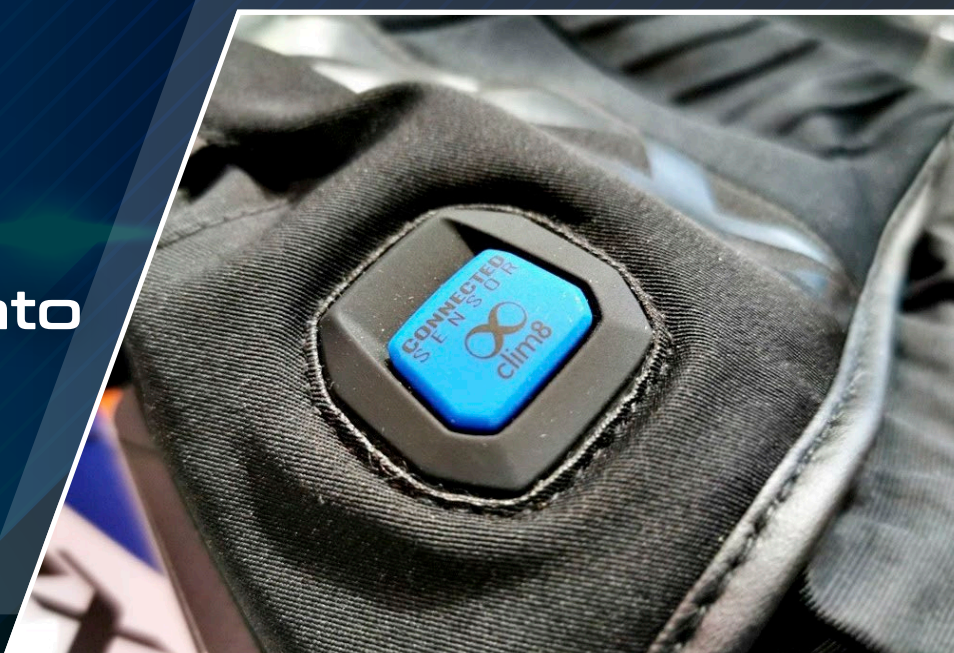


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**



## Voxan Wattman quer bater o recorde de velocidade de motos elétricas

MAX BIAGGI E A EQUIPA DA VOXAN CUMPRIRAM QUATRO DIAS DE TESTES NO AEROPORTO DE CHÂTEAUROUX EM FRANÇA. A MOTO ELÉTRICA WATTMAN CONTINUA O SEU DESENVOLVIMENTO TENDO EM VISTA BATER O RECORDE DE VELOCIDADE DE UMA MOTO ELÉTRICA. A TENTATIVA DE ATINGIR OS 330 KM/H VAI ACONTECER EM JULHO DE 2021.

**ESTA NÃO É A PRIMEIRA VEZ** que falamos aqui no Andar de Moto da Voxan Wattman, a moto elétrica que foi desenhada e fabricada a pensar nos recordes de velocidade de motos elétricas.

A empresa monegasca já tinha mostrado a Wattman com as suas carenagens aerodinâmicas, e agora passou quatro dias no aeroporto de Châteauroux, em França, para cumprir um rigoroso plano de testes.

O aeroporto de Châteauroux foi o local escolhido pela Voxan Motors para realizar as primeiras tentativas

a sério de atingir velocidades próximas do recorde. Com uma pista que tem 3500 metros de comprimento e um asfalto quase perfeito, este aeroporto, para além de servir de estacionamento de aviões que não estão em uso, transformou-se durante quatro dias no centro de testes da Voxan Motors.

A Voxan Wattman conta com um motor elétrico capaz de criar uma potência de 270 kW, o equivalente a 367 cv. O conjunto de baterias de iões de lítio pesa nada menos do que 140 kg, ou seja, quase metade do



peso total do conjunto que atinge os 300 kg.

O objetivo da Voxan será bater o atual recorde de velocidade de motos elétricas que está na posse do japonês Ryuji Tsuruta, que aos comandos de uma Mobitec EV02 atingiu os 329,085 km/h.

A Voxan Motors acredita que a Wattman tem o que é preciso para bater esse recorde. O objetivo será atingir os 330 km/h. E para garantir que a moto elétrica atinge essa velocidade foram buscar Max Biaggi, campeão do mundo por seis vezes, e que ele próprio foi também um recordista de motos elétricas quando

em 1994 atingiu os 164,2 km/h com uma Fazi Egraf.

Biaggi realizou várias passagens na longa pista do aeroporto de Châteauroux. Apesar de não ter revelado qual a velocidade atingida pelo piloto aos comandos da Wattman, os responsáveis da Voxan Motors garantem que tudo decorreu conforme o previsto e não esconderam os sorrisos pelos resultados.

Recordamos que a Voxan Wattman e Max Biaggi vão tentar bater o recorde de velocidade de motos elétricas em julho de 2021 no Salar de Uyuni, na Bolívia. //



DISTRIBUIDOR OFICIAL



lusomotors

veículos e acessórios, s.a.

Rua do Barreiro nº31,

3780-621 Aguiar - Anadia

Telf.: 231 510 860 | Fax: 231 515 269

E-mail: geral@lusomotors.com

www.lusomotors.com

ACE OF  
SPADES

Gran Milano  
OUTLAW

**Ace of Spades 125**  
**Gran Milano Outlaw 125**

Motos de excelência com um design requintado. Desempenho, versatilidade, conforto e uma posição de condução de excelência, tornam esta moto a companheira ideal para o seu dia-a-dia.

Visite o site oficial da **SWM Motorcycles Portugal**: [swm-motorcycles.pt](http://swm-motorcycles.pt)



**Márcia Monteiro**

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

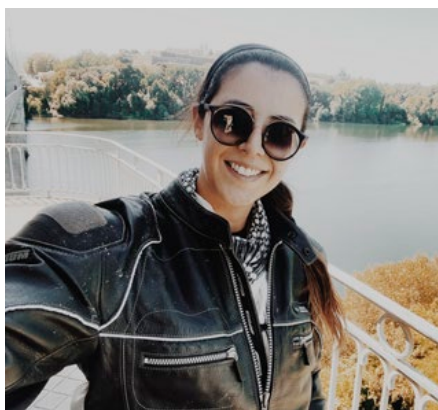
## E DE REPENTE... estou noutro país

**L**evantei-me cedo e disse a mim própria “vou só ali tomar um cafezinho rápido e já volto”. Rodo a chave na moto, verifico que o depósito está cheio e faço-me à estrada. Sem companhia e sem destino ao certo, apenas sabia que tinha de tomar aquele café que bebo todas as manhãs. Vi uma placa que indicava Vila do Conde. Começo a pensar como seria fantástico beber aquele cafezinho junto ao Rio Ave e... ups passei a saída. Continuei a andar e a pensar onde é que afinal iria tomar o meu café e vi outra placa que indicava Viana do Castelo. “Que ótima ideia” pensei eu. “Um cafezinho acompanhado por uma bola de berlim... siga”. Ao atravessar a ponte e completamente rendida ao esplendor do Santuário de Santa Luzia, reparo que passei mais uma saída. Não havia problema, o meu depósito ainda tinha gasolina. Continuei a andar e por cada cidade, localidade ou vila, eu pensava sempre em parar, mas seguia o meu instinto e fui até onde o depósito me permitiu chegar. Passei por Caminha, Vila Nova de Cerveira e ainda sem destino, km após km, o depósito ia ficando cada

vez mais vazio. Já estava na reserva quando cheguei a Valença. Abasteci, limpei o suor, olhei em volta e questionei-me “ora bem, onde é que afinal vou tomar café?” A resposta estava mesmo ali na placa à minha frente: Espanha. Atravessei a antiga ponte sobre o Rio Minho e cheguei a Tui, uma pequena mas impactante cidade medieval com o seu estilo arquitetónico românico. A sua arte, arquitetura, igrejas, catedrais e conjuntos históricos artísticos tornam aquele lugar muito especial. Do outro lado da margem conseguia ver a Fortaleza de Valença do Minho. Incrível. Cafezinho tomado, hora de regressar. Afinal fui “só ali tomar um cafezinho rápido... até Espanha”.

**Conclusão:** ter passeios combinados é bom, mas não ter planos e partir à descoberta é extraordinário. Nunca deixem de fazer aquilo que realmente sentem vontade nem nunca permitam que nenhum fator externo vos influencie em sentido contrário. Façam mais vezes aquilo que vos deixa felizes.

Boas curvas. //





PURA PASSIONE DAL 1911

0%  
JUROS

48  
MESES

0€  
ENTRADA

0,0% TAN

3,9% TAEG

NOVA VERSÃO  
**TRK**  
502

FAZ DOS TEUS DIAS  
UMA NOVA AVENTURA.



3  
ANOS  
GARANTIA



CAMPANHA VÁLIDA ATÉ 31 DE AGOSTO DE 2020  
**PARA TODA A GAMA BENELLI SUPERIOR A 125cc**

Descobre mais em [JUROQUENAO.BENELLI.PT](http://JUROQUENAO.BENELLI.PT)

TAEG 3,9%. TAN 0%. Exemplo para um financiamento de 5.990,00€, a 48 meses, com uma prestação de 124,80€, MTIC 6.453,54€. Comissão de Abertura 125€. Comissão Processamento de Prestação 3,75€/mês. Valores com IVA incluído. Campanha válida até 31 de Agosto de 2020. Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis.

Importador Multimoto

Recomendamos Lubrificantes CEPSA



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

CONTACTO *VESPA GTS 300 SUPER RACING SIXTIES*

# MOBILIDADE com estilo

Neste contacto vamos andar de moto numa Vespa muito interessante, apresentada no Salão de Milão de 2019 e que agora chega ao nosso mercado!



**T**rata-se da Vespa GTS 300 SUPER RACING SIXTIES, uma das primeiras novidades de 2020 do Grupo Piaggio a chegar ao nosso país! Uma "Big Body" que se destaca da restante gama pelo seu estilo e esquema

cromático, que não passam despercebidos.

A inspiração para este modelo veio dos gentlemen riders, motociclistas dos anos 60 do século passado, que eram conhecidos não só pela procura de performance, mas também pela classe, elegância, estilo e estética dos seus veículos, que evocavam provas lendárias como os Grandes Prémios do Mónaco e de Monza, ou históricas como a Targa Florio.

Portanto, quem adora a velocidade e gosta de ser o centro das atenções, encontra tudo isso nesta Vespa.

O novo motor 300 HPE apresenta uma suavidade de funcionamento notável, com uma ausência de vibrações e ruídos parasitas, tendo sobretudo em conta que apresenta uma excelente subida de rotação e uma aceleração realmente impressionantes.

É um monocilíndrico a quatro tempos, de 278 centímetros cúbicos, com quatro válvulas, injeção eletrónica e refrigeração por líquido.

A ficha técnica regista valores máximos de 23,8 cavalos de potência e 26 Newtons/metro de binário, ambos disponíveis desde baixa rotação! Mas apesar disso, a marca indica um consumo de gasolina na ordem dos 40 km/litro, ou seja, 2,5 litros aos 100 quilómetros, o que, aliado a um depósito de combustível com capacidade para 7 litros, proporciona uma autonomia teórica de 280 quilómetros.

No entanto, e porque o motor se mostra bastante vivaz e proporciona um grande prazer >>



*"A INSPIRAÇÃO PARA ESTE MODELO VEIO DOS GENTLEMEN RIDERS, MOTOCICLISTAS DOS ANOS 60"*





de condução, quem quiser desfrutar das capacidades dinâmicas da GTS 300, deve contar com autonomias bastante mais reduzidas, abaixo dos 200 quilómetros!

A transmissão, por variador contínuo, mostra-se bastante bem dimensionada, respondendo de forma muito rápida ao acelerador, com um bom efeito de travão motor.

Por isso a Vespa dotou a ciclística de argumentos de segurança que tornam a condução desta GTS 300 um verdadeiro prazer, já que, apesar de contar com um quadro monocoque e carenagens em aço, regista um peso de apenas 170 quilos a cheio.

A travagem conta com discos de 220mm de diâmetro em ambos os eixos, e com ABS integral. E mostra um desempenho muito bom, em termos de potência e de dosagem da manete!

A suspensão apresenta um bom compromisso de afinação, entre o comportamento desportivo e o conforto, apesar de as bonitas jantes douradas de 12 polegadas, exclusivas desta versão RACING SIXTIES, reagirem mal aos buracos mais profundos.

A Vespa dotou a gama GTS 300 Super com um sistema de controlo de tracção que se mostra extremamente rápido na sua actuação, capaz de digerir prontamente os excessos do punho direito, e que inclusivamente pode ser desligado.

E quando isso acontece, o que não é recomendável em piso molhado, esta scooter parece que se transforma, com a resposta do motor a ficar muito mais directa e os arranques e retomas muito mais interessantes!

A direcção é muito rápida e intuitiva, com uma excelente brecagem, tornando esta GTS 300 Super extremamente ágil no meio do trânsito!

Manobrar também é bastante fácil, seja a baixa velocidade ou à mão. Mais indicado para condutores de estatura média/alta, o assento situado a 790mm

proporciona uma vista de camarote para o trânsito!

Um problema que encontramos na Vespa GTS 300 Super é não termos espaço para guardar um capacete, digno do nome, debaixo do assento! No entanto, o porta-luvas colocado no escudo frontal permite guardar pequenos objectos e está dotado de uma tomada USB.

Outro aspecto menos positivo é o facto de a Vespa não disponibilizar neste modelo um travão de estacionamento. Com o seu considerável peso, a utilização do descanso lateral fica limitada a pisos planos. E, numa subida, o descanso central não é propriamente fácil de desmontar!

Mas por outro lado, a ergonomia é perfeita, tanto para o condutor como para o passageiro.

Os espelhos retrovisores proporcionam uma excelente visibilidade e a iluminação é acima da média para o seu segmento. A qualidade de construção é irrepreensível, com pormenores de muita qualidade, como o assento, em nobuck aveludado, mas revestido a PVC para garantir a impermeabilidade.

A Vespa GTS 300 SUPER RACING SIXTIES está disponível na rede de concessionários da marca em dois esquemas cromáticos: o que aqui apresentamos, em verde e amarelo, e outro com base branca e riscas vermelhas, ambos com um P.V.P. de 5.690 €. //



# VAI DE MOTO



**PÕE O CAPACETE, CALÇA AS LUVAS  
E RECUPERA A TUA LIBERDADE.**

**SÊ ÁGIL, EVITA AGLOMERADOS, DESLOCA-TE  
EM SEGURANÇA E COM TODA A ECONOMIA.**

**QUANDO TIVERES DE IR...  
VAI DE MOTO.**

**ACAP**

ASSOCIAÇÃO  
AUTOMÓVEL DE PORTUGAL

COMISSÃO DE MOTOCICLOS

## APRESENTAÇÃO HONDA CRF450R/CRF450RX



# ATUALIZAÇÃO profunda

A Honda atualiza as suas propostas topo de gama para motocross e cross-country. A nova CRF450R e a CRF450RX recebem melhorias importantes na ciclística para serem ainda mais eficazes na procura das vitórias.

Descubra aqui o que a Honda preparou para estes modelos de 2021.

**A**pareceu em 2002 e quase vinte anos depois a CRF450R recebe por parte dos engenheiros da Honda uma importante atualização para enfrentar a temporada de 2021 com argumentos que a tornam numa das melhores opções para a prática de motocross.

A topo de gama da marca nipónica recebe uma atualização profunda para o próximo ano, fruto do trabalho desenvolvido pelo HRC no Mundial de Motocross MXGP, onde pelas mãos de Tim Gajser a CRF450RW, versão de competição, conquistou o ambicionado título maior da categoria.

O grande foco da equipa de desenvolvimento da Honda CRF450R foi de dotar esta moto de uma capacidade excecional em curva. A dinâmica tinha de ser melhorada, e por isso nada melhor do que aproveitar parte do que foi conseguido com a CRF450RW.

Se em 2020 o quadro dupla trave permaneceu inalterado em relação ao ano anterior, para 2021 este componente tão relevante na dinâmica de uma moto foi totalmente redesenhado. As traves principais foram estreitadas e, para além de verem a sua rigidez lateral modificada, ajudaram a Honda a reduzir o peso do >>



## APRESENTAÇÃO HONDA CRF450R/CRF450RX

quadro para os 8,4 kg, menos 700 gramas do que a versão anterior.

Com uma rigidez lateral 20% menor, a nova CRF450R para 2021 garante, de acordo com a Honda, uma maior velocidade em curva e melhor tração à saída das curvas. Para além disso, o piloto vai sentir uma precisão ainda maior da direção, o que se traduz em confiança para atacar as trajetórias mais agressivas.

A nova forquilha Showa invertida, totalmente ajustável, com bainhas de 49 mm e molas helicoidais, é uma versão derivada da forquilha de "fábrica" fornecida às equipas do campeonato japonês de MX. Com o objetivo de melhorar e suavizar as performances em curva, a forquilha recebeu novas válvulas, o seu curso foi alongado 5 mm, agora para 310 mm, e a rigidez dos apoios do eixo foi aumentada. A válvula do êmbolo principal do amortecedor traseiro Showa foi ampliada para respostas mais rápidas e uma melhor absorção dos impactos. A sua mola também usa o aço mais leve do mundo - poupando 200 g.

O banco agora é mais curto, mais leve, e 10 mm mais baixo atrás para ajudar na liberdade de movimentos do piloto. Este banco também é muito mais fácil de remover e instalar. A manutenção também foi





simplificada, pois o número de parafusos de 8 mm que prendem os painéis passou de 6 para 4 de cada lado. Esta nova moto também é 70 mm mais estreita (50 mm à esquerda e 20 mm no lado do escape) e os plásticos também são mais finos.

Toda a geometria da ciclística foi trabalhada. Assim, a distância entre eixos reduz para 1481 mm e a altura livre ao solo aumenta em 8 mm.

Para que o piloto consiga encontrar a posição de condução ideal, a Honda instala na CRF450R de 2021 um novo guidador Renthal Fatbar, mais flexível, e que conta com apoios de guidador que permitem o ajuste da posição do mesmo, mais para a frente ou para trás. Em conjunto com o depósito de combustível redesenhado, a CRF450R garante um controlo mais preciso e maior liberdade de movimentos.

De a ciclística foi alvo de modificações profundas, o mesmo não se pode dizer do motor.

No caso do monocilíndrico Unicam de 440,7 cc, a estratégia adotada foi refinar o que já era um bom motor. Os mapas de injeção PGM-FI viram os seus parâmetros otimizados, tal como o sistema de controlo de arranque. O piloto continua a poder modificar a tração com o Honda Selectable Torque Control.

#### **O HSTC oferece três modos de funcionamento:**

- O Modo 1 intervém de maneira mais suave e apenas após um tempo relativamente longo; este modo é adequado para reduzir o deslizar da roda traseira e manter o controlo nas curvas apertadas;
- No Modo 3, o sistema intervém mais rapidamente e com maior força; por isso é útil para condições de aderência reduzida e pistas com lama;
- Naturalmente, o Modo 2 é um ponto intermédio entre os Modos 1 e 3, em termos de velocidade e força de intervenção.

A admissão foi trabalhada para, em conjunto com um novo sistema de escape, de uma só ponteira, garantir uma potência e binário mais lineares. A Honda anuncia um aumento de 0,6 kW acima das 5000 rpm. Muita da melhoria deverá ser creditada à nova caixa de ar de 4,8 litros de volume, mais fácil de aceder para manutenção.

A inclusão de uma embraiagem hidráulica é uma atualização retirada diretamente da moto de Gajser. Este sistema melhora o controlo e a sensação na manete (é 10% mais leve), para além de ter uma folga consistente na manete sob condições de pilotagem exigentes. A capacidade da embraiagem foi aumentada 27% pela inclusão de um prato extra – agora 8 em vez de 7 – e trabalha com uma mola de

## APRESENTAÇÃO HONDA CRF450R/CRF450RX

fricção extra para maximizar a transmissão de energia e a durabilidade. A patinagem foi reduzida em 85% à potência máxima.

Ao nível da eletrónica a Honda apresenta ainda as seguintes opções: controlo de arranque e modos de motor.

**O sistema de controlo de arranque HRC oferece ao piloto a melhor opção para os arranques mais poderosos, também com opção por 3 modos diferentes:**

- Nível 3 – 8.250 rpm, condução na lama/piloto amador.
- Nível 2 – 8.500 rpm, condução com piso seco/piloto médio.
- Nível 1 – 9.500 rpm, condução com piso seco/piloto experiente.

É fácil ativar o controlo de arranque – basta apertar a manete da embraiagem e carregar no botão de arranque do motor (à direita). O LED púrpura pisca uma vez indicando que está selecionado o nível 1. Se carregar novamente no botão durante meio segundo ou mais, o LED pisca duas vezes indicando que foi selecionado o nível 2. Repita o processo e o LED pisca

3 vezes indicando que está selecionado o nível 3.

**O botão EMSB (Engine Mode Select Button – Botão de Seleção do Modo do Motor) altera as características do motor e os três mapas disponíveis para adequar a moto às condições de pilotagem e às preferências do piloto:**

- Modo 1 – Standard.
- Modo 2 – Suave.
- Modo 3 – Agressivo.



# **Barkbusters** HANDGUARDS



**ULTIMATE PROTECTION 2020**

# **Bihr**

Powering your passion





## CRF450RX : Nascida no MX para brilhar no cross-country

**D**epois de aparecer e surpreender em 2017, a Honda CRF450RX está novamente mudada pelos engenheiros japoneses tendo em conta a temporada de 2021. A moto que tem por base a nova CRF450R de motocross recebe diversas modificações que lhe permitem apresentar argumentos relevantes para as competições de cross-country e enduro.

Uma das grandes novidades da CRF450RX é o seu quadro. Mantém-se como estrutura dupla trave em alumínio, mas tendo por base as novidades da versão R que foi trabalhada pelo departamento de competição HRC, a RX está agora mais leve, mais ágil e também mais eficaz.

O quadro pesa apenas 8,7 kg graças às traves principais mais estreitas. Mais atrás, o subquadro foi também alvo de melhorias para otimizar o peso. Estas modificações permitiram à Honda redefinir os parâmetros de rigidez lateral, que foi reduzida em 20%. Com isso a nova CRF450RX apresenta um comportamento mais eficaz em curva e tração.

A precisão de direção é melhor graças à utilização de mesas de direção mais flexíveis, sem esquecer a instalação de uma nova forquilha





Showa, totalmente ajustável, com novas válvulas e com um curso 5 mm maior. Na traseira o amortecedor recebe uma válvula do êmbolo principal de maior diâmetro, garantindo melhor absorção dos impactos.

Em ambos os eixos a Honda redefiniu as afinações. São mais moles, permitindo ao piloto usufruir de maior conforto nas tiradas mais longas.

A posição de condução foi também alvo de modificações nesta versão de 2021. A nova Honda CRF450RX conta com um assento 10 mm mais baixo, mais curto e mais estreito. Em sentido contrário, a distância do motor ao solo aumenta para 336 mm, pelo que a CRF450RX não terá qualquer problema em ultrapassar os maiores obstáculos.

Tudo isto permite que o piloto sinta maior liberdade de movimentos e um controlo mais detalhado sobre o conjunto, que também apresenta apenas 107,6 kg de peso, ou seja, cerca de 3 kg mais leve do que a versão anterior da RX.

Ainda em relação à posição de condução, instalado de série, o novo guiador Renthal Fatbar flexível e de baixo peso permite oferecer o melhor conforto na pilotagem da CRF450RX. A mesa superior permite trocar a posição dos apoios do guiador para mover o guiador para a frente ou para trás em 26 mm. Rodando os apoios a 180°, o guiador move-se mais 10 mm em relação à posição de origem, o que resulta em quatro posições de condução únicas.

O desenvolvimento de 2020 do motor Unicam de quatro válvulas e 449,7 cc centrou-se em refinamentos e otimização dos mapas do sistema

PGM-FI e do controlo de arranque Launch Control do HRC, para além da adição do sistema HSTC (Honda Selectable Torque Control). Para 2021, o foco centrou-se na maneabilidade a baixa e média rotação e na redução do peso do conjunto, o que melhora ainda mais a capacidade de curvar.

A caixa de ar aumentou de volume e ajuda a obter um pico de potência ligeiramente superior, tal como o binário a baixas rotações, permitindo ao piloto sentir maior força na saída de curva.

O ângulo do injetor passou de 30 para 60 graus, pulverizando o combustível até à válvula de borboleta para melhorar a eficiência da admissão, o arrefecimento da carga e a sensação super importante do punho do acelerador. O sistema de descompressão também é novo: o seu contrapeso foi movido do lado direito da árvore de cames para o lado esquerdo, proporcionando um funcionamento mais estável a baixa rotação e com maior resistência à paragem do motor.

A nível eletrónico, a Honda CRF450RX continua a contar com o HSTC. Este sistema mantém-se inalterado da geração anterior. Um sistema que permite ao piloto selecionar um de três modos de funcionamento, adaptando assim o binário disponibilizado à roda traseira, e assim garantindo uma tração mais eficiente em vários tipos de piso.

Através dos comandos no punho a CRF450RX também disponibiliza três opções de controlo de arranque (Launch Control), que definem diferentes níveis de rotações para maximizar a aceleração a partir de parado, enquanto o EMS – Engine Mode Select permite selecionar facilmente três mapas de motor: standard, suave e agressivo. //



# UM PAR DE opções

Fomos testar as novas Tiger 900. A Triumph subiu a parada ao renovar aquela que é uma das melhor equipadas e mais bonitas adventure tourers do mercado, tornando-a ainda mais competente e irresistível.

Texto: Pedro Pereira Fotos: Luís Duarte





» Galeria de fotos aqui

O nome Tiger é usado pela Triumph desde 1936, quando a marca venceu os International Six Days Trial, e até já existiu uma Tiger 900, comercializada no último decénio do século passado, mas que, apesar de pouco ter a ver com a atual, era à sua época uma das poucas motos de aventura disponíveis, e que também estava equipada com um motor tricilíndrico de 900cc. Para 2020 o lançamento deste novo modelo representa um importante avanço tecnológico face ao modelo que surgiu em 2010 e foi sendo melhorado até 2019: a Tiger 800.

Disponível numa versão base e em duas versões especiais, uma mais asfáltica, a GT, e outra mais offroad, a Rally, ambas disponíveis com dois

níveis de equipamento e accessorização, a marca britânica reposiciona as Tiger num patamar que vai seguramente dar algum trabalho à concorrência.

O novo motor tricilíndrico de 888cc, já compatível com a normativa Euro5, foi completamente revisto e apresenta uma ordem de ignição 1,3,2 (180°) que lhe confere, além de uma potência muito doseável, um carácter muito especial, com resposta imediata ao acelerador e uma generosa entrega de binário a baixa rotação que proporciona uma tração otimizada, em paralelo com sons de admissão e escape muito interessantes. As versões Pro, que tivemos oportunidade de testar, contam com 6 modos de condução que ajustam automaticamente os parâmetros do controlo de tracção e do ABS. Os outros modelos contam com configurações menos >>>



» Galeria de fotos aqui



refinadas.

Um novo radiador duplo, com cada componente disposto verticalmente de cada um dos lados, permite otimizar o centro de gravidade do conjunto, com o motor a ficar posicionado mais à frente e mais abaixo, sem no entanto comprometer a altura livre ao solo, proporcionando uma refrigeração mais eficaz que finalmente protege o condutor do calor excessivo que caracterizava os modelos anteriores.

O quadro também é novo, e já conta com um subquadro aparafusado que engloba umas redesenhadas pegas do passageiro.

A suspensão difere nos dois modelos, com a versão GT a estar equipada com material Marzocchi, e a versão Rally com material Showa. Na asfáltica o curso das suspensões é de 180mm

na frente e 170mm na traseira, enquanto que na offroader o curso é de 240mm na roda da frente e 230mm na roda traseira. A versão GT Pro conta ainda com ajuste electrónico da pré-carga e expansão. Também as rodas dianteiras diferem entre si. Na GT encontramos uma jante de fundição de alumínio de 19 polegadas, e na versão Rally encontramos uma jante raiada, para pneus tubeless, de 21 polegadas.

Na travagem, a par com os discos de 320mm na roda dianteira, podem agora ver-se pinças monobloco de elevadas prestações, as Brembo Stylema, em todos os modelos.

Estas são as grandes novidades destes novos modelos, além do facto de ambas terem agora 4 anos de garantia total, nada mau! Mas, como é que as novas Tiger 900 se comportam na prática? >>>



## TIGER 900 GT PRO

Nesta versão, equipada até aos dentes, saltam à vista uma série de diferenças face ao modelo anterior. Nem sequer é necessário olhar para a ficha técnica ou ter as duas motos lado a lado. Mais do que as diferenças em termos de tecnologia e mecânica, é a primeira impressão visual que marca a diferença!

A GT Pro tem uma estética mais jovial e atual, a assinatura dos faróis LED está particularmente bem conseguida e a mota parece mais esguia e leve, com um ar mais desportivo, mas sem renegar o ar de família que já vem da 800, incluindo um ecrã facilmente regulável em altura sem ferramentas e os pequenos e efetivos defletores laterais..

Sentamo-nos na versão mais estradista (jante

## "O NOVO MOTOR TRICILÍNDRICO DE 888CC, JÁ COMPATÍVEL COM A NORMATIVA EURO5"

dianteira de 19 polegadas, suspensão Marzocchi de menor curso), rodamos a chave, ouvimos o novo som do motor, apreciamos o gigante ecrã TFT de 7 polegadas com imensa informação, possibilidades de configuração (5 modos de condução, escolhas de cores...) e praticamente imune à incidência solar (não é sensível ao toque)... e dá vontade de dizer habemus moto! Mais ainda quando percebemos que o novo formato do assento parece muito mais baixo do que o das versões anteriores.

Ficamos bem instalados, com o guiador um pouco mais próximo que na versão anterior, braços ligeiramente abertos, sem exageros e todos os comandos ali pertinho (retroiluminados, algo que se agradece na condução noturna) e as pernas um pouco mais abertas que o habitual, fruto da arquitetura do motor. Esta versão tem ainda a mais valia adicional de permitir a regulação eletrónica da suspensão traseira, o que pode dar um jeitão. »

888 CC  
95,2 CV  
15 200 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





Assim que arrancamos descobrimos que o motor está diferente e para melhor! Aparte a sonoridade, está mais cheio em toda a gama de rotações! Deixou de ser algo anémico em baixas, mas continua a dar-se muito bem com as altas rotações. Além disso, a embraiagem está mais leve, mas o maior brilho vai para o quickshifter que rapidamente se torna viciante! Dei por mim a sorrir desalmadamente à medida que ia subindo e descendo as mudanças da bem escalonada caixa de velocidades.

Adoro usar o pé esquerdo e, com sistemas destes, nem quero ouvir falar em caixas automáticas! Superou as minhas expectativas, tal como o sistema de travagem, que é fortíssimo, e que permite desfrutar de toda a potência do motor, do aprumo das suspensões e da rigidez do quadro, a par com a confiança na eletrónica que conta com cornering ABS (excepto na versão base) à conta de uma IMU (unidade de medição de inércia) que também controla a intervenção do controlo de tracção..

Nota positiva ainda para a correção daquela

"DISPONÍVEL NUMA VERSÃO BASE E EM **DUAS** **VERSÕES ESPECIAIS**, UMA MAIS ASFÁLTICA, A GT, E OUTRA MAIS OFFROADER, A RALLY"



que era uma queixa antiga: 2 radiadores, cada um com sua ventoinha, e um diferente escoamento do calor, e finalmente já não senti o calor indesejável na região das pernas e um pouco mais acima. Obrigado Triumph!

A Tiger 900 revelou-se uma excelente companheira para viagens, que podem ser mais ou menos longas, ajudadas por um depósito com cerca de 20 litros de capacidade. Atenção que depois da entrada do bocal existe uma pequena barra metálica que impede a entrada da pistola de combustível no bucal, mais do que alguns milímetros. A explicação é simples: ao ser um depósito mais largo do que fundo, a bomba de gasolina acaba por estar relativamente vulnerável, evitando-se assim o risco de lhe tocar, à custa de alguma paciência.

Quanto a consumos, a marca refere 5,2 litros/100km, em percurso combinado (este motor já cumpre a normativa Euro 5) que serão certamente possíveis de conseguir, mas reconheço que não será fácil... se quiserem explorar as reais capacidades da moto, contem com pelo

menos mais 1 litro! E se for mesmo em condução desportiva... vamos ficar por aqui!

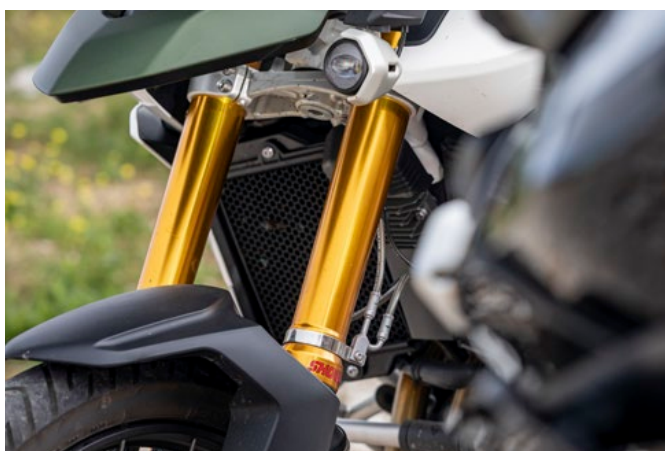
## TIGER 900 RALLY PRO

Nesta versão, também ela topo de equipamento, temos a reencarnação da Tramontana, protótipo que em 2018 fez o Pan African Rally e apontava já as linhas mestras do novo modelo que agora vemos chegar.

Quadro branco, jantes raiadas (com pneus tubeless) e esta cor verde caqui, resultam muito bem, acompanhados por uma roda dianteira de 21 polegadas e suspensões Showa de maior curso. Além disso, vem com várias proteções metálicas (de carter e das laterais do motor) pelo que falta mesmo é proteger os radiadores que estão, agora, bastante mais expostos.

A diferença seguinte é que, ao sentarmo-nos, percebemos que a versão Rally é nitidamente mais alta. Na GT apoiava perfeitamente os dois pés no chão, mas nesta, ainda que com o assento >>





em posição mais baixa, fico-me pela planta do pé e dedos! Em andamento nem se nota, mas no uso diário os mais baixos, entre os quais me incluo, têm que ter alguma atenção extra, e até ponderar ver o que se pode fazer em termos de suspensões para baixar a moto mais um pouco...

Infelizmente, este modelo vinha equipado com os ótimos Bridgestone Battlax Adventure, mas que são uns pneus tipo 90 (estrada) e 10 (off-road). Para testar minimamente as suas capacidades fora do asfalto, iria ser necessário uns pneus do tipo 50-50 ou mesmo 60-40

Destaque pela positiva, mais útil ainda nesta versão mais aventureira, é a melhoria do acesso ao filtro de ar! Queixume recorrente e que levava muitos proprietários a aplicarem um pré-filtro e dessa forma evitarem a trabalheira que era chegar ao filtro de ar! Isso agora passou a ser coisa do passado e ainda bem!

Tira-se o assento do pendura (cuidado para

*"TEM UM ESQUEMA CROMÁTICO QUE LHE CONFERE UM IMPACTO VISUAL MUITO FORTE E EXCLUSIVO"*

desligar a ficha do aquecimento) e ainda antes de retirar o do condutor descobre-se que tem "escondido" uma tomada USB. Retira-se o banco do condutor, desliga-se também a ficha do aquecimento e, por baixo, surge um espartano kit de ferramentas (3 sextavadas, duas chaves de bocas e uma de fendas e estrela). Debaixo está o acesso à bateria e caixa de fusíveis, bastando para tal retirar um parafuso "de orelhas". Muito bem!

Para aceder ao filtro de ar retiram-se 2 parafusos sextavados de cada lado, puxa-se delicadamente para trás as tampas laterais que cobrem parte do depósito e depois ficam a faltar 6 parafusos do tipo torx (não vem chave correspondente no kit de ferramenta) e o filtro, do tipo cassete, sai sem problemas. Não é um sistema perfeito, mas é um avanço gigante face ao sistema anterior. Obrigado por ouvirem os clientes! Para terem uma noção, a moto que tive oportunidade de testar tinha menos de 3000 km e já existia alguma sujidade retida no filtro! >>

888 CC  
95,2 CV  
15 800 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



### E A VENCEDORA É...

A diferença de preço entre ambas não é significativa (600 euros a favor da GT Pro) pelo que também não será por aí que a vossa decisão será facilitada, terá mesmo que ser pelo perfil de utilização, embora possam existir outros critérios de escolha, nomeadamente a questão estética ou a opinião do/a pendura, elementos importantes de decisão.

A GT consegue ser um melhor compromisso para quem anda depressa no alcatrão, valoriza poder andar com pendura e quer uma dose adicional de conforto, sendo que as esporádicas saídas de estrada serão em modo soft e sem grandes ambições. Além disso, ao ter o centro de gravidade mais baixo, torna-se mais intuitiva e o descanso central mais fácil de acionar.

A Rally já tem outro tipo de competências para quando acaba o asfalto ou este está em muito mau estado. Além disso, tem um esquema cromático que lhe confere um impacto visual muito forte e exclusivo e vem com proteções muito úteis, mesmo para uma utilização mais civilizada e até citadina, mas é uma ótima companheira para

um uso mais radical.

Seria esta a minha preferência, mas ia adquirir uns pneus com um perfil mais agressivo e retirar de imediato as proteções plásticas laterais do quadro (não existentes na versão GT) aplicadas junto ao depósito. Não duvido que protejam o roçar no quadro, nomeadamente na condução em pé (falta mais apoio para os joelhos), mas são incómodas para as minhas pernas, até sentado, porque gosto de conduzir com as pernas mais fechadas...

Ainda um destaque para a iluminação completamente LED em ambos os modelos. É algo que quem anda de noite vai valorizar certamente, porque facilita muito a condução e reduz a fadiga ocular. E até os próprios faróis de nevoeiro (de série, nestas duas versões) dão uma boa ajuda.

Nada pode substituir um teste dinâmico a ambas, algo que não deve ser complicado de conseguir, embora implique uma deslocação a Lisboa ou ao Porto e, recentemente, também ao Algarve (Loulé). Esperemos que mais representações surjam pelo país já que a família Tiger tem um merecido lugar de destaque! //



# O MELHOR SISTEMA DE COMUNICAÇÃO DO MUNDO



A verdadeira comunicação dinâmica desde 2015



# ASSALTO aos sentidos

*DUCATI STREETFIGHTER V4S*



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma das motos mais esperadas de 2020 passou finalmente pelas nossas mãos. Aqui fica o teste à Ducati Streetfighter V4S, uma supernaked que apela a todos os nossos sentidos de uma forma apaixonante.

**Texto:** Bruno Gomes **Fotos:** Luís Duarte

**C**onsiderada a “Mais Bela” do Salão de Milão EICMA 2019, a nova Streetfighter V4 rapidamente saltou para o topo da lista de motos mais aguardadas de 2020. Sucessora da original Streetfighter bicilíndrica apresentada em 2009, esta nova geração cresceu e transformou-se numa supernaked cujas características técnicas e dinâmicas são um verdadeiro assalto aos nossos sentidos.

Para todos aqueles que gostavam da Streetfighter bicilíndrica, foi necessário esperar uma mão cheia de anos para que a marca liderada por Claudio Domenicali revelasse uma nova geração, agora tendo como base a fantástica Panigale V4.

Para mim, a espera por poder sentar-me aos comandos da Streetfighter V4 tornou-se especialmente tortuosa. Ainda antes da pandemia aparecer em força, recebi o convite da Ducati para marcar presença na apresentação internacional no exótico e exclusivo circuito de Ascari, em Espanha.

Obviamente que, como o caro leitor

compreenderá, o nível de entusiasmo aumentou significativamente. A oportunidade de testar a Streetfighter V4 em Ascari teria sido uma combinação quase perfeita.

Infelizmente a pandemia obrigou-me a esperar uns meses para finalmente testar a supernaked V4 de Borgo Panigale. Mas a espera valeu a pena!

Uma supernaked é, basicamente, uma variante “domesticada”, ainda que pouco, de uma superdesportiva. Uma naked sem compromissos, sem piedade, e que ao mesmo tempo se revela mais fácil de conduzir oferecendo alguma polivalência. Mesmo tendo em conta a enorme potência e binário disponíveis.

A nova Streetfighter V4, que no caso deste teste é a variante S, melhor equipada, é por isso o que podemos chamar de Panigale V4 despida, com ligeiras modificações na injeção, uma ergonomia diferente, mas a proporcionar as mesmas doses de adrenalina e diversão.

Tal como no caso da Panigale, a Streetfighter V4 conta com o motor de quatro cilindros em V, de seu nome Desmosedici Stradale. Com 1103 cc, este V4, com 90 graus de abertura entre blocos, disponibiliza uns assombrosos 208 cv às 12.750





### "A NOVA STREETFIGHTER V4 RAPIDAMENTE SALTOU PARA O TOPO DA LISTA DE MOTOS MAIS AGUARDADAS DE 2020"

rpm e uns bem generosos 123 Nm às 11.500 rpm.

A Ducati trabalhou os parâmetros de injeção do V4 para o tornar mais dócil. Assim, e apesar de entregar os 208 cv e 123 Nm em qualquer um dos três modos de condução, a forma como a força do Desmosedici Stradale está distribuída pela faixa de rotação incide na gama baixa e média de rotações.

70% do binário está disponível entre as 4000 e as 9000 rpm. 90% do binário fica disponível a partir das 9000 rpm.

Ainda assim, não podemos deixar de referir que o binário máximo é atingido 1500 rpm acima do que acontece na Panigale V4. Uma situação curiosa, e que vai contra tudo aquilo que habitualmente vemos acontecer numa naked criada a partir de uma superdesportiva.

A isso junta-se uma transmissão final mais curta, por via da subtração de um dente no pinhão de ataque e adição de um dente na cremalheira. A transmissão final passa assim de 16/41 para 15/42.


Em conjunto com um monobraço particularmente longo, que faz com que o eixo da roda traseira se afaste do pivot do braço oscilante em 16 mm em comparação com a Panigale V4 e a distância entre eixos cresça para 1448 mm, a Ducati conseguiu maximizar a tração, melhorar a estabilidade em linha reta e garantir que a Streetfighter V4 tem uma aceleração que a coloca no topo do segmento.

É um motor delicioso. Desde o primeiro momento em que se roda o acelerador, os 208 cv fazem-se notar através de uma resposta contundente e agressiva, enquanto a transferência de pesos acontece de forma confortável em direção ao eixo traseiro. Cada rodar de punho é acompanhado por uma sonoridade viciante que se solta das ponteiras posicionadas por debaixo do motor.

Conduzindo tranquilamente em cidade, quase não damos pela força que está disponível. O motor V4 é suave, não apresenta grandes vibrações, nem mesmo quando rodamos em 6ª velocidade a 80 km/h. Mas assim que atinge as 7000 rpm, o Desmosedici Stradale revela finalmente toda a sua força, sem compromissos, sem timidez.

É um portento este motor! Uma força que nunca senti nas diversas naked que já testei. Com os glúteos bem encostados na traseira, apenas temos tempo para agarrarmos o guidão e fechar os olhos enquanto a frente da Streetfighter V4S começa a levantar e a roda dianteira descola do asfalto, mas apenas ligeiramente.

A cambota contrarrotante (tecnologia derivada de MotoGP) roda no sentido inverso ao sentido da moto. Assim, a Ducati consegue contrariar o efeito giroscópico e evitar que a roda da frente apresente uma tendência tão forte para subir em direção ao céu nos momentos de aceleração. >>>

A rider wearing a black and white leather suit and a black helmet with 'X-lite' branding is riding a red and white motorcycle on a paved road through a forest of tall, thin trees. The motorcycle has gold-colored front forks and a black front fender. The rider is leaning forward in a dynamic riding posture. The background is a blurred forest, suggesting motion.

1103 CC  
208 CV  
23 545 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



### "NAS TROCAS DE DIREÇÃO ESTA ITALIANA DE 199 KG DE PESO A CHEIO REVELA-SE ÁGIL E PRECISA"

Ainda em relação ao motor, tenho de falar no calor.

Ao contrário de outras Ducati, nomeadamente a Panigale V4, a Streetfighter V4S não deixa o condutor a sentir-se sentado numa frigideira em lume forte. A ausência de carenagens ajuda a dissipar melhor o calor do motor, mas também a bancada traseira de cilindros desliga-se quando em condições específicas, pelo que as pernas do condutor não ficam a ferver.

A tração mecânica proporcionada por este motor e ciclística é de tal forma elevada, que senti sempre a necessidade de reduzir bastante os níveis de intervenção disponíveis no altamente evoluído pacote eletrónico da Ducati Streetfighter V4S, que baseia o seu funcionamento na plataforma inercial de 6 eixos.

Tal como já tinha sentido quando rodei com a Panigale V4 em circuito, e sendo o pacote eletrónico derivado da superdesportiva, também na Streetfighter V4S fui obrigado a colocar o controlo de tração DTC e "anti wheelie" DWC

em nível 3 e nível 2, respetivamente. Acima disso sente-se bastante a eletrónica a funcionar. Ainda assim, a intervenção das ajudas acontece suavemente e de forma progressiva.

Com estes parâmetros ajustados ao meu gosto, descobri uma Ducati capaz de acelerar rapidamente à saída das curvas mais lentas, sem ter de estar sempre a trabalhar com a caixa de velocidades, pois o binário está sempre muito disponível. A ordem de ignição "twin pulse" permite que o pneu traseiro encontre tração entre cada explosão no cilindro. Não se comporta como um típico V4.

A frente fica ligeiramente mais leve do que eu esperava, mas o amortecedor de direção eletrónico da Öhlins faz questão de evitar que a direção abane em demasia.

Até porque depois temos o pacote aerodinâmico muito evoluído, que ajuda a ganhar estabilidade a alta velocidade. As asas biplano foram desenvolvidas por computador. De acordo com a Ducati, este sistema de duas asas e a sua





sprintmoto.pt

## BLUSÃO KOOL



- ✓ Impermeável
- ✓ Proteções semirrígidas (CE)
- ✓ Sistema de refrigeração
- ✓ Forro térmico destacável
- ✓ Tamanhos – S-3XL

Cores disponíveis 

## TESTE *DUCATI STREETFIGHTER V4S*

posição bastante à frente em relação ao centro de gravidade, permite criar uma enorme força descendente.

A marca italiana afirma que as asas biplano conseguem gerar nada menos do que 28 kg de força descendente a 270 km/h. Apenas posso acreditar no que a marca afirma, pois não circulei a essas velocidades. Notei que o conjunto é muito estável em linha reta e a alta velocidade. Se é algo que posso associar exclusivamente às asas? Não. Acredito que em pista a aerodinâmica faça a diferença. Mas em estrada, acredito que é mais efeito psicológico.

O quadro monocoque, também usado na Panigale, está diretamente aparafusado ao motor V4. O chamado "Front Frame" em alumínio pesa apenas 4,2 kg! Apesar disso, revela-se uma estrutura particularmente rígida, super estável a meio da curva, garantindo um controlo muito bom

sobre o conjunto desde que o condutor esteja pronto a dar um pouco mais de si em termos físicos.

Nas trocas de direção esta italiana de 199 kg de peso a cheio revela-se ágil e precisa, mas o condutor tem de se movimentar bastante de um lado para o outro se quiser mesmo chegar perto dos limites desta Streetfighter V4S. E é nos limites que vamos encontrar um dos pontos menos positivos desta moto: os pneus.

Ao contrário do que seria expectável, a Ducati opta por cobrir as magníficas e bastante leves jantes forjadas da Marchesini com pneus Pirelli Diablo Rosso Corsa II.

Estes pneus são bons para uma utilização "normal". Demoram um pouco a aquecer, mas a partir do momento em que ganham temperatura, agarram bem. A frente revela tendência a escorregar quando em inclinações pronunciadas. »

*"É UM PORTENTO ESTE MOTOR!  
UMA FORÇA QUE NUNCA SENTI NAS DIVERSAS  
NAKED QUE JÁ TESTEI."*







### "AS PINÇAS BREMBO STYLEMA MORDEM DISCOS DE 330 MM. O SISTEMA OFERECE UMA POTÊNCIA ASSINALÁVEL"

Enquanto o pneu traseiro gosta também de deslizar bastante se o condutor decidir ser mais impetuoso na forma como roda o punho direito.

Convém aqui ter em conta que uma das ajudas eletrónicas disponíveis é o Ducati Slide Control. Este parâmetro permite ao condutor definir até que ponto a traseira pode deslizar lateralmente antes da eletrónica intervir. Um sistema interessante, mesmo para os menos atrevidos, pois permite impressionar quem nos vê na estrada com umas "atravessadelas" valentes e uns traços negros no asfalto.

Na minha opinião, a Ducati Streetfighter V4S ganharia muito a nível dinâmico em curva se estivesse equipada de série com os Supercorsa SP, pneus mais desportivos, mais aderentes, de perfil mais agressivo, e mais adaptados às características desportivas desta supernaked poderosa.

Continuando na eletrónica, cada um dos três modos de condução – Street, Sport e Race – é acompanhado por uma parametrização específica das suspensões eletrónicas Öhlins Smart EC 2.0.

Durante os dias em que tive a Streetfighter V4S na minha posse, troquei bastantes vezes entre cada modo, usando os botões (retroiluminados) no punho esquerdo. O equilíbrio proporcionado pelo controlo dinâmico das suspensões em Sport é o

mais agradável.

Em Street, a frente deixa-se afundar um pouco mais do que o desejado, enquanto em Race todo o conjunto revela demasiada firmeza, que nem a posição de condução surpreendentemente confortável consegue eliminar.

Para além dos modos semi-ativos dinâmicos, estas suspensões Öhlins Smart EC 2.0, compostas por forquilha NIX30 e amortecedor TTX36, permitem ainda selecionar parâmetros que podem ser definidos pelo utilizador.

Não é necessário ser um piloto profissional para saber o que fazer para afinar as suspensões. Através do painel de instrumentos TFT de cinco polegadas, podemos escolher se queremos mais apoio em travagem, em curva ou em aceleração, só para dar alguns exemplos. Tudo isto acompanhado por gráficos simples.

Como referi, em modo de condução Sport e suspensões dinâmicas ativas, a Streetfighter V4S mostra-se estável nas travagens, com a frente a transmitir muita informação do que se passa com o pneu e a aderência, permitindo depois dosar a força que fazemos na manete do travão dianteiro, sentindo sempre muito controlo.

As pinças Brembo Stylema mordem discos de 330 mm. O sistema oferece uma potência



# MOTO PONTO



## AS LOJAS MOTO PONTO ESTÃO ABERTAS PARA VOS RECEBER!

### **Cumprimos todas as regras de segurança:**

Distância física, dispensadores de desinfetante,  
utilização de máscara e demais normas de  
comportamento social responsável.

Venha visitar-nos e traga também a sua máscara.

Até já!

#### **MOTO PONTO Restelo**

Av. D. Vasco da Gama, 39  
1400-127 Lisboa

Telefone: 210999390

#### **MOTO PONTO Junqueira**

Rua da Junqueira Nº1 A - B  
1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

#### **Email**

[motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)



assinalável, mas sem a forte “mordida” imediata que sentimos na Panigale V4. A travagem da Streetfighter V4S é mais progressiva, mas igualmente impressionante, sem dar mostras de fadiga mesmo após abusos repetidos numa estrada recheada de curvas.

Aqui entra também em ação o Ducati Engine Brake Control. Temos três níveis de intervenção à escolha. Para uma condução mais fluída, preferi andar em nível 1, em que o efeito travão-motor é menos notório. No entanto para quem gostar de mais apoio na travagem, o nível 3 será indicado.

Na saída das curvas, em plena aceleração, a traseira agarra-se ao asfalto sem descer em demasia. Sente-se o amortecedor a trabalhar para ajudar o pneu traseiro a encontrar tração, e mesmo quando o asfalto está degradado, a

*"O "QUICKSHIFT"  
É DE TAL FORMA  
SUAVE QUE MUITAS  
VEZES FICAMOS NA  
DÚVIDA SE REALMENTE  
ACONTECEU A TROCA  
DE CAIXA."*

traseira não se torna “saltitante”, e absorve bem as irregularidades.

Outro dos pontos extremamente positivo na Streetfighter V4S é o Ducati Quickshift Evo 2.

Não tenho dúvidas de que este é simplesmente o melhor sistema do género que alguma vez encontrei numa moto! À caixa precisa junta-se um seletor com um curso extremamente curto. Apenas necessitamos de encostar a bota ao pedal e a mudança acima é engrenada com rapidez e precisão, embora o tato seja algo vago.

O “quickshift” é de tal forma suave que muitas vezes ficamos na dúvida se realmente aconteceu a troca de caixa.

Nas reduções o sistema funciona de forma igualmente impressionante. Igualando as rotações, o “quickshift” permite reduções bastante agressivas, enquanto a embraiagem deslizante >>



absorve todo o binário negativo gerado pelo massivo motor de 1103 cc.

O melhor deste sistema? Ao contrário de outras motos, o Ducati Quickshift Evo 2 está ativo a qualquer rotação! Noutras motos o sistema só funciona a partir de determinada rotação, pelo que a sua utilização a baixa velocidade torna-se impossível. No caso da Ducati, isso não acontece. Excelente!

Numa moto tão rápida, a ausência de carenagens é um problema.

Sou obrigado a concordar com aqueles (e foram muitos) que por onde eu parei vieram falar comigo e disseram que a moto é “linda como está!”. De facto, adicionar uma pequena carenagem ou alterar o desenho estilizado e agressivo da frente, dominada pela imponente assinatura luminosa das luzes diurnas em LED, seria quase criminoso.

No entanto, e ainda que a velocidades permitidas pelo código da estrada não se sinta, bastará acelerar um pouco para além dos 140 km/h e rapidamente o condutor vai sofrer com a falta de proteção aerodinâmica. Nem mesmo esconder o capacete atrás do grande painel de instrumentos funciona.

A posição de condução é mais confortável do que eu estava à espera. Embora o assento esteja posicionado a 845 mm do asfalto, é estreito, facilitando chegar com os pés ao solo.

Em andamento facilmente encontramos uma posição agradável, com o guiador largo a estar bastante perto do condutor, pelo que não nos deixa minimamente deitados sobre o depósito. Com os poisa-pés mais à frente e baixos do que na Panigale, a Ducati encontrou uma ergonomia bem adaptada a uma utilização confortável que permite percorrer muitos quilómetros antes de sentirmos dores ou incómodo.

Já que falei em percorrer quilómetros, e como última nota, não posso deixar de referir o consumo médio de combustível que registei neste teste.

Olhando para a ficha técnica, e tendo em conta a potência deste motor, se me dissessem que a Streetfighter V4S consegue registar uma média de consumo de 5,8 litros eu diria que estavam a tentar enganar-me. Mas a verdade é que esse é mesmo o consumo médio obtido, adotando uma condução normal.

Claro que se andarmos sempre a puxar pelos 208 cv, os 16 litros de combustível que se escondem >>

## TESTE *DUCATI STREETFIGHTER V4S*

no depósito desaparecem muito rapidamente. Quase que evaporam. Mas em condução normal, a média obtida pela Streetfighter V4S é bastante interessante.

### VEREDICTO

Esta Ducati Streetfighter V4S era uma moto que eu tinha muita curiosidade em testar. Fiquei de rastos quando a pandemia me obrigou a esperar vários meses para me poder sentar aos seus comandos. Mas depois de andar com esta supernaked de Borgo Panigale durante uma semana, a espera valeu a pena!

A Streetfighter V4S cumpre com tudo aquilo que promete. Talvez a posição de condução seja mais “amigável” do que eu esperava e que é o meu gosto pessoal. Mas desta forma a Ducati consegue agradar a um maior número de motociclistas.

Tem potência e binário para “dar e vender”. O som que sai das ponteiras é viciante e bastante audível. De tal forma que acredito que alguns dos meus vizinhos pensaram em matar-me de cada vez que cheguei a casa mais tarde.

Não há como fugir ao facto do PVP ser bastante elevado. 23.545€ é quanto tem de pagar para

ter uma Streetfighter V4S na sua garagem. E mesmo a versão base, que dispensa as suspensões eletrónicas em favor de umas mecânicas convencionais, custa 20.345€. Por este valor, e mesmo com uma qualidade de construção e acabamentos muito bons, esperava encontrar na versão S alguns componentes em fibra de carbono. Mas nem as asas biplano, nem os guarda-lamas são em carbono...

Esta Ducati é uma “hooligan” sem compromissos. Agressiva, ágil, e extremamente rápida em qualquer situação. Sente a falta de pneus mais desportivos, mas compensa com uma estabilidade muito elevada em curva e travagem. Gosta de ser atirada para as curvas como se estivéssemos a fugir à polícia. Os componentes, analisados em separado, são excelentes. Mas quando os juntamos e analisamos em conjunto também se mostram em grande nível.

É a moto perfeita para quem quer a eficácia da Panigale V4, mas precisa de maior conforto e não quer sofrer com o calor da superdesportiva. A nova Ducati Streetfighter V4S cumpre com o que promete em todas as frentes. É uma moto que assalta os nossos sentidos. //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** X-lite X803 RS Ultra Carbon  
**Fato** REV'IT! Akira  
**Luvax** Ixon RS Tempo Air  
**Botas** TCX RT-Race



# **moto center**<sup>®</sup>

**ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO**

## **A VOSSA OFICINA MOTO CENTER ESTÁ ABERTA PARA VOS RECEBER!**

### **Cumprimos todas as regras de segurança:**

Distância física, dispensadores de desinfectante, utilização de máscara e demais normas de comportamento social responsável.

Venha visitar-nos e traga também a sua máscara.

Até já!

## **APÓS PARAGEM PROLONGADA, MARQUE UMA "REVISÃO" PARA A SUA MOTO**



### **Morada**

Rua Dr. António Martins,  
3 - A São Domingos de Benfica  
1070-091 Lisboa

### **Contactos**

Telemóvel: 965205181  
Telefone: 217271590  
217271584

### **Email**

geral@motocenter.pt



# Mobilidade REMASTERIZADA

*PIAGGIO MEDLEY 125 S*

A scooter italiana de roda alta está de regresso com uma nova geração. Mais do que uma revolução, a nova Piaggio Medley 125 S é uma remasterização do conceito de mobilidade fácil.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





"É QUASE UMA CERTEZA QUE ESTE MOTOR SERÁ NO FUTURO APLICADO A OUTROS MODELOS PIAGGIO E VESPA"

**A**inda não passou um ano desde a última vez que uma Piaggio Medley passou aqui pelo Andar de Moto. Esta proposta da casa italiana não nos decepcionou e mostrou como a mobilidade pode ser fácil. Mas o mundo das duas rodas está em constante evolução, e por isso a scooter de roda alta italiana está de volta para um segundo "round".

Desta feita tivemos a oportunidade de testar a nova Medley S 125, que para 2020 não podemos dizer que sofreu uma revolução, mas sim uma boa evolução, com a Piaggio a introduzir pequenas alterações que numa análise global conferem ao conjunto argumentos de mobilidade mais sólidos.

A maior novidade é o seu motor monocilíndrico. A nova Medley 125 S recebe a segunda geração do denominado i-Get, que embora se mantenha com homologação Euro4 – até final do ano será apresentada a versão Euro5 -, conta com inúmeros componentes trabalhados para garantir mais eficiência tanto ao nível da performance, mas também da economia.

A cabeça do cilindro é o componente que foi alvo

de maiores modificações. Foi totalmente redesenhada, o perfil adaptado para acomodar novas válvulas de maior dimensão, enquanto a única árvore de cames conta com um novo perfil que garante benefícios ao nível da eficiência de combustão e, claro, isso traduz-se em consumos reduzidos.

Ainda no interior do motor i-Get, a Piaggio colocou um novo pistão e redesenhou a câmara de combustão, um novo injetor e um corpo de acelerador 2 mm maior completam as modificações, enquanto no exterior salta à vista a nova caixa de ar e um sistema de escape que termina numa ponteira que, para além do maior volume, ajuda a reduzir o ruído.

Tal como na primeira versão do motor i-Get, esta versão da nova Medley S 125 continua a manter a premissa de baixos custos de utilização e manutenção. Por exemplo, o consumo médio de combustível é de apenas 2,5 litros permitindo facilmente autonomias de 250 km, enquanto a manutenção será pouco dispendiosa pois as habituais trocas de óleo acontecem a cada 10.000 km, enquanto a verificação de válvulas é feita a cada 20.000 km.

É quase uma certeza que este motor será no futuro aplicado a outros modelos Piaggio e Vespa, provavelmente já na sua versão Euro5. Em comparação»»



125 CC

15 CV

3 350 €

» Mais dados técnicos aqui



*"NÃO PERDEU OS TRAÇOS QUE A IDENTIFICAM COMO MEDLEY. O QUE NÃO É MAU, POIS ERA UMA DAS PROPOSTAS MAIS ATRAENTES DO SEGMENTO"*

com a geração anterior, a nova Medley S 125 ganha potência, que sobe dos 12,1 cv para os 15 cv, mesmo no limite das 125 cc. Já o binário tem uma subida mais discreta, passando a ser de 12 Nm quando anteriormente era de 11,5 Nm.

Mas as novidades na Medley S 125 não se ficam por aqui!

Também exteriormente a scooter foi alvo da atenção da Piaggio. Não perdeu os traços que a identificam como Medley. O que não é mau, pois era uma das propostas mais atraentes do segmento. Principalmente no caso da versão S, com detalhes específicos como a entrada de ar frontal sublinhada a vermelho, a versão 2020 desta scooter de roda alta apresenta uma imagem cuidada e bem conseguida, e com acabamentos muito bons sem perder a elegância que lhe reconhecemos.

Para além disto, a aparência de certa forma luxuosa e desportiva é também mais “musculada”, fruto da utilização de um pneu traseiro mais generoso, com secção 120. E por falar em pneus, não convém esquecer o “upgrade” dos anteriores Maxxis para uns Michelin City Grip.

O anterior painel de instrumentos analógico deu lugar a um painel totalmente digital. Não é um ecrã

TFT a cores. É um ecrã mais simples em LCD, mas com bastantes informações disponíveis e que mesmo com a luz do sol a incidir diretamente permite uma fácil leitura das informações. Neste particular, deixo apenas a nota de que o painel de instrumentos está posicionado mais abaixo do que devia. O condutor tem de olhar para baixo para ver o painel, deixando assim de prestar atenção à estrada.

Nesta Medley S 125 destaco também o sistema Piaggio MIA, disponível como opcional na versão normal da Medley. Este sistema multimédia permite emparelhar o smartphone com a scooter através de Bluetooth. A partir desse momento o condutor tem acesso a um conjunto de informações mais detalhadas sobre a scooter, mas também a hipótese de receber indicações GPS ou ouvir música. A Piaggio criou inclusivamente um capacete específico, mas que não é obrigatório para se aceder e usar o MIA.

Em andamento, a Piaggio Medley S 125 sente-se compacta. A distância entre eixos é na realidade bastante curta, e com apenas 1390 mm entre o eixo de cada roda, a scooter italiana inclina-se bastante facilmente, e com o peso concentrado na parte inferior, isso traduz-se numa enorme confiança em curva.

Quem nunca conduziu uma Medley anteriormente



**vespa®**



**SEAN WOTHERSPOON X VESPA**



**EXPLOSÃO DE COR E IRREVERÊNCIA**

JÁ DISPONÍVEL NOS CONCESSIONÁRIOS VESPA



e apenas conduza a nova, não vai notar. Mas a realidade é que quem, como eu, já teve a oportunidade de fazer muitos quilómetros com uma, vai sentir uma enorme diferença na estabilidade em inclinação. Apenas posso atribuir isso ao novo pneu traseiro de 120.

Apesar do assento alto (799 mm) a plataforma plana está bem posicionada em relação ao assento, tornando fácil encontrar uma posição de condução confortável, com muito espaço para as pernas. Manobrar a baixa velocidade poderá ser algo complicado para quem tem pernas mais curtas, mas ainda assim não será problemático pois o conjunto é bastante equilibrado e o peso está bem dividido entre os dois eixos.

O motor revela-se silencioso e rápido nas acelerações até aos 100 km/h. A partir daí continuamos a sentir força mas numa dose menor até o motor entrar no regime de corte, altura em que estaremos a uma velocidade bem aceitável para manter o ritmo numa autoestrada.

Em estradas mais sinuosas o motor i-Get não apresenta dificuldades em acompanhar os nossos desejos. Fica claro logo desde o primeiro momento que não é um motor para grande adrenalina, mas a forma progressiva como responde aos impulsos no acelerador, e a boa capacidade de recuperação a médios regimes fazem deste motor uma delícia.

Mas a Medley S 125 será mais usada em cidade. E aí entra em ação o Piaggio RISS – Regulator Inverter Start & Stop. O sistema “adormece” o cilindro assim que paramos num semáforo e não aceleramos ao fim de 1,5 segundos. O motor do Start & Stop está diretamente ligado à cambota, e isso significa que é super silencioso e entra em funcionamento rapidamente assim que tocamos no acelerador.

Claro que podemos desligar o Start & Stop se quisermos. A Piaggio colocou um botão dedicado no punho direito. Mas para ser sincero, não vejo qualquer benefício em desligar o sistema que já demonstrou ser fiável, e que nesta mais recente evolução ganha em rapidez de resposta ao contrário do que sucedia na anterior geração da Medley.

A estabilidade é outro dos pontos fortes desta scooter. As jantes de 16 polegadas (frente) e 14 polegadas (atrás) combinam na perfeição com a solidez estrutural do berço em aço que forma o quadro. Por um lado a Medley S aguenta-se na trajetória como se estivesse “colada” ao asfalto, e por outro lado as travagens acontecem de forma natural e sem dramas de maior.

Até porque o sistema de travagem revela-se muito >>>



## TESTE PIAGGIO MEDLEY 125 S

eficaz. Os discos recortados em ambos os eixos são mordidos por pinças douradas que, para além do “look” premium, conseguem morder com força os discos e abrandar e parar a scooter com bastante facilidade. O ABS da Bosch funciona na perfeição, e nem mesmo quando tentamos forçar o sistema a entrar em funcionamento notamos qualquer intervenção. Nota máxima.

As suspensões não apresentam falhas de maior. Talvez a afinação da forquilha dianteira pudesse ser um pouco mais macia para absorver melhor os muitos impactos derivados do mau estado das estradas portuguesas. Na traseira, e mesmo com passageiro e bagagem em cima, os amortecedores conseguem aguentar o esforço de amortecimento mesmo em ritmos mais elevados.

E depois temos de analisar o lado prático da Piaggio Medley S 125. Debaixo do assento cabem facilmente dois capacetes integrais, desde que não tenham “spoilers” exagerados. É um enorme espaço que dá para transportar imensos objetos, e quase não se sente a necessidade de instalar uma “top case” usando a base que a Piaggio fornece de fábrica.

Escondido no avental frontal está um compartimento para objetos de menor dimensão. É aí que encontramos uma ficha USB para carregar o telemóvel. Infelizmente, e tal como acontece com o depósito de combustível, esta ficha não está bem posicionada.

No caso do depósito, o bocal fica baixo (na plataforma) e obriga a dobrar as costas ou os joelhos em demasia. No caso da ficha USB, está colocada na parte superior do compartimento dianteiro. É quase necessário enfiar a cabeça lá dentro para encontrar a ficha. Dois pontos negativos que acabam por ser “esquecidos” quando percebemos que a plataforma plana permite subir e descer da Medley S 125 sem qualquer problema.

### VEREDITO

A nova Medley S 125 não é uma revolução. É uma evolução, ou melhor, uma versão remasterizada de uma scooter que faz da mobilidade o seu maior argumento. Pode perder um pouco em agilidade para propostas de roda pequena, mas ganha muito em estabilidade e conforto, oferecendo uma dinâmica superior em curva.

O maior argumento é a sua capacidade de carga debaixo do assento. E tendo em conta o tipo de scooter, será difícil encontrar uma opção com tanto espaço para transporte de objetos e que não obrigue a usar “top case”.

Com um consumo reduzido (2,5 litros), um nível de acabamentos muito acima da média e um comportamento dinâmico apurado, não é fácil encontrar pontos negativos numa scooter esbelta e confortável. Nem mesmo o preço é alvo de grande contestação: 3.350€! //





# MOTOS NOVAS



*Características  
Dados técnicos  
Preços*

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





# PEQUENO **prazer**

A mais pequena moto da gama FK Motors é destinada a uma clientela jovem, e foi concebida para garantir uma elevada mobilidade, a par com um grandes níveis de conforto, praticidade e segurança. Fique a conhecê-la melhor.

**A** Mini Scrambler da marca do falcão é uma pequena moto segura e com elevado teor tecnológico, a que não falta sequer um sistema de chave “Mãos Livres”, que a torna única no seu segmento.

Destinada sobretudo a uma clientela mais jovem e a uma utilização urbana, o seu grande argumento é a facilidade de condução e a confiança que inspira. Seja um condutor iniciado, ou um condutor de baixa estatura, a Mini Scrambler faz-se notar pelas suas linhas irreverentes e por pormenores de acabamento bastante interessantes, como o assento em cabedal, a iluminação integralmente por LED e o painel de instrumentos completamente digital, com bastante informação disponível, que apesar de com o sol a pique ser de leitura difícil devido aos reflexos, pode inclusivamente transmitir, através de uma App específica, todos os dados da moto para um smartphone.

O seu motor monocilindrico refrigerado a ar, debita 10,6 cv às 7.500 rpm e 9,6 Nm às 5.500 rpm, potência mais do que suficiente para o propósito para que foi concebida. A subida de rotação é enérgica, potenciada pelo bom escalonamento da caixa de 5 velocidades, por uma sonoridade forte »



"O ASSENTO É TAMBÉM **BASTANTE CONFORTÁVEL**, PERMITINDO TIRADAS LARGAS SEM SE FAZER NOTAR"



e agradável e uma regularidade de funcionamento com um baixo nível de vibrações. No entanto, o pedal das mudanças revela-se um pouco mais rijo do que o habitual, apesar de as diversas relações engrenarem na perfeição. A manete da embraiagem tem um accionamento suave, com uma boa amplitude, permitindo manobrar sem problemas.

A travagem, combinada e equipada com discos em ambos os eixos, promove confiança, com uma mordida vigorosa e bastante doseável.

A direcção revela-se bastante rápida, fruto de uma distância entre eixos de apenas 1230 mm, e a »





Mini Scrambler curva de forma bastante intuitiva, apesar dos pneus de tipo cardado (afinal de contas trata-se de uma scrambler), que diminuem um pouco a agilidade do conjunto. No entanto, os mais aventureiros beneficiam de uma altura livre ao solo de 180mm, que confere alguma capacidade para desfrutar de estradas ou caminhos de terra.

O conforto a bordo é muito bom. A suspensão, que conta com forquilha telescópica invertida na frente e monoamortecedor na traseira, mostra uma afinação macia, que facilmente absorve as irregularidades do piso.

O assento é também bastante confortável, permitindo tiradas largas sem se fazer notar, e a posição de condução elevada beneficia de uma boa ergonomia, mesmo para condutores de maior estatura.

No entanto, serão os condutores menos encorpados que vão apreciar a leveza do conjunto, com apenas 116 kg, e a facilidade com que os

*"O SEU MOTOR MONOCILINDRICO REFRIGERADO A AR, **DEBITA 10,6 CV ÀS 7.500 RPM E 9,6 NM ÀS 5.500 RPM, POTÊNCIA**"*

pés alcançam o chão, conferindo uma grande facilidade de manobra a baixa velocidade.

Tudo isto contribui para uma condução divertida e uma utilização prática, pois a Mini Scrambler está homologada para circular com dois ocupantes. Com um consumo indicado pelo fabricante de 2,3 litros/100km, o depósito de combustível com capacidade para 8 litros, confere-lhe uma autonomia prática largamente superior a 200 quilómetros.

Tendo em conta o preço de aquisição (a rondar os 2300 euros + despesas de legalização), esta é uma boa solução para quem necessitar de uma viatura familiar moderna e de elevada mobilidade, seja na cidade ou no campo. //

[Clique aqui para ver todas as características técnicas](#)



**Pedro Homem Duque**  
*Advogado e Motociclista*

## FISCALIZAÇÃO DE MOTOCICLOS

**T**em-se falado ultimamente das fiscalizações realizadas por Autoridades Policiais a motociclos. E com estas levanta-se a dúvida de se saber se é possível fazer algum tipo de alterações aos nossos motociclos, ou não.

No caso concreto temos de ter em atenção o disposto no Decreto-Lei n.º 86-A/2010 de 15 de Julho, que aprova o Regulamento Relativo a Determinados Elementos e Características dos Veículos a Motor de Duas e Três Rodas, ao transpor a Directiva n.º 2009/108/CE, da Comissão, de 17 de Agosto, e que revogou o Decreto-Lei n.º 267-B/2000, de 20 de Outubro. Face ao que vem nele exposto, podemos em resumo dizer que é proibido o trânsito de veículos que não disponham dos sistemas, componentes ou acessórios com que foram aprovados ou que utilizem sistemas, componentes ou acessórios não aprovados.

Ora, todos nós gostamos de fazer algum tipo de personalização, e apesar do que transparece da lei, muitos são, ainda assim, os elementos que podemos substituir, não alterando as características do veículo, e consequentemente, sem violar qualquer lei.

Por exemplo um escape que subjectivamente entendemos que tem uma sonoridade mais interessante, uns poisa-pés, umas suspensões mais reguláveis, umas protecções, um vidro... aqui o que temos de ter em atenção é apenas e somente verificar se estes extras têm a certificação EU ou EEC, que são as certificações que demonstram a conformidade com os regulamentos europeus, aliás as marcas fazem acompanhar estes equipamentos com essas mesmas certificações. Não basta, no entanto, determinado acessório estar certificado, tem também que estar homologado para o modelo de moto em questão.

Se os extras adquiridos tiverem esta certificação podem ser utilizados para os fins a que se destinam sem problemas. Diz-se os fins a que se destinam pois há extras que são aprovados só para pista ou fora-de-estrada. Um simples exemplo, tratando de um escape homologado apenas para pista ao invés de o ser para a utilização na via pública, apesar da existência de homologação para um determinado modelo de moto, este nunca poderá ser utilizado na via pública [além de causar perda de garantia (mas isso é uma outra história)]. Temos ainda um exemplo comum, muito em voga nos modelos Trail, que são os protectores de farol, os que têm certificação, terão apenas para uso em fora-de-estrada, pelo que poderá dar lugar a uma contra-ordenação se forem utilizados em estrada.

Nenhuma destas alterações é um exemplo de alteração de características do veículo.

Agora de todas as características do veículo, aquela que de modo algum pode ser alterada sob pena de impossibilitar legalmente a circulação da moto é a alteração da distância entre eixos, o que muitas vezes acontece devido ao simples encurtar ou aumentar das suspensões ou alteração do ângulo das bainhas, a alteração destas características verificou-se mais com o aparecimento das Cafe-Racer, com as personalizações menos cuidadas.

Mas, tudo o que seja alterar as medidas da moto é considerado como uma alteração às características do veículo, as consequências é que não serão as mesmas, umas poderão dar direito a uma contra-ordenação, outras a inspeções do veículo e/ou apreensão do mesmo. Assim, pode-se dizer por exemplo que a mudança dos espelhos pode constituir uma alteração às características do veículo, pois uma das medidas (a largura do motociclo) inclui esse item, claro está >>

# MOTOS **USADAS**

A stylized, high-contrast illustration of a motorcycle's front suspension and wheel. The image uses a limited color palette of black, white, and yellow, with a heavy use of halftone patterns and sharp, angular shapes. The focus is on the mechanical components like the fork, spring, and disc brake, set against a background of a motorcycle's bodywork.

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



**ANDAR DE MOTO**



que grande parte das marcas já terá esse ponto em consideração e muito provavelmente a medição com os espelhos aftermarket coincidirá, mas também pode tal não suceder.

Quanto aos pneus, apenas se terão de respeitar as medidas que se encontram averbadas, pelo que não há qualquer obrigatoriedade de nos cingirmos a uma marca, conforme o referido Decreto-Lei. De resto tudo o que vá contra ao que se encontra averbado no documento único é considerado alteração às características do veículo, um caso muito usual é a alteração da luz dianteira do motociclo, com o aparecimento das luzes led, muitos motociclistas procuraram melhorar a qualidade/quantidade de luz, mas na realidade o tipo de luz vem averbado, pelo que mais uma vez há a sujeição a uma contra-ordenação. No entanto também verificamos que as Autoridades Policiais tentam relevar esta alteração quando verificam que a mesma se deveu apenas e somente a uma questão de visibilidade/segurança.

Já a colocação de uma baquet, com a retirada do lugar do passageiro e pousa-pés, não é possível, se tal não for contemplado no Documento Único, porque se estiver a menção de 2 lugares estes têm sempre de estar presentes, mas se estiver a menção 1+1 o lugar do passageiro já pode ser retirado.

A única característica de veículo que pode ser alterada mediante mero pedido, acaba por ser a alteração de cor.

A limitação ou impossibilidade de se proceder a alterações tem a ver com as características que alteram ou condicionam a ciclística ou o comportamento dinâmico do motociclo.

No caso de as Autoridades Policiais entenderem que se verifica uma alteração às características do veículo e aplicarem no imediato, presencialmente, uma contra-ordenação, deve-se proceder ao pagamento dessa contra-ordenação como Depósito, e depois nos 15 dias úteis subsequentes, fazer a Impugnação da contra-ordenação (Impugnação que se deve fazer sempre após o recebimento de uma contra-ordenação independentemente do porquê da mesma),

lembrando-nos que cabe ao "Arguido" fazer prova de que não se encontrava em qualquer contravenção.

Este papel de fiscalizador por parte das Autoridades Policiais, que alguns podem achar inglório, tem como fim último a salvaguarda da vida humana. Lembremo-nos que há muitos acessórios que são colocados em motociclos, que podem não ir ao encontro das normas e especificações europeias e subsequentemente não cumprir com a sua função. //

**"...tudo o que seja alterar as medidas da moto é considerado como uma alteração às características do veículo"**

# NOVA PIAGGIO MEDLEY



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

**AGORA POR 53,23€/MÊS  
SEM ENTRADA.**

**TAEG 8,2%. TAN 5,0%. PVP 3.600,00€. Exemplo para um financiamento de 3.600,00€, com um prazo de 84 meses e uma mensalidade de 53,23€. MTIC 4.641,36€.**

Comissão de Abertura de 75,00€. Comissão de Processamento de Prestações 2,00€/mês. As comissões incluem Imposto do Selo. Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis.

CAMPANHA DE VERÃO

Oferta **TOP CASE**  
e **PÁRA-BRISAS**  
no valor de **454€**

**#SMARTDISTANCING**



**PIAGGIO®**

ESPECIAL



# Dossier

# EQUIPAMENTO

# Os acessórios e os equipamento são um dos aspectos mais importantes do motociclismo.

**A** segurança pessoal, o conforto a bordo e o sentido estético são fundamentais para que cada motociclista possa, à sua maneira, ter uma experiência de condução mais agradável, enquanto minimiza eventuais riscos ou desconforto.

Pena é que, muitas vezes, alguns motociclistas preferam desperdiçar recursos financeiros em material que, em vez de contribuir para uma maior protecção ou conforto, apenas contribui para demonstrações de vaidade, ou até de completa ignorância.

Um bom capacete, um assento mais

confortável, umas luvas impermeáveis, botas técnicas, uma Top-case, umas proteções de motor, um suporte de GPS ou telemóvel, são muitas vezes preteridos por material completamente desnecessário, muitas vezes de estética ou eficácia duvidosas, sendo que alguns podem mesmo causar problemas mecânicos ou elétricos que podem pôr em causa a integridade física do próprio e a de outros utentes da via pública.

Ponha a sua segurança e o seu conforto em primeiro lugar! Inspire-se com os mais de 50 acessórios que lhe sugerimos nas próximas páginas. //

  
**SM5**



EPS - 5 DENSIDADES



SISTEMA DE EMERGÊNCIA



DESIGN ULTRA-VENTILADO



SISTEMA DE LIBERTAÇÃO DA PALA



PROTEÇÃO INTEGRADA DA CLAVÍCULA



ESTRUTURA DE POLÍMEROS DE ALTO IMPACTO

DESDE  
**209,94€**  
IVA incluído



## ABUS GRANIT DETECTO 8078 SMARTX

O **NOVO** cadeado com alarme da Abus utiliza sistema de ligação por Bluetooth e permite que a fechadura seja aberta ou fechada com o smartphone, dispensando assim o uso de uma chave convencional. Resistente ao corte, o cadeado Granit Detecto 8078 SmartX conta com um alarme que emite aviso sonoro de 100 dB. O alarme calibra-se automaticamente por posicionamento 3D.

 **Preço** 249,95€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## DISCOS DE TRAVÃO GALFER CUBIQ

A **MAIS RECENTE** inovação dos especialistas em travagem Galfer são os discos de travão Cubiq. Disponíveis em versão fixo ou flutuante. Os discos Cubiq contam com um desenho inovador em forma de hexágonos. As aberturas maiores permitem uma ventilação superior, baixando a temperatura do disco e pastilha durante a travagem, garantindo um “feeling” mais constante em todos os momentos.

 **Preço** de 115€ a 225€ (valor estimado)  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## ÖHLINS TTX GP PARA DUCATI PANIGALE V2

A **MARCA** sueca apresenta um amortecedor desenvolvido especificamente para a competição, que passa agora a estar disponível numa versão dedicada para a Ducati Panigale V2. O TTX GP conta com construção “twin tube” e permite ajuste manual da compressão e extensão. Graças ao pistão interno de 36 mm e agulha de alta precisão, o TTX GP garante maior controlo na transferência de massas e agilidade melhorada.

 **Preço** sob consulta  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## GARMIN ZUMO XT

UM **GPS** a pensar nas aventuras fora-de-estrada. O Garmin Zumo XT é um GPS de construção robusta, com ecrã a cores de 5,5 polegadas e resistente à água. 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.

 **Preço** 499,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## MONIMOTO GPS TRACKER

**ESTE** sistema de alarme é prático de instalar e funciona a pilhas, pelo que não consome a bateria da moto. Para além de funcionar como detetor de movimentos e alarme, enviando para o smartphone do proprietário da moto um aviso, o Monimoto GPS Tracker também localiza, em tempo real, o posicionamento da moto, sendo perfeito para ajudar na sua recuperação em caso de roubo.



Preço 169€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## PROTETOR DA MANETE DE TRAVÃO PUIG

**DESENVOLVIDO** para o mundo da competição, este protetor de manete de travão da Puig está disponível em várias cores e permite evitar o acionamento acidental do travão ou danos em caso de queda. Fixa-se na extremidade do punho e é ajustável tendo em conta a posição da manete. Pode ser usado em guidadores / punhos com diâmetro interno de 13 a 18 mm.



Preço 70,35€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## MALAS HARLEY-DAVIDSON ONYX

**A MARCA** americana quer que os motociclistas transportem as suas bagagens em estilo. A gama ONYX é composta por sete malas. Todas são fabricadas em materiais "premium", com forro interior em laranja para facilitar encontrar objetos em situações de pouca luminosidade, e bolsos para organizar os objetos. Contam com capas para proteger da chuva e cintas que permitem fixar à moto.



Preço sob consulta

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## MALAS LATERAIS TOURATECH ZEGA EVO/X

**PARA 2020** a marca alemã especialista em acessórios desenvolveu a variante X das malas Zega Evo. Esta variante mais compacta apresenta um design recortado, adaptando-se melhor às formas da moto. Conta com sistema de fixação e desmontagem rápida, sistema de bloqueio antirroubo e está disponível em dois tamanhos: 38 ou 45 litros.



Preço desde 1301,26€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



### MALAS SHAD TERRA

A **MARCA** espanhola apresenta as malas Terra, uma gama composta por top-case e malas laterais, com capacidades de 37 ou 48 litros e 35 ou 47 litros, respetivamente. São fabricadas em alumínio, contam com sistema de fecho duplo, que por um lado permite instalar e fixar as malas no suporte, e por outro permite abrir e fechar. A Shad disponibiliza vários acessórios como um encosto para a top-case.



Preço 335€

PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



### SUPOORTE DE DISPOSITIVOS MÓVEIS OXFORD CLIQR

**USAR O TELEMÓVEL** para servir de GPS ou outras funções pode não ser uma tarefa fácil quando anda de moto. Mas os especialistas britânicos da Oxford têm uma solução: o CLIQR. Este acessório é um suporte de dispositivos móveis que se adapta a qualquer tipo de guiador. A fixação pode ser por suporte rígido ou abraçadeiras, e apenas tem de colocar um adaptador no dispositivo móvel.



Preço 18,90€

PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



### SUPORES PARA SMARTPHONES ULTIMATEADDONS

**PARA OS** motociclistas que confiam nos smartphones para se manterem conectados ao mundo que os rodeia, mesmo quando andam de moto, a Ultimateaddons disponibiliza uma vasta gama de suportes para dispositivos móveis com caixas à prova de água e resistentes aos impactos. Estes suportes estão disponíveis em vários formatos para diferentes tipos de smartphones.



Preço sob consulta

PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



### MOCHILA KAPPA WA408S

**ESTA** mochila tem um volume de 13 litros. Desenvolvida no K-Lab da Kappa, a WA408S foi desenhada tendo em conta a sua utilização enquanto andamos de moto, revelando-se bastante aerodinâmica. Para além das alças que servem para usar a mochila aos ombros, a WA408S tem ainda cintas que permitem fixar a mochila à moto, à "top-case" ou até mesmo às malas laterais.



Preço 55,50€

PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!

**0%**  
**JUROS**

**29**  
**MESES**

**0%**  
**TAEF**

**ENTRADA MÍNIMA NO  
VALOR DE UMA PRESTAÇÃO  
ISENTO COMISSÃO ABERTURA CONTRATO**



PURA PASSIONE DAL 1911

**CAMPANHA VÁLIDA ATÉ 31 DE AGOSTO DE 2020 PARA MODELOS ATÉ 125cc**

**TRAÇA O TEU  
PRÓPRIO CAMINHO**



**BN 125**



**85,33€/mês**

P.V.P. (base)	<b>2.560,00€</b>	Entrada	<b>85,33€</b>	TAEF	<b>0,0%</b>
Prazo	<b>29 meses</b>	Prestação	<b>85,33€</b>	FINANCIAMENTO	<b>2.474,67€</b>

Campanha válida até 31 de agosto de 2020. Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis.



**OFERTA  
DE CAPACETE\***

Exclui despesas com Documentação/Registo, ISV, seguro de proteção ao crédito e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores. As cores podem divergir das apresentadas neste folheto. Valores com IVA incluído. \* Oferta de capacete MT HELMETS: Targo Solid.

Importador **Multimoto**

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



[info@benelli.pt](mailto:info@benelli.pt)

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



## ARAI MX-V

**ESTE** capacete da marca japonesa Arai é pensado para aqueles que procuram proteção nas suas aventuras de motocross ou enduro. O MX-V apresenta uma integridade estrutural superior, forro interior removível e lavável, em que as almofadas laterais são ajustáveis, enquanto a calota interna é de cinco densidades para maior absorção dos impactos. A pala é ajustável.



Preço 591,20€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## BELL STAR ILHA DE MAN 2019

**A BELL**, a pensar nos amantes das “road races” e principalmente naqueles que são fãs da Ilha de Man, criou uma edição especial do seu modelo Star. Este capacete desportivo conta com uma decoração alusiva em que se destaca o famoso tríscele, símbolo da ilha. A calota tri-matrix foi desenhada para reduzir as vibrações a velocidade elevada. O peso é de 1500 gramas.



Preço 549,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## CABERG HORUS

**PARA** quem está à procura de um capacete polivalente, então a Caberg apresenta o novo Horus. Este capacete modular destaca-se pela sua homologação P/J, que permite o seu uso com queixeira aberta ou fechada. Calota em ABS para boa resistência aos impactos. O Horus conta com ventilação otimizada, mecanismo de fecho micrométrico e ainda protege a vista com viseira solar.



Preço 249,94€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## NOLAN N87 PLUS

**ESTE** capacete integral é uma evolução do N87. A designação Plus inclui novidades ao nível do forro interno, que conta com almofadas totalmente redesenhadas e oferecem maior capacidade de ventilação. Para além da viseira exterior com Pinlock, a viseira interior escurecida garante proteção mesmo em situações de luminosidade intensa. O sistema de fecho é micrométrico.



Preço 279,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SHARK SPARTAN

**MAIS** conhecidos pelos capacetes urbanos ou os “racing”, os franceses da Shark contam na sua gama com o Spartan. Este capacete de design desportivo conta com dois spoilers superiores para maior estabilidade. O forro tem tratamento antibacteriano é removível e lavável, e o mecanismo de fecho é por duplo D. A viseira interior é escurecida e a exterior conta com Pinlock.



Preço 386€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SHARK SQUAL 2

O **SHARK** Squal distingue-se da concorrência pelo seu sistema de iluminação, que contribui para uma segurança maior em condução nocturna ou em situações de visibilidade reduzida. Nesta nova versão, os LED aumentaram de tamanho, proporcionando assim uma maior visibilidade. A calota é em resina termoplástica injetada. O sistema de fecho é por ajuste micrométrico.



Preço 235,75€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SCHUBERTH C4 PRO WOMAN

A **MARCA** alemã criou o C4 Pro Women especificamente adaptado ao crânio das mulheres. O forro interior, com tratamento antibacteriano, removível e lavável, tem um desenho exclusivo. Este capacete modular vem de série com colunas, microfone e antena incorporada. A viseira exterior tem Pinlock 120° para visão melhorada, e para os dias de sol tem ainda viseira escura interior.



Preço 599€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SMK STELLAR

**UMA PROPOSTA** desportiva e de linhas arrojadas. O Stellar é um integral em que a calota exterior é fabricada em termoplástico EIRT, disponível em dois tamanhos. A calota interior é em EPS de dupla densidade. A ventilação é altamente eficiente graças ao sistema de duas entradas de ar frontais e extrator traseiro. O forro é removível é lavável, e o ajuste micrométrico.



Preço desde 69,95€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SPRINT EASY

**UM CAPACETE** modular da marca portuguesa Sprint, e que conta com homologação para ser usado aberto ou fechado. O mecanismo de fixação garante que a queixeira se mantém fixa mesmo a velocidades mais elevadas. O Easy é fabricado em ABS, o forro interior pode ser removido e lavado, e no interior “esconde-se” uma viseira escurecida. O mecanismo de fecho é por ajuste micrométrico.



Preço desde 109,96€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SPRINT FAST

**O FAST** é o mais recente capacete integral da marca portuguesa Sprint. Destaca-se pela sua calota em ABS, viseira preparada para aplicação de Pinlock e ainda pelo sistema de fecho com ajuste micrométrico. A Sprint instala um “windstopper” para redução do ruído interior, e a ventilação é garantida pelas entradas de ar superiores. O Sprint Fast tem um peso de 1400 gramas.



Preço 69,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## X-LITE X-803RS

**A VARIANTE RS** – Racetrack Setup é uma versão de aerodinâmica melhorada do X-803 Ultra Carbon. Para isso conta com um spoiler traseiro removível, enquanto a queixeira apresenta um desenho mais pronunciado. O forro tem filamentos de carbono e é ajustável. A calota exterior é fabricada em fibra de carbono. Na caixa estão incluídas viseiras transparente e escura.



Preço 599,95€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## NOLAN N-COM B901 LR

**PERFEITAMENTE** desenvolvido para os capacetes Nolan compatíveis, o intercomunicador N-Com B901 LR proporciona uma instalação fácil, rápida e intuitiva, sem beliscar o conforto pelo qual estes capacetes são conhecidos. Pode ser emparelhado com intercomunicadores de outras marcas através da aplicação para smartphone. Na embalagem vem incluído o sistema ESS da Nolan.



Preço 299,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## NOLAN ESS

O **ESS** é um acessório opcional dos capacetes Nolan especificamente desenvolvido para que o utilizador seja facilmente avistado por outros condutores, mesmo em condições de visibilidade reduzida. Para o efeito conta com iluminação em LED de alta intensidade. A sua tecnologia permite detetar travagens de emergência, reagindo de imediato através do aumento da intensidade da luz.



Preço 84,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## CARDO PACKTALK BLACK SPECIAL EDITION

A **NOVIDADE** do Packtalk Black Special Edition é o sistema de auscultadores. Tal como os Packtalk têm usado desde há cerca de um ano, os auscultadores destes intercomunicadores são fornecidos pelos especialistas da JBL. No caso do Packtalk Black Special Edition cada auscultador tem 45 mm de diâmetro. Autonomia de 13 horas, alcance de 1,6 km e tecnologia DMC são outros destaques.



Preço 389,95€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



# CONCEBIDA PARA A VELOCIDADE

A espera terminou

## CBR Fireblade

CBR 1000 RR-R Fireblade SP



### LOMBAS E CURVAS

O SEU CONCESSIONÁRIO EM ALMADA, CONTACTE-NOS!

[www.lombasecurvas.com](http://www.lombasecurvas.com)



## SCHUBERTH SC1 M

O **INTERCOMUNICADOR** SC1 M da Schuberth para os capacetes M1 e M1 Pro é “plug & play”. Depois de encaixado no capacete com a facilidade de um clique, basta colar ou fixar o comando remoto, e o intercomunicador está apto a ser usado. Dá acesso a instruções de navegação por GPS, receber e efetuar chamadas telefônicas, ouvir música ou conversar com mais um ou dois utilizadores.



Preço 239€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## TUCANO URBANO TOP SMOG

**ESTA** máscara não apenas permite proteger o nosso sistema respiratório dos elementos poluentes que encontramos no ar, mas também protege de vírus como é o caso do Covid-19. A Top Smog está fabricada em neoprene com inserções em rede, e dispõe de um sistema de velcro que cola às laterais do capacete, e permite fixar a máscara protegendo a nossa cara e sistema respiratório.



Preço 39,90€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## MÁSCARAS RARE BIRD

**ESTAS** máscaras, para além do estilo que conferem ao utilizador de capacetes abertos, oferecem um excelente nível de proteção contra a poluição. A Rare Bird inclusivamente destaca que os filtros, removíveis, conseguem mesmo proteger e filtrar o vírus Covid-19. As máscaras podem ser feitas por medida e com diferentes padrões. Existem em versão de verão e de inverno.



Preço desde 83€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## MUC-OFF SPRAY ANTI-FOG

**A FORMAÇÃO** de vapor de água faz com que as viseiras dos capacetes de moto embaciem. O spray Anti Fog foi criado para combater esse problema. Basta uma aplicação na viseira e o spray cria uma camada que impede o embaciamento. Este produto pode ser utilizado nas mais diversas viseiras e lentes, e mesmo ser aplicado no exterior delas, atuando como repelente da água.



Preço 14,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



NIGHT PACK

# A NOITE É O SEU HABITAT NATURAL

VEM DESCOBRI-LA NUM CONCESSIONÁRIO MOTO GUZZI



  
MOTO GUZZI®

[www.motoguzzi.com](http://www.motoguzzi.com)



### BERING RIKO

**DE CORTE** curto, este blusão possui painéis em rede na frente e nas costas que asseguram a passagem de um grande caudal de ar assim como a evaporação da transpiração, mesmo nos dias de calor mais intenso. O exterior é fabricado numa mistura de Fibertech 600D e rede de alta densidade, enquanto no interior encontramos as protecções homologadas dos ombros e cotovelos, que são ajustáveis.



Preço 124,85€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



### HARLEY-DAVIDSON SIDARI

**PARA ALÉM** do estilo típico da H-D, de inspiração no mundo das corridas, o blusão Sidari foi criado a pensar nos dias de verão, em que queremos andar de moto protegidos, mas mantendo o conforto, revelando-se perfeito para os fãs de condução urbana. Além disso, apresenta perfurações que melhoram a respirabilidade e permitem a passagem do ar. Disponível em versão masculina e feminina.



Preço sob consulta

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



### IXON BREAKER

**CONFORTÁVEL** e com linhas simples e um estilo retro, está disponível em versões concebidas para garantir conforto tanto à anatomia masculina como à feminina. Este blusão têxtil conta com membrana Drymesh impermeável e respirável, e um forro de inverno acolchoado, completamente removível. Para segurança superior, as protecções nos ombros e cotovelos são de Nível 2.



Preço 179,99€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



### IXON COBRA

**UM BLUSÃO** têxtil de corte curto e aparência desportiva, com gráficos discretos. Fabricado em poliéster Noxiguard 600D e poliuretano, o Ixon Cobra conta ainda com membrana interna respirável e impermeável Drymesh. As mangas são pré-moldadas para conforto adicional. Este blusão apresenta diversas opções de ajuste nas mangas e cintura, e bolsos interiores e exteriores para pequenos objetos.



Preço 179,99€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## REV'IT! QUANTUM AIR

O **QUANTUM AIR** incorpora tecnologia desenvolvida em MotoGP, tendo sido projetado para proporcionar o máximo fluxo de ar na parte superior do corpo, mitigando as consequências do calor numa condução desportiva. A sua construção combina o cabedal "premium" com têxteis que lhe conferem uma superior resistência à abrasão, sem comprometer a liberdade de movimentos.



Preço 539,99€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## REV'IT! TARGET AIR

**FABRICADO** em rede 3D de poliéster, aplicada na frente, costas e no interior das mangas, o Target Air apresenta inserções em cabedal nas zonas mais sujeitas à abrasão, e alia linhas desportivas com ventilação própria para um blusão de verão. As proteções em poliuretano termoplástico garantem um "look" radical. O forro removível garante o conforto nos dias frios.



Preço 349,99€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## REV'IT! TARGET H2O

UM **BLUSÃO** para usar durante todo o ano. O Target H2O conta com uma membrana impermeável e um forro térmico para usar nos dias mais frios e chuvosos. Nos dias mais quentes o forro é removível e conta com aberturas de ventilação no peito e costas. Inclui de série as proteções homologadas na zona dos ombros e cotovelos. O capuz é removível para adaptar ao estilo urbano.



Preço 369,99€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## RSW N2

**ESTE** blusão N2 inspira-se na Estrada Nacional 2 e é fabricado em poliéster 600D. No seu interior encontramos uma membrana impermeável para manter a água longe do corpo, sendo que essa membrana cumpre ainda com as funções de ser respirável para evitar o acumular de humidade. De corte curto, o blusão N2 conta com diversos pontos de ajuste: punhos, braços, cintura e gola.



Preço 135€

PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## SPRINT KOOL

**PENSADO** para uma utilização urbana, este blusão tem um corte de 3/4. A camada exterior é fabricada em S-TEX Poliéster, um material leve, com o aspeto de algodão e que garante um toque confortável mas com uma elevada resistência à abrasão e ao desgaste. As entradas de ar garantem uma ventilação excelente, e conta com proteções rígidas nos ombros, cotovelos e costas.



Preço 134,69€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SPRINT LADY ROME

**O LADY ROME** é fabricado em Polytex, BW-tex, Reflect Tech e Thermal. A conjugação destes têxteis permitiu criar um blusão para os dias mais frios, até porque conta com forro interior térmico removível, e também os dias mais quentes de verão, revelando-se assim uma opção polivalente e para uso todo o ano. O seu corte curto é especialmente adaptado às formas do corpo feminino.



Preço 124,97€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SPRINT SHELL

**O 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. É fabricado em S-TEX Poliéster, um têxtil que oferece mais conforto e maior durabilidade, e o Thermoline A-Grade, que garante um excelente isolamento térmico. Inclui proteções semi-rígidas nos ombros, cotovelos e costas.



Preço 125€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## ALPINESTARS TECH-AIR 5

**PARA** quem procura um airbag para usar debaixo do blusão, a Alpinestars criou o colete Tech-Air 5. Este colete pode ser usado com qualquer blusão. O airbag quando inflado protege a zona do peito, costas, e principalmente a clavícula. A bateria de lítio tem autonomia de 30 horas. O Tech-Air 5 pode ser emparelhado ao smartphone para aceder a várias informações relevantes.



Preço 599€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## DAINESE SMART JACKET

**OS MOTOCICLISTAS** estão cada vez mais interessados nos sistemas airbag, e o colete Smart Jacket da Dainese é a proposta para aqueles que querem a proteção extra. Este colete pode ser usado com qualquer blusão. As baterias têm autonomia de 26 horas. Em caso de despoletar, o airbag pode ser substituído. O tecido do Smart Jacket permite passagem do ar para boa ventilação.

 **Preço 599€**  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## REV'IT! TORNADO 3 LADIES

**AS SENHORAS** que andam de moto todo o ano necessitam de equipamento específico. O conjunto Tornado 3 Ladies é a resposta! Composto por blusão e calças, este conjunto é fabricado em têxtil com zonas reforçadas, membrana Hydratex Lite impermeável, e no interior destacam-se as proteções Seeflex nível 2 nos ombros, cotovelos e joelhos. Na anca é usada a proteção Seesmart.

 **Preço 299,99€ (blusão) / 279,99€ (calças)**  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**

## DAINESE VR46 TAVULLIA

**A PENSAR** nos motociclistas que procuram proteção e conforto numa utilização em pista, a Dainese criou o novo VR46 Tavullia. Este fato de uma peça inspira-se nos fatos de competição de Valentino Rossi. Destaca-se pelas suas cores e pela utilização da construção flutuante das proteções dos ombros. Os deslizadores são removíveis, e na bossa aerodinâmica cabe uma bolsa de hidratação.



 **Preço 999,95€**  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## OJ LADY EXPERIENCE

**OS JEANS** Lady Experience de "look" casual são fabricados em ganga elástica, com um corte específico para a fisiologia feminina, e possuem proteções homologadas, de nível 1, nos joelhos e ancas, bem como proteções contra a abrasão ao nível dos joelhos, ancas e glúteos. As proteções dos joelhos são facilmente removidas para uso mais confortável durante o dia.

 **Preço 150,06€**  
PARA MAIS INFORMAÇÕES **CLIQUE AQUI!**



## IXON IT-ASO

**AS LUVAS** aquecidas Ixon IT-ASO são o resultado do trabalho desenvolvido pela marca francesa em conjunto com a Clim8. Estas luvas de inverno emparelham por Bluetooth com o smartphone. A aplicação específica permite depois controlar a temperatura interior das luvas de acordo com a preferência do utilizador. As baterias incluídas têm uma autonomia generosa e são recarregáveis.



Preço 319,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## REV'IT! FUSION 2 GTX

**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. Contam com reforços rígidos em Temperfoam nos nós dos dedos.



Preço 149,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## REV'IT! HYDRA 2 H2O LADY

**PENSADAS** em específico para se adaptarem às formas das mãos femininas, as luvas Hydra 2 H2O Ladies oferecem conforto e proteção nos dias de chuva. O corpo das luvas é fabricado em pele de cabra e têxtil PWR Shell. Para impedir a entrada de água no interior contam com membrana impermeável laminada. Para proteção extra, têm inserções rígidas em Temperfoam nos nós dos dedos.



Preço 79,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## REV'IT! RSR 3

**LUVAS** pensadas para quem necessita de proteção de uma luva desportiva mas não quer usar uma luva de competição. As RSR 3 têm uma construção de punho longo, fabricadas em misto de pele de cabra, pele de vaca, o ajuste é feito por velcro no punho. Têm proteções rígidas nos nós dos dedos e palma da mão. Para maior ventilação, contam com painéis perfurados nos dedos.



Preço 109,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SPRINT SP05

**UMA PROPOSTA** pensada para utilização nos dias mais quentes de verão. As luvas SP05 da marca portuguesa Sprint são fabricadas em couro perfurado, ajustam no pulso através de velcro, e oferecem resistência extra na palma da mão através das inserções em couro reforçado. O seu corte "vintage" torna-as no complemento perfeito para uso em motos de estilo clássico ou café racers.



Preço 44,90€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## SPRINT WP12

**A MARCA** portuguesa criou as WP12 a pensar numa utilização nos dias frios e chuvosos de inverno. Com uma camada exterior fabricada em couro, pele sintética e Poliéster, contam com um revestimento interior Shield Tex, que as torna impermeáveis, respiráveis e à prova de vento. No seu interior, e sobretudo a pensar no conforto, contam com um forro suave e térmico.



Preço 39,98€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!

ROYAL ENFIELD

IT'S



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

P.V.P. a partir de 6.450 €\*

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

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

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

Playtime



Royal Enfield Lisboa  
Tel. 214 382 557  
Av. 25 de Abril, 45  
Massamá  
2745-384 Queluz

MZ Bike  
Tel. 291 235 544  
Rua Das Pretas,  
88 Loja 19000-049  
Funchal - Madeira

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

Moto Espinha  
Tel. 253 533 227  
E.N. 206 nº 118  
4805-026 Birão  
Guimarães

FH1 Motos  
Tel. 244 822 644  
Rua Das Fontainhas, s/n  
Andrinos  
2410-008 Leiria

Rotarebele  
Tel. 289 702 285  
Sítio Belmonte de Baixo,  
EN 125  
88005-331 Olhão  
Faro

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



## GAERNE SG.12 SOLID BLUE

**CONHECIDAS** pelo seu sistema exclusivo de articulação Dual Stage Pivot, as botas de motocross Gaerne SG.12 garantem um excelente nível de proteção e muito conforto, proporcionado pela amplitude de movimentos que torna fácil controlar os pedais de travão e mudanças. Disponíveis nesta cor especial em edição limitada, as SG.12 contam com proteções no interior da perna e palmilha redesenhada.



Preço 549,90€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## LEATT GPX 5.5 FLEXLOCK

**AS LEATT** GPX 5.5 Flexlock conjugam um excelente design, com conforto e proteção do pé, com especial incidência na parte inferior da perna. A proteção ativa e passiva é dada pelo FlexLock, que limita a torção do tornozelo bloqueando o seu movimento quando flexionado em excesso. Ajuste é por fivelas de alumínio. Sola conta com amortecimento Dual Zone. O forro em malha 3D é respirável.



Preço 341€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## TCX ROOK WP

**PARA** os motociclistas que procuram botas vintage e elegantes, as Rook WP da TCX são uma boa opção. Fabricadas em couro oleado com inserções em tecido, contam com uma membrana impermeável T-Dry. A palmilha anatómica é removível e lavável, e a sola de borracha tem um desenho especial para estabilidade e aderência em qualquer piso. O sistema de fecho é por atacadores.



Preço 179,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!



## TCX STREET ACE AIR

**A MARCA** italiana desenvolveu estas botas a pensar nos dias mais quentes. Fabricadas em pele natural e perfurada, as Street Ace Air são por isso extremamente bem ventiladas. O forro interior Air Tech absorve a humidade para manter o pé confortável. Ainda no interior, as palmilhas Ortholite são removíveis e laváveis. Estas botas contam com reforços nos maléolos, calcanhar e biqueira.



Preço 139,99€  
PARA MAIS INFORMAÇÕES CLIQUE AQUI!

**RSV4** 1000 RR

APRILIA TECHNOLOGY



# DESIGNED FOR RACERS, BUILT FOR RIDERS.



#be a racer

**aprilia**®

  [apriliaportugal.pt](https://www.instagram.com/apriliaportugal.pt)



**Pedro Pereira**

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

## QUE FAZER PARA ALICIAR OS JOVENS A ANDAR DE MOTO?

**V**em esta interrogação como expressão de um pedido de ajuda. Assistimos a algum desinteresse pelas duas rodas por parte das gerações mais jovens e gostava de ter a vossa opinião para perceber este fenómeno e qual a melhor forma de inverter esta tendência, se é que existe alguma. Aceitam-se sugestões!

### NO MEU TEMPO...

Podem ficar descansadas/os! Não vou escrever algo como dantes é que era ou esta juventude está perdida! Nada disso! São tempos distintos, mas a juventude continua a ser irreverente, diferente da geração que a precedeu e sujeita a novos desafios, pressões e oportunidades que nunca os menos jovens chegaram a experimentar...

Recordo-me perfeitamente, tal como provavelmente muitos de vós, de ansiar por ter 16 anos e poder, finalmente, ir à minha autarquia para obter a licença de condução de ciclomotores! Parece que foi ontem! Estudei sumariamente o Código da Estrada e, já na Câmara Municipal, colocaram-me oralmente algumas questões, incluindo identificar alguns sinais de trânsito. Depois foi só ir para a via pública, capacete na cabeça, colocar a “cinquentinha” a trabalhar, dar uma volta à rotunda do pelourinho e estava apto para um mundo novo: conduzir legalmente!

Foi assim uma espécie de “Grito do Ipiranga”, mas na minha terra natal e não no Brasil, que fez com que a minha liberdade aumentasse exponencialmente, tal como a minha capacidade de sedução junto do sexo oposto! Pouco me interessava se (ainda) não tinha “motorizada” própria e mesmo depois quando tive, pouco me importava se não era “da moda”, que é como quem diz uma Yamaha

DT que então representava o topo da hierarquia!

No meu caso comecei por uma bem mais modesta Casal de duas velocidades, a que se sucedeu uma Sachs TC50, mas o mais importante era saber que tinha uma forma de deixar de ser dependente dos outros.

No mesmo barco estavam também os outros/as da minha geração e mesmo o número de miúdas que andava de cinquentinha era elevado, com uma especial apetência por veículos sem caixa, em que apenas era necessário acelerar... e travar!!!

Os controlos das autoridades eram escassos e costumavam ser benevolentes. Na medida do possível, tentávamos “kitar” ao máximo as pobres motorizadas (ou será martirizadas) que ao fim de algum tempo já pouco tinham de original: escapes, outros carburadores, aumentos de cilindrada, remoção de peças que apenas faziam peso, outros pneus e jantes... valia tudo, nem que fosse para conseguir um avanço de meio metro num qualquer despique!

Saudades desses tempos, de algumas loucuras cometidas, dos namoros mais atrevidos, dos olhares de reprovação de algumas pessoas mais velhas, das esfoladelas no alcatrão e até talvez de alguns ossos partidos, com direito a estreia de viagem em ambulância! Muitos de vós sabem perfeitamente do que estou a falar!

Muitos de nós nem sequer pensávamos em ter carro! Seja por não termos capacidade económica para tal (o meu caso), seja porque as duas rodas eram uma forma de estar, de mostrar o nosso espírito de liberdade e rebeldia, além de que a maioria das famílias ainda nem tinha carro, basta pensar na década de 70 e início de 80 em que as motorizadas ainda transportavam meio Portugal... >>



Depois muita coisa foi mudando e a realidade como a conhecemos é muito díspar daquela que existia na geração daqueles que hoje têm 40, 50 ou 60 anos... não é melhor ou pior, é apenas outra!

### COMO É HOJE?

A juventude atual nasceu num ambiente muito diverso daquele em que foram criados os seus pais e avós. Já são de uma geração em que as novas tecnologias fazem parte do quotidiano, muitos não se recordam da nossa moeda ser o Escudo e causa-lhes uma certa estranheza, perfeitamente compreensível, pensar como seria viver sem telemóvel ou internet!

Com o êxodo rural e a vinda para as cidades, a necessidade de ter um transporte próprio, além de uma eventual bicicleta, deixou de fazer tanto sentido e por isso é comum os jovens dizerem simplesmente que não têm carta de condução, nem planos para a vir a ter, por estranho que isso nos possa parecer!

Hoje até já é possível, legalmente, conduzir ciclomotores a partir dos 14 anos, ainda que com várias restrições, mas são os próprios pais e encarregados de educação que, muitas vezes, desincentivam esta prática com argumentos mais ou menos duvidosos sobre os riscos envolvidos...

É comum vermos jovens com 16 anos a frequentar aulas de condução de veículos de 4 rodas, os jocosamente

conhecidos “papa-reformas”, “mata-velhos” e agora denominados também “papa-mesadas”. Nada tenho contra esta prática e até a incentivo, mas afasta os jovens das duas rodas, além de que os custos são muito mais elevados e aumentam a pressão sobre o tráfego, em comparação com as duas rodas...

Além de todos estes fatores, o aumento exponencial da oferta direciona as crianças e jovens para outras direções: para se encontrarem, bastam muitas vezes as redes sociais! Se quiserem jogar uns com os outros... acabam por o fazer

simplesmente em rede! Para se deslocarem... pode ser que haja transportes públicos, um Uber ou o papá e a mamã que tratam de tudo, incluindo de os ir levar e buscar à escola ou a uma saída noturna!

Talvez esteja a exagerar um bocadinho, mas este desligar gradual das duas rodas tem por detrás argumentos relativos à (in)segurança natural destes veículos, a questões ambientais, ao protecionismo dos pais... mas também de

existirem muitas outras alternativas igualmente aliciantes e que talvez se aplicam melhor num mundo cada vez mais globalizado e virtual em que até o próprio conceito de posse está a mudar radicalmente.

Resumindo, a situação atual no que às motos diz respeito, é praticamente oposta à do milénio passado, em especial para os mais jovens, e não sabemos até que ponto as novas tecnologias, a generalização das motos >>

**"...a situação atual no que às motos diz respeito, é praticamente oposta à do milénio passado.."**

elétricas ou o motosharing, virão a alterar este quadro.

## SINAIS DE ESPERANÇA...

Porém, o cenário não é assim tão negro como possa parecer. Basta pensar na conhecida “Lei das 125 cc”. Aproveito e deixo um obrigado especial a quem conseguiu a transposição da legislação comunitária, nomeadamente ao ex-deputado Miguel Tiago que recentemente entrevistámos no segundo episódio das “Conversas à Beira da Estrada”.

Vieram para a estrada novos milhares de motociclistas! Alguns jovens, outros nem tanto, muitas mulheres e pessoas que, de um momento para o outro, descobriram o mundo admirável das duas rodas, sendo que muitas não resistiram ao chamamento e acabaram por arrastar mais pessoas (filhos incluídos), ou subir de cilindrada, e sobretudo deixar de andar de carro...

Também a onda de revivacionalismo que continuamos a viver, em que o clássico e retro está na moda, veio trazer um boom enorme às duas rodas, nomeadamente às de fabrico nacional! Brotam por todo o lado (agora menos com a Covid) os passeios de clássicas, de chapa amarela... O mercado floresce, muitas velhas glórias ressuscitaram e há um mercado muito apetecível de peças, preparações e transações em que os valores atingidos são inacreditáveis!

Muitas destas máquinas eram dos pais, dos avós, configurando sonhos de juventude que não puderam então ser concretizados, e é delicioso ver três gerações diferentes a partilhar o mesmo gosto por estas relíquias há muito esquecidas e até votadas ao abandono.

Também a Federação Motociclismo Portugal (FMP) tem desempenhado o seu papel, inclusive junto do governo, e a competição tem ajudado muito a despertar um maior interesse pelo mundo das duas rodas. Aqui o nosso grande Miguel Oliveira tem sido um fantástico embaixador das duas rodas! O MotoGP de regresso a Portugal, as Superbikes, o enduro, o motocross, as clássicas e até as “pirateadas” estão a ajudar a chamar mais pessoas às motos, incluindo os mais novos...

Também o aumento da segurança é de destacar: as motos estão mais seguras do que nunca e as tecnologias (quase) fazem milagres. Os próprios equipamentos de proteção atingiram um grau de sofisticação impensável há bem pouco tempo e até mesmo um maior civismo, por parte de quem anda noutros veículos e dos peões, é de louvar...

Resumindo, os sinais positivos também estão aí e são muitos! Quero continuar a acreditar que as motos têm um grande futuro pela frente. Se é mais ou menos risonho, já depende de cada um de nós, em especial dos jovens. Eu farei o possível para que assim seja e conto com a vossa ajuda! //



"...a onda de revivalismo que continuamos a viver, em que o clássico e retro está na moda, veio trazer um boom enorme às duas rodas..."



# LET'S

## Django



### LET'S DJANGO! 2.699€

\*Preço promocional de venda ao público de 2.699€ para o modelo Django 125cc ABS. Inclui IVA e acrescem ISV, despesas de legalização e transporte e Eco-Valor. Não acumulável com outras campanhas em vigor, limitado ao stock existente. Campanha válida até 31 de Agosto de 2020 nos concessionários aderentes.

As imagens e descrições não são contratuais, podem 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.

Descubra mais em:  
[www.peugeot-motocycles.pt](http://www.peugeot-motocycles.pt)



**PEUGEOT**  
MOTOCYCLES



# Carmona RODRIGUES

O convidado deste episódio de Conversas à Beira da Estrada é o Professor Carmona Rodrigues. Ex-ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação do XV Governo Constitucional e ex-Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, é também um motociclista activo e colecionador de motos desde a sua juventude.

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

**P**ara esta entrevista, Carmona Rodrigues fez questão de se fazer acompanhar por uma das suas motos de estimação: uma extremamente competente e fiável Vespa ET2- 50, com “apenas” 20 anos de uso. Uma scooter que pela praticidade, fiabilidade e facilidade de condução, tem sido meio de transporte de vários membros da sua família ao longo dos anos e que, actualmente e ainda em excelente estado de conservação, o acompanha no seu dia-a-dia pelas ruas de Lisboa.

Para o acompanhar, o nosso jornalista Rogério Carmo teve a oportunidade de ter um primeiro contacto com a novíssima Vespa GTS 300 Super Racing Sixties, uma scooter cheia de estilo, com uma estética bem conseguida, inspirada na história do motociclismo europeu, mas dotada de um comportamento dinâmico e níveis de segurança activa exemplares, para um veículo destinado sobretudo a uma utilização urbana.

Nesta animada e interessante conversa, Carmona Rodrigues contou-nos como se converteu ao mundo das motos e como se manteve um orgulhoso motociclista ao longo da vida, mesmo quando ocupou cargos políticos de relevância. Apaixonado por mecânica, foi com as suas próprias mãos que recuperou uma das joias da sua coleção, >>



#### VESPA ET2 50

**Cilindrada:** 49,3 cc  
**Potência:** 5,1 cv  
**Binário máximo:** 4,4 Nm  
**Peso a cheio:** 92 Kg  
**Altura do assento:** 805 mm  
**Preço base:** descontinuada em 2005

#### VESPA GTS 300 SUPER RACING SIXTIES

**Cilindrada:** 278 cc  
**Potência:** 23,8 cv  
**Binário máximo:** 26 Nm  
**Peso a cheio:** 170 Kg  
**Altura do assento:** 790 mm  
**Preço base:** 5.690 €





uma raríssima Aermacchi Harley-Davidson Ala Verde 250, dos anos 60, com a qual chegou a participar em diversas provas desportivas. É proprietário de diversos outros modelos, incluindo a moto que, aos 15 anos, lhe foi oferecida pelo pai, uma Vespa 50S.

Contou-nos como a experiência de andar de moto diariamente desde muito jovem foi importante para a sua aprendizagem, e como isso lhe rendeu imenso tempo livre para desenvolver outras actividades além do curso, e falou-nos sobre algumas das motos da sua coleção.

Aproveitando a sua experiência política em termos de transportes, questionámos o professor sobre diversos temas relativos à mobilidade urbana, como as restrições de trânsito nos centros urbanos, as portagens para as motos, os rails, os pilaretes, as pinturas no piso, o mau estado das vias, o estacionamento das motos e a sua circulação nos corredores BUS.

Nesta conversa, explica-nos porque é que as nossas ruas e estradas se apresentam tão degradadas, porque é que não existe ainda uma classe zero de portagens para as motos, ou ainda porque, em certos municípios, encontramos à beira das rodovias verdadeiras aberrações em termos de segurança, tanto para os motociclistas como para »

*"UMA DAS JOIAS DA SUA COLEÇÃO, UMA RARÍSSIMA AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON ALA VERDE 250, DOS ANOS 60"*



# 0%

## JUROS

## 29 MESES

## 0% TAEG

### ENTRADA MÍNIMA (no valor de 1 prestação)

### ISENTO COMISSÃO DE ABERTURA CONTRATO

**CAMPANHA VÁLIDA ATÉ  
31 DE AGOSTO DE 2020  
PARA MODELOS ATÉ 125cc**

**OFERTA CAPACETE**

**MT HELMETS**

Evita as **filas de trânsito**,  
viaja de forma **cómoda**,  
**económica** e **segura**  
com a tua **Keeway**.



**NOVAS CORES  
RKF 125**

P.V.P. **2.770,00€** | PRAZO **29 meses** | ENTRADA **92,33€** | PRESTAÇÃO **92,33€** | TAEG **0%** | FINANCIAMENTO **2.677,67€**

**NOVO MODELO  
VIESTE 125**



P.V.P. **2.390,00€** | PRAZO **29 meses** | ENTRADA **79,67€**

PRESTAÇÃO **79,67€** | TAEG **0%** | FINANCIAMENTO **2.310,33€**

**NOVAS CORES  
SUPERLIGHT 125  
EDIÇÃO LIMITADA**



P.V.P. **2.399,00€** | PRAZO **29 meses** | ENTRADA **79,97€**

PRESTAÇÃO **79,97€** | TAEG **0%** | FINANCIAMENTO **2.319,03€**

**NOVAS CORES  
ZAHARA 50**



P.V.P. **1.550,00€** | PRAZO **29 meses** | ENTRADA **51,67€**

PRESTAÇÃO **51,67€** | TAEG **0%** | FINANCIAMENTO **1.498,33€**

Campanha válida até 31/08/2020. Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Valores com IVA incluído. Aos valores acresce: Documentação/Registo, I.S.V. (modelos 125cc) e Seguro de Proteção ao Crédito.

# CONVERSAS À BEIRA DA ESTRADA



os demais veículos.

Sempre consciente de que as motos são uma solução extremamente eficaz para combater o trânsito, Carmona Rodrigues considera que faz falta uma política mais abrangente de planeamento urbano que, em primeiro lugar, passa por evitar que as pessoas que vivem fora dos centros urbanos, se tenham que aí deslocar regularmente, seja porque razão for.

Reconhece que os automóveis não são, de forma alguma, uma solução de mobilidade urbana, pelo que há que proporcionar alternativas que passam, em primeiro lugar, por uma rede de transportes públicos eficaz e com maior qualidade, e desincentivar a entrada de automóveis nas cidades, reduzindo drasticamente a capacidade de estacionamento.

Pode ver a entrevista integral publicada no canal de YouTube do Andar de Moto (clique aqui):

Conversas à Beira da Estrada com Carmona Rodrigues (T1 Ep3)

Não perca, no mesmo episódio, a recomendação da Bridgestone sobre a inspeção dos pneus, nem a rúbrica 10 rapidinhas em que Carmona Rodrigues responde a 10 perguntas à queima-roupa! //



# STREET SCRAMBLER

Só tens que escolher a cor.



**FKM**

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



**TAEG 9,3% | TAN 7,65%**  
**Mensalidade 49,04€**  
**PVP/Financiamento 2.800€**  
**Prazo 72 meses**  
**MTIC 3.604,80€**

A Salgados Moto, Lda. é intermediário de crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. PVP não inclui documentação e ISV no valor de 322,29€



**Henrique Saraiva**

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

## FUI ANDAR de carrossel

**R**ecordam-se daqueles carrosséis das feiras em que à medida que rodam parece que vamos numa onda, subindo e descendo? Têm sempre carros de bombeiros, carros da polícia, uns cavalos e umas motos (geralmente aos pares)? E que também têm uns caldeiros para quatro pessoas que, à medida que o carrossel gira, eles rodam sobre si próprios, umas vezes para um lado outras para o outro? A sensação que nos deixam de balançarmos da esquerda para a direita e vice-versa? A volta de hoje foi assim. No meu carrossel de asfalto...

Este passeio levou-me até ao Alentejo. É um sortilégio peculiar. Por mais voltas que dê, acabo sempre por voltar.

Será pela sua diversidade cultural, histórica, paisagística certamente. Pela proximidade também. Mas talvez a principal razão seja por me sentir em casa. Aqui fui criado e vivi a juventude. E o destino foi precisamente a zona onde vivi e que quis rever.

A oportunidade de experimentar a Suzuki V-Strom 1050XT foi a “desculpa”.

Moto polivalente mas com evidentes características estradistas, era importante avaliar o seu comportamento, principalmente em traçados sinuosos. E para isso nada melhor que a levar a passear ao meu carrossel do Alentejo.

Dizem - ai os estereótipos!!! - que o Alentejo é plano: “é tudo a direito”... Pois sabem que a pouco mais de 100km de Lisboa é possível fazer um percurso com mais de 70km de curvas e mais curvas, praticamente sem descanso? Sem grandes desníveis mas um deleite para a condução. Parece o carrossel que descrevi no início: vamos vogando ao sabor da ondulação do terreno, rodando para a direita, para a esquerda, sucessivamente quase sem rectas.

Pois é. Existe e para lá me dirigi. Com algumas paragens antes e depois.

A zona que percorri é muito sui generis do ponto de vista administrativo. Percorri os 4 concelhos alentejanos do distrito de Setúbal. Este distrito por sua vez pertencia à antiga província da Estremadura, cuja capital era Lisboa e se estendia até à Nazaré.

Mas os nossos 4 concelhos pertenciam à província do Alentejo. Confusos?

São eles, Alcácer do Sal, Grândola, Santiago do Cacém e Sines.

Alcácer do Sal - um cafezinho à beira-rio e fazemo-nos ao caminho

O périplo começou em Alcácer do Sal. As esplanadas à beira-rio são ótimas para um cafezinho matinal e depois dar início à função. Aliás, segui pela marginal e tomei depois o caminho que me levou até ao destino seguinte. Já lá vamos...

A antiga Salácia do tempo dos romanos, dois milénios atrás, era já nesse tempo um local relevante. Não só pela sua maior riqueza - o sal - mas pela localização geográfica, como um entreposto importante onde era possível atravessar o Sado para quem seguia no sentido norte-sul ou vice versa e ainda pela própria navegabilidade do rio.

Fundada antes de 1.000 a.C. (existem vestígios de presença pré-histórica nas suas imediações) pelos Fenícios, a sua importância já denotava a grande riqueza de então: chamaram-lhe Bevipó e o sal era a principal produção da região. Acresce que a navegabilidade do Rio Sado era propícia ao acolhimento dos barcos que faziam o comércio à época, com a segurança de um porto interior mais protegido das intempéries e da pirataria. A região exportava sal (as margens do rio que ainda retinham o sal das águas oceânicas oriundas da foz, cerca de 40 quilómetros a jusante), peixe salgado e ainda cavalos que seriam abundantes nestas zonas de lezíria. >>>



*"O PÉRIPLO COMEÇOU EM ALCÁCER DO SAL. AS ESPLANADAS À BEIRA-RIO SÃO ÓPTIMAS PARA UM CAFEZINHO MATINAL..."*

Tal era a sua importância que os habitantes de Salácia auferiam de privilégios idênticos aos habitantes de Roma. Não era para todos!

E o estatuto prolongou-se pelos períodos seguintes, de domínio dos visigodos e dos árabes.

O castelo, do qual resta apenas a ruína, era imponente: uma torre central com 27 metros de altura (o equivalente a um prédio de 9 andares) e 26m de largo, rodeada por muralha com mais 30 torres de pedra com 25m de altura. Assegurava o domínio da entrada do estuário do Sado bem como das planícies a sul e nascente. Era o mais forte castelo da Península Ibérica.

Tomada pelos Mouros em 715, no seu avanço pela Península Ibérica. A povoação passará a chamar-se Qasr Abu Danis e nela é construída importante fortaleza (Al-Qasr, fortaleza ou povoação fortificada em árabe). Era a capital da província de Al-Kassr. Daqui terá saído certamente a origem da sua actual designação: Alcácer do Sal, pela associação da sua importante fortificação à principal riqueza da região.

Muito demorou a conquista definitiva deste território aos Mouros, depois de Lisboa ter caído às mãos de D. »



Alcácer do Sal



# CRÓNICA

Afonso Henriques em 1147. A primeira conquista ocorreu em 1158 (e só à terceira tentativa), mas não foi definitiva. Só bastante mais tarde, em 1217, Alcácer do Sal ficou na posse dos cristãos. 70 anos depois. Eram outros tempos mas a dificuldade denota também a importância estratégica de Alcácer.

De então para cá, a sua posição estratégica manteve-se relevante e apenas no século XIX a sua principal riqueza, o sal, foi substituído pelo cultivo do arroz, existindo no concelho os maiores arrozais da Europa. Aliás, o concelho de Alcácer do Sal é o segundo mais extenso de Portugal. Mais recente, outra das suas riquezas é a produção de pinhão. Portugal produz cerca de 15% da produção mundial e a região alcacerense é predominante no conjunto do País.

Foi em Alcácer do Sal que em 1502 nasceu Pedro Nunes (sim, aquele que deu nome ao liceu em Lisboa) célebre matemático, tendo-se celebrado pela invenção do nónio, peça fundamental no posterior desenvolvimento de instrumentos de navegação, como o sextante, que seriam essenciais na época dos Descobrimentos e da exploração marítima.

Já no início do século XX, em 1902, aqui nasceu João Branco Núncio, distinto cavaleiro tauromático e proprietário rural da zona, evidenciando também a componente agrícola desta primeira região do litoral alentejano.

Do passado mouro de Alcácer do Sal, não podia faltar a lenda de uma “moura encantada”.

Conta-se que Almira (ou Almerinda) era uma pequena criança de tenra idade que ficou abandonada quando os últimos resistentes árabes fugiram quando os cristãos tomaram a fortaleza de Alcácer do Sal. Foi adoptada pelos novos senhores.

Apesar de não recordar a tragédia ocorrida na sua infância e de ter sido muito amada por quem a criou, a jovem encerrava dentro de si uma tristeza inexplicada, feita de saudades do que não conhecia.

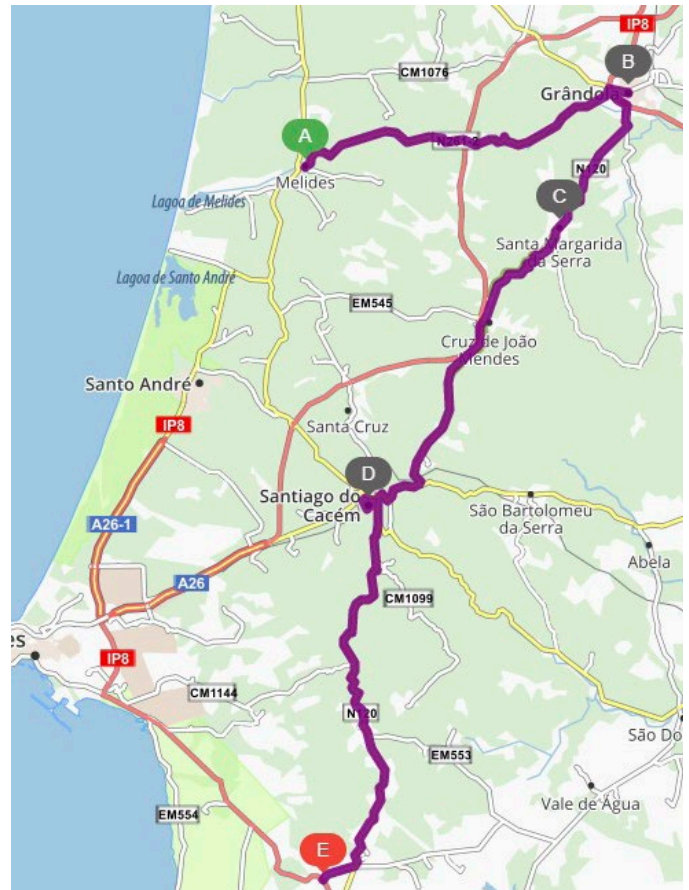
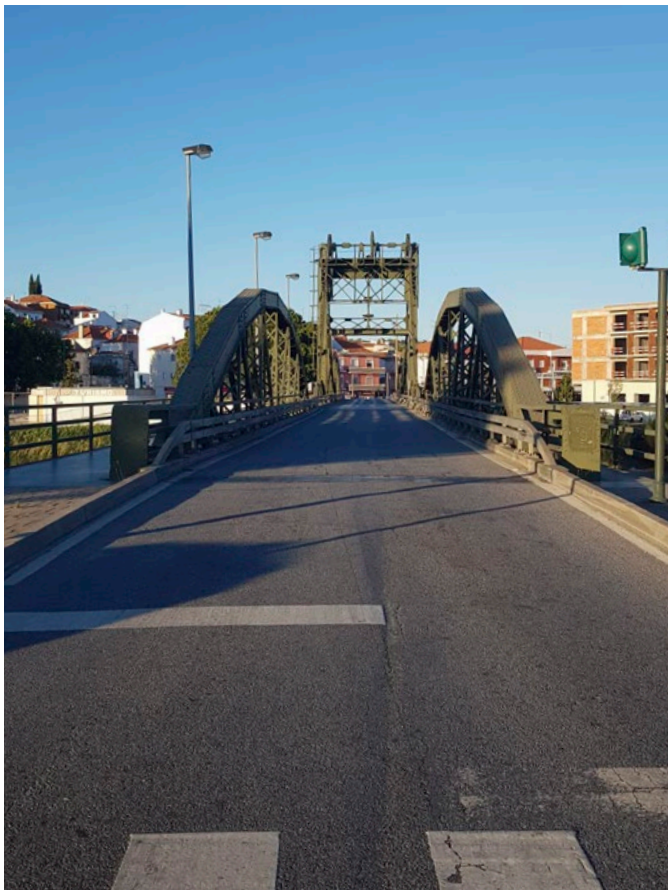
De beleza sem igual e dotes de poeta e cantora, a todos encantava com a sua beleza e a sua arte. Mas nenhum cavaleiro conseguia conquistar o seu coração.

Certo dia um cavaleiro de nome D. Gonçalo chegou a Alcácer do Sal. Como qualquer outro cavaleiro, quis conhecer o sorriso da já tão famosa Almerinda. Apesar de D. Gonçalo não ter uma beleza que arrebatasse corações, atingiu em cheio o coração da jovem que por ele ficou enamorada.

A partir desse dia, Almerinda não mais sorriu aos outros cavaleiros. Encostava-se sim às paredes da sua torre cantando. Até que um dia, D. Gonçalo lhe respondeu de igual forma.

A jovem respondeu: “Oh! Meu senhor D. Gonçalo...”

O resto, não conta a lenda, mas diz-se que em noites de luar de Agosto ouvem-se os sussuros dos dois aman- ➤





# JET 14 125 A TUA ESCOLHA!

JET 14 125 LC & ABS

**PREÇO EXCLUSIVO 2.345€\*\***

Preço Exclusivo de 2.345€\*\* A Jet 14 125cc é a solução de mobilidade perfeita para a cidade ou para as deslocações diárias.

Económica, segura, ágil e versátil, é a opção perfeita para fugir aos transportes públicos, ganhando-se em flexibilidade e independência. \*\*Preço exclusivo na aquisição de uma Sym JET 14 125cc LC ABS sem recurso a contrato de crédito até ao dia 31 de Agosto de 2020. Aos PVP's comunicados acrescem despesas de registo, transporte, ISV, Eco-valor e IUC (primeira anuidade)

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

\* A escolha inteligente.



VISTA O TEU CONCESSIONÁRIO OFICIAL  
CONHECE TODA A GAMA EM SYM.PT

THE SMART  
CHOICE\*

# CRÓNICA

tes eternamente encantados nas muralhas da velha Salácia romana.

Descrita a história desta agora cidade alentejana, faltava só referir outro dos seus ex-libris: a ponte metálica, inaugurada em 1945.

Com características originais, o tramo central erguia-se verticalmente para permitir a passagem de barcos à vela que transportavam cereais – trigo e arroz principalmente.

E foi também o local de desespero de muitos, que indo ou vindo do Algarve, aí encontravam filas de trânsito homéricas! Naturalmente, antes da construção da auto-estrada (a montante) e da variante com uma nova ponte, a jusante.

Actualmente, e depois de obras de restauro e recuperação, a ponte recuperou este tramo levadiço que permite a passagem novamente de barcos à vela, mas agora com carácter exclusivamente turístico.

Como referi, segui pela marginal e atravessei o Rio Sado na nova ponte rodoviária, a poente da cidade. Mas no regresso, não pude deixar de passar na antiga ponte metálica.

## OS CAIS PALAFÍTICOS DA CARRASQUEIRA

A Carrasqueira, aldeia de pescadores do Rio Sado, fica a meio caminho entre Alcácer e a Comporta.

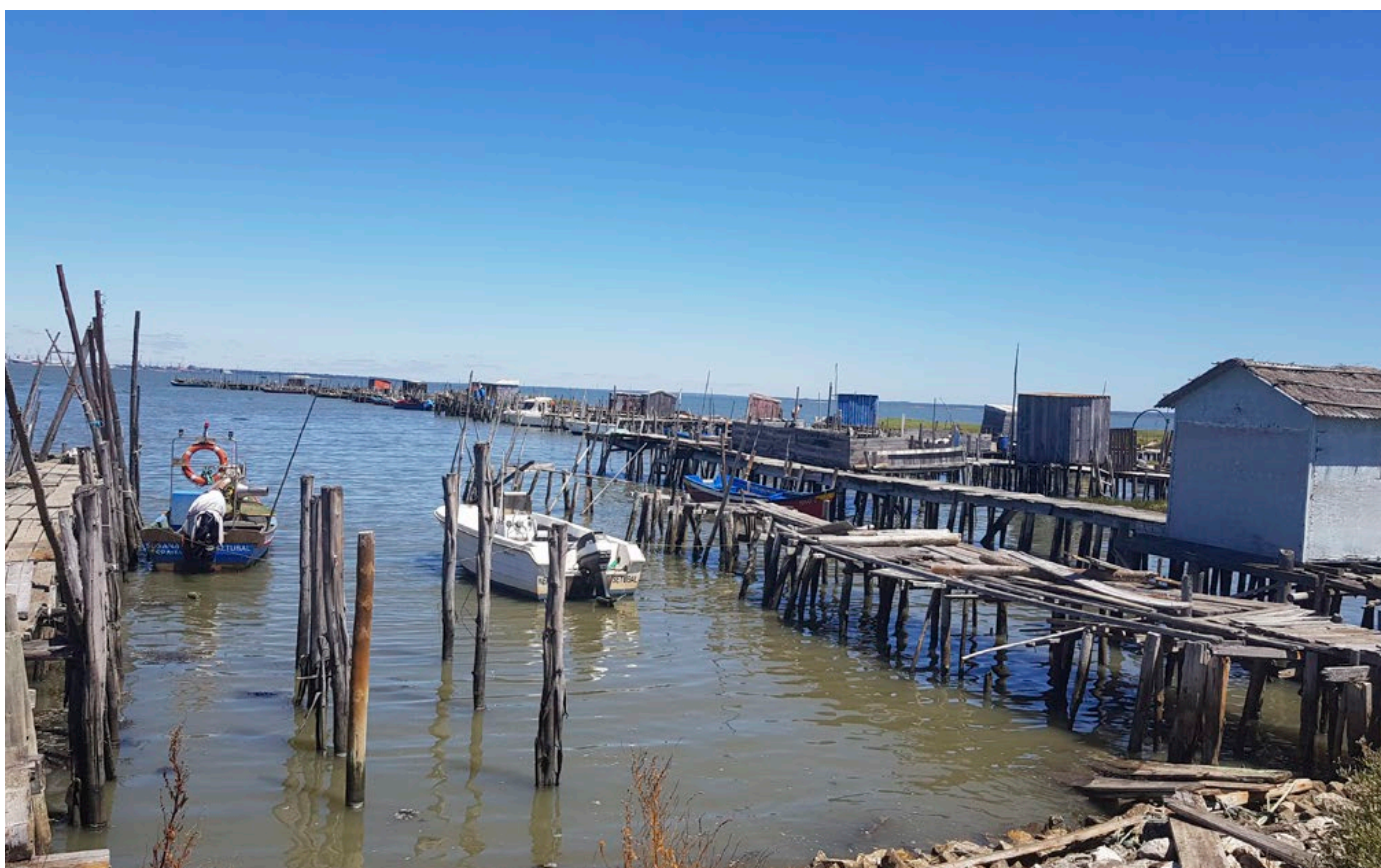
O açoreamento do rio e principalmente a influência das marés que aí ainda se fazem sentir de forma significativa, levantava problemas a esses pescadores pois na baixa-mar não só tinham dificuldade em chegar aos barcos como os mesmos ficavam atolados no lodo. Como o engenho humano é inesgotável, nos anos 50 e 60 do século passado, foram construindo passadiços em madeira (sem grandes rigores de construção - importava a função e não a forma) assentes em estacaria irregular também de madeira, dando assim um ar de certa fragilidade e imperfeição.

O certo é que ainda hoje cumprem a sua função. Aliás, ao longo do tempo, foram sendo acrescentadas algumas pequenas barracas onde os pescadores guardam as suas ferramentas e artes de pesca.

O aspecto artesanal dos diversos cais palafíticos bem como o enquadramento paisagístico do estuário do Sado, tornam a Carrasqueira um destino turístico relevante na zona. »

*"NOS ANOS 50 E 60 DO SÉCULO PASSADO, FORAM CONSTRUINDO PASSADIÇOS EM MADEIRA (SEM GRANDES RIGORES DE CONSTRUÇÃO - IMPORTAVA A FUNÇÃO E NÃO A FORMA)"*





**Cais Palafíticos da Carrasqueira**



### **CHEGUEI À NOVA TRÓIA**

Há muitos anos que não visitava Tróia. Lembrava-me de em miúdo ir até lá, onde ainda quase nada existia, sentado nas pernas do meu pai, a “conduzir” o carro por uma estrada de terra batida...

Também, me recordo, já no início dos anos 70, do aparecimento da Torralta que aí construiu o que pretendia ser um destino de férias para a classe média que começava a surgir com o crescimento de Lisboa e a industrialização da sua periferia. Os hotéis que décadas depois viriam a ser implodidos, as piscinas do Bico das Lulas, a travessia do Sado em rápidos

hovercrafts, etc.

Hoje, Tróia é um conjunto de hotéis e resorts luxuosos destinada à elite. Quem atravessa o Sado já não fica na Ponta do Adoche, mas sim abaixo para não perturbar a zona mais reservada e o facto de por via terrestre ser uma estrada “sem saída” permite algum sossego e discrição.

Era tempo de rumar a sul a ao objectivo principal.

### **A CAMINHO DO CARROSSEL**

Deliberadamente evitei as praias a sul de Tróia. Comporta, Carvalhal, Pêgo (ou a reservada Praia da Raposa) até à Praia da Galé já perto de Melides, são mais para desfrutar do que para ver. E não tenho a certeza que, se fosse até alguma delas, de lá conseguiria sair a tempo de cumprir os objectivos da jornada. É que o dia ia quente, a apetecer uns mergulhos e uns banhos de sol.

Até Melides, cerca de 45km, a estrada corre fluente, passa-se pela Penitenciária de Pinheiro da Cruz e, naquela vila, rumamos a Grândola.

Aí começou a diversão! Chamei-lhe carrossel porque é afinal disso que se trata: até bastante mais abaixo, no Cercal, percorrem-se cerca de 70 km de estrada de serra. Curvas e mais curvas, dos mais diversos tipos, é garantido que nos divertimos. De Melides a Grândola, são cerca de 18km pela EN261-2. O piso é >>>

Porto Côvo



razoável, a justificar algum cuidado. Com significativa cobertura de árvores e baixa intensidade de tráfego, tal significa também que neste ou naquele local o piso poderá não estar totalmente limpo.

Para quem queira percorrer este trajecto, e desfrutar na plenitude da sinuosidade do traçado, recomendaria que fizesse tudo de seguida. No meu caso, sendo Grândola a terra da minha infância, aí parei para almoçar, onde me esperavam. E foi bom o repasto! Restaurante Litoral... recomendo!

Feitas as honras da mesa e do convívio, segui caminho. O destino foi Santiago do Cacém pela EN120. Mais quase 30 km de curva para aqui, curva para ali....tomba para a direita, tomba para a esquerda na Serra de Grândola. Diga-se que até aqui a Suzuki V-Strom se comportava como se esse fosse o seu terreno de eleição...e se calhar até é!

Santiago do Cacém, herdeira da romana Miróbriga (que dista meia dúzia de quilómetros da urbe actual) e dominada pelo seu Castelo com origem no período de domínio árabe mais tarde conquistado no reinado de D.Afonso II foi apenas ponte de passagem e reabastecimento de combustível. Terra natal do poeta Manuel da Fonseca e, já na actualidade, da cantora Áurea, tem a sua principal actividade económica na agricultura.

Continuei na EN120, agora atravessando a Serra do Cercal. O rumo era esta vila ainda no concelho»



Ilha do Pessegueiro



*"CHEGADO À ORLA MARÍTIMA, IRIA PERCORRER ALGUMAS DAS PRAIAS (AGORA SIM) ONDE PASSEI MUITOS VERÕES DA MINHA MENINICE. "*



de Santiago do Cacém, mas não cheguei até lá. Numa pequena aldeia chamada Sonega, 21km depois, apon-tei a ponte, em direcção ao mar. Não valia a pena prosseguir na EN120 pois a partir daí a estrada já seguia na planície e tinha pouco interesse, até porque depois teria que voltar atrás.

Tinha terminado o carrossel alentejano: 70km de estrada de serra. E de diversão...

### **O LITORAL DA MINHA INFÂNCIA**

O principal objectivo do dia estava realizado. Ex-perimentar a V-Strom num pedaço de estrada ver-dadeiramente divertido e excelente para avaliar as capacidades da máquina.

Chegado à orla marítima, iria percorrer algumas das praias (agora sim) onde passei muitos verões da minha meninice. A ordem foi meramente geográfica. De sul para norte, porque esse era também o rumo do regresso.

Comecei por espreitar se o pessegueiro, "plantado por um vizinho de Odemira", ainda estava na ilha... à distância não deu para ver. Mas acreditemos que a imaginação do Carlos Tê está correcta...

Da Ilha do Pessegueiro passei por Porto Côvo e uma pequena paragem para descanso.

Depois, S. Torpes. Praia que em tempos recomen-dava cautelas pelas suas correntes e pela água fria (mas não tanto como Sines!). Hoje é, segundo dizem,

a praia com a água mais quente da Europa, graças à circulação de água do mar para refrigeração da central que fica logo ali.

Depois Sines. Percorri, como tantas vezes fiz quando aí passava férias, a sinuosa e íngreme descida que sai do centro histórico ao lado do castelo, até cá abaixo à praia. O que há muitos anos - antes da construção do porto que alterou drasticamente a morfologia da zona costeira da vila - era um pequeno parque de estacionamento de terra batida faz hoje parte de uma ampla avenida marginal.

A terra que viu nascer Vasco da Gama está hoje completamente diferente da pequena vila piscatória que se animava nos meses de Verão com os banhistas oriundos maioritariamente do interior alentejano.

Percorri toda a costa da península de Sines pela avenida marginal. Do agreste Cabo de Sines pouco resta, a não ser o farol, hoje mais distante das águas que aí eram bem revoltas.

Continuei para norte. Passei ao lado da cidade de Santo André (até 1991 nem sequer tinha existência oficial), construída para ser o dormitório dos traba-lhadores do porto e das indústrias sediadas em Sines. Em Brescos, virei para a Lagoa de Santo André.

Muito diferente daquilo que conheci há muitos anos. Não há vestígios das típicas casas de madeira, pedra e adobe com cobertura de colmo. As dunas estão

# CRÓNICA

limpas, salvo alguma restauração de apoio à praia.

A lagoa continua bonita. Infraestruturas turísticas não se vislumbam e as que me recordava de então estão em ruínas ou para lá caminham.

Convém referir que, apesar da costa marítima ser um areal contínuo de Tróia até Sines (cerca de 40 km), o mar não é idêntico. Nas praias mais a norte, a ondulação é baixa e relativamente fraca e os banhistas conseguem ter pé durante algum pedaço. Mais a sul, a ondulação é forte e assim que se entra no mar, perde-se o pé. Daí talvez a pouca atratividade turística apesar da excelência do areal.

Pouco à frente, a Lagoa de Melides é em tudo idêntica. Mais pequena que a anterior mas com idênticas características. Quer numa quer noutra, os banhos

não serão muito recomendáveis pois as águas são afectadas pela actividade agrícola a montante, nas ribeiras que as alimentam. Mas é interessante assistir quando são unidas (de forma artificial, claro) ao mar para renovação das águas.

Aqui estava terminado o périplo. Era hora do regresso a casa. Ainda repeti um pouco da estrada de Melides a Grândola, até apanhar um pedaço da A26 até ao IC1/EN120 que me levaria de novo até Alcácer do Sal.

Entrei pela ponte metálica, quase ao final da tarde.

## A MINHA COMPANHEIRA DE VIAGEM: SUZUKI V-STROM 1050XT

Corria o ano de 1988 quando a Suzuki lançou no mercado uma moto que viria a ficar mítica: a DR 750»»

*"APESAR DA COSTA MARÍTIMA SER UM AREAL CONTÍNUO DE TRÓIA ATÉ SINES (CERCA DE 40 KM), O MAR NÃO É IDÊNTICO. "*



Lagoa de Melides



**UM**  
CONQUER THE WORLD

**JUROS  
ENTRADA**

**48 MESES | TAEG 5,6%**

**CAMPANHA PARA TODA A GAMA**

## Renegade Vegas

P.V.P. / Valor Financiado **3.090,00€** | Prestação **64,38€** | Prazo **48 Meses**

Entrada **0,00€** | Comissão Proc. Prestações **3,75€/mês** | TAN **0,00%**

MTIC **3.426,82€** | Comissão Abertura **75,00€** | TAEG **5,6%**



Toda a gama em 125cc Potência 12cv Refrigeração líquida Conduz com carta de automóvel

Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Campanha de crédito reservada aos concessionários aderentes. Campanha válida até 31 de Agosto de 2020.

**Multimoto**

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**

[www.umiberica.com](http://www.umiberica.com) [umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt) [ummotorcycles\\_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)



Lagoa de Santo André



Sines - Praia Vasco da Gama

Big. Ou DR BIG para os amigos! Tinha aquele que, à época, era o maior monocilíndrico do mercado e um enorme tanque de gasolina: 28 litros. Uma moto que visava o horizonte.

Estava de acordo com os tempos então vividos e uma certa “febre” com o Paris-Dakar. A característica mais marcante e que rompeu claramente com as tendências de então: um imponente “bico-de-pato” que lhe dava um visual original e distintivo. Agressivo também! Foi apelidada de “Desert Express”.

Agora a Suzuki foi, e bem, foi ao baú da história, “ler” as linhas da avózinha DR BIG e aí recolher a inspiração para o sucesso que se antecipa. Já percebem a minha referência ao início? Aquele imponente “bico-de-pato”, original à época e que hoje pontua na maioria das motos da categoria que poderemos apelidar de “Aventura”, marca decisivamente o design desta nova versão da V-Strom 1050.

A nova V-Strom é uma moto bonita. E não é só a minha opinião. Ouvi esse comentário várias vezes ao longo da minha jornada.

Para que se note que não passa indiferente, quando chegava a Lisboa, na portagem da Ponte Vasco da Gama e já após ter pago, a senhora portageira fez uma cara estranha, de alguma admiração. Estranhei e perguntei o que se passava. Respondeu-me: “É a nova V-Strom?”. Aqui o meu espanto foi total! Pois



bem, não só chamou a atenção da simpática senhora como foi logo tema para curta conversa. Afinal, ela tem o modelo anterior e logo foi questionando a minha opinião...atrás, a fila de carros cresceu rapidamente!

A Suzuki chama-lhe “The Master of Adventure”. Este claim que a marca introduz, não deixa margem para dúvidas quanto à ambição. Enquadrar a moto no segmento da moda: as aventureiras. Define o seu posicionamento.

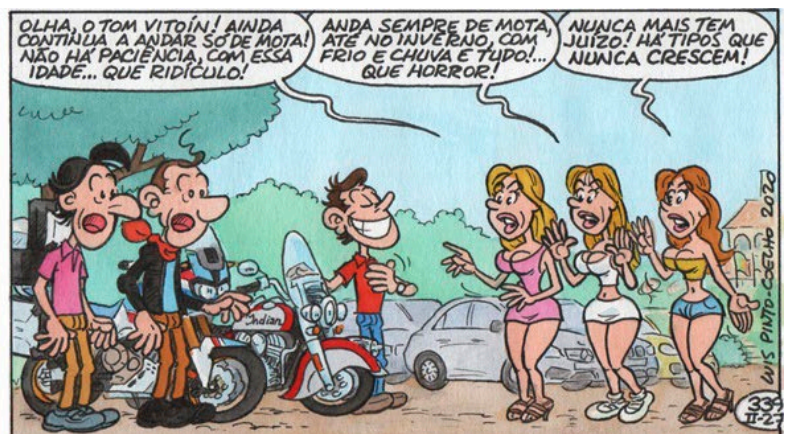
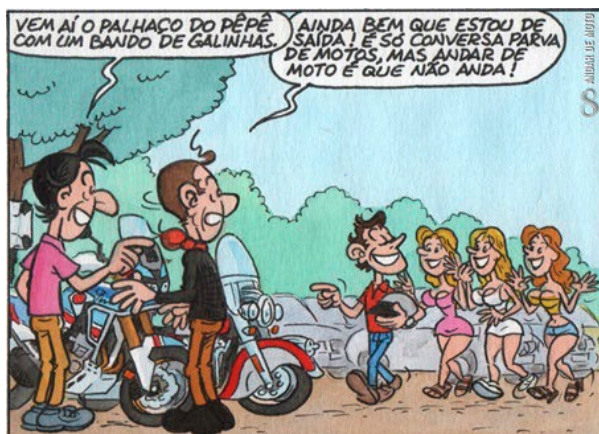
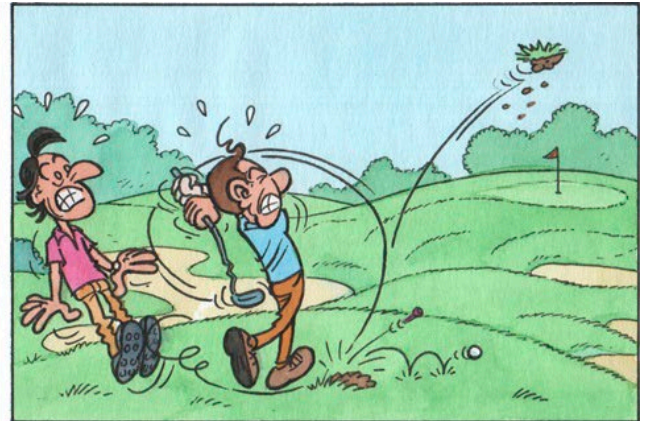
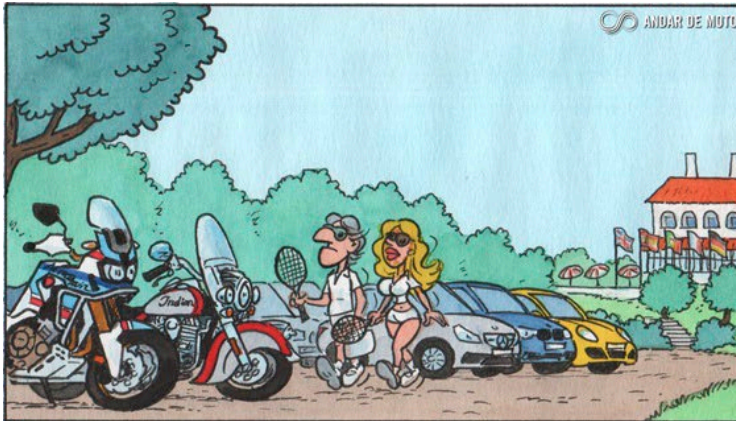
Mas fá-lo com objectivos claramente assumidos mostrando o que pretende: associar as características das maxi-trails (conforto, posição de condução, presença na estrada, capacidade de personalização... sem esquecer a moda) a uma vocação definitivamente estradista (a opção pela roda de 19” à frente que lhe retira alguma margem em offroad mas que claramente melhora o comportamento em estrada e, principalmente, a maneabilidade em sectores mais sinuosos ou até na condução citadina). E convém não esquecer um pormenor: é uma moto relativamente pesada – quase 250kg.

O resultado da experiência foi muito positivo. Se o objectivo da Suzuki era apresentar uma moto para fazer longas distâncias, atingiu-o em absoluto. E se o seu utilizador quiser fazer dela o seu veículo quotidiano, nos trajectos casa-trabalho, também acertou.

A moto transmite alguma leveza (apesar do seu

peso) na condução, deixa-se levar perfeitamente no tráfego citadino com a maneabilidade adequada para quem enfrenta as longas filas de trânsito e facilita o filtering. A Suzuki não pretendeu claramente fazer uma moto com aspirações a utilizações mais radicais em offroad. Também conseguiu. Mas acima de tudo, a V-Strom 1050 é uma estradista nata. Para fazer muitos quilómetros de seguida. Uma viajante em suma! E com uma excelente relação custo-benefício, que é sempre de levar em consideração. //

*"A SUZUKI CHAMA-LHE "THE MASTER OF ADVENTURE". ESTE CLAIM QUE A MARCA INTRODUZ, NÃO DEIXA MARGEM PARA DÚVIDAS QUANTO À AMBIÇÃO."*



# FTR<sup>®</sup>1200 DESDE 12.990€\*

DESCOBRE-A NA NOSSA REDE DE CONCESSIONÁRIOS.

\*PREÇO RECOMENDADO, PROMOÇÕES JÁ INCLUÍDAS.

INDIANMOTORCYCLE.PT



©DimitriCoste2020





**Susana Esteves**  
*Jornalista e motociclista*

## AMOR sem idade

**H**á algum tempo tive a sorte de poder acompanhar um grupo de motociclistas que partilha um amor pelas duas rodas muito especial. Ali o importante não são os cavalos, a tecnologia de ponta, a marca ou a imponência da moto.

O grupo é composto por motas vintage. Aliás, é uma montra fantástica de grandes máquinas do passado que não deixam ninguém indiferente. Famel Zundapp, Casal Boss, Sachs V5, Macal Vanguard e até uma Kawasaki de 1972 – de vários modelos e cores – são apenas alguns exemplos destas verdadeiras peças de museu que ainda circulam com toda a sua elegância pela estrada.

A velocidade é pouca, mas o charme é muito. Os motores, o “ronco”, toda a mecânica e a estética são testemunhos perfeitos da evolução tecnológica dos últimos anos. Conduzir estes exemplares é magnífico. O prazer não está na velocidade, na potência do arranque ou no conforto e segurança nas curvas. Estes clássicos não oferecem nada disto, mas garantem uma experiência inesquecível... pelo menos para quem só está habituada a meter as mãozinhas nas motos mais recentes.

A primeira aula de condução que tive foi numa 125 que parecia ter sido retirada da ala extra vintage do museu das motas. Pensei mesmo que era uma espécie de praxe às novatas. – “A sério que ele acha que vou andar naquilo? A minha bicicleta de montanha tem pneus mais grossos.”

Mas andei. Andei e passei vergonha.

- “Pode ligar a mota”, dizia o instrutor.

- “Onde?” (E procurei muito tempo antes de dar o braço a torcer e fazer a pergunta)

- “É de kick”, explicou, já a pensar - olha a cromagem que me calhou.

- “Hummm. De quê? Como assim.”

Neste grupo há muitas, e portanto já não passei vergonha. Aliás, a conversa não esteve centrada no desempenho e no conforto, mas nos impressionantes trabalhos de restauro e nas dificuldades que estes motociclistas enfrentam sempre que necessitam de uma peça. Apesar de “aquí a chata” estar sempre a fazer perguntas, o que o grupo queria mesmo era comer, beber e conviver nos vários pit stops que fazem parte do trajeto habitual.

Bónus: com aquele capacete nem precisei tirar os brincos, entalar o cabelo e ligar o intercomunicador para me fazer ouvir. Maravilhoso! Também acabei por dispensar o casaco grosso. Bastaram alguns segundos para traduzir aqueles olhares em palavras: Mas a cromagem acha que vem conduzir o quê? Uma RR a 200 km/h?

O ambiente era excelente e muito divertido. Saí de lá muito bem-disposta, com vontade de repetir (Adorei o convite. Podem repetir). O amor pelas duas rodas é o mesmo, se calhar com uns adjetivos e objetivos diferentes, mas na sua essência é igual. //

Boas curvas

**"O grupo é composto por motas vintage. Aliás, é uma montra fantástica de grandes máquinas do passado"**

**O PONTO  
MAIS ALTO  
DA AVENTURA.**



**ESCOLHA  
HONDA OPTIONS  
E GANHE 4 ANOS  
DE GARANTIA**



**TAEG: 1,7%**

**ÚLTIMA MENSALIDADE: 8.055,00€**



**Honda  
OPTIONS**

- ✓ MANTER
- ✓ DEVOLVER
- ✓ TROCAR

**APENAS 182,50€/MÊS • TAEG: 1,7%**

- PRAZO: 36 MESES
- TAN: 0,00%
- PVPR: 17.900,00€
- MONTANTE FINANCIADO: 14.320,00€
- ENTRADA INICIAL: 3.580,00€
- MTIC: 14.874,05€
- ÚLTIMA MENSALIDADE: 8.055,00€

Tem opção de MANTER, DEVOLVER ou TROCAR por uma nova.



Exemplo representativo de crédito automóvel sujeito a reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 17.900,00€, entrada inicial obrigatória de 3.580,00€ mais 35 mensaldades no montante de 182,50€ incluindo a Comissão de Processamento de Prestação de 3,50€ e a última mensalidade de 8.055,00€. Comissão de Abertura de Contrato de 50,00€, TAN 0%, TAEG 1,7%, MTIC 14.874,05€. 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 para contratos realizados até 31 de Agosto de 2020** para o modelo CFR1100L Africa Twin Adventure Sports MT, limitada ao stock existente e disponível nos Concessionários aderentes. Informe-se no Cetelem, uma marca do BNP Paribas Personal Finance, SA – Sucursal em Portugal, NIPC 980677750, com sede na Rua Galileu Galilei, nº 2 - 8º Piso, Torre Ocidente, Centro Colombo 1500 - 392 Lisboa. Ao PVP acresce o Imposto de Selo para utilização de Crédito à taxa legal em vigor. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

O PVP indicado não inclui as despesas de documentação, preparação, eco-valor dos pneus e IUC no valor total de 455,00€ (IVA incluído). Moto da foto equipada com acessórios genuínos não incluídos no PVP indicado do modelo.