

HONDA X-ADV



» **TESTE**

*INDIAN CHALLENGER DARK HORSE
BMW F 750 GS / F 850 GS 40 YEARS GS*

» **ENTREVISTA**

*CRISTIAN BARELLI
DIRETOR DE MARKETING DE PRODUTO DA APRILIA
MIGUEL SÁ MONTEIRO*

» **APRESENTAÇÃO**

*H-D CVO / SOFTAIL 2021
SUZUKI GSX1300R HAYABUSA
TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS
HUSQVARNA SVARTPILEN 125
INDIAN FTR
KTM 1290 SUPER ADVENTURE S
MOTO GUZZI V85 TT / V7 / V9*

**VÊ MAIS
LONGE QUEM
CHEGA
PRIMEIRO.**

FORZA 750



NOVA FORZA 750. DESEMPENHO E CONFORTO PARA OS QUE SABEM O QUE QUEREM.

Às vezes, apenas o melhor serve. A nova Forza 750 é a melhor scooter desportiva GT da Honda. Concebida para andar confortavelmente no trânsito da cidade mas também para cortar o ar em estrada aberta. Com um alto desempenho, a Forza 750 vai colocá-lo onde você deseja estar: no controle total. O novo Sistema de controlo de voz por Smartphone da Honda liga-se ao seu telemóvel para facilitar a sua utilização através do ecrã de instrumentos TFT de 5 polegadas. O espaço útil debaixo do assento, Smart Key e uma ligação USB vão facilitar a sua vida. O potente motor de 745 cc de dois cilindros, com quatro modos de condução e uma transmissão de dupla embraiagem (DCT) vão tornar a sua vida muito melhor. A Nova Forza 750 é para aqueles que sabem o que querem... e não querem compromissos.



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Uma mão cheia de alcatrão

O confinamento não me tem dado muita vontade de sair de casa. Tirando os testes e as sessões fotográficas, raramente tenho necessidade de sair do meu bairro para garantir a minha subsistência e sanidade mental. Mas quando o trabalho me obriga, tenho feito alguns quilómetros pelas nossas estradas.

Nesses quilómetros tenho encontrado bastantes motociclistas que aproveitam para uma escapadinha espiritual em duas rodas. Percebo-os perfeitamente e invejo-lhes a valentia por, ao contrário de mim, não terem medo de um eventual acidente e acabarem num qualquer hospital onde provavelmente não vão receber a atenção que deviam, já que os recursos da saúde estão praticamente todos alocados ao combate à pandemia.

O que não percebo é como alguns conseguem andar de moto usando apenas ténis (ou sapatilhas para o pessoal do norte) e sem luvas. E não, não estou a falar de scooters no meio da cidade, estou a falar de motos de alta cilindrada em estradas de montanha.

Em qualquer acidente mais ou menos grave, ou mesmo numa pequena queda, por exemplo: quando parados num semáforo, se um carro nos bater por trás, vamos instintivamente de mãos ao chão. E quem nunca levou com um daqueles insetos com carapaça numa mão? Ou uma

pedra que saltou de uma roda de outro veículo?

As luvas podem evitar lesões graves que facilmente podem ser incapacitantes por largos períodos, acompanhadas de sofrimento físico e eventual perda de mobilidade, com prejuízos consideráveis para a produtividade e para as contas do SNS e da SS.

Por isso faz-me confusão quando vejo tantos motociclistas a prescindirem do seu uso. E até na televisão, recentemente, vi “opinion makers” a conduzir moto sem luvas.

Portugal não tem tradição de estudos e apuramentos estatísticos da sinistralidade mas, por esse Mundo fora, as luvas têm sido reconhecidas como um dos equipamentos de protecção mais eficazes. Por isso, em alguns países já existe a obrigatoriedade da sua utilização. É o que os nuestros hermanos se preparam para pôr em prática. A utilização de luvas, obviamente homologadas para a prática do motociclismo, vai passar a ser obrigatória em Espanha e prevê-se que a lei fique completamente regulada e entre em vigor ainda no decorrer de 2021. Em contrapartida também vai ser permitida a circulação das motos pela berma, em caso de engarrafamento, a uma velocidade limitada a 40Km/h.

E por cá, onde tanta gente parece muito preocupada com a segurança dos motociclistas, porque não também? //

8 *MOTO NEWS*

TESTE

- 70** *HONDA X-ADV*
80 *BMW F 750 GS / F 850 GS EDIÇÃO 40 YEARS GS*
92 *INDIAN CHALLENGER DARK HORSE*

APRESENTAÇÃO

- 18** *HARLEY-DAVIDSON CVO*
26 *HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL*
30 *INDIAN FTR / FTR S / FTR R CARBON*
34 *KTM 1290 SUPER ADVENTURE S*
42 *MOTO GUZZI V9 ROAMER E BOBBER*
44 *MOTO GUZZI V85 TT, V9 E V7 CENTENARIO*
48 *SUZUKI GSX1300R HAYABUSA*
58 *HUSQVARNA SVARTPILEN 125*
60 *TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS*

EQUIPAMENTO

- 104** *ARAI CONCEPT-X / GAERNE G. DAKAR GORE-TEX*

ENTREVISTA

- 120** *CRISTIAN BARELLI DIRETOR DE MARKETING DE PRODUTO DA APRILIA*
128 *MIGUEL SÁ MONTEIRO*

CRÔNICA

- 3** *ROGÉRIO CARMO: UMA MÃO CHEIA DE ALCATRÃO*
6 *BRUNO GOMES: CASO STEFAN BRADL: HÁ RAZÃO PARA POLÊMICA?*
100 *PEDRO PEREIRA: ANDAR DE MOTO PELA CAPITAL*
108 *HENRIQUE SARAIVA: UMA VIAGEM DE DOIS ANOS A ANDAR DE MOTO - PARTE 1*
134 *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
136 *SUSANA ESTEVES: PERCO A CABEÇA OU ARRISCO PERDER A CABEÇA?*



NOVA TRIUMPH TRIDENT

VANTAGEM TRIPLA



FOR THE RIDE

TRIDENT

Desempenho único do motor tricilíndrico de 660cc. Tecnologia líder na classe. Ciclística precisa e ágil. Experimente a nova Trident 660, com a sua confiança inspiradora, postura desportiva e baixa altura de assento, para uma utilização inesquecível. Estilo com substância, num pacote irresistível, a um preço incrível de 7.995€ (PVP). A nova Trident 660. Pura diversão garantida.

Saiba mais em: triumphmotorcycles.pt TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 TRIUMPH PORTO: 224 108 000 TRIUMPH ALGARVE: 289 090 366



Bruno Gomes
Jornalista

CASO STEFAN BRADL: há razão para polémica?

A situação de Stefan Bradl no seio da equipa Repsol Honda de MotoGP está a deixar alguns fabricantes rivais, no mínimo, chateados. A KTM, por intermédio do diretor desportivo Pit Beirer, já se posicionou contra a utilização de Bradl da forma como aconteceu em 2020, quando o alemão foi selecionado para competir no lugar do lesionado Marc Marquez, estando Bradl a testar o protótipo Honda em testes privados. Estalou a polémica: estará a Honda a contornar as regras?

A polémica levantada pela KTM tem a sua razão de existir. Stefan Bradl é o piloto oficial de testes do HRC em MotoGP. Acontece que durante o Grande Prémio de Portugal de 2020, a Comissão de Grandes Prémios definiu novas regras, e claras, para a participação dos pilotos de teste nas corridas de 2021.

Entre outras coisas, dizem as regras atualizadas que fabricantes que não estejam protegidos pelas Concessões (todos à exceção da Aprilia) só podem usar pilotos de teste num máximo de três Grandes Prémios, inscrevendo-os como “wildcard”. Partindo do princípio que Pol Espargaró e Marc Marquez são os pilotos oficiais da Repsol Honda, isso significa que ao contrário de 2020, Stefan Bradl só poderá competir em três corridas em 2021. O alemão mantém o estatuto de piloto de testes oficial do HRC, pelo que pode testar ao longo da pré-temporada com a nova Honda RC213V em sessões de testes privados. E é o que tem feito, sem qualquer problema ou infração às regras.

Não me passa pela cabeça que a Honda esteja a testar agora com Bradl e depois peça autorização para

o inscrever como piloto oficial 2021. Parece-me que isso é um cenário de conspiração sem grande sentido, e duvido que os fabricantes rivais aceitem alterar as regras de forma tão penalizadora para eles próprios.

Eu tenho uma visão bastante diferente dos fãs que estão a apontar o dedo à Honda. Penso que neste caso a marca nipónica está aqui a dar um claro sinal de que a recuperação de Marc Marquez está a correr bem, e que têm confiança que o oito vezes campeão mundial vai regressar à competição mais cedo do que o previsto. Talvez na quarta ou na quinta ronda do ano, já no mês de maio, Marquez possa regressar e sem apressar minimamente com prazos de recuperação.

Partindo desta hipótese e “timing” de regresso de Marc Marquez, do ponto de vista estratégico esta é uma ótima jogada da Honda. Ao testar e rodar com a RC213V ao longo da pré-temporada, Stefan Bradl vai chegar às primeiras corridas do ano com um ritmo superior aos outros pilotos. Cumprirá a sua função nas primeiras três corridas, esgotando os “wildcards” disponíveis para 2021 e possivelmente “roubando” pontos a rivais importantes de Marquez, e a partir daí entrega a RC213V ao ex-campeão que terá muitas corridas para recuperar pontos para os primeiros classificados do campeonato.

Além disso, o alemão poderá ajudar a marca a ameaçar mais pontos na luta pelo título de construtores e de equipas. E simultaneamente estará a recolher dados que permitam evoluir o chassis da RC213V em situação de corrida. A Honda não tem muito a perder, e tem muito a ganhar com isto. //



Nova Ducati Multistrada V4

Domina todas as estradas

Prepara-te para descobrir a quarta geração da Multistrada.

Mais desportiva e mais turística. Mais capaz em utilização off-road, mais fácil em uso urbano e com a primeira manutenção importante aos 60.000 km.

Os 170 cv do motor V4 Granturismo oferecem-te uma condução emocionante sob todas as condições.

Preparada para grandes viagens devido ao seu grande conforto de condução, ao sistema de navegação visível no grande painel de instrumentos e ao inovador radar de assistência à condução.

Quando termina o asfalto, continua a divertir-te graças à grande distância livre ao solo, às suspensões eletrónicas (V4 S), jante dianteira de 19" e à estudada ergonomia, adequada também à condução em pé.

No regresso das tuas aventuras, irá oferecer-te uma grande facilidade e segurança no uso quotidiano devido aos sistemas eletrónicos de assistência à condução de vanguarda e à possibilidade de regular o assento, inclusivamente até aos 810 mm de altura com o assento opcional.

Nova Ducati Multistrada V4: dominar todas as estradas nunca foi mais fácil

Cilindrada 1.158cc | Potência 170 cv (125 kw) às 10.500 rpm | Binário máximo 12,7 kgm (125 Nm) às 8.750 rpm | Peso 215 kg

Consumo 6,5 L | Emissões CO2 162 gr/km

Garantia 4 anos com quilometragem ilimitada e assistência em viagem





A FEMA diz que as IPO a motos não melhoram a segurança rodoviária

A FEDERAÇÃO EUROPEIA DE ASSOCIAÇÕES DE MOTOCICLISTAS EMITIU UM COMUNICADO ONDE VOLTA A FRISAR QUE AS INSPEÇÕES PERIÓDICAS OBRIGATÓRIAS A MOTOS NÃO MELHORAM A SEGURANÇA RODOVIÁRIA. A FEMA REAGE ASSIM AOS PEDIDOS DE MEMBROS DO PARLAMENTO EUROPEU QUE PEDEM A INTRODUÇÃO DAS FAMOSAS IPO ÀS MOTOS.

ALUTA DOS MOTOCICLISTAS e diferentes associações contra a Comissão Europeia, e a sua intenção em tornar obrigatório em todos os países europeus a realização da famosa Inspeção Periódica Obrigatória (IPO) a motos, é uma luta que já vem de longe, e que se deverá prolongar por mais algum tempo.

A mais recente tomada de posição sobre este assunto chega-nos da Federação Europeia de Associações de Motociclistas (FEMA).

Em comunicado publicado no seu website, a FEMA acaba de voltar a defender a ideia de que “As IPO às motos não melhoram a segurança rodoviária”. Esta é a reação

da FEMA ao que aconteceu no passado dia 25 de janeiro de 2021 no Parlamento Europeu, mais propriamente na Comissão dos Transportes, onde foram discutidas várias medidas para melhorar a segurança rodoviária na União Europeia.

Uma das medidas discutida foi, precisamente, a implementação da Diretiva de Testes Periódicos de Condições de Funcionamento que faz parte do Pacote de Condições de Funcionamento dos veículos em solo europeu.

Nesta reunião da Comissão dos Transportes do Parlamento Europeu, presidida pelo deputado europeu Benoit Lutgen, foi apresentado um relatório e muitos membros >>

do Parlamento Europeu voltaram a pedir a introdução em todos os países daquilo que conhecemos como Inspeções Periódicas Obrigatórias específicas para motos.

No entanto, e conforme destaca a FEMA, o próprio deputado europeu que ficou encarregue de apresentar o relatório na reunião demonstrou dúvidas sobre se de facto a introdução das IPO às motos terá o efeito desejado de reduzir o número de acidentes e vítimas nas estradas europeias.

A FEMA acredita que, tal como defendem muitas associações europeias de motociclistas, a Comissão dos Transportes do Parlamento Europeu deveria estar mais preocupada em introduzir uma legislação que seja mais eficaz na redução dos acidentes e vítimas, e consequente melhoria da segurança rodoviária.

Algumas das medidas que a FEMA apoia e acredita serem mais eficazes são “Condutores e motociclistas com melhor treino, controlo de aspetos comportamentais, melhores infraestruturas e ainda a aplicação das regras de trânsito já em vigor”. As condições técnicas das motos têm uma implicação muito reduzida como causa de acidentes.

Em resposta a esta reunião de 25 de janeiro de 2021 da Comissão dos Transportes, a FEMA enviou uma carta a 27 de janeiro a todos os membros do Comité dos Transportes do Parlamento Europeu – clique aqui para ler a carta, onde esta associação explica o porquê de ser contra a

introdução das IPO às motos.

Recordamos, tal como pode ver aqui em mais detalhe, que a União Europeia decidiu em dezembro de 2013 adiar a obrigatoriedade de os Estados Membros aplicarem as famosas IPO às motos até 2022.

Aliás, nessa decisão, a União Europeia, depois de ficar provado que os acidentes de moto não têm como principal causa falhas técnicas, disse mesmo que a hipótese de introdução das IPO em todos os países europeus voltaria a ser discutida em 2022. Este não é, por isso, um assunto “arrumado”.//



SWM

MADE IN ITALY

RS 125 R

RS 300 R

RS 500 R

Enduro

RS 125 R | Moto equilibrada, equipada com motor versátil a 4T e refrigeração líquida, que irá proporcionar sensações incríveis, dentro ou fora de estrada.

RS 300 R | Oferece uma excelência ímpar, com um excelente desempenho dentro ou fora de estrada. Motor DOHC com injeção de combustível proporciona uma potência ímpar e manuseamento de excelência.

RS 500 R | Moto soberba, com um excelente desempenho dentro ou fora de estrada. Equipada de série com um potente motor e componentes da mais alta qualidade.

DISTRIBUIDOR OFICIAL



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

Visite o site oficial da **SWM Motorcycles Portugal**: swm-motorcycles.pt



Multimoto é a nova distribuidora de Segway Powersports no mercado ibérico

EM BREVE, OS ATV, UTV E SSV DA MARCA AMERICANA CHEGARÃO AOS STANDS PORTUGUESES.

O GRUPO MULTIMOTO inicia uma nova distribuição de veículos utilitários todo-o-terreno, no mercado ibérico, com a Segway Powersports, uma derivada da famosa marca americana de dispositivos elétricos de mobilidade com auto-equilíbrio.

Apresentada na EICMA em novembro de 2019, a Segway Powersports fez-se notar pela irreverência de linhas e tecnologia altamente sofisticada, com uma gama de veículos utilitários todo-o-terreno com motorização híbrida.

Com 20 anos de experiência no desenvolvimento de veículos elétricos, como os famosos dicitos que revolucionaram o mundo da mobilidade elétrica em utilização pessoal ou profissional, a Segway, que desde 2016 é propriedade da Ninebot, concentrou o seu core-business na investigação, desenvolvimento e

conceção de produtos de transporte para curtas distâncias.

Pretendendo difundir-se a nível global, a Segway Powersports tem sedes estratégicas nos EUA, Países Baixos e Pequim e centros de produção nos EUA e na China.

A linha Powersports da Segway apresenta todo o know-how tecnológico com novos motores híbridos para veículos todo-o-terreno que posicionam esta gama num patamar médio-alto do crescente mercado dos ATV, UTV e SSV.

As primeiras unidades do segmento ATV a chegar ao nosso mercado são os Snarler AT6 que está disponível desde meados de fevereiro, com motorização de 570cc de combustão interna a gasolina em versões de dimensão curta e longa, equipadas com diferentes >>



componentes de série. A versão Hybrid tem previsão de chegada no segundo semestre de 2021.

O versátil UTV Fugleman está disponível com duas motorizações (1000cc a gasolina e 570cc híbrido), enquanto o destemido SSV Villain equipará um motor de 1000cc de combustão interna a gasolina ou tecnologia híbrida.

O Grupo Multimoto, que já representa no nosso mercado marcas tão prestigiadas como a Kawasaki, Benelli e Alpinestars, entre outras, encara com elevado otimismo a distribuição de mais uma marca de renome nos importantes e crescentes mercados de Espanha e Portugal. //

HYOSUNG
Korean Technology

BORN TO ROCK'N ROLL

PROMOÇÃO:

MATRÍCULA GRATUITA*

OFERTA DE ASSETO MONOLUGAR**

Aquila GV125S **3.995€***

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.

*Matrícula gratuita até 31 de março

** Unidades limitadas ao stock de Euro 4

14 CV. Consumo combustível 3,21/100 km. Emissão de CO2 75 g./km.

Podes conduzir a tua Aquila GV125LC S com carta de carro desde que tenhas 25 anos de idade.

Distribuída por DESMOTRON PORTUGAL, Lda www.hyosung.com.es/pt-pt

A nova custom ao estilo Hyosung, radical e desportiva, com forma "low&long", seguindo os mais rígidos estilos desta moda puramente americana.

O seu motor em V de dois cilindros a 60°, com refrigeração líquida e três válvulas por cilindro (único na sua categoria em 125cc), conferem-lhe uma personalidade autêntica das custom do século XXI).

Royal Enfield promove a interação com o The Riders Club of Europe

O FABRICANTE INDIANO CRIOU UMA PLATAFORMA DE INTERAÇÃO COM OS CLIENTES. O THE RIDERS CLUB OF EUROPE SERÁ O PONTO DE ENCONTRO ONLINE PARA OS CLIENTES DA ROYAL ENFIELD, COM CALENDÁRIO DE EVENTOS LOCAIS E MUITAS EXPERIÊNCIAS.

NUM MOMENTO em que muitos motociclistas se encontram condicionados na forma como vivem e exploram o mundo em duas rodas, a Royal Enfield aproveita para lançar uma nova plataforma denominada The Riders Club of Europe.

Dirigida aos clientes da Royal Enfield, esta plataforma pretende tornar-se num ponto de encontro online onde os clientes poderão consultar um calendário de eventos, consultar diversos programas de viagens, ou ainda aceder a diferentes experiências relacionadas com a Royal Enfield e a sua gama.

De acordo com a marca indiana, o The Riders Club

of Europe estará a funcionar em pleno a partir de 1 de abril deste ano. Porém, os clientes Royal Enfield que desejem já podem concretizar o seu registo gratuito nesta plataforma.

O The Riders Club of Europe terá diversas subdivisões espalhadas pelo território europeu, de forma a que os clientes Royal Enfield de cada país consigam encontrar uma comunidade onde possam pertencer e sentir-se confortáveis. Após a filiação numa subdivisão, passam a ter acesso aos eventos específicos ou viagens na Europa.

Arun Gopal, Diretor de Mercados Comerciais EMEA, >>





afirmou: “Na Royal Enfield, a nossa maior preocupação são os nossos motociclistas, eles são os verdadeiros guardiões da marca. Em tudo o que fazemos enquanto empresa, desde as motos que desenvolvemos ao ecossistema completo da marca, que é cuidadosamente pensado, o utilizador final está no centro do nosso planeamento. Sabemos que há motociclistas de todas as formas e feitios: os puristas, os aventureiros, os entusiastas de motos retro ou os utilizadores diários que procuram fiabilidade e conveniência. No entanto, o que os une é a vontade de se fazerem à estrada. Adoramos o motociclismo na sua forma mais pura. É algo que nos liga e sustém, e acolhemos qualquer pessoa no nosso mundo. Estamos entusiasmados por escrever o próximo capítulo da história duradoura da Royal Enfield e prevemos que o Riders Club of Europe seja uma parte integral da nossa marca durante muitos anos”.

As características e benefícios do The Riders Club of Europe vão incluir:

- Um calendário de viagens locais, encontros da comunidade e eventos exclusivos para membros organizado por cada subdivisão oficial do Riders Club. Mantendo o espírito da marca Royal Enfield, será colocado um grande foco no desenvolvimento de experiências memoráveis que impliquem mais do que o tempo passado a conduzir a moto: o planeamento cuidadoso do percurso, o destino e a memória

serão os três pilares centrais das referidas viagens e atividades.

- Foco em “Conduzir por uma causa”: será dado um grande ênfase ao envolvimento da comunidade para aumentar a consciencialização e o apoio através de parcerias com instituições de beneficência na Europa.

O evento anual “One Ride” da Royal Enfield será um elemento central desta atividade, reunindo entusiastas da marca de todos os cantos do mundo num dia de passeios locais de caridade, tradicionalmente no primeiro domingo de abril.

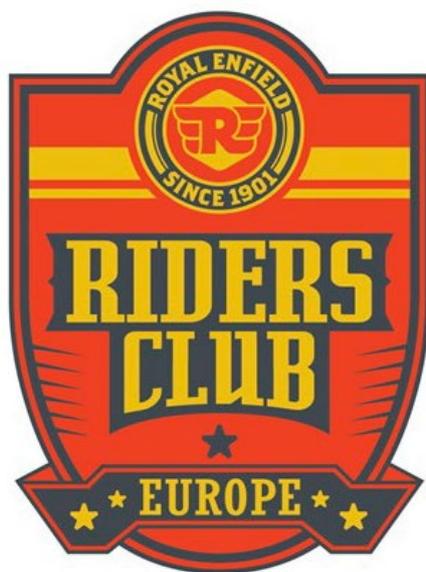
- Hospitalidade exclusiva em eventos para todos os membros do Riders Club em determinados eventos comerciais e ativações da marca na Europa, bem como antevisões em salões de exposições das versões de novos modelos.

- Acesso direto a todas as atividades organizadas pelo conjunto cuidadosamente se-

leccionado de parceiros de experiências da Royal Enfield, incluindo passeios e alugueres nacionais ou internacionais, formação em programas de um ou vários dias, e viagens e eventos únicos.

- A participação no The Riders Club of Europe será completamente gratuita no primeiro ano para todos os motociclistas Royal Enfield, novos ou atuais. Um presente de boas-vindas também será oferecido a todos os novos motociclistas para celebrar a integração no Riders’ Club.

Se pretender juntar-se ao The Riders Club of Europe visite www.royalenfield.com //





BMW R18 “Spirit of Passion” da Kingston Custom



» [Galeria de fotos aqui](#)

A SÉRIE “SOULFUEL” DA BMW MOTORRAD CONTINUA A DAR OS SEUS FRUTOS. DESTA FEITA FOI DIRK OEHLERKING DA KINGSTON CUSTOM A MOSTRAR O QUE SABE FAZER E A CRIAR UMA CONVERSÃO RADICAL DA BMW R18. FIQUE A CONHECER A R18 “SPIRIT OF PASSION”.

A **CRUISER R18** tem dado que falar no mundo das duas rodas, e não só! O seu motor Big Boxer e uma atitude marcadamente criada a pensar nas modificações permitem a este modelo da BMW Motorrad destacar-se num mundo onde as motos modificadas são extremamente populares.

Aqui no Andar de Moto já testámos a versão original na edição especial First Edition. A BMW R18 mostrou ser aquilo que esperávamos, uma “fraulein” voluptuosa, com argumentos de peso para convencer os mais cépticos. Sendo as possibilidades de personalização enormes, nada nos fazia imaginar o que a Kingston Custom estava a criar.

A pedido da BMW Motorrad, e inserida na série “SoulFuel” que já nos mostrou a Dragster de Roland Sands e ainda a Blechmann de Bernhard Naumann, Dirk Oehlerking da Kingston Custom utilizou a sua experiência de 35 anos no fabrico de motos customizadas e criou a “Spirit of Passion”.

A base foi a R18, claro. No entanto basta olhar para a “Spirit of Passion” para percebermos que esta modificação não se tratou apenas de fixar alguns acessórios ou cobrir as carenagens com uma pintura especial.

Oehlerking, que tem no seu currículo um registo de 17 BMW modificadas, é conhecido pelas suas criações extremas e radicais, e desta feita apurou o seu estilo e elevou ainda mais o seu nível.

O que mais se destaca nesta BMW R18 “Spirit of Custom” é a sua enorme carenagem a fazer lembrar as “streamline” usadas nas motos dos recordes de velocidade. Com um estilo art déco que cria uma presença impressionante. Dirk Oehlerking inspirou-se no BMW 328 para criar as

duas entradas de ar frontais, com as grelhas – os famosos rins – a dominam a frente da moto.

Toda a carenagem em fibra de vidro foi fabricada à mão pela Kingston Custom, e está fixa à R18 nos seus pontos originais escondendo a ótica LED no seu interior. Embora este tenha sido o maior desafio desta modificação, não foi o único. O guiador foi outro dos pormenores complicados mas a esbelta cobertura que esconde quase por completo a roda traseira e termina numa esguia barbatana com luz de travão, foi outro dos desafios desta construção alemã. No caso deste componente destaca-se o facto de estar fixo diretamente ao braço oscilante, acompanhando o movimento da roda durante a condução.

Dirk Oehlerking não teve receio de utilizar elementos fabricados pela BMW Motorrad e que estão disponíveis no catálogo oficial de acessórios. Um exemplo disso é o assento, que no caso da versão usada na R18 “Spirit of Passion” foi no entanto forrado com uma pele diferente.

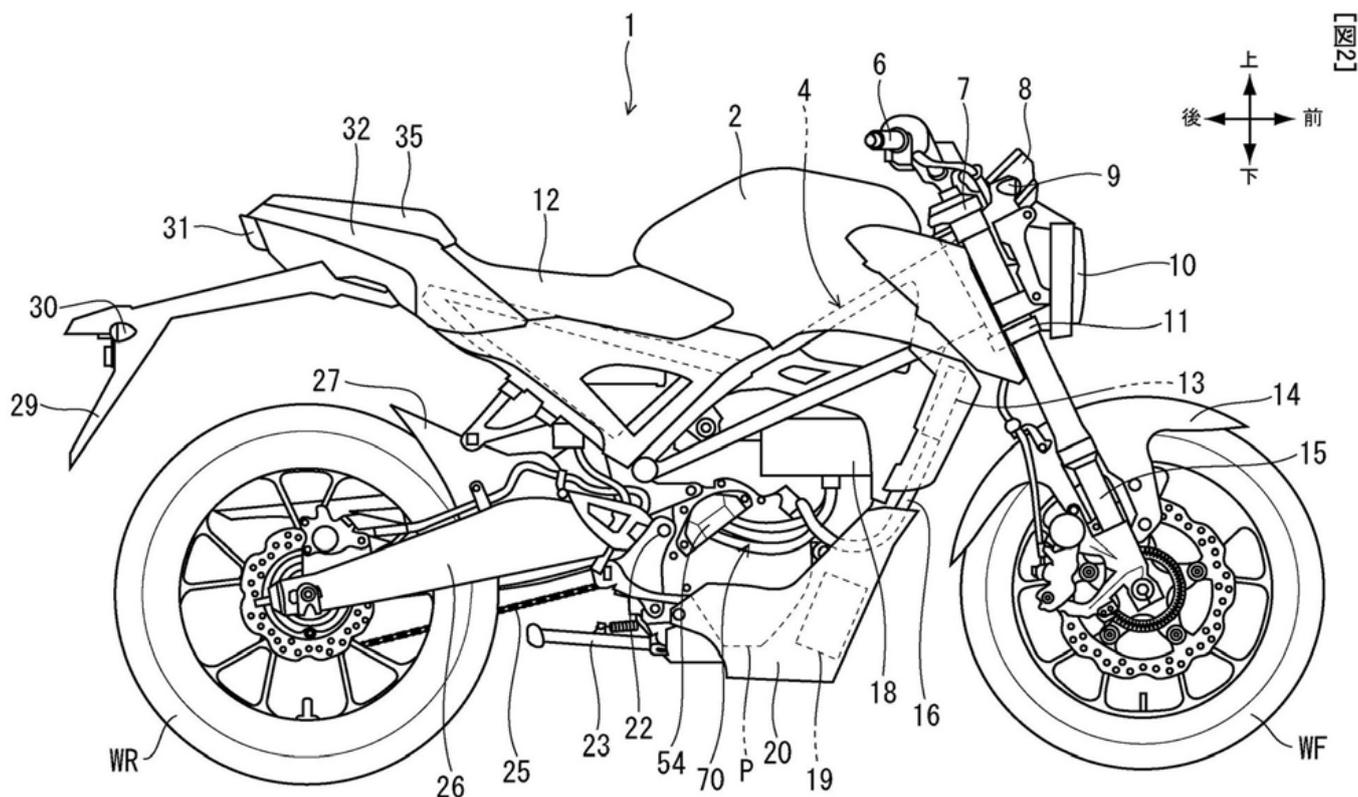
Todo o resto da moto foi deixado original. O motor – embora expire os gases por um sistema de escape mais “livre” -, quadro, travões ou suspensões não sofreram alterações por parte da Kingston Custom. “A R18 é tão perfeita que eu deixei a tecnologia como estava. O quadro é 100% original e é tão sofisticado que nada deve ser alterado”, confessa Dirk Oehlerking.

A clássica pintura em preto com riscas brancas completa visualmente o conjunto que por certo ficará para a história como uma das transformações mais radicais de uma BMW R18. //

RS660

O COMEÇO DE UMA NOVA ERA





Estará a Honda a pensar numa CB elétrica?

TUDO INDICA QUE A HONDA ESTÁ A ESTUDAR A HIPÓTESE DE CRIAR E COMERCIALIZAR UMA VARIANTE ELÉTRICA DA SUA CB.

O MAIOR fabricante mundial de motos apresentou nos Estados Unidos um conjunto de patentes onde mostra um projeto para uma naked elétrica. Se analisarmos as imagens confirma-se que a Honda posiciona as baterias no local onde habitualmente está o depósito de combustível da moto.

Com este posicionamento a CB elétrica da Honda deverá ter um centro de gravidade bastante alto, com consequências na forma como a moto de inclina para curvar, mas também ao nível da agilidade a baixa velocidade.

Uma opção que, no mínimo, é curiosa, pois a tendência generalizada dos fabricantes de motos elétricas é baixar ao máximo o centro de gravidade das motos. E, sendo o conjunto de baterias (e a caixa que as suporta) o componente mais pesado, habitualmente as baterias estão posicionadas bastante mais perto do solo.

Este conjunto de baterias da Honda CB elétrica também não aparenta ser removível. A Honda revelou recentemente que tem planos para uma scooter que utiliza baterias removíveis. Pode por isso acontecer que a Honda esteja a definir diferentes opções para

diferentes segmentos, pese embora sejam notórios os benefícios das baterias removíveis.

Um ponto curioso dos esquemas presentes no registo de patente da Honda CB elétrica são as entradas de ar que rodeiam a coluna de direção.

As entradas de ar são elementos fundamentais no funcionamento dos motores a combustão. No caso de um motor elétrico como o utilizado na Honda CB elétrica, não existe combustão. No entanto, as baterias, quando a moto está em funcionamento, necessitam de ser refrigeradas, e daí a importância da Honda adicionar as entradas de ar para garantir que em redor do “pack” de baterias se forma um fluxo de ar fresco que permita diminuir ou manter a temperatura em níveis aceitáveis.

Até porque a temperatura tem uma influência determinante na performance da bateria, reduzindo drasticamente a autonomia.

Será que veremos a CB elétrica na estrada em breve? A Honda mantém-se em silêncio quanto a esta hipótese. Mas há algumas indicações de que esta moto elétrica será de facto comercializada. //



FK1

THE NEW BREED OF MOTORCYCLE

EM 20 CONCESSIONÁRIOS DE NORTE A SUL

Confira os modelos, contacte
o concessionário mais próximo
de si.

fkmportugal   /fkmportugal

A FK Motors recomenda óleo



NORTE

M.Bikes de Manuel da Silva Gonçalves
Moto Miro
Moto Sucia
Moto Cruz Fernando David Cruz e Filhos
Motogar Unipessoal Lda
Moto Três Tempos - Fernando Bessa
JMP Motos
Akymoto
Box Moto

CENTRO

Serpins Moto
Fernando Henriques Inacio Lda.
Moto Moderna do Olival de Nuno dos Santos
Moto Adão & Marques, Lda.
Momento TT
Nuno Miguel Fragoso Gomes
Ciclo Reis
JPM Motos
Caismotor - Loja Cascais
Caismotor - Loja Lisboa

SUL

Vitor Rui Neves



POTÊNCIA, ESTILO E **exclusividade**

A marca americana apresenta a renovada gama Custom Vehicle Operations. As novas Harley-Davidson CVO para 2021 incluem os modelos Limited, Street Glide, Road Glide e TriGlide. Fique a conhecer todos os detalhes aqui.

Dentro da família Harley-Davidson há uma gama bem especial e que nos deixa sempre surpreendidos pela qualidade e nível de exclusividade que oferece. As H-D Custom Vehicle Operations são das motos mais desejadas do fabricante de Milwaukee, e para 2021 as CVO foram renovadas e oferecem ainda mais potência, estilo e exclusividade.

A gama é composta pelos modelos CVO Limited, CVO Street Glide, CVO Road Glide e ainda pelo trike CVO TriGlide. Novas pinturas e gráficos estão disponíveis nestas motos que utilizam o motor mais potente saído da fábrica da Harley-Davidson. Mas também o equipamento sofre um “upgrade” com a estreia do sistema de som com assinatura da Rockford Fosgate.

Para atrair uma ampla gama de gostos dos clientes, os modelos CVO são oferecidos com tratamentos de estilo distintamente diferentes, usando paletes de cores e acabamentos contemporâneos.

São disponibilizadas três opções de estilo para os modelos CVO Street Glide e CVO Road Glide, desde um “look” com um motor brilhante e detalhes cromados com pintura em dois tons, até uma combinação de acabamentos escuros e brilhantes com um tratamento de pintura “fade”, até um “look dark” com uma pintura monocromática. São oferecidas duas opções de estilo

para os modelos CVO Limited e CVO Tri Glide - um motor brilhante e detalhes cromados com pintura em dois tons ou um aspeto mais escurecido com uma pintura monocromática.

O motor que equipa as Harley-Davidson CVO é o bem conhecido Milwaukee Eight 117 (1917 cc).

Com 105 cv às 5450 rpm e um binário que atinge os 169,5 Nm, esta versão mais potente do motor bicilíndrico em V apresenta uma taxa de compressão de 10,2:1, árvore de cames adaptada para alto rendimento e cilindrada e ainda uma condução de admissão que permite entrada de maior quantidade de ar no motor.

A pensar no controlo da moto e na segurança a Harley-Davidson reviu por completo o seu pacote de ajudas à condução. Conhecido até agora como RDRS, a partir deste ano a Harley-Davidson passa a chamar o sistema de RDRS Safety Enhancements. Uma opção que deverá despertar nos clientes uma maior sensação de segurança ao perceberem que estamos a falar de um conjunto de sistemas especialmente criados para maximizar esta área.

Os RDRS Safety Enhancements são de série em todos os modelos CVO 2021. Foram projetados para combinar o desempenho da moto com a tração disponível durante a aceleração, desaceleração e travagem, em linha reta ou em curva. Os sistemas



» Galeria de fotos aqui



Harley-Davidson CVO Road Glide

APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON CVO 2021



» Galeria de fotos aqui



Harley-Davidson CVO Limited

são eletrônicos e utilizam o mais recente controlo de chassis, controlo eletrónico de travagem e tecnologia de motor.

Os elementos do RDRS Safety Enhancement são os seguintes:

- Cornering Enhanced Electronic Linked Braking (C-ELB)
- Cornering Enhanced Antilock Braking System (C-ABS)
- Cornering Enhanced Traction Control System (C-TCS)
- Drag-Torque Slip Control System (DSCS)
- Vehicle Hold Control (VHC)
- Tire Pressure Monitoring System (TPMS)

Ainda ao nível do equipamento, a Harley-Davidson CVO Limited e a CVO Street Glide contam com farol dianteiro Daymaker com função adaptativa. Isto significa que um conjunto de sensores irá perceber a inclinação da moto em curva, e de acordo com o ângulo atingido, serão iluminados até 12 LED extras para garantir uma iluminação mais intensa que permita ao condutor visualizar com clareza a estrada em condições de menor visibilidade.

Todas as motos da gama CVO 2021 apresentam um Boom! Audio 30K Bluetooth Helmet Headset que se conecta via Bluetooth com o Sistema de infotainment Boom! Box GTS e elimina confusões com cabos. O headset possui protocolo Mesh Intercom Network



que se conecta automaticamente a um número quase ilimitado de condutores no modo público – deixam de haver conexões de grupo perdidas quando alguém sai do alcance - e pode ser conectado com até 16 condutores em modo privado com alcance de até 8,05 km. Este headset também atende aos requisitos de microfone do Apple CarPlay para o Boom! Box GTS.

Outra grande novidade em termos de equipamento que torna estas Harley-Davidson CVO 2021 mais especiais é o sistema de som. Com assinatura da Rockford Fosgate, o novo sistema Harley-Davidson Audio foi desenvolvido para garantir uma qualidade sonora imbatível!

• **Colunas Harley-Davidson Audio by Rockford Fosgate Stage II:** Projetadas para oferecer agudos ultra-nítidos, médios super-limpas e graves



impressionantes. Estas colunas amplificadas de três vias apresentam um woofer moldado por injeção e colunas tweeter em separado. Cada coluna pode trabalhar com até 150 watts de potência e foram projetadas para fornecer um volume enorme com pouca distorção para um som incrível, mesmo em altas velocidades.

- **Amplificador Harley-Davidson by Rockford**

Fosgate: A tecnologia de amplificador, poderosa e inteligente, foi projetada para funcionar no exigente ambiente do motociclismo. Este novo amplificador compacto (8,13" x 5,39" x 2,01") está instalado no alforje da moto. Um único amplificador alimenta dois conjuntos de colunas Harley-Davidson Audio by Rockford Fosgate Stage II. A potência é de 100 watts por canal x 4 @ 2 ohms.

Aqui ficam os detalhes do sistema áudio de cada modelo Harley-Davidson CVO para 2021

CVO Street Glide: Sistema de infotainment Boom! Box GTS com Harley-Davidson Audio powered by

Rockford Fosgate Stage II de 3 vias, colunas na carenagem de 6,5", 125 watts RMS de potência por coluna e colunas nos alforjes de 3 vias 5"x7" Stage II, 125 watts RMS de potência por coluna. O sistema é alimentado por um amplificador RMS de 400 watts de 4 canais.

CVO Road Glide: Sistema de infotainment Boom! Box GTS com Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate Stage II de 3 vias, colunas na carenagem de 6,5", 125 watts RMS de potência por coluna e colunas nos alforjes de 3 vias 5"x7" Stage II, 125 watts RMS de potência por coluna. O sistema é alimentado por um amplificador RMS de 400 watts de 4 canais.

CVO Limited: Sistema de infotainment Boom! Box GTS com quatro colunas Boom! Stage I de 2 vias (localizadas na carenagem e no Tour-Pak), alimentados por um amplificador RMS de 300 watts de 4 canais.

CVO Tri Glide: Sistema de infotainment Boom! Box GTS com quatro colunas Boom! Stage I de 2 vias (localizadas na carenagem e no Tour-Pak), alimentados por um amplificador RMS de 300 watts de 4 canais. >>



» [Galeria de fotos aqui](#)



Harley-Davidson CVO Street Glide



» Galeria de fotos aqui



Harley-Davidson CVO Tri Glide



Por fim, e porque cada modelo tem as suas características específicas, de seguida poderá encontrar os detalhes dos quatro modelos Harley-Davidson CVO 2021

CVO Road Glide: Uma moto Touring com estilo ameaçador por trás da sua carenagem shark nose distinta e dos seus faróis duplos.

- Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate Stage II
- Jante dianteira exclusiva de 21 polegadas e traseira de 18 polegadas. Esta nova jante apresenta

um aro de alumínio fundido e raios entrelaçados para um novo look robusto e exclusivo. Este design também permite TPMS numa jante com raios. Esta é a única jante dianteira de 21 polegadas oferecida num modelo H-D Touring. A suspensão dianteira é reajustada para não comprometer o desempenho de manuseio e travagem

- Luz de consola Led
- Faces dos instrumentos
- Alforjes comprimento standard (substitui os de comprimento estendido)
- Motor Precision Cooled Milwaukee-Eight 117
- Punhos aquecidos da coleção Kahuna combinam com controlos de pé, tampa do pedal de travão, tampas do silenciador e poisa-pés para condutor e passageiro Kahuna
- O Fang Front Spoiler é um novo recurso de estilo custom
- Admissão Screamin' Eagle Heavy Breather para melhor fluxo de ar e estilo hot-rod ousado.
- Faróis Dual Daymaker LED
- Opções de pintura: Sunset Orange Fade / Sunset Black com acabamentos em cromado acetinado, Black Hole com gloss black e acabamentos black onyx ou Bronze Armor com acabamentos smoked satin e gloss black

CVO Street Glide: Uma hot rod bagger premium.

- Harley-Davidson Audio powered by Rockford

Fosgate Stage II

- Luz de consola em LED
- Faces dos instrumentos
- Motor Precision Cooled Milwaukee-Eight 117
- Punhos aquecidos da coleção Kahuna combinam

com controlos de pé, tampa do pedal de travão, tampas do silenciador e poisa-pés para condutor e passageiro Kahuna

- Admissão Screamin' Eagle Heavy Breather para melhor fluxo de ar e estilo hot-rod ousado.

- Farol Daymaker Adaptive LED
- Opções de pintura: Sunset Orange Fade / Sunset Black com acabamentos satin chrome, Great White Pearl com acabamentos gloss black e black onyx ou Bronze Armor com acabamentos smoked satin

CVO Limited: O máximo em conforto e luxo para viagens de longa distância.

- Luz de consola LED
- Faces dos instrumentos
- Motor Twin-Cooled Milwaukee-Eight 117
- Jantes Tomahawk Gloss Black e Contrast Satin de 19 polegadas à frente e 18 polegadas atrás

- Punhos aquecidos da coleção Kahuna combinam com controlos de pé, tampa do pedal de travão, tampas do silenciador e poisa-pés para condutor e passageiro Kahuna

- Farol Daymaker Adaptive LED
- Opções de cores: Royal Purple Fade / Royal Black com acabamentos cromados, ou Bronze Armor com acabamentos smoked chrome

CVO Tri Glide: Um trike super-premium que oferece um estilo distinto, desempenho poderoso e capacidade touring de longa distância.

- Faces dos instrumentos
- Motor Twin-Cooled Milwaukee-Eight 117
- Jantes Tomahawk Contrast Cut, com 18 polegadas à frente e atrás
- Coleção Kahuna: Punhos aquecidos, poisa-pés para condutor e passageiro e pontas das ponteiras
- Iluminação LED: Farol Daymaker, luzes de nevoeiro, luz de travão
- Opções de pintura: Sunset Orange / Sunset Black com acabamentos cromados, ou Charred Crimson com acabamentos black //

CAISMOTOR

ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.
CONTACTE-NOS. www.caismotor.com

Segue-nos   /caismotor



790 ADVENTURE

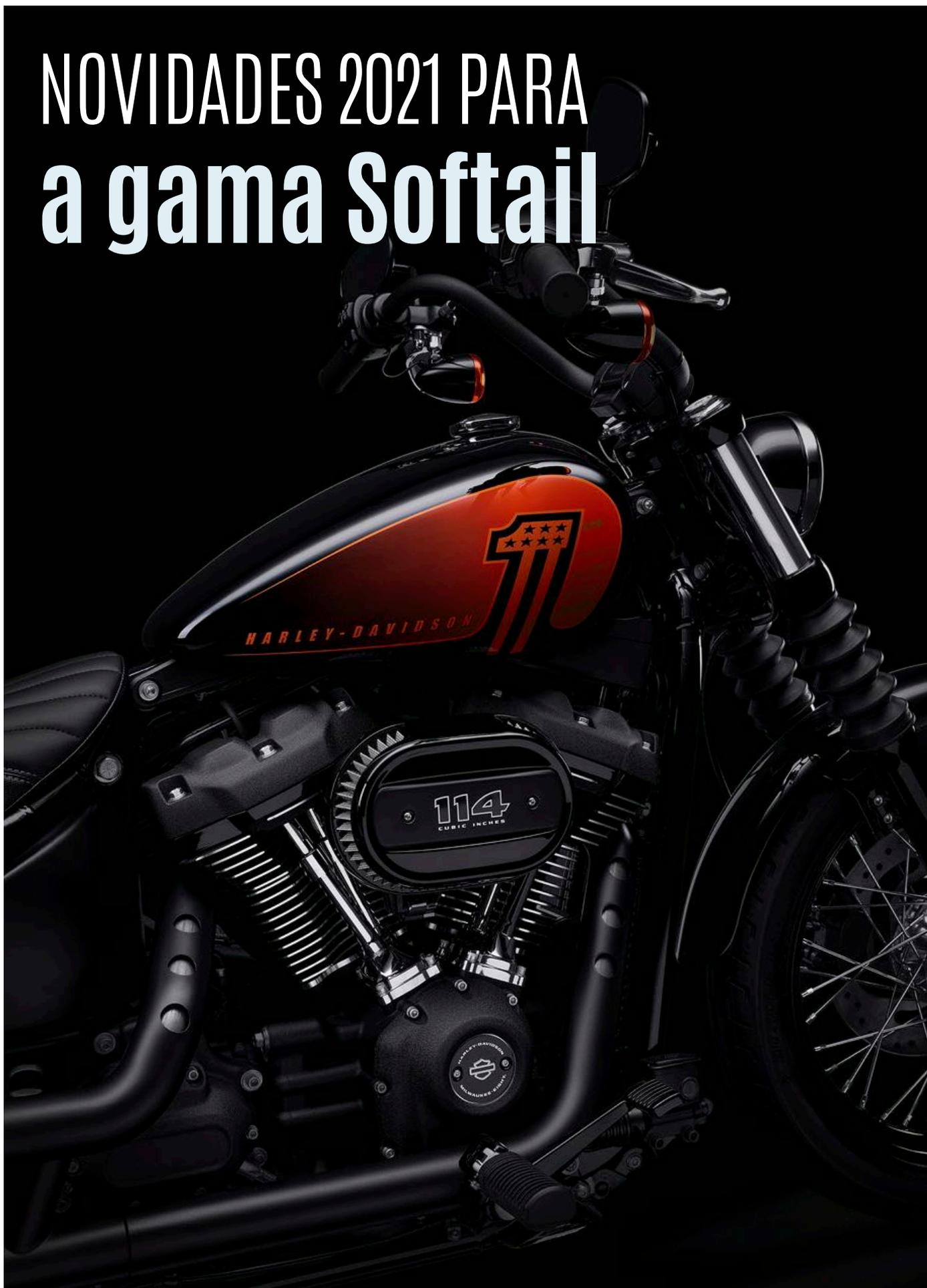


KTM 790 ADVENTURE

12,600.00€

Valor com Iva e ISV.
Não Inclui registo nem IUC
Limitado ao stock existente!

NOVIDADES 2021 PARA a gama Softail



A gama Softail 2021 conta com diversas novidades. A mais relevante é a nova Harley-Davidson Street Bob 114, mas as novas Softail apresentam muitos mais detalhes. Fique a conhecer as novas Harley-Davidson Softail aqui.

Os modelos Harley-Davidson Softail são conhecidos por combinar prestações e tecnologia com o mais puro estilo americano. E para 2021 a marca de Milwaukee introduz diversas novidades nesta gama tão popular, tal como acontece com as novíssimas CVO.

Comum a estes modelos Softail encontramos o chassis que oferece o “look” de um quadro hardtail clássico, mas é sustentado por uma suspensão moderna para uma condução suave e maior agilidade.

Um único amortecedor coil-over entre a estrutura e o braço oscilante está fora da vista escondido pelo assento. A construção do chassis está otimizada para reduzir o peso sem sacrificar a rigidez. O motor Milwaukee Eight V-Twin é utilizado como elemento estrutural do quadro, e com isso a Harley-Davidson garante maior rigidez e contribui para uma plataforma que oferece forte aceleração, excelente manobrabilidade e desempenho em travagem.

O design do motor Milwaukee Eight com um ângulo de abertura do V de 45 graus mantém o clássico aspeto da Harley-Davidson.

Por ser rigidamente montado no chassis, o motor

é equipado com veios de equilíbrio duplos para cancelar a vibração primária e permitir maior conforto para o condutor e passageiro. As velas de ignição duplas garantem uma combustão mais completa para maximizar a potência e a eficiência.

O design avançado da cabeça do cilindro, os sensores de detonação duplos e o arrefecimento de precisão permitem uma taxa de compressão de 10,0: 1. Enquanto a utilização de uma única árvore de cames ajuda a reduzir o ruído mecânico para que predomine um tom de escape mais rico e tão característico dos V-twin da Harley.

Com propostas que variam de estilo entre o clássico e o custom, as novas Softail 2021 contam com detalhes únicos que as tornam em modelos bastante relevantes para a Harley-Davidson. Apesar da renovada Fat Boy 114 ser a mais imponente, a realidade é que a grande novidade nas Softail é a chegada da nova Street Bob 114.

A Harley-Davidson Street Bob 114 apresenta-se ao serviço com um design mais “duro” e ameaçador. Dentro da gama Softail é a proposta mais leve, e passa a contar com o motor Milwaukee Eight 114. Este motor V-twin substitui o anterior 107, e com isso a Street Bob 114 apresenta melhorias na



Harley-Davidson Street Bob 114



Harley-Davidson Heritage Classic



» Galeria de fotos aqui



Harley-Davidson Fat Bob 114



aceleração com a Harley-Davidson a garantir que tanto nos 0-100 km/h como nos 0-130 km/h a nova versão é mais rápida.

Com uma atitude ao melhor estilo bobber, desde o guidador “mini ape” até ao guarda-lamas traseiro recortado, a Harley-Davidson Street Bob 114 permitirá ao proprietário inúmeras possibilidades de personalização.

Destaques da Harley-Davidson Street Bob 114

- Motor Milwaukee-Eight 114: A maior potência oferecida de fábrica numa Softail: binário de 161,34

Nm às 3000 rpm. Escape 2-2 offset do tipo shotgun. Filtro de ar Free-flowing com emblema 114.

- **Estilo Stripped-down:** Guarda-lamas cortados, guidador “mini ape”, depósito de combustível “smooth-top” de 13,2 litros, jantes de raios Black, motor com acabamento em preto.

- **2-Up Seating:** Assento normal para passageiro e poisa-pés.

- **Monoshock traseiro:** Suspensão com regulador de pré-carga sob o assento para definir a pré-carga ideal para o peso do condutor e do passageiro.

- **Suspensão dianteira Dual Bending Valve:**





Harley-Davidson Fat Boy 114



Harley-Davidson Low Rider S



Harley-Davidson Softail Slim



Responde rapidamente aos ressaltos do asfalto e mantém a roda dianteira plantada para um desempenho de travagem e manobrabilidade impressionante.

- **Tecnologia:** Instrumentação digital inserida nos suportes do guiador, porta de carregamento USB, ignição sem chave, sistema de segurança.

- **Farol Signature LED:** O farol de LED apresenta uma moldura de elementos Signature LED.

- **Esquemas de pintura exclusivos** que apresentam um logótipo Harley-Davidson sobre a cor secundária com o logotipo clássico “Number

One” no depósito de combustível.

- **Cores disponíveis:** Vivid Black, Stone Washed White Pearl, Baja Orange, Deadwood Green.

Ainda na gama Softail para 2021 encontramos uma Fat Boy 114 atualizada.

Mantendo a postura imponente que a torna tão popular entre os motociclistas, a Fat Boy continua a ser uma das motos mais impressionantes no portfólio da Harley-Davidson. O estilo renovado para 2021 ilumina o seu aspeto, já que o cromado brilhante substitui o acabamento cromado acetinado no motor >>>



Harley-Davidson Sport Glide



Harley-Davidson Softail Standard

e no escape, na extremidade dianteira, nos suportes do guarda-lama traseiro e na consola.

Destaques da Harley-Davidson Fat Boy 114

- **Motor Milwaukee-Eight 114:** A maior potência oferecida de fábrica num chassis Softail: binário de 161,34 Nm às 3000 rpm. Escape 2-into-2 offset shotgun. Filtro de ar Free-flowing com emblema 114.
- **NOVO Estilo Bright Chrome.**
- **NOVO Tampas do Motor:** Tampas do motor e rocker covers cromadas ou polidas.
- **NOVO Escape:** Silenciadores cromados 2-2 com escudos cromados.
- **NOVO Dianteira:** Máscara do farol cromada, proteções da forquilha e o “riser” destacam a massiva dianteira.
- **NOVO Detalhes cromados:** Os suportes do guarda-lama traseiro, consola do depósito e a tampa do filtro de ar apresentam acabamento em cromado brilhante.
- **Jantes Lakester:** Jantes sólidas em alumínio (dianteira e traseira de 18 polegadas) com enormes pneus Michelin Scorcher 11, com 160 mm dianteiro e 240 mm traseiro. O conjunto de pneus mais largo oferecido num modelo Harley-Davidson, dá ao modelo Fat Boy a sua postura de rolo compressor.
- **Guarda-lamas Trimmed:** Os guarda-lamas dianteiro e traseiro recortados aumentam o tamanho do pneu para maior presença.
- **Depósito de combustível** Five-gallon com consola “bullet hole” para se obter uma imagem mais custom.
- **High-Performance Air Cleaner:** Filtro de ar Ventilator com elemento de filtro exposto que ajuda a aumentar o fluxo de ar para o motor.
- **Farol Signature LED:** O farol LED brilhante apresenta um contorno de elementos Signature LED. O farol é montado numa máscara específica

para o modelo Fat Boy.

- **Tecnologia:** Ignição sem chave e sistema de segurança são equipamentos de série, porta de carregamento USB.
- **Suspensão Traseira:** O ajuste remoto hidráulico da pré-carga da suspensão traseira mono-shock é realizado simplesmente rodando um manípulo localizado abaixo do assento, tornando mais fácil ajustar a pré-carga para o peso do passageiro e do condutor.
- **Suspensão dianteira:** A suspensão dianteira Dual Bending Valve responde rapidamente aos ressaltos do asfalto e mantém a roda dianteira na estrada para uma performance de travagem e manobrabilidade impressionantes.
- **Travagem:** Os travões de disco dianteiro e traseiro fornecem uma força de travagem superior. O Sistema de Travagem Antibloqueio (ABS) é um equipamento de série.
- **Cores disponíveis:** Vivid Black, Black Jack Metallic, Deadwood Green, two-tone Gauntlet Gray Metallic/Vivid Black.

Para além destas duas motos que referimos, a gama Harley-Davidson Softail de 2021 fica completa com a Softail Standard, a Low Rider S, Softail Slim, Sport Glide, Fat Bob 114 e ainda a Heritage Classic. Para este ano a marca americana anuncia o fim de produção da Low Rider, Deluxe, FXDR 114.

De referir ainda que para a gama Softail a Harley-Davidson desenvolveu um conjunto de acessórios específicos para aumentar a performance destes modelos:

- Sistema de escape High-Flow Screamin’ Eagle para modelos Softail
- Kits Milwaukee Eight Stage III Screamin’ Eagle para modelos Softail //

Leoncino



PURA PASSIONE DAL 1911

Uma lenda cria memórias que te dão bagagem



3
ANOS
GARANTIA

oferta conjunto de bolsas SHAD
no valor de **335€**

As lendas são ícones, criam e eternizam momentos em forma de memórias, tal como a Leoncino, na década de 50, moveu paixões ainda hoje lembradas. Eterniza as sensações aos comandos da Leoncino 500, agora com oferta de um conjunto de Bolsas SHAD para que nada se perca, nem as memórias!

1x BOLSA
TRASEIRA

1x BOLSA
DEPÓSITO



2x
BOLSA
LATERAL

Campanha válida até 28/02/2021
para os modelos Leoncino 500 e Leoncino 500 Trail,
salvo ruptura de stock.

Descobre mais em
leoncino-a-lenda.benelli.pt

APRESENTAÇÃO *INDIAN FTR / FTR S / FTR R CARBON*

ESTILO ÚNICO E MAIS BEM equipadas

A gama com mais adrenalina da Indian Motorcycle recebe muitas atualizações para 2021. Mantendo o estilo único, as novas Indian FTR, FTR S e FTR R Carbon contam com pneus de melhores especificações e novas suspensões, para além de uma versão Euro5 do seu poderoso motor V-twin.





A gama FTR 1200 da Indian Motorcycle apresenta-se ao serviço em 2021 com uma renovação que vai para além de novas cores ou grafismos. A marca americana, depois de surpreender o mercado em 2019 com a sua “Street Tracker” FTR 1200, decide que este ano é o momento certo para fazer algo mais.

O grande destaque nas novas FTR, FTR S e FTR R Carbon vai inteiramente para o chassis com novos componentes e para a geometria do quadro alterada. Numa moto em que o prazer de condução já era ótimo, esta nova geração da FTR ganha ainda mais precisão e agilidade.

O ângulo da coluna de direção está mais fechado passando dos 26,3° para os 25°, o trail é mais curto, e se a isto juntarmos as novas jantes de 17 polegadas, em vez das anteriores de 19” à frente e 18” atrás, percebemos que a Indian Motorcycle está a afastar as FTR do conceito “street tracker” e aproxima-as mais de um conceito roadster.

A pensar num comportamento dinâmico superior em pisos de asfalto, os anteriores pneus mistos

Dunlop DT3 são trocados pelos mais eficientes Metzeler Sportec, que garantem um nível de aderência superior, o que por sua vez irá maximizar a precisão de um conjunto que sempre foi dinâmico, mas que a partir de agora sobe de nível neste particular.

Até porque o guiador ProTaper está agora mais curto, com a Indian Motorcycle a revelar uma redução na ordem dos 40 mm.

A acompanhar as restantes novidades nas Indian FTR, FTR S e FTR R Carbon encontramos um conjunto de novas suspensões, totalmente ajustáveis, com especial destaque para as unidades que equipam a FTR R Carbon. Nesta versão a marca americana instala componentes com assinatura da Öhlins, de eficácia ainda maior.

As suspensões apresentam agora um curso menor, apenas 120 mm, e com isso a altura do assento baixa para os 780 mm. Esta alteração abre as portas da gama FTR a todo um conjunto de novos motociclistas que achavam os 805 mm de altura do assento demasiado altos.

O motor V-twin, sempre poderoso, foi também alvo da atenção dos engenheiros da Indian

APRESENTAÇÃO INDIAN FTR / FTR S / FTR R CARBON



" O EQUIPAMENTO E COMPONENTES DA FTR R CARBON COLOCAM ESTE MODELO NO TOPO DA GAMA FTR. "

FTR - DESDE 13.990€

FTR S - DESDE 16.490€

FTR R CARBON - DESDE 18.490€



Motorcycle. Com 1203 cc, esta unidade motriz adapta-se às exigências das normas Euro5. O fabricante americano não divulga ao certo o que foi feito a nível dos componentes internos, mas confirma que a potência atinge os 123 cv e o binário máximo é de 120 Nm.

Uma boa notícia para quem conduzir uma das novas FTR, FTR S ou FTR R Carbon é utilização de tecnologia de desativação do cilindro traseiro do V-twin. Isto significa que quando o motor estiver ao ralenti o cilindro traseiro desliga-se. Isso permite reduzir a quantidade de calor gerada pelo poderoso motor americano, o que se traduz em maior conforto e economia de combustível.

Estas melhorias realizadas no motor contemplam também os arranques a frio.

A FTR base está equipada com painel de instrumentos analógico e está disponível na cor Black Smoke com apontamentos vermelhos, como as fitas nas jantes, logótipo da Indian Motorcycle

no depósito e a mola do amortecedor traseiro. A FTR na sua versão base também está disponível numa versão A2, limitada a 35 kW.

A FTR S tem duas opções de cor, Maroon Metallic e Branco Smoke, do equipamento premium fazem parte o painel digital com ecrã tátil de 4,3", com ligação ao smartphone via Bluetooth ou USB e contadores parciais. A FTR S está equipada de série com escape Akrapovič, três modos de condução, controlo anti-cavalinho, controlo da elevação da roda traseira em travagem, controlo de estabilidade, controlo de tração e ABS em curva. Além disso, a tomada USB de carregamento rápido é uma mais-valia para carregar os dispositivos pessoais.

O equipamento e componentes da FTR R Carbon colocam este modelo no topo da gama FTR. Além dos recursos mencionados acima, que equipam a FTR S, a FTR R Carbon vai mais além, com uma série de detalhes em fibra de carbono



como as tampas do depósito, guarda-lamas dianteiro e moldura do farol dianteiro, forquilha dianteira dourada Öhlins totalmente ajustável e amortecedor traseiro com reservatório pintado de dourado, escape Akrapovič preto, capa do assento de alta qualidade e um emblema numerado na consola.

Se o caro leitor é daqueles motociclistas que prefere o estilo scrambler, então a boa notícia é que em 2021 a Indian Motorcycle mantém na gama a FTR Rally, cujo PVP começa nos 14.990€.

Esta versão monta pneus Pirelli Scorpion Rally STR, jantes de raios de 18" atrás e de 19" na frente. À semelhança de outros modelos FTR, também a FTR Rally surge com o motor revisto e melhor resposta ao acelerador, a par do novo sistema de desativação do cilindro traseiro.

A FTR Rally está equipada com um guiador ProTaper, 50 mm mais largo que as restantes FTR, para maior conforto, melhor manobrabilidade

e uma posição de condução mais descontraída. Dá uso a um painel de instrumentos analógico e está disponível na opção de cor Titanium Smoke. Também está disponível numa versão de potência limitada a 35 kW.

Quem não esconde a sua satisfação pelo resultado final é o presidente da Indian Motorcycle. Mike Dougherty afirma que "A FTR é diferente de qualquer outra moto no que diz respeito à capacidade de oferecer um desempenho superior e, ao mesmo tempo, determinada em estabelecer uma personalidade forte, carismática e única. As atualizações que agora estreia tornam estes modelos ainda mais exclusivos, desafiando até os utilizadores mais conservadores. A Indian Motorcycle sempre desafiou as convenções do motociclismo, com inovação e evoluções constantes e creio que a nova FTR é outro grande exemplo de isso mesmo". //

APRESENTAÇÃO *KTM 1290 SUPER ADVENTURE S*



» [Galeria de fotos aqui](#)



A DERRADEIRA AVENTUREIRA **de alta performance**

Motor revisto, mais eletrônica e ergonomia redesenhada são alguns dos destaques da terceira geração da aventureira de alta performance da casa de Mattighofen e que agora até já inclui radar. Fique a conhecer todos os detalhes da nova KTM 1290 Super Adventure S.

Desde 2013, com o lançamento da 1190 Adventure, que a KTM aposta forte no segmento das maxitrail mais desportivas. A primeira “adventure bike” austríaca acima dos 1000 cc surpreendeu num segmento que conta com muitas, e boas, propostas dos mais diversos fabricantes.

Agora, e na sua terceira geração, a nova KTM 1290 Super Adventure S posiciona-se outra vez em posição de destaque no segmento das maxitrail. E se a anterior geração já era um compêndio de tecnologias, esta 1290 Super Adventure S está num nível bastante superior.

O coração desta austríaca continua a ser um V-twin de elevada performance. Conhecido como LC8, este motor ganha a necessária homologação Euro5, e com isso os engenheiros de Mattighofen foram obrigados a realizar uma série de modificações aos seus componentes. A potência está nos 160 cv e o binário máximo é de 138 Nm.

O sistema de refrigeração passa a ter dois radiadores. A divisão da função de refrigeração por dois radiadores permitiu à marca austríaca baixar de forma mais eficaz a temperatura de funcionamento do motor, algo pelo qual os LC8 são conhecidos, pois a dissipação do calor é agora mais eficiente.

Mesmo em condução urbana, no pára-arranca dos semáforos, o condutor irá sofrer menos com o calor emanado pelo motor e radiadores do que acontecia na geração anterior.

O bicilíndrico LC8 de 1301 cc da 1290 Super Adventure S tem um peso mais baixo. A KTM anuncia que o peso da unidade motriz foi reduzido em cerca de 1 kg. Esta melhoria foi conseguida à custa de paredes do bloco do motor mais finas. Ainda no interior, o circuito de circulação do óleo foi revisto, um tubo de alumínio é agora utilizado em vez do canal de passagem de óleo, e com isso a KTM revela que diminuiu as perdas de potência por fricção.

A embraiagem foi revista para garantir melhor acionamento a baixas velocidades, enquanto a nova caixa de 6 velocidades Pankl garante trocas de caixa mais suaves e rápidas, com o movimento do seletor a ser mais curto. Opcionalmente a KTM permite ao proprietário adicionar o Quickshifter+ para trocas de caixa ainda mais rápidas e sem usar a embraiagem.

Acima do motor encontramos a caixa de ar. Este elemento foi bastante redesenhado para 2021, e pensado para fazer parte do quadro tubular em treliça.

Para além de contar com um filtro de ar também »



APRESENTAÇÃO KTM 1290 SUPER ADVENTURE S



ele de novo desenho, para garantir que a máxima quantidade de ar entra para o motor, maximizando a performance, esta caixa de ar foi pensada para facilitar as operações de manutenção. Através de quatro parafusos o proprietário pode aceder ao filtro para a sua substituição rápida.

Ainda em relação ao motor bicilíndrico LC8 que equipa a nova KTM 1290 Super Adventure S, convém notar que os intervalos de manutenção sobem para os 15.000 km.

A ergonomia desta aventureira de alta performance foi também ela alvo de diversas alterações para 2021. A 1290 Super Adventure S apresenta-se mais fácil, mais confortável, e assim pronta a devorar quilómetros sem que o seu condutor se sinta cansado.

Para melhorar o comportamento dinâmico a KTM alterou a distribuição de pesos e a geometria do quatro tubular em treliça, fabricado em aço. A coluna de direção está mais próxima do condutor em 15 mm, o que levou ao reposicionamento do motor. Com isso a agilidade é maximizada e a direção será mais precisa e assertiva.

O quadro principal pesa apenas 10 kg. Já o subquadro traseiro, fabricado numa mistura de elementos em alumínio forjado, cresce em 15 mm no comprimento e garante que passageiro e malas >>>

3
ANOS
GARANTIA



**BMW
MOTORRAD**

BMW F 900 R

POR 115€/MÊS*.

2.078€ ENTRADA INICIAL	3,0% TAN	8.312€ MTC	9.640,34€ MTIC
	5,6% TAEG	49 MESES PRAZO	3.748,5€ PF

*Condições válidas para contratos Select Motorrad (Contrato de Crédito Automóvel em taxa fixa) para BMW F 900 R. Prazo: 49 meses. Preço venda ao público: 10.390€ (não inclui despesas de transporte e legalização). Entrada Inicial: 2.078€. Prestação Mensal: 115€. Prestação Final: 3.748,5€. MTC: 8.312€. MTIC: 9.640,34€. TAEG: 5,6%. TAN: 3,0%. Comissão de abertura de dossier: 124,8€, comissão de processamento de 4€, incluída no valor da prestação e Despesa de Legalização final: 55,3€. Imposto de Selo de Abertura de Crédito: 219,44€. IVA à taxa legal de 23%. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos concessionários aderentes, que atuem como intermediários de crédito a título acessório sem carácter de exclusividade e para propostas aprovadas até 31-03-2021. Motociclo não contratual. Informe-se junto da BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa. **A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE**

APRESENTAÇÃO KTM 1290 SUPER ADVENTURE S

não são um problema.

Para equilibrar o comportamento dinâmico do conjunto, a KTM desenvolveu um braço oscilante mais longo, o que não apenas garante que a roda traseira ganha capacidade de tração, como em condução a estabilidade em linha reta e em aceleração é melhorada.

A pensar na facilidade de utilização, o assento do condutor está agora mais baixo, sendo que a altura mínima é de 849 e a máxima de 869 mm. É por isso ajustável em altura. Por falar em ajuste em altura, a 1290 Super Adventure S está equipada de série com vidro dianteiro que pode ser subido em 55 mm, através de manípulos rotativos.

Mantendo uma grande familiaridade com a anterior geração, o design desta nova proposta da KTM foi cuidadosamente analisado para garantir máxima proteção aerodinâmica. As carenagens apresentam pequenas nuances em comparação com a versão anterior, e o depósito de combustível de 23 litros foi todo ele redesenhado para permitir ao condutor sentir-se mais “dentro” do conjunto.

Para uma personalização completa de acordo com as preferências e necessidades do condutor, a KTM permite ainda que seletor de caixa, travão

de pé, manetes de travão e embraiagem, e ainda o esbelto e colorido painel de instrumentos TFT sejam ajustados na sua posição.

Ao nível das suspensões, a KTM volta a escolher as propostas semi-ativas de controlo eletrónico. Fornecidas, claro, pelos especialistas da WP, as suspensões APEX de nova geração dão uso a novas válvulas para um amortecimento melhorado, enquanto o sensor 6D garante que a 1290 Super Adventure S se mantém equilibrada, de acordo com os parâmetros selecionados pelo condutor, a todos os momentos.

As suspensões WP APEX permitem três modos de funcionamento: Comfort, Street ou Sport. Estes são modos incluídos de série. Porém, a KTM permite adicionar uma maior polivalência ao sistema, e opcionalmente as suspensões eletrónicas da 1290 Super Adventure S poderão disponibilizar mais dois modos, denominados Offroad e Auto.

Uma característica muito interessante deste sistema WP SAT, é permitir ao condutor selecionar a opção anti-afundamento da dianteira nas travagens mais fortes, maximizando assim o equilíbrio do conjunto nestas situações. Esta característica das suspensões eletrónicas é opcional. >>



" PARA MELHORAR O
COMPORTAMENTO DINÂMICO
A KTM ALTEROU A DISTRIBUIÇÃO
DE PESOS E A GEOMETRIA DO
QUATRO TUBULAR EM TRELIÇA"



Em termos de “hardware”, as suspensões são compostas por forquilha WP APEX com bainhas de 48 mm, enquanto na traseira está instalado um monoamortecedor WP APEX. Em ambos os eixos o curso da roda será de 200 mm, mas na traseira destaca-se a possibilidade do condutor afinar a pré-carga em 20 mm, o que é um aumento de 10 mm em relação à geração anterior.

E agora entramos no campo da tecnologia incluída na nova KTM 1290 Super Adventure S.

A principal novidade é o uso de um radar dianteiro, posicionado abaixo da grande ótica “Full LED” que domina toda a frente da moto. Fornecido pela Bosch, tal como acontece com a nova BMW R 1250 RT e com a Ducati Multistrada V4 S, este radar permite à KTM dar o passo seguinte no campo do “cruise control”.

A 1290 Super Adventure S estreia assim, na gama KTM, a função Cruise Control Adaptativo. Neste caso, e sendo uma das diferenças para os sistemas da BMW Motorrad e da Ducati – saiba mais sobre eles na edição de janeiro da sua revista digital Andar de Moto – a KTM permite que o condutor selecione um de cinco níveis de distância para o veículo que circula imediatamente à sua frente.

Ao selecionar a distância e velocidade cruzeiro >>

APRESENTAÇÃO KTM 1290 SUPER ADVENTURE S



pretendida através dos botões dedicados no comutador esquerdo, o radar irá analisar, a cada milissegundo, as diferentes variáveis, e fará correções automáticas para manter a 1290 Super Adventure S dentro dos parâmetros escolhidos pelo condutor. As correções serão efetuadas através da modulação automática do acelerador eletrónico (abrindo ou fechando), mas também de suaves ajustes no sistema de travagem.

O Cruise Control Adaptativo da KTM funciona a partir dos 30 km/h e quando a caixa tem a segunda relação engrenada. O limite máximo é de 150 km/h. De referir que o sistema permite trocas de caixa sem se desligar, e conta ainda com o denominado “Overtake Assist”, um sistema que oferece uma aceleração mais intensa durante um curto período de tempo, permitindo assim realizar ultrapassagens mais seguras sem desligar o Cruise Control Adaptativo.

Com as informações sobre o estado do veículo e opções selecionadas a serem visualizadas através de um magnífico painel de instrumentos que cresce para as 7 polegadas, que além do mais permite a ligação por Bluetooth com um smartphone, o condutor tem à sua disposição diversos modos de condução.

No total são quatro modos de condução: Rain,

que reduz a potência para 100 cv, Street, Sport ou ainda o Offroad, este último com parâmetros de potência semelhantes ao Rain mas permite que a roda traseira derrape sem existir a intervenção tão pronunciada do controlo de tração.

Para os condutores que querem levar a 1290 Super Adventure S para aventuras mais extremas, a KTM disponibiliza ainda, como opcional, o modo de condução Rally. Neste modo o condutor poderá selecionar o nível de deslizar da roda traseira em 9 níveis diferentes, escolher a sensibilidade do acelerador e restringir os parâmetros do “anti-wheelie”. O modo Rally foi inteiramente pensado para os motociclistas que sabem o que fazem nos pisos de terra.

A unidade de medição de inércia de 6 eixos fornece os dados que depois a centralina utiliza para ajustar a parametrização e intervenção das diferentes ajudas eletrónicas à condução. A KTM 1290 Super Adventure S conta com sistema de estabilidade MSC, controlo de tração, e ABS. Todos com funcionamento dependente do ângulo de inclinação. De referir ainda que o modo Offroad para o ABS ganha maior eficácia devido ao novo sistema Bosch Motorcycle Stability Control.

Por fim, e a pensar numa personalização total de acordo com o gosto e necessidades do comprador, »



a KTM desenvolveu três pacotes de equipamento para a nova 1290 Super Adventure S:

- **Rally Pack:** Modo de condução Rally, sistema MTC com ajuste de deslizamento da roda traseira, sensibilidade do acelerador ajustável

- **Suspension Pro:** Ajustagem individual para forquilha e amortecedor, pré-carga de acordo com três níveis (High, Standard e Low), ajuste automático da pré-carga, sistema de anti afundamento da dianteira (On / Off), modos de amortecimento Auto, Offroad e Advanced

- **Tech Pack:** Todas as características do Rally Pack, todas as características do Suspension Pro, regulação do efeito travão motor, sistema de assistência de arranque em inclinação, Quickshifter+, luzes de travão adaptativas

Neste momento não temos ainda a confirmação do preço, quer da 1290 Super Adventure S quer dos pacotes de equipamento opcionais, nem conseguimos confirmar quando é que esta novidade austríaca estará disponível em solo nacional. Contamos em breve ter estas informações e por isso fique atento a www.andardemoto.pt //



LOMBAS E CURVAS

O SEU CONCESSIONÁRIO EM ALMADA, CONTACTE-NOS!

www.lombasecurvas.com

AS V9 ROAMER E BOBBER **renovam-se**

A marca de Mandello del Lario atualiza a gama V9. Fique a conhecer os detalhes das novas Moto Guzzi V9 Roamer e V9 Bobber que as tornam tão apaixonantes.





No mesmo ano em que celebra o seu centenário, e com as festividades a começarem com o lançamento de uma edição especial apropriadamente denominada de Centenario para os modelos V85 TT, V9 e V7, a Moto Guzzi aproveita o momento para lançar no mercado uma nova geração da gama V9.

Para 2021 a gama Moto Guzzi V9, composta ainda e sempre pelas variantes Roamer, uma custom mais intuitiva, e pela Bobber com um aspeto mais “robusto” e linhas minimalistas, atualiza-se a vários níveis.

A principal novidade é o motor. O característico V-Twin a 90 graus e em posição transversal continua a ser a unidade motriz que equipa as V9 Roamer e V9 Bobber. No entanto a Moto Guzzi aproveita agora o motor estreado na V85 TT e aplica-o a estes modelos.

Isto significa que as novas V9 têm uma cilindrada de 850 cc, o motor passa a ser Euro5, e a performance melhora ligeiramente com a Moto Guzzi a anunciar que a potência máxima atinge os 65 cv enquanto o binário é de 73 Nm.

Para equilibrar o conjunto em termos dinâmicos a marca italiana com sede em Mandello del Lario optou por redefinir o quadro. Com o objetivo de

melhorar a precisão da direção e a estabilidade em curva, a coluna de direção foi reforçada. Uma alteração que pode parecer pequena mas que, de acordo com a marca, melhora significativamente o comportamento dinâmico das V9.

Como equipamento comum às duas variantes encontramos poisa-pés agora com apoios de borracha para impedir que as vibrações passem para os pés do condutor, o que se traduz em maior conforto, enquanto o ABS ou o controlo de tração ajustável (e desconectável) MGTC continuam a fazer parte do equipamento de série.

No caso da V9 Bobber o condutor usufrui de um novo assento, com um design minimalista, em linha com a filosofia do modelo, os painéis laterais em alumínio e o guarda-lamas curto são também novos. A V9 Bobber vem equipada com um novo painel de instrumentos digital e iluminação “full LED”, que inclui uma ótica com DRL que adota o desenho da águia de Mandello.

A Moto Guzzi V9 Roamer está disponível na cor Grigio Lunare, que contempla cores brilhantes nos guarda-lamas, depósito de combustível e painéis laterais.

A Moto Guzzi V9 Bobber está disponível na cor Nero Essenziale, que enfatiza a alma noturna do espírito da V9. //

A ÁGUIA DE MANDELLO DEL LARIO está de parabéns

A 15 de março de 1921 nascia a Moto Guzzi. Um século depois a águia de Mandello del Lario está de boa saúde e celebra a ocasião com o lançamento de uma edição especial Centenario para os modelos V85 TT, V9 e ainda a V7.





Quando a 15 de março de 1921 nasceu a “Società Anonima Moto Guzzi”, os seus fundadores tinham como objetivo “Construir e vender motos e qualquer outra atividade relacionada com a indústria mecânica”. Um século depois dessa data a Moto Guzzi revela estar de boa saúde, com uma renovada gama para 2021 e com a “águia” de Mandello del Lario preparada para celebrar os primeiros 100 anos de vida da melhor forma.

Para além das versões já anunciadas da V85 TT, V9 ou da nova V7, a Moto Guzzi acaba de revelar as novas edições especiais Centenario destes três modelos italianos. As V85 TT, V9 e V7 Centenario apenas serão fabricadas e comercializadas em 2021, o que as tornará num alvo apetecível para colecionadores e amantes da Moto Guzzi.

Estas três Centenario destacam-se pelo seu esquema cromático exclusivo, elegante e evocativo de uma herança única inspirado na lendária 8 Cilindri de 1955, uma moto que nasceu para

competir na categoria 500 cc do Campeonato do Mundo.

Este importante marco na história das motos tem um elegante esquema cromático assente no espírito da competição, combinando o metal do depósito de combustível com o verde e o castanho. Cores que também caracterizaram a 350 Bialbero, uma das motos com mais vitórias da história, a dominadora na classe 350 do World Championship GP Motorcycle Racing, com um recorde de 9 títulos mundiais consecutivos.

Verde foi também a primeira cor utilizada pela Moto Guzzi com a Normale, o primeiro modelo e provavelmente o mais icónico da marca. O The Style Centre reinterpreta este modelo numa visão moderna, com um acabamento mate e associado às cores metálicas que expressam a solidez e a autenticidade da marca de Mandello del Lario que tem na águia de asas abertas a sua imagem de marca.

As novas Moto Guzzi V85 TT, V9 e V7 Centenario contam ainda com alguns detalhes únicos, como por exemplo o logótipo que assinala o 100º Aniversário da Moto Guzzi.





DIVERSAS CELEBRAÇÕES EM 2021 QUE TERMINAM NAS GIORNATE MONDIALI MOTO GUZZI

Para assinalar da melhor forma este aniversário dos primeiros 100 anos de vida, a Moto Guzzi não só lança no mercado estas edições especiais Centenario, como também prepara um conjunto de atividades ao longo de 2021.

As diferentes ações que visam mostrar aos motociclistas a história e relevância da marca italiana nascida em 1921 irão acontecer nos mais variados formatos, com a Moto Guzzi ainda a

guardar segredo dos detalhes dessas atividades, até porque a situação de pandemia não estará a permitir confirmar todos os procedimentos.

No entanto a Moto Guzzi já revelou com a celebração do 100º Aniversário da marca culminará nas Giornate Mondiali Moto Guzzi (GMG). Acontecem de 9 a 12 de setembro próximo em Mandello del Lario, local que ainda hoje serve de coração da Moto Guzzi e onde podemos encontrar a fábrica de onde saem todas as Guzzi que são produzidas. //

100 Anos de história

A MOTO GUZZI nasceu a 15 de março de 1921 quando foi fundada a "Società Anonima Moto Guzzi", com o objetivo de "construir e vender motos e qualquer outra atividade relacionada com a indústria mecânica". E foi precisamente nesse momento, em honra de um camarada de armas de um dos fundadores, que a águia foi escolhida como símbolo da marca.

Desde então, ganhou notoriedade, respeito e admiração.

Em consequência, a sede operacional foi aberta em Mandello del Lario, no mesmo local onde as Moto Guzzi são produzidas atualmente, sendo uma marca que

marcou profundamente a história das motos e cuja memória nos leva até à GT 500 Norge (1928), conduzida até ao Circulo Ártico por Giuseppe Guzzi, irmão do fundador Carlo, à Airone 250 (1939) e à Galletto (1950).

Na altura, quando se estreou o túnel de vento – o primeiro do mundo para motos, que pode hoje

ser visitado – a marca contava com nomes como Umberto Todero, Enrico Cantoni e um designer que se tornaria uma lenda: Giulio Cesare Carcano, pai dos 285 km/h da Otto Cilindri (em 1955) e dos protótipos que, entre 1935 e 1957, venceram 15 títulos de velocidade e 11 Tourist Trophies.

Nos anos 60, após os modelos Stornello e Dingo Light, a Moto Guzzi evoluiu para o V-twin a 90º de 700 cc com cardan, destinado a tornar-se o símbolo da marca com motos tão lendárias como a V7 Special, V7 Sport, Califórnia e a Le Mans.





2.899€

Renegade Commando 125



CONQUER THE WORLD

RENEGADE

3.090€



Renegade Vegas 125



3.099€



Renegade Classic 125



2.999€



Renegade Sport S 125



Toda a gama em 125cc



Potência 12cv



Refrigeração líquida



Conduz com carta de automóvel



www.umiberica.com



[umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt)



[ummotorcycles_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)

Recomendamos lubrificantes CEPSA



O REGRESSO DO FALCÃO PEREGRINO de Hamamatsu

A Suzuki finalmente apresenta a nova geração da poderosa GSX1300R Hayabusa. Partindo da geração anterior, os engenheiros da casa de Hamamatsu trabalharam todos os aspectos técnicos da Hayabusa. O resultado pode ficar a conhecer aqui, com os detalhes técnicos e galeria de fotos.

Com a Suzuki a tentar por todos os meios evitar as fugas de informação nos dias que antecederam a apresentação mundial da terceira geração da GSX1300R Hayabusa, a verdade é que essas fugas de informação aconteceram e ainda antes da abertura das “portas virtuais” do Suzuki Motorcycle Global Salon, já se sabia qual seria o aspeto da nova hiperdesportiva da marca japonesa.

Nascida em 1999 para conquistar o mundo das duas rodas através da potência do seu motor quatro cilindros em linha, a Hayabusa está de regresso depois de uma curta ausência. Um grande regresso do Falcão Peregrino de Hamamatsu!

Foi em 2016 que, devido à introdução de regras de homologação mais restritivas, a Suzuki Motor Company anunciou o fim de produção da segunda geração da GSX1300R Hayabusa. Nesse momento os fãs deste modelo viam partir uma das motos mais impressionantes, capaz de alcançar velocidades fantásticas. O Falcão Peregrino da Suzuki parecia definitivamente condenado a não voar mais...

Mas 2021 marca o início de uma nova vida, e a terceira geração da Hayabusa promete elevar as prestações da hiperdesportiva de Hamamatsu.

No coração desta moto encontramos o quatro cilindros em linha. Ao contrário de alguns rumores, a Suzuki optou por manter os 1340 cc e não aumentou a cilindrada para valores acima dos 1400 cc. De acordo com a marca, durante o desenvolvimento da nova GSX1300R Hayabusa os engenheiros testaram diversas arquiteturas de motor: tetracilíndrico de maior cilindrada, motor turbo, ou até mesmo um motor de seis cilindros!

A Suzuki manteve-se no entanto fiel ao motor que podemos traçar as suas origens até à original Hayabusa de 1999. Isso significa que sendo agora compatível com as normas Euro5, a sua performance de pico perdeu ligeiramente em comparação com a geração anterior que nem sequer cumpria com a Euro4.

E quais são os números apresentados na ficha técnica da nova Suzuki Hayabusa?

A potência desce para os 190 cv às 9.700 rpm, enquanto o binário máximo de 150 Nm é 5 Nm menor do que na anterior geração, e é atingido às 7.000 rpm. Olhando apenas para os números, podemos ficar com a impressão que o novo motor será mais “fraco” do que o antigo. No entanto os gráficos de potência e binário escondem outros detalhes.

A entrega de potência e binário é muito mais linear e “cheia” em comparação com a anterior geração. Particularmente a médios regimes. Isto permite à





nova GSX1300R Hayabusa ser mais rápida dos 0-200 metros (6,8 segundos) e também a atingir os 100 km/h a partir de parada: 3,2 segundos. A velocidade máxima mantém-se superior aos 299 km/h, uma característica tão especial deste modelo.

Apesar desta geração Euro5 perder algo em termos de números para a anterior geração Euro3, a Suzuki realizou grandes alterações a nível interno. Muitos componentes viram o seu peso reduzido e a resistência ao desgaste melhorada, o que resulta numa fiabilidade bastante maior.



As principais novidades que encontramos no interior do motor de 1340 cc da Suzuki GSX1300R Hayabusa são as seguintes:

- Árvores de cames de admissão e escape com perfil redesenhado para reduzir o cruzamento de válvulas
- Mola das válvulas mais forte e abertura da válvula de escape maior
- Haste da válvula de comprimento ajustado
- Pistões redesenhados, peso reduzido em 26 gramas e utilização de furos cónicos maquinados
- Pinos dos pistões de comprimento otimizado
- Bielas de peso reduzido em 3 gramas, mas rigidez aumentada
- Cambota com novas passagens de óleo
- Retentor de transmissão introduzido para facilitar >>





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

Todas
as informações
sobre **motos**
NOVAS
estão aqui em
andardemoto.pt



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO SUZUKI GSX1300R HAYABUSA

os serviços de manutenção

- Rolamentos do veio de equilíbrio por agulhas, com comprimento alongado para maior fiabilidade
- Nova came do seletor de caixa e respetiva placa para adoção do sistema de quickshift bidirecional
- Batente do seletor de caixa que proporciona uma melhor sensação nas trocas de caixa com o quickshift bidirecional
- Embraiagem passa a ser do tipo "Assist & Slip", ou seja, com função assistida e deslizante
- Largura dos rolamentos da transmissão revista
- Tensor de corrente da came redesenhado para minimizar desgaste da corrente

A alteração no desenho das passagens de óleo na cambota permitiu à Suzuki melhorar em 54% a pressão e passagem do óleo para a bielas. Com melhor lubrificação ganha-se fiabilidade. E sem necessidade de alterar a bomba de óleo da geração anterior. Esta alteração deriva da tecnologia usada na GSX-R1000.

Por sua vez a redução do peso dos componentes internos, como é o caso dos pistões ou bielas, permitiu eliminar grande parte das vibrações a alta velocidade. Menos vibrações resulta também num menor desgaste

mecânico dos componentes.

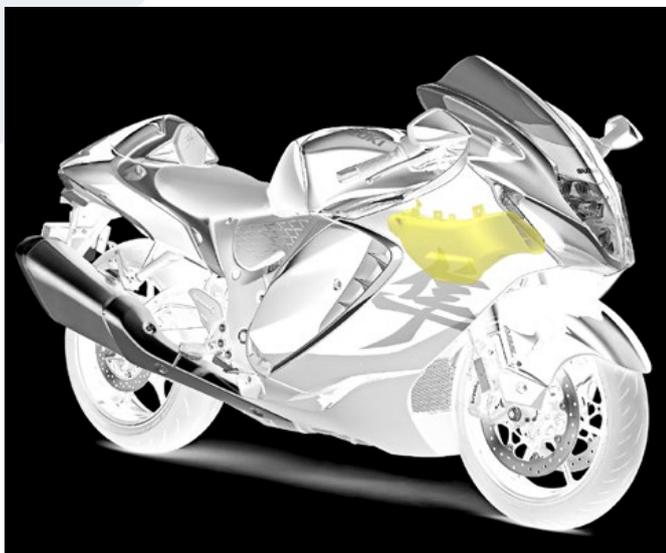
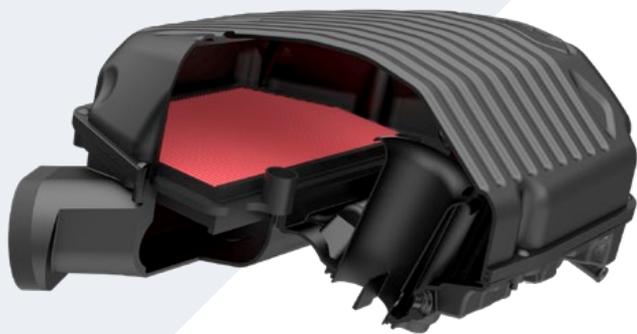
Ainda no interior do motor encontramos um injetor secundário que agora injeta a gasolina diretamente contra uma placa posicionada num ângulo no interior da trompeta de admissão. O sistema conhecido como S-SFI – Suzuki Side Feed Injector, permite criar uma maior vaporização do combustível que entra na câmara de combustão.

O resultado da introdução do sistema S-SFI é uma mistura otimizada de ar / gasolina, particularmente nos momentos em que o motor está em carga a alta rotação. A consequência direta é uma combustão mais eficiente.

E para garantir que o motor recebe a quantidade de ar fresco necessária para atingir a sua performance máxima, a Suzuki redesenhou por completo a admissão.

As entradas de ar posicionadas nos extremos da carenagem frontal fluem para uma conduta mais compacta, mas ao mesmo tempo mais direta. Todo o desenho das passagens de ar na admissão foi alterado, não apenas para garantir que o ar fresco entra de forma mais rápida e em maior quantidade no motor, sem perder pressão, mas também para criar uma >>





sonoridade mais vincada da admissão nos momentos de aceleração.

A caixa do filtro de ar adota uma construção com nervuras, o que aumentou a sua rigidez e permitiu à Suzuki eliminar os suportes internos. Com este novo desenho, a caixa de ar ganha maior volume, passando dos 10,3 litros para os 11,5 litros de capacidade.

E se do lado da admissão a Suzuki atualizou todos os componentes, o mesmo podemos dizer do sistema de escape que permite que os gases saiam do motor.

A nova GSX1300R Hayabusa mantém o sistema de duas ponteiras laterais, uma em cada lado. Uma solução que se mantém desde a primeira geração. No entanto os coletores e ponteiras desta nova geração pouco têm a ver com a antiga.

Os coletores dos cilindros 1 e 4 estão agora ligados entre si por um novo tubo. Os cilindros 2 e 3 já estavam ligados na geração anterior. Com esta alteração, e sem esquecer a introdução de um catalisador de duas etapas, com um primeiro catalisador posicionado antes da divisão dos coletores intermédios para cada ponteira, e dois pequenos catalisadores introduzidos no interior de cada ponteira, permite cumprir com as normas Euro5, melhorar a resposta nas passagens de baixos para médios regimes, mas, mais importante, a Suzuki anuncia uma redução de peso superior a 2 kg!

A suportar o motor encontramos um quadro dupla trave e um braço oscilante que são uma evolução da estrutura da geração anterior. Tanto o quadro como o braço oscilante são fabricados em alumínio. No entanto a Suzuki opta por misturar duas formas de construção: por fundição e por extrusão.





O SDMS-a – Suzuki Drive Mode Selector Alpha permite selecionar um de três modos de condução pré-definidos. Modo A (Active), modo B (Basic) e modo C (Comfort). Cada um destes modos ajusta automaticamente os parâmetros de potência do motor, controlo de tração, controlo “anti wheelie”, controlo do efeito travão motor, e ainda a sensibilidade do quickshift bidirecional.

Para além dos três modos referidos, a Hayabusa permite que o condutor defina outros três modos de condução, totalmente personalizáveis, para usufruir de uma experiência de condução ainda mais pessoal.

Os modos de potência do motor dividem-se em 3 níveis: 1 é o modo mais agressivo, com a potência a ser disponibilizada em toda a sua plenitude e de forma mais contundente, em modo 2 a potência máxima também é atingida mas de uma forma mais suave, enquanto modo 3 reduz a potência, o que será perfeito para conduzir em situações de aderência reduzida.

O controlo de tração Motion Track Traction pode ser ajustado em 10 níveis de intervenção. E para os puristas, pode inclusivamente ser desligado. Quanto mais elevado o número do controlo de tração, mais rapidamente o sistema irá intervir quando deteta perda de aderência ou estabilidade. O sistema deriva da tecnologia desenvolvida para competir em MotoGP e que ajudou Joan Mir a ser campeão em 2020, e graças à unidade de medição de inércia é ainda sensível à inclinação.

O sistema “anti wheelie” pode ser ajustado em 10 níveis de intervenção. Quanto mais alto o valor, menos o sistema permite que a roda levante do asfalto em aceleração. De acordo com a Suzuki, em nível 10 será virtualmente impossível levantar a roda dianteira do asfalto, mesmo com passageiro.

O efeito de travão motor pode ser ajustado em 3 níveis de intervenção. Quanto mais elevado o valor, menos efeito travão motor o condutor vai sentir nas desacelerações, e assim a entrada em curva será mais suave, ao mesmo tempo que a embraiagem deslizante digere os excessos nas reduções de caixa mais agressivas.

Já o quickshift bidirecional oferece dois modos de funcionamento: modo 1 mais agressivo, para trocas de caixa ao estilo das MotoGP, enquanto em modo 2 as trocas são mais suaves e requerem menos esforço no seletor de caixa.

Ainda nas opções eletrónicas de ajuda à condução, encontramos na nova Suzuki GSX1300R Hayabusa opções como “cruise control” e limitador de velocidade, sistema de controlo de arranque (launch control) >>

APRESENTAÇÃO SUZUKI GSX1300R HAYABUSA

de três modos para arranques perfeitos em pista, sistema Suzuki Easy Start ou ainda o Suzuki Low Assist RPM, que aumenta ligeiramente as rotações quando arrancamos para evitar que o motor vá abaixo.

A nível eletrónico temos ainda de referir que a nova Hayabusa conta com um sofisticado sistema de ABS. Não só o ABS é sensível à inclinação, e portanto modula a sua intervenção de acordo com os dados recolhidos pela unidade de medição de inércia da Bosch, como tem a função combinada. Neste caso a travagem é distribuída entre a roda da frente e a traseira, para melhorar a estabilidade do conjunto.

Na travagem temos ainda de destacar o sistema de controlo de travagem em descida. Este sistema evita que a roda traseira descole do asfalto quando travamos numa descida. De referir que nos arranques em subida a Hayabusa tem como equipamento de série o sistema de controlo de arranque em subida.

Todos estes sistemas eletrónicos podem ser ajustados e visualizados no redesenhado painel de instrumentos.

Ao contrário da tendência atual no mundo das duas rodas, a Suzuki optou por manter um painel de instrumentos de desenho mais clássico, com os habituais mostradores redondos analógicos, mas que agora têm ao centro um ecrã TFT a cores onde as mais diversas informações são apresentadas.

É neste ecrã que o condutor é recebido por uma animação gráfica de boas-vindas quando liga a ignição através da chave personalizada com o logótipo kanji Hayabusa. O ecrã, de forte luminosidade, pode apresentar a informação relativa ao sistema SDMS-a (modos de condução), ou então pode apresentar informações de condução ativas.

Neste segundo caso o condutor ganha acesso à leitura do ângulo de inclinação com indicador de ângulo máximo atingido, pressão de travão dianteiro e traseiro, força de aceleração e travagem, e posição do acelerador em tempo real.

Uma última nota para o facto de toda a iluminação ser agora integralmente em LED. Se na dianteira a grande ótica adota uma forma menos arredondada, sendo ladeada por luzes diurnas em LED que funcionam igualmente de intermitentes, na traseira encontramos uma luz de travão totalmente nova, de design futurista.

A nova Suzuki GSX1300R Hayabusa estará disponível nos concessionários em breve, com o importador nacional Moteo Portugal a revelar que ainda não há preço definido para este modelo.

As cores disponíveis são três: Glass Sparkle Black e Candy Burnt Gold, Mettalic Mat Sword Silver e Candy Daring Red, ou ainda o Pearl Brilliant White com Mettalic Stellar Blue. //





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



A STREET SCRAMBLER **minimalista**

A nova Svartpilen 125 promete sensações scrambler num “pack” desenhado para os motociclistas que se iniciam no mundo das duas rodas. Fique a conhecer os detalhes da nova Husqvarna Svartpilen 125 aqui.

Aqueles motociclistas que estão à procura de uma 125 cc para se iniciarem no mundo das duas rodas, acabam de ganhar mais uma opção que devem ter em conta! Tudo porque a Husqvarna, marca de origem sueca mas que desde 2013 está sob controlo do grupo KTM AG, apresentou a nova Svartpilen 125.

As variantes 401 das Husqvarna Svartpilen e Vitpilen, que em sueco significa, respetivamente, Flecha Negra e Flecha Branca, deveriam ter a companhia na gama de uma variante 125 cc há já algum tempo. No entanto a Husqvarna foi adiando o lançamento destes modelos com cilindrada oitavo de litro. Até agora.

O estilo street scrambler minimalista mantém-se praticamente inalterado em comparação com as variantes de maior capacidade como a 401 e a 701 Svartpilen. O conceito que esteve na origem do desenvolvimento desta versão 125 cc não teve por base a contenção de custos, pelo que a nova Svartpilen 125 será comercializada com um PVP que não deverá fugir muito do valor da KTM 125 Duke e que a posiciona ligeiramente acima da marca dos 5000 euros.

Como seria expectável, a nova “Husky” está diretamente apontada aos motociclistas que só têm carta de condução de categoria B e baseia-se na plataforma KTM 125 Duke. A ciclística e o

motor são partilhados com a pequena Duke, com a Husqvarna depois a ganhar um design menos radical mas que a faz sobressair em comparação com outras propostas do segmento 125 cc.

O motor monocilíndrico de 125 cc Euro5 desenvolve o limite máximo de potência para a categoria. São 15 cv obtidos por esta unidade motriz com refrigeração por líquido, com o motor a ficar instalado num quadro tubular tipo treliça, em aço, e ao qual a Husqvarna adiciona elementos de eficácia comprovada como suspensões WP Apex em ambos os eixos.

O curso disponibilizado pelas suspensões é igual no eixo dianteiro (142 mm), mas na traseira o monoamortecedor da Svartpilen 125 tem apenas 142 mm de curso contra os 150 mm da Duke.

Um ponto importante que diferencia a Svartpilen 125 da sua prima KTM 125 Duke é o sistema de travagem. No caso da Husqvarna optou-se por instalar disco de 320 mm mordido por pinças ByBre, de dois pistões, enquanto a KTM usa disco de 300 mm. De referir também que a centralina que comanda o ABS é a mais atual 10.1MB Bosch, em vez da 9.1MB que a KTM usa na Duke.

Com iluminação em LED e um estilo street scrambler, a nova Husqvarna Svartpilen 125 conta ainda com jantes de raios cobertas por pneus mistos Pirelli Scorpion Rally STR, sendo que o peso a seco é de 146 kg, ligeiramente superior ao que a KTM anuncia para a 125 Duke. //



Hinckley entra NO JOGO DA POTÊNCIA!



» [Galeria de fotos aqui](#)

A nova Triumph Speed Triple 1200 RS aparece em 2021 como uma autêntica revolução na gama britânica. Fique a conhecer os detalhes técnicos, veja as fotos, descubra o preço e disponibilidade da Speed Triple 1200 RS que permite que a marca de Hinckley entre finalmente no jogo da potência!



Podemos dizer que a Triumph Motorcycles finalmente decidiu entrar no jogo da potência! A nova Speed Triple 1200 RS é tudo aquilo que poderíamos esperar de uma powernaked de nova geração.

Potência, estilo, ciclística otimizada para agilidade e muita eletrônica são alguns dos argumentos da nova coqueluche da casa de Hinckley.

Foi através de um evento digital exclusivo para a imprensa especializada que a equipa da Triumph dedicada ao projeto apresentou em estreia mundial todos os detalhes e características técnicas da nova Speed Triple 1200 RS.

O nome Speed Triple começou a conquistar as preferências dos motociclistas quando a Triumph lançou a primeira geração em 1994. Nesse momento os outros fabricantes de motos ainda não tinham percebido a mais-valia de criar uma naked desportiva de raiz, e a Triumph percebeu que nesse “espaço” estava a sua oportunidade de brilhar.

Em vez de partir de uma superdesportiva e remover as carenagens, a Triumph desenhou uma naked desportiva, de elevadas performances, a partir de uma folha em branco. E isso deu à Speed Triple capacidades dinâmicas bastante específicas.

Ao longo dos últimos 27 anos a Speed Triple foi recebendo maiores ou menores atualizações. A Triumph anuncia que existem três gerações com comportamentos distintos, mas se contarmos com diferentes atualizações a naked britânica já vai com 10 gerações. Em todas elas os motociclistas parecem ter apreciado as capacidades dinâmicas. De tal forma que neste período de tempo foram vendidas mais de 100.000 Speed Triple!

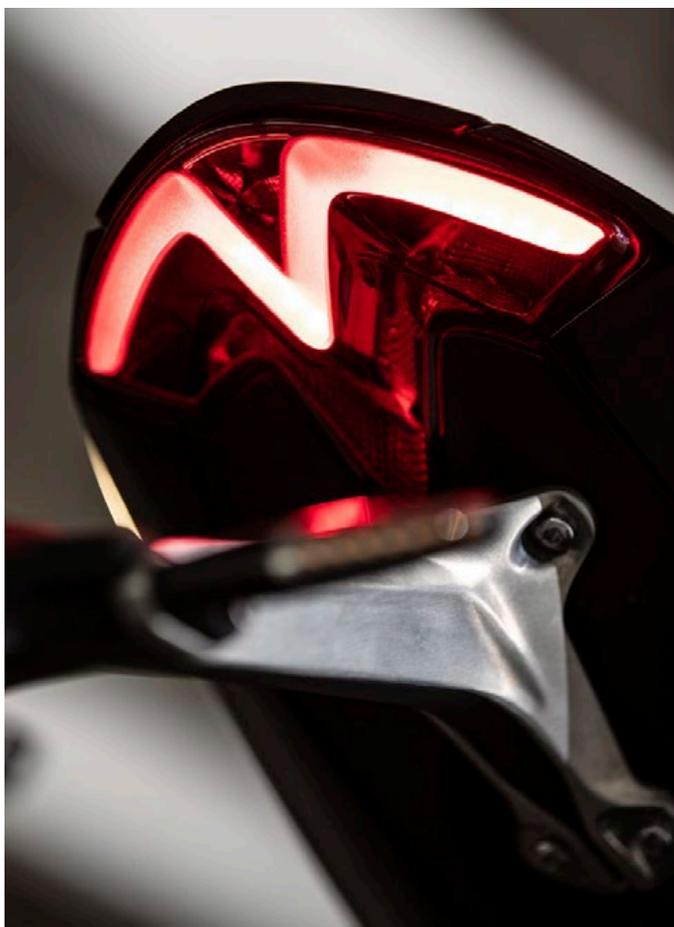
Porém, a abordagem da Triumph sempre foi um pouco mais conservadora se compararmos com a concorrência. Atualmente a Speed Triple 1050, embora seja uma excelente moto, perde a vários níveis para rivais mais bem apetrechadas. Nomeadamente ao nível da potência.

E foi precisamente para corresponder aos desejos dos seus clientes e do mercado, que nasceu a nova Speed Triple 1200 RS, a moto que permite à Triumph, finalmente, entrar no jogo da potência, de igual para igual com a maior parte das rivais do segmento powernaked.

Tudo começa pelo design. As linhas musculadas e compactas da Speed Triple 1200 RS não deixam dúvida de que esta naked está pronta para dominar a estrada ou a pista. Linhas agressivas que lhe conferem uma presença dominante, a



APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS



nova Speed Triple 1200 RS destaca-se pela sua iluminação totalmente LED.

Na dianteira as duas óticas estão mais afiladas, com a assinatura luminosa proporcionada pelas luzes diurnas a ajudar a manter a imagem agressiva deste modelo. Na traseira destaca-se o novo desenho da luz de travão, enquanto os intermitentes contam agora com tecnologia de Auto cancelamento.

Mas numa naked de elevadas prestações o maior foco da nossa atenção é o seu motor. E no caso da nova Triumph Speed Triple 1200 RS, o tricílcindrico britânico atinge o seu expoente máximo!

Totalmente redesenhada, esta unidade motriz Euro5 não partilha praticamente nenhum componente com a anterior geração. A arquitetura de três cilindros em linha mantém-se. Mas a cilindrada aumenta para os 1160 cc. Este aumento de capacidade permite ao tricílcindrico apresentar na ficha técnica números assinaláveis e que o colocam entre os mais potentes do segmento.

A potência máxima sobe dos anteriores 150 cv para os 180 cv. Este valor é atingido às 10.750 rpm. O binário máximo também cresce, atinge os 125 Nm às 9.000 rpm. Tudo isto num motor que sobe de rotações de forma mais contundente graças à inércia interna reduzida em 12%, e que apresenta um "redline" às 11.150 rpm, ou seja, 650 rpm acima do que o anterior motor 1050 conseguia.

Estes números permitem sonhar com uma superdesportiva equipada com este motor, ou uma versão ainda mais potente. A Triumph recusa essa possibilidade dizendo durante a apresentação digital que "Só estamos aqui para falar da Speed Triple!". Porém ficou no ar a ideia de que uma superdesportiva 1200 cc com mais de 180 cv, possivelmente uma Daytona 1200, não será um cenário assim tão descabido.

Apesar de maior em cilindrada o motor não ganha em dimensões. Os engenheiros da Triumph conseguiram reduzir as dimensões externas do motor, sendo agora mais compacto, favorecendo a dinâmica da moto, e o peso reduziu em 7 kg, o que contribuiu para que a nova Speed Triple 1200 RS seja a mais leve de sempre marcando 198 kg de peso a cheio.

Este valor garante que a nova geração desta powernaked de Hinckley melhora em 25% a relação peso/potência em comparação com a geração que substitui, mas mais impressionante ainda é o facto de praticamente duplicar a relação peso/potência em comparação com a Speed Triple de 1994.

A Triumph em todos os seus modelos faz questão de >>



NIGHT PACK

A NOITE É O SEU HABITAT NATURAL

VEM DESCOBRI-LA NUM CONCESSIONÁRIO MOTO GUZZI




MOTO GUZZI®

www.motoguzzi.com

APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS

destacar a sonoridade da admissão e nota de escape. E no caso da Speed Triple 1200 RS isso não é exceção.

A admissão permite que o ar entre na caixa de ar a uma pressão maior, garantindo que os 180 cv escondidos no interior do motor tricilíndrico têm oxigénio suficiente para respirar e assim entregarem a sua força de uma forma linear, desde os baixos regimes, até ao “redline”. Na saída de gases de escape destaca-se o novo desenho dos coletores que terminam agora numa ponteira de fixação lateral.

A opção por um sistema deste tipo permitiu à Triumph redefinir o centro de gravidade da moto, otimizando assim a dinâmica, algo que é também complementado pela ciclística totalmente renovada.

Dá uso a uma nova válvula de escape que permitiu à Triumph modular a entrega de potência disponível. A este nível convém destacar que a marca britânica não inclui na lista de acessórios um sistema de escape alternativo ao de série.

De acordo com a marca “Não encontrámos forma de melhorar a performance com uma ponteira diferente e cumprir com as normas de homologação. Por isso decidimos por não incluir uma opção diferente ao nível do escape”. Se já

estava a imaginar adquirir uma ponteira diferente através do catálogo de acessórios oficiais, neste caso não o vai poder fazer.

Durante a apresentação digital a que tivemos a oportunidade de assistir, a Triumph fez sempre questão de ligar a nova Speed Triple 1200 RS ao seu projeto de competição em Moto2. Talvez a melhor forma de percebermos essa ligação seja o “quickshift” bidirecional, que faz parte da lista de equipamento de série.

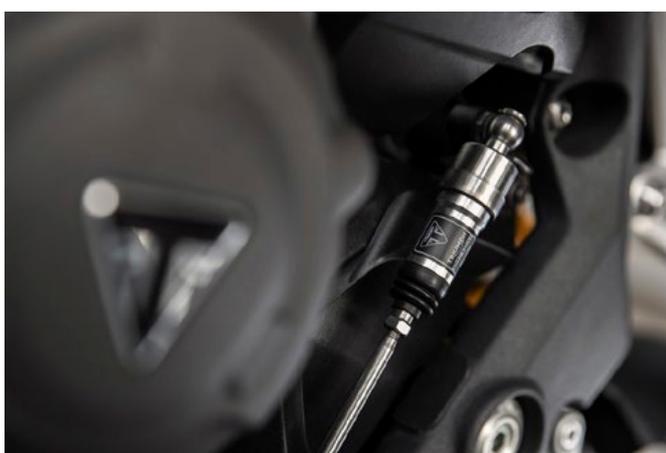
Com uma caixa de seis velocidades também ela redesenhada e mais compacta, foi através dos conhecimentos obtidos em Moto2 que os engenheiros britânicos recriaram o “quickshift”.

Denominado de Triumph Shift Assist, este sistema conta com um novo sensor de posição variável. Com isso os parâmetros de controlo das trocas de caixa permitem que o condutor sinta maior suavidade na troca de caixa, perdendo o mínimo tempo possível a cortar ignição e garantindo maior estabilidade.

E por falar em estabilidade, a Speed Triple 1200 RS apresenta uma ciclística totalmente renovada.

O quadro dupla trave em alumínio é





complementado na traseira por um subquadro, também em alumínio. Conforme referimos, a Speed Triple 1200 RS pesa 198 kg a cheio. E em grande parte este valor é conseguido graças ao novo quadro 17% mais leve do que a anterior geração, e que pela sua geometria coloca mais peso na roda dianteira.

A ergonomia foi desenhada para permitir ao condutor que se sinta mais “dentro” do conjunto e numa posição mais dominante.

Aos comandos da nova naked de Hinckley o condutor vai sentir maior liberdade para se movimentar de um lado para o outro, graças ao assento a 830 mm de altura ser mais estreito na zona de união com o depósito de combustível, também ele redesenhado para permitir que as pernas se fixem melhor e garantindo assim menor esforço físico, particularmente em condução mais desportiva.

O guiador cresce 13 mm em largura, o que reduz o esforço nos impulsos que o condutor tem de realizar para trocar de inclinação. Com uma centralização de massas mais para a frente e em baixo no conjunto, a Speed Triple 1200 RS deverá apresentar uma condução neutra, mas ao mesmo tempo ágil e assertiva.

A pensar nos motociclistas que vão explorar a sua Speed Triple 1200 RS em pista, a Triumph reposicionou os poisa-pés do condutor. Estão agora mais para dentro no conjunto, maximizando assim a distância livre ao solo, um detalhe importante para atingir inclinações pronunciadas.

E também a pensar numa condução em pista, os restantes componentes da ciclística não deixam dúvidas de que esta será a melhor Speed Triple de sempre.

No departamento das suspensões a Triumph





recorreu à Öhlins. Os especialistas suecos têm no seu portfólio suspensões eletrónicas semi-ativas. Porém a Triumph optou por suspensões convencionais.

Perguntámos durante a apresentação o porquê de não optarem pelas suspensões Smart EC 2.0, mais avançadas tecnologicamente. A resposta foi que “Durante os questionários que fizemos aos clientes, a maioria mostrou que quer suspensões totalmente ajustáveis, mas não pretende suspensões eletrónicas. Além disso temos de ter em conta que iria aumentar o preço e também o peso do conjunto”.

Tendo então em conta os desejos dos clientes, a nova Speed Triple 1200 RS vem equipada com forquilha Öhlins NIX30, totalmente regulável. Na traseira encontramos fixo ao esbelto monobraço oscilante um monoamortecedor também da marca sueca, o conhecido e muito eficiente TTX36, igualmente regulável em todos os parâmetros.

A Triumph refere que a afinação base das suspensões tem em conta o menor peso do conjunto, a nova geometria do chassis, e pretende maximizar uma condução ágil e reativa. De qualquer forma, sendo totalmente ajustáveis, não haverá qualquer dificuldade por parte do proprietário em afinar estas suspensões ao seu gosto.

Ao nível da travagem a escolha recaiu sobre a Brembo.

Pinças monobloco Stylema de quatro pistões mordem discos de 320 mm de diâmetro. O ABS com função em curva garante eficácia máxima nas travagens mais fortes, enquanto a bomba radial Brembo MCS permite ao condutor ajustar o a progressividade e o tato do travão dianteiro.

As novas jantes de 17 polegadas estão agora cobertas por pneus Metzeler Racetec RR, a opção mais desportiva da Metzeler para uso em estrada. Com um grande e robusto braço oscilante, em combinação com estes pneus, a nova Speed Triple 1200 RS tem uma aceleração bastante mais forte:

- 1 segundo mais rápida a atingir os 160 km/h
- 1,9 segundos mais rápida a atingir os 190 km/h

Neste particular, pensando numa maior agilidade e tendo em conta estarmos perante uma opção “premium” num segmento onde fabricantes rivais não olham a meios para chamar a atenção dos motociclistas, o seu Andar de Moto questionou a Triumph durante a apresentação digital sobre o porquê das jantes não serem forjadas. Algo que algumas das rivais têm.

A resposta que nos foi dada é de que “As jantes >>



fundidas são o equilíbrio entre performance e custos. Não achamos que fosse necessário usar jantes forjadas”.

Até se poderia dar o caso da Triumph estar a esconder o jogo e preparar uma versão mais especial para a Speed Triple 1200. No entanto “Só estamos a pensar na RS. Não haverá versões R ou S. Não existe essa necessidade. Neste segmento os números de vendas não são suficientes para criar outras versões para além da RS”, referiu Stuart Wood, principal engenheiro do projeto.

E se as características técnicas do motor e ciclística são impressionantes, o mesmo podemos dizer em relação ao pacote tecnológico.

A nova Triumph Speed Triple 1200 RS conta com todas as opções que podemos necessitar enquanto exploramos toda a sua potência e capacidades dinâmicas. A primeira grande novidade neste departamento vai para o novo painel de instrumentos.

O ecrã TFT de 5 polegadas a cores conta com uma construção inovadora que reduz a possibilidade de reflexos indesejados. Com isso a leitura das informações é mais fácil, mesmo em condições de luminosidade extrema.

Todo o interface é controlado por um novo conjunto de botões no punho esquerdo. Aliás, todos os comandos são agora retro iluminados para facilitar o seu uso em condução noturna.

No ecrã encontra-se em maior destaque a velocidade instantânea, a relação de caixa engrenada no momento, e ainda as rotações do motor. No entanto o ecrã fornece depois um conjunto muito diversificado de outras informações, com o condutor a poder seleccionar dois temas de visualização.

O PACOTE ELETRÓNICO DA SPEED TRIPLE 1200 RS INCLUI:

- **5 modos de condução:** Rain, Road, Sport, Track e Rider. Este último totalmente personalizável. A potência disponibilizada é de 100 cv em modo Rain. Selecionar um dos diferentes modos de condução afeta a sensibilidade do acelerador, o efeito de travão motor, a forma como a potência e binário são disponibilizados, qual o nível de intervenção do controlo de tração e também os parâmetros do ABS.

- **Controlo de tração de acordo com a inclinação:** Graças à unidade de medição de inércia de 6 eixos, o novo controlo de tração permite controlar a derrapagem e deslizar lateral do pneu traseiro. >>>

APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS

Oferece quatro modos de funcionamento com o mesmo nome dos modos de condução. E pode ser desligado.

- **Anti Wheelie:** Este sistema está interligado aos modos de controlo de tração. A nova parametrização do sistema garante uma intervenção mais suave, permitindo um ligeiro levantar da roda dianteira em aceleração, maximizando a aceleração.

- **ABS com função em curva:** Através da nova centralina Continental MIB-EVO, o novo ABS dá uso a função de travagem combinada, distribuindo a força de travagem pelos dois eixos para manter a estabilidade do conjunto. A intervenção do ABS em modo Track é muito reduzida e foi especialmente calibrada para uso em pista. Existe ainda o modo Road, mais intrusivo.

Para terminar, queremos destacar ainda que a Triumph Speed Triple 1200 RS conta com ignição “keyless”, sistema também aplicado para abertura do tampão do depósito de combustível, a bateria é de lítio para poupar 60% de peso, a tampa do assento do passageiro faz parte da lista de equipamento de série, e para além disso a marca britânica desenvolveu todo um conjunto de acessórios específicos para a Speed Triple 1200 RS.

Ao todo são mais de 35 acessórios!

A conectividade é garantida pelo sistema My Triumph. A ligação por Bluetooth permite conectar o telemóvel à moto, usufruir de indicações GPS, curva a curva, no painel de instrumentos, controlar as chamadas telefónicas ou ainda controlar as câmaras de ação GoPro. O sistema foi desenvolvido em parceria com a Google e a GoPro.

Quanto a preço, a Triumph Portugal já confirmou que o PVP da nova Speed Triple 1200 RS é de 18.250€, e que estará disponível nos concessionários nacionais a partir de final de março ou início de abril.

As opções de cor disponíveis são duas: Sapphire Black ou Matt Silver Ice. //



[NOVIDADE]



SENA



SOR
SOS

NOVA GERAÇÃO



MESH 2.0



MÚLTIPLOS
CANAIS



COMANDO
VOZ



INTERCOM
8 KM



AÚDIO HD



RÁDIO FM



ASSISTENTE
DIGITAL



BLUETOOTH 5

MOBILIDADE radical



HONDA X-ADV

» [Galeria de fotos aqui](#)

A Honda subiu ainda mais o nível de prazer que a sua moto-scooter proporciona. Apta para ir a qualquer lugar com imenso conforto e segurança, esta Honda exclusiva está mais moderna e ecológica.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte

Confesso que vou ter que me esforçar para manter uma razoável isenção jornalística ao escrever este teste. A Honda X-ADV é uma daquelas motos, ou scooters, que me seduz e me deixa com uma vontade quase irracional de lhe saltar para

cima.

Frequentemente referida como o primeiro SUV do mundo das motos, a X-ADV foi uma ideia genial da Honda que, depois de ter concebido uma scooter que parecia uma moto, quando criou a Integra, apostou em subir a parada e transformar essa mesma scooter numa moto de aventura. Para 2021 a Honda refinou a X-ADV, tornando-a mais leve, mais potente, mais prática e ainda mais aventureira.

O motor viu aumentada a potência em 4 cavalos e o regime máximo em 600 rotações por minuto, mantendo um desempenho excelente a médios regimes. Por seu lado, o acelerador eletrónico oferece uma resposta direta ao punho, e conta

agora com quatro modos de condução pré-definidos e ainda outro modo completamente personalizável nos parâmetros ABS, controlo de tracção, potência e travão motor. Os modos Standard, Sport, Rain e Gravel podem ser seleccionados em andamento e adaptam todos os parâmetros automaticamente, de forma ideal, e em todos eles a sonoridade do motor é bastante interessante.

A caixa de velocidades com embraiagem DCT viu as suas relações finais mais desmultiplicadas para melhorar o consumo. A Honda anuncia valores de 3,6 litros aos 100, mas em modo Andar de Moto registei valores ligeiramente superiores a 5 litros.

O quadro foi redesenhado, ficando 1 quilo mais leve, utilizando tubos de aço de diversos diâmetros para otimizar o peso e o espaço de arrumação iluminado, que permite agora guardar debaixo do assento um capacete de grande tamanho, sobrando ainda lugar para as luvas e mais umas coisinhas. Aí podemos encontrar também uma tomada USB. A recolocação do travão de estacionamento (sim, porque a caixa de velocidades de embraiagem >>





" PARA 2021 A **HONDA REFINOU** A X-ADV, TORNANDO-A MAIS LEVE, MAIS POTENTE, MAIS PRÁTICA E AINDA MAIS AVENTUREIRA "

dupla, a DCT, não fica engrenada com o motor desligado), agora colocado no guidador do lado direito, também deixou espaço no escudo frontal para um pequeno porta luvas, que infelizmente não tem tomada eléctrica.

A travagem mantém-se referencial, potente e bastante doseável e a suspensão continua irrepreensível com um excelente compromisso entre afinação desportiva e conforto.

Ao nível do equipamento a diferença é pouca, mas substancial. O novo painel de instrumentos com 5 polegadas, em TFT a cores, personalizável e extremamente legível, com muita informação facilmente acessível, incluindo direções de navegação curva a curva, é a grande estrela. Mas existem outros pormenores que ajudam a aumentar a segurança e o conforto, como as luzes diurnas em LED de alto brilho, piscas

auto-canceláveis, luzes de aviso de travagem de emergência, sistema keyless, punhos aquecidos, conectividade por bluetooth, comandos por voz e completa integração com o smartphone e intercomunicadores.

Inacreditavelmente, e tal como já tinha referido há poucos dias, quando testei a nova Forza 750, que partilha a mesma base da X-ADV, a Honda também chegou à conclusão de que o cruise control era desnecessário. Enfim... a verdade é que não há motos perfeitas!

A ergonomia também foi revista, e graças a um assento redesenhado e uma zona entre as pernas mais estreita, é agora mais fácil subir e descer da X-ADV, assim como conduzir em pé.

Apenas a proteção aerodinâmica ficou escassa. Apesar do ecrã pára-brisas ser regulável em altura em cinco posições e ser bastante eficaz





745 CC
57,8 CV
12 300 €

» Mais dados técnicos aqui



"O MOTOR VIU AUMENTADA A POTÊNCIA EM 4 CAVALOS E O REGIME MÁXIMO EM 600 ROTAÇÕES POR MINUTO"

a desviar o ar por cima do capacete sem criar grande turbulência, deixa os ombros bastante desprotegidos e a sua regulação, que não necessita de ferramentas, não pode ser feita em andamento. A carenagem frontal, que inclusivamente tem uns elegantes defletores em acrílico fumado, não consegue proteger com eficácia os joelhos e os pés, que ficam ligeiramente à mercê da intempérie.

Esteticamente a nova X-ADV mostra-se mais atrativa e moderna, com linhas mais limpas, parecendo mais esguia, mais leve e mais baixa, podendo ainda ser personalizada com produtos da alargada gama de acessórios da marca. Pequenos pormenores, como o logo do modelo iluminado dentro das ópticas, elevam o requinte e aumentam a exclusividade.

Dinamicamente a X-ADV permanece igual a si própria e ninguém fica indiferente aos seus predicados. A boa resposta do motor, a direção incisiva, a grande agilidade na mudança de direção, a grande estabilidade em curva, a travagem potente, a suspensão firme mas confortável e o grande ângulo de inclinação lateral, são os aspetos que mais saltam à vista.

No entanto não se pode negar a praticidade do DCT que torna a condução extremamente interessante, sendo também uma mais-valia para o passageiro, que assim não sofre os abanões normalmente provocados pela troca de relações de uma caixa de velocidades convencional. Estes são argumentos que tornam a condução em asfalto extremamente gratificantes. >>

ONE STOP SHOP

The best brands at your disposal



SOLUÇÕES PARA OS PROFISSIONAIS

Todas as nossas soluções de baterias ativadas de fábrica para cumprir com os novos regulamentos europeus.



ENVIO NO PRÓPIO DIA*



ENTREGA NO DIA SIGUENTE*



OPÇÃO SEM CUSTOS DE ENTREGA*

*Consulte as condições aplicáveis no nosso site iberia.bihhr.pro

BS
BATTERY



Skyrich
POWERSPORT BATTERIES



tecnium



YUASA



Powering your business

IBERIA.BIHR.PRO

Bihr



Na cidade sobressai a genica do motor nos arranques, a grande brecagem, a razoável altura livre ao solo e o conforto proporcionado pelas suspensões, equanto que o DCT faz esquecer a necessidade de meter mudanças e operar a embraiagem, com a vantagem de, cada vez que se pára, a primeira velocidade ficar automaticamente engrenada, bastando depois apenas acelerar para começar a andar.

Mas em qualquer pista de terra, e mesmo em alguns trilhos, a X-ADV revela-se igualmente eficaz, permitindo andamentos muito rápidos e transmitindo sempre muita confiança, sobretudo com a ajuda das peseiras de off-road opcionais (que agora fazem parte do catálogo de acessórios da Honda, e que podem ser instaladas sem problema, pois já estão homologadas pelo fabricante). Beneficia-se também do guiador

"A QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO É EXCELENTE, COM ACABAMENTOS CUIDADOS, DESTACANDO-SE OS PAINÉIS, BEM ACABADOS"

amplo e do desafogado posto de condução, que facilita manobrar a baixa velocidade..

A qualidade de construção é excelente, com acabamentos cuidados, destacando-se os painéis, bem acabados e perfeitamente encaixados, a cablagem eléctrica, muito bem arrumada, e materiais de grande qualidade que se reflete na ausência de ruídos parasitas.

Um dos pontos menos positivos da Honda X-ADV é o seu peso, que em ordem de marcha regista mais de 230 quilos, e que em certas situações torna difícil manobrar à mão. Mas mal se começa a andar a X-ADV mostra-se extremamente leve e não se dá mais pelo seu peso.

É uma moto verdadeiramente polivalente, que tanto serve para transporte diário, como para praticar mototurismo a dois, ou até mesmo >>



TESTE HONDA X-ADV

partir à descoberta por maus caminhos. Destaca-se pelo seu aspeto de aventureira e pelo seu preço que a tornam numa moto (ou scooter) realmente exclusiva.

Durante os dias que andei com a nova X-ADV, fui abordado por dois proprietários de versões anteriores deste modelo, que fascinados com as novas linhas e com a nova cor cinza da unidade de teste que pode ver nas fotos, queriam saber a minha opinião. Um deles confessou que já tinha feito negócio e que estava a desesperar, à espera que este novo modelo chegue aos concessionários. O outro queria apenas saber se valia a pena trocar a sua, por uma das novas... claro que mal viu o novo painel de instrumentos e como funcionam os modos de condução, ficou imediatamente rendido e confessou, num misto de alegria, desespero e tristeza, que ia ter problemas em casa!

E se já deu consigo a procrastinar o seu próximo passeio na sua grande e volumosa moto de aventura, então talvez não fosse má ideia pôr os preconceitos de lado, e ir a um concessionário Honda fazer um test ride e ver por si, como a X-ADV é um verdadeiro caso de mobilidade radical que o/a pode levar facilmente e com muito prazer a qualquer lugar. //



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5 Plus

Blusão RSW N2

Luvras RSW MSL - 008

Jeans REV'IT! Lombard 2 RF

Botas TCX Jupiter 4 GTX



PROTEJA A SUA MOTO!

INSTALE O MONIMOTO O LOCALIZADOR GPS INTELIGENTE



INSTALAÇÃO ULTRA-RÁPIDA

Faça a instalação sem ajuda em menos de 5 minutos.



ALIMENTADO POR PILHAS

Sem cabos. A bateria dura até 12 meses.



APLICAÇÃO MÓVEL

Visualize a localização da sua moto através do seu telemóvel Android ou iOS..

O LOCALIZADOR GPS
INTELIGENTE PARA MOTOS

SAIBA MAIS @GOLDENBAT.PT





TRAILS polivalentes

Estas são duas propostas de média cilindrada da BMW Motorrad para os que querem entrar ou evoluir no mundo das aventuras sem limites. A edição "40 Years GS" celebra o empenho da marca alemã no desenvolvimento de motos de aventura.

Texto: Rogério Carmo e Bruno Gomes **Fotos:** Luís Duarte





» Galeria de fotos aqui



Para celebrar o 40º aniversário da GS a marca alemã criou uma série especial para os seus modelos de Aventura, denominada “40 Years GS”. Entre as diversas propostas estão a F 750 GS e a F 850 GS.

Destacam-se facilmente das respetivas versões base pelo seu esquema cromático especial. Sobre uma base preto brilhante a BMW Motorrad aplica elementos em amarelo vibrante, uma conjugação ousada e, diga-se, bastante vistosa. Os acabamentos são excelentes como habitualmente encontramos nas propostas da BMW Motorrad.

Esta variante de aniversário conta ainda com elementos exclusivos como são o caso das proteções de punhos em amarelo, o assento com forro de duas cores (preto e amarelo) e logótipo GS

em relevo a invocar a icónica R 100 GS, guidador em prateado e coberturas do radiador galvanizadas.

Tudo isto resulta num conjunto que se destaca em termos visuais, mas que também revela um excelente desempenho quando começamos a explorar os seus componentes.

F 750 GS (POR BRUNO GOMES)

Na mudança para a atual geração Euro5 a unidade motriz viu a sua performance permanecer inalterada. O motor bicilíndrico paralelo de 853 cc da F 750 GS, a mesma cilindrada que encontramos na F 850 GS, debita 77 cv às 7.500 rpm, enquanto o binário máximo de 83 Nm chega às 6.000 rpm. Olhando para as especificações quase que podemos dizer que a potência não será »



» Galeria de fotos aqui



surpreendente, mas aos comandos da F 750 GS a realidade é bem diferente. E para melhor!

O motor apresenta uma resposta pronta e contundente aos impulsos no acelerador, quase como se tivesse mais cilindrada e potência do que tem na realidade, e sente-se sempre suave, sem vibrações, sobretudo abaixo das 7.500 rpm. Acima desse limiar o dois cilindros alemão aparenta algum esforço e os consumos aumentam consideravelmente, sendo que no nosso teste a F 750 GS Edição 40 Years GS apresentou uma média contida de apenas 4,8 litros, mas que facilmente passará para perto dos 6 litros se abusarmos do acelerador.

A polivalência é garantida pelos diversos modos de condução. Os modos Rain e Road são de série, enquanto os modos Dynamic e Enduro fazem

parte dos packs opcionais. Alterar os modos modifica a forma como a potência é entregue à roda traseira. Em Rain o acelerador apresenta um grande desfazamento entre o punho e a subida de rotações. Em Dynamic ou Enduro a resposta é mais agressiva. Por isso o modo mais equilibrado é claramente o Road, com o acelerador eletrónico bem progressivo.

O controlo de tração dinâmico ou o ABS Pro, ambos equipamento de série nesta geração da F 750 GS, têm um funcionamento perfeito e adequado às capacidades dinâmicas da trail alemã. A intervenção do ABS Pro torna-se por vezes um pouco mais notória, mas nem por isso reduz o prazer de condução ou limita a inserção da frente em curva.

A unidade que aqui testamos está recheada de





opcionais e “packs” de equipamento. Os opcionais que mais destaque pela positiva são a suspensão Dynamic ESA e o Gearshift Pro. No caso da suspensão eletrônica, o comportamento pode ser ajustado para dois modos – Road ou Dynamic – sendo que existe um terceiro modo Enduro, mas este para pisos de terra.

Se tivesse de escolher um modo de funcionamento do Dynamic ESA, a minha preferência seria o Road. Não é demasiado rijo, nem demasiado suave. É um ótimo equilíbrio para desfrutar da F 750 GS num ritmo mais vivo, sem ser demasiado agressivo, pois a altura ao solo é algo reduzida e nas inclinações mais pronunciadas, para além dos poisa-pés, facilmente raspamos com o descanso central.

O peso das malas Vario, mais um extra,

"OS OPCIONAIS QUE MAIS DESTACO PELA POSITIVA SÃO A SUSPENSÃO DYNAMIC ESA E O GEARSHIFT PRO"

eleva o centro de gravidade da moto, e se a isso juntarmos a longa distância entre eixos (1559 mm) e a jante de 19 polegadas na frente, invariavelmente vamos ter uma condução que obriga a antecipar um pouco os movimentos para contrariar a inércia nas trocas de inclinação, mas a F 750 GS não perde a sua grande agilidade nem a compostura em curva.

A BMW F 750 GS é uma daquelas motos cuja ficha técnica não conta a história toda. O motor é mais enérgico do que parece, o equilíbrio do conjunto é muito assinalável e, nesta geração Euro5, conta já com um nível de equipamento de série aceitável. No caso da Edição 40 Years GS testada destacam-se os inúmeros opcionais incluídos nos diferentes “packs” que detalhamos a seguir, e que a transformam numa moto sofisticada capaz de promover um elevado prazer de condução. >>

853 CC
77 CV
10 460 €

» Mais dados técnicos aqui



EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth E1

Intercomunicador Cardo Scala Rider Packtalk Bold

Blusão REV'IT! Horizon 2

Calças REV'IT! Horizon 2

Luvras Ixon RS Slick HP

Botas TCX Infinity Evo Gore-Tex



F 850 GS (POR ROGÉRIO CARMO)

Parece que foi ontem, mas na realidade foi há 3 anos que, mais ou menos por esta altura, andava nas montanhas do sul de Espanha, nos arredores de Málaga, a testar a recém-lançada e profundamente renovada BMW F 850 GS. Agora, e graças à normativa Euro 5, a marca bávara aproveitou para “dar um jeitinho” e aprimorar uma das motos mais bem-sucedidas da sua gama.

Os piscas em LED, uma tomada USB ao lado do painel de instrumentos, ABS Pro e controlo de tração DTC são agora equipamento de série incluídos no preço base, uma decisão da marca extremamente vantajosa para aumentar os níveis de segurança.

O motor bicilíndrico paralelo, refrigerado por líquido, com de 853cc de cilindrada, mantém-se inalterado, a debitar os mesmos 95cv e 92Nm, pois já tinha sido desenhado para cumprir com as exigentes restrições de emissões Euro 5, apresentando grande suavidade de funcionamento

*"SOBRE UMA BASE PRETO BRILHANTE A BMW MOTORRAD APLICA ELEMENTOS EM AMARELO VIBRANTE, UMA **CONJUGAÇÃO OUSADA**"*



e resposta pronta, com consumos muito interessantes que podem efetivamente rondar os 5 litros/100km, sem grandes concessões ao prazer de condução.

Vocacionada para viagem, a F 850 GS revela-se muito ágil, rápida e confortável sob todos os aspetos. A posição de condução é excelente, seja em pé, seja sentado, a direcção inspira confiança, mesmo nos pisos húmidos ou molhados, e o conforto, desde a proteção aerodinâmica, efetivamente eficiente graças ao ecrã regulável em altura, ao assento. Mesmo o passageiro encontra um espaço muito agradável para viajar.

No entanto, a verdadeira estrela é o motor, que mostra um trato muito refinado, tanto em termos sonoros como em termos de disponibilidade, seja em alta ou baixa rotação, praticamente isento de vibrações e com uma sonoridade muito interessante, neste caso potenciada por uma ponteira de escape da Akrapovic.

A caixa de velocidades é extremamente suave e, potenciada pelo “quickshifter” integral, que deixa

trocar as relações sem recurso à embraiagem, apesar desta ser assistida, permite compor verdadeiras sinfonias em qualquer estrada de curvas.

Dos diversos modos de condução, destaco o Enduro Pro, que automaticamente desliga o ABS na roda traseira, e que se revela bastante prático quando o alcatrão acaba.

Em andamento destaca-se a grande estabilidade em curva, proporcionada por uma suspensão que assume um excelente compromisso entre conforto e desempenho, e o Dynamic ESA revela-se uma ferramenta extremamente útil em viagens de aventura, sobretudo com passageiro, já que ao toque de um botão pode-se regular o amortecedor traseiro conforme o piso ou o ritmo pretendido.

No asfalto, a roda dianteira de 21 polegadas não torna a F 850 GS referencial nas mudanças rápidas de direcção, e a forquilha revela tendência para afundar mais do que o desejável sob travagens fortes mas, em conjunto, mantêm as trajetórias bem controladas e conferem uma maior confiança >>





ao atacar pisos mais degradados ou irregulares.

A travagem é potente e muito doseável e, apesar da mordida inicial ser pouco incisiva, mais vocacionada para pisos difíceis, revela-se extremamente forte quando a manete é pressionada com convicção. E faz sentido pois esta é uma verdadeira moto de Aventura, preparada para atacar qualquer tipo de piso.

Em termos de qualidade de construção a F 850 GS é praticamente irrepreensível. O elevado nível e qualidade dos componentes, a par com acabamentos perfeitos, fazem justiça à fama da marca. Destaco o completo e espetacular painel de instrumentos, que pode ser emparelhado com o smartphone e com os intercomunicadores, e a roda multifunções instalada no punho esquerdo que, apenas com o polegar, permite navegar nos

"VOCACIONADA PARA VIAGEM, A F850 GS REVELA-SE MUITO ÁGIL, RÁPIDA E CONFORTÁVEL SOB TODOS OS ASPECTOS."

completos menus de configuração e pela diversa instrumentação.

Para os mais exigentes a BMW disponibiliza uma gigantesca quantidade de acessórios e dispositivos que permitem uma personalização perfeita, e para os mais indecisos reserva um argumento de trunfo, com uma garantia alargada de 3 anos para todas as motos da sua gama.

O maior requinte pode encontrar-se na versão do 40º aniversário da GS, que nos foi disponibilizada para teste e que pode ver nestas fotos. Com praticamente todos os "packs" e acessórios disponíveis, esta moto apresenta um preço escandaloso. Mas a verdade é que conquista corações, apela à aventura e proporciona momentos de condução excecionais. E isso não tem preço! //





853 CC
93,9 CV
13 281 €

» Mais dados técnicos aqui

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N-87

Intercomunicador Cardo Scala Rider Packtalk

BoldBlusão REV'IT! Poseidon 2 GTX

Calças REV'IT! Poseidon 2 GTX

Luas REV'IT! Arch

Botas TCX Clima Surround GTX



BMW F 750 GS EDIÇÃO 40 YEARS GS

PVP base – 10.460€

PVP da unidade testada – 17.056€



BMW F 850 GS EDIÇÃO 40 YEARS GS

PVP base – 13.281€

PVP da unidade testada – 19.774€

Equipamento de série

- Modos de condução Rain e Road
- Controlo de tração dinâmico
- ABS Pro com função em curva
- Proteções de mão
- Pintura Preto Storm metalizado

Pack Active – PVP: 460€

- Sistema MSR de gestão de inércia do motor

Pack Comfort – PVP: 695€

- Descanso central
- Controlo da pressão dos pneus
- Keyless Ride total (inclui abertura do depósito de combustível)
- Punhos aquecidos com 3 níveis de intensidade
- Dynamic ESA com três modos de funcionamento: Road, Dynamic e Enduro

Pack Dynamic – PVP: 525€

- Óticas LED com iluminação DRL
- Gear shift Assistant Pro, assistente de passagem de caixa para subir e descer de relações
- Modos de condução Pro: Dynamic e Enduro

Pack Touring – PVP: 425€

- Cruise control eletrónico
- Suporte de bagagem
- Controlo semi-ativo da suspensão
- Kit de preparação para GPS fixo no guiador com controlo Multi-Controller no punho

Pack Connectivity – PVP: 540€

- Painel de instrumentos TFT a cores, com 6,5 polegadas e ligação Bluetooth

Equipamento extra

- Serviço de emergência SOS – **PVP: 280€**
- Sistema de alarme anti-roubo – **PVP: 250€**
- GPS BMW Motorrad Navigator IV – **PVP: 649,59€**
- Malas laterais Vario – **PVP: 693,23€**
- Top case Vario – **PVP: 471,23€**
- Porta bagagens – **216,61€**
- Pára-brisas – **267,43€**
- 5 anos de garantia – **PVP: 201€**

Equipamento de série

- Modos de condução Rain e Road
- Controlo de tração dinâmico
- ABS Pro com função em curva
- Pack Connectivity: painel de instrumentos TFT a cores de 6,5 polegadas e ligação Bluetooth
- Proteções de mão
- Proteção de motor
- Pára-brisas ajustável
- Pintura Preto Storm metalizado

Pack Active – PVP: 460€

- Sistema MSR de gestão de inércia do motor

Pack Comfort – PVP: 695€

- Descanso central
- Controlo da pressão dos pneus
- Keyless Ride total (inclui abertura do depósito de combustível)
- Punhos aquecidos com 3 níveis de intensidade
- Dynamic ESA com três modos de funcionamento: Road, Dynamic e Enduro

Pack Dynamic – PVP: 525€

- Óticas LED com iluminação DRL
- Gear shift Assistant Pro, assistente de passagem de caixa para subir e descer de relações
- Modos de condução Pro: Dynamic, Enduro e Enduro Pro

Pack Touring – PVP: 425€

- Cruise control eletrónico
- Suporte de bagagem
- Controlo semi-ativo da suspensão
- Kit de preparação para GPS fixo no guiador com controlo Multi-Controller no punho

Equipamento extra

- Assento Comfort – **PVP: 105€**
- Ponteira de escape Sport – **575€**
- Serviço de emergência SOS – **PVP: 280€**
- Sistema de alarme anti-roubo – **PVP: 250€**
- GPS BMW Motorrad Navigator IV – **PVP: 649,59€**
- Malas laterais Vario – **PVP: 693,59€**
- Top case Vario – **PVP: 471,23€**
- Porta top case – **118,04€**
- Pára-brisas escurecido – **168,47€**
- 5 anos de garantia – **PVP: 201€**

See more @ [tcxboots.com](https://www.tcxboots.com)

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

O PASSO
REVOLUCIONÁRIO
NA CLIMATIZAÇÃO
E CONFORTO

AIRWIRE

GORE-TEX SURROUND



CONSTRUÇÃO 360°



100% IMPERMEÁVEL



ALTA RESPIRABILIDADE

Ortholite®
comfort foam insoles

CE
CERTIFICATION
EN13634:2017

C.F.S. COMFORT FIT SYSTEM



SHARE YOUR PASSION #TCXBOOTS #FOCUSONBOOTS    

TCX
FOCUS ON BOOTS



Viajante DE LONGO CURSO

INDIAN CHALLENGER DARK HORSE

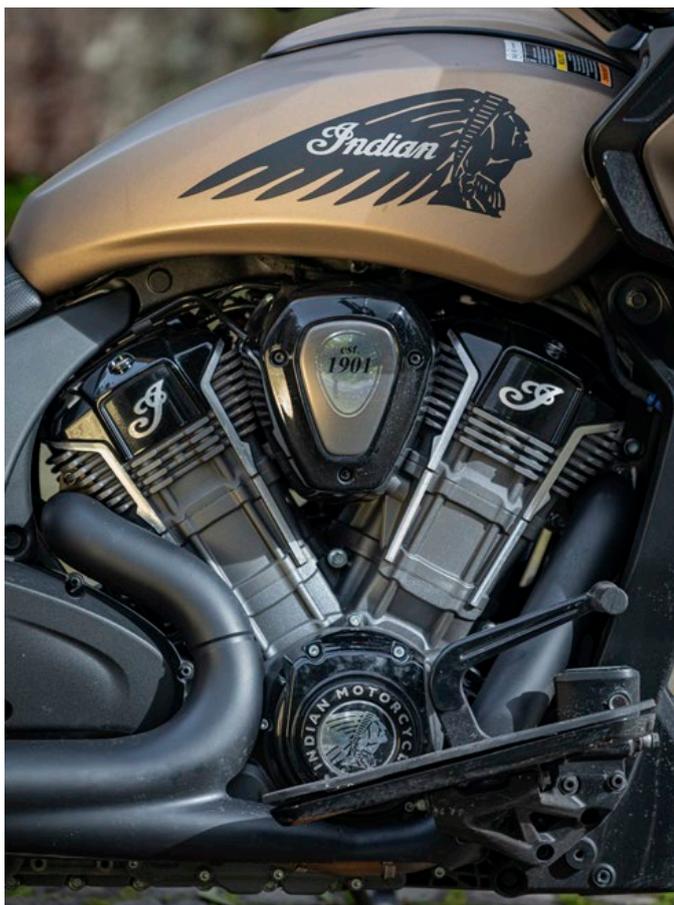
Uma genuína moto americana que impressiona pelo seu porte e nível de equipamento

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





"O MOTOR REVELOU-SE BASTANTE FÁCIL DE DOMINAR, COM UMA RESPOSTA PRECISA E PREVISÍVEL DO ACELERADOR"

Nem o tempo nem a pandemia têm sido bons para a prática do motociclismo. O primeiro, porque a meteorologia não tem facilitado, com chuva e frio pouco habituais neste nosso jardim, e a segunda por nos fazer pensar muito a sério nas consequências de um eventual acidente, tendo em conta a situação hospitalar, com riscos agravados como o potencial de infecção, pessoal médico esgotado e, eventualmente até, carência de recursos.

Sob tão fraco auspício, andar de moto passa a ser uma actividade ainda mais perigosa, sobretudo em estradas mais afastadas que, por menos concorridas, acumulam muita sujidade e se tornam extremamente escorregadias, mais ainda em tempo de aguaceiros. E isto para não falar nos cada vez mais distraídos

e menos experientes automobilistas com que partilhamos as nossas rodovias.

Foi esse o cenário que encontrei quando, num dos dias em que dela pude desfrutar, levei a Indian Challenger Dark Horse, que pode ver nestas fotos, para uma sessão fotográfica em Sintra. Perfeitamente consciente de que o cenário ideal para esta Bagger teriam sido as nossas belas retas alentejanas, tinha porém uma missão: pôr à prova o pacote electrónico que esta cruiser encerra, num cenário para o qual, por tipologia, ela não foi minimamente concebida.

E foi assim que, mal comecei a subir a velha Estrada da Pena, a caminho da Estrada dos Capuchos e da Lagoa Azul, pude começar a apreciar os predicados do conjunto.

Sem entrar em grandes detalhes técnicos, até porque os interessados podem ficar a conhecer todos os pormenores num artigo anteriormente





1768 CC
377 KG
30 890 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"A **CICLÍSTICA** REVELOU-SE IGUAL ÀS EXPECTATIVAS, POIS AS SUSPENSÕES SÃO MUITO BOAS"

publicado nestas páginas (basta clicar aqui), tenho que referir que a ficha técnica das Indian Challenger pode perfeitamente confundir-se com a de qualquer supernaked, maxitrail, sport-tourer grand-tourer ou, até mesmo, de algumas superdesportivas, e que a qualidade dos diversos componentes da sua ciclística é completamente irrepreensível, como seria expectável de uma moto com uma etiqueta de preço superior a 30.000 euros.

Obviamente que o romântico e sinuoso traçado da Serra de Sintra, agora praticamente abandonado, era uma prova bastante exigente para qualquer cruiser americana, bagger ou não, mas ainda assim, tendo em conta os 361 kg a seco, os 1668 mm entre eixos e os 178 Nm de binário, a Challenger nem se portou mal a enfrentar a subida e as muitas curvas em gancho. Mesmo tendo em conta o acumulado de folhas, cascas e pequenos troncos espalhados por todo o asfalto que, nesse dia de aguaceiros, estava bastante molhado.

O motor revelou-se bastante fácil de dominar, com uma resposta precisa e previsível do acelerador e a embraiagem a mostrar-se bastante leve, a permitir manobrar a baixa velocidade com enorme precisão. O controlo de tracção revelou-se um grande aliado nestas condições, trabalhando em perfeita harmonia

com a suavidade de resposta do gigantesco V-Twin.

Chegado ao cimo da serra, já com o piso mais limpo e seco, pude começar a exigir mais à ciclística e ao motor.

A ciclística revelou-se igual às expectativas, pois as suspensões são muito boas, tanto em termos de conforto como em comportamento dinâmico, já que contam com uma forquilha invertida e um monoamortecedor regulável da Fox, que permitem à direção revelar as suas reações de forma bastante perceptível e manter a trajetória desejada, sem oscilações nem sobressaltos. Claro que, neste capítulo, os pneus Metzeler Cruisetec também dão uma ajuda, que permite desfrutar sem dificuldade de toda a inclinação lateral permitida pelo conjunto. Até porque com a ajuda da unidade de medição de inércia e da tecnologia Smart Lean que gere a electrónica, a Indian Challenger permite acelerar e travar com grandes ângulos de inclinação, pelo que os níveis de confiança sobem de tal forma que apenas ficamos com pena de não podermos inclinar ainda mais.

A travagem também convida à euforia, já que as pinças Brembo M4.32 parecem não ceder nunca ao esforço de abrandar tamanha carga sob grandes impulsos, com a manete a proporcionar uma forte





 merlin_portugal



 merlinportugal



www.merlinbikegear.com

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



mordida inicial e uma excelente dosagem.

Em estrada aberta e bom piso pode mesmo ser vantajoso, para os mais experientes, desligar o controlo de tração para se conseguirem maiores velocidades de passagem em curva e equivalentes níveis de prazer.

Até porque o linear motor PowerPlus de 1768cc, refrigerado por líquido e a debitar 122cv, incita a aproveitar a sua disponibilidade e sonoridade com uma boa resposta desde baixa rotação e uma excelente capacidade de retorna a médios regimes e que, bastante ajudado pela caixa de velocidades, suave, precisa e bem escalonada, proporciona um enorme prazer de condução potenciado pela nota grave e limpa do escape.

As longas tiradas não serão problema para a Challenger, pois graças à excelente ergonomia não será difícil desfrutar da alargada autonomia prática proporcionada pelos 22 litros de capacidade do

**"AS AJUDAS
ELECTRÓNICAS À
CONDUÇÃO TAMBÉM
CONTEMPLAM
PRATICAMENTE TUDO O
QUE SE PODE EXIGIR"**

depósito de combustível e pelo excelente consumo, que se traduz facilmente em reabastecimentos a cada 350 quilómetros.

Para isso o conforto é um fator importante, e a Indian não se poupou a esforços para dotar a sua "powerbagger" de todas as mordomias, para além das ajudas electrónicas à condução. Para diminuir o cansaço, uma grande cota parte da receita é a proteção aerodinâmica. Para tal a grande carenagem, fixa ao quadro de alumínio fundido, cria uma verdadeira bolha que envolve condutor e passageiro, protegendo da intempérie, dos detritos e dos insetos, sem causar turbulência ou demasiado ruído no capacete. Além do mais o ecrã pára brisas tem regulação eléctrica, que permite a qualquer momento ajustar a sua altura, de acordo com a situação.

Outro importante fator de conforto é a ergonomia, e nesse aspecto a Indian também realizou um



excelente trabalho, conseguindo um triângulo ergonómico (posição entre as mão, pés e assento) perfeito, que ainda goza de uma altura de assento bastante baixa, que confere muita confiança a manobrar a baixa velocidade. Além do mais, existe bastante espaço para ambos os ocupantes e as vibrações do motor praticamente não se fazem sentir.

As ajudas electrónicas à condução também contemplam praticamente tudo o que se pode exigir numa moto moderna, e vão do controlo automático de velocidade à monitorização da pressão dos pneus, passando pela iluminação potente em LED ou pelo sistema “sem chave”. Mas a Indian elevou a fasquia com o seu interface de utilizador, que além de recorrer a um monumental painel de instrumentos de 7 polegadas, sensível ao toque (mesmo com luvas) e que inclui GPS programável, utiliza widgets que permitem dispor a instrumentação ao nosso gosto, com as funções principais acessíveis por via de botões colocados ao nível dos polegares. O painel é também o centro do sistema de infotainment que permite, via bluetooth, o emparelhamento com o smartphone e com os intercomunicadores e que torna a viagem muito mais agradável. Já para não falar no sistema de audio de elevada qualidade, com 100W de potência.

Manobrar é o grande calcanhar de Aquiles de qualquer cruiser tourer. O elevado peso e as grandes

dimensões obrigam geralmente a um maior esforço e a Indian Challenger não é excepção. Aí a Polaris podia ter subido a parada e, à semelhança de algumas grandes tourers métricas (leia-se europeias e japonesas), podia (devia) ter equipado a Challenger com marcha-atrás. Outra funcionalidade que também seria bem-vinda era o controlo de paragem em subida, ou hill assist, prático quando num plano inclinado se pretende aceder ao painel de instrumentos, aos bolsos ou às malas laterais, ou ainda quando um passageiro quiser montar ou desmontar da moto.

Ao longo dos últimos anos tenho tido a oportunidade de testar e viajar em praticamente todas as grand tourers, power baggers e cruiser tourers disponíveis no mercado, e por isso posso reconhecer uma vantagem acentuada para a Challenger, que efectivamente redefine o conceito das cruisers americanas, sobretudo no que concerne ao comportamento dinâmico, tanto por culpa do excelente desempenho do seu motor, como pelo nível de segurança proporcionado pelo pacote eletrónico.

Mas além disso, a melhor proteção aerodinâmica, a suspensão e a travagem muito mais eficazes e o soberbo sistema de infotainment da Challenger tornam-na praticamente imbatível na tarefa de nos levar longe, muito longe! É uma verdadeira viajante de longo curso. //



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5 Plus

Blusão REV'IT! Stewart

Luvax REV'IT! Dirt 3

Jeans REV'IT! Orlando H2O RF

Botas TCX Rook WP



Pedro Pereira

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

ANDAR DE MOTO pela Capital

Deixem-me, antes de mais, fazer uma nota prévia: não sou município de Lisboa, mas desloco-me à cidade com frequência, sobretudo por questões de natureza laboral.

Serve esta declaração de interesses para clarificar que nas eleições autárquicas não voto neste concelho pelo que não estou a fazer campanha a favor ou contra a atual gestão autárquica. Tenho apenas, nesta crónica, o objetivo de partilhar com as Leitoras/es a minha perceção da situação atual e, ao mesmo tempo, alertar os incautos para algumas das ratoeiras que existem!

AS SETE COLINAS

A capital do nosso país, que já foi Império e é agora um pequeno Estado da União Europeia, é muito conhecida pela sua orografia irregular que lhe valeu o epíteto das 7 colinas, a saber: Colina do Castelo de S. Jorge, Colina de S. Vicente, Colina de Sant'ana, de S. André, das Chagas, de S. Catarina e, por último, de S. Roque. Davam uma boa crónica, mas vai ficar para outra oportunidade...

A designação tem vários séculos (não é à toa que a maioria tem nomes de Santos e mesmo a das Chagas é nome de igreja), mas a cidade de Lisboa foi-se expandindo e crescendo de forma mais ou menos harmoniosa até chegar à cidade que temos hoje, sendo que as colinas por lá continuam, ainda que vítimas da ação humana.

Nela subsistem e confluem ruelas estreitas e vie-las com vias rápidas, piso deplorável, carris, lombas, crateras e estradas de várias faixas de excelente piso

em que os limites de velocidade impostos não fazem qualquer sentido. Para cúmulo, imagine-se, até temos ruas pintadas!

O trânsito é, regra geral, caótico, confuso e nota-se a falta de civismo das pessoas, não apenas dos condutores, mas também de peões, ciclistas, dos que fazem entregas, dos profissionais de transporte de passageiros públicos e privados, entre outros...

Por outro lado, os transportes públicos, na maior parte dos casos, pecam por insuficientes, bastante caros (menos no caso dos passes cujo preço foi finalmente alvo de redução), vão frequentemente lotados e, para agudizar, existem sérias limitações em termos de oferta sobretudo para os concelhos à volta da capital, a chamada Grande Lisboa. Experimentem um comboio da Linha de Sintra, por exemplo, em hora de ponta!

Com o seu efeito aglutinador e macrocéfalo é na capital que está o Governo da nação, a sede dos ministérios, muitos organismos públicos, hospitais, universidades, embaixadas, escritórios de muitas empresas, nomeadamente multinacionais, o principal aeroporto e até um aberrante porto bem no seu centro, que obriga a um enorme tráfego de veículos pesados que cruzam a cidade.

Assim, gera-se um vaivém intenso de muitos milhares de pessoas que entram e saem diariamente da cidade. Há estudos para todos os gostos, mas é apontado um número a rondar o meio milhão de pessoas e mais de 300.000 automóveis por dia! Neste momento, com a Covid, o confinamento, o teletrabalho, o desemprego... será menos, mas fica como referência. >>



Como bem sabemos, o estacionamento, seja na periferia, seja no interior da cidade, é escasso e muito caro, o que associado a transportes públicos nem sempre adequados e ao medo da Covid aumenta a pressão para uso do automóvel ou transportes alternativos, como é o caso das motos, mas já lá vamos!

LISBOA CAPITAL VERDE 2020

A 21 de Junho de 2018, Lisboa foi distinguida com o galardão de Capital Verde Europeia para o ano de 2020. Esta distinção foi anunciada pelo Comissário Europeu do Ambiente, Assuntos Marítimos e Pescas, Karmenu Vella, com pompa e circunstância, como convém aos políticos, mas nem tudo foram, ou são, rosas!

A má gestão, a especulação imobiliária, o turismo, o mercado de arrendamento ineficiente, entre outros, forçaram e continuam a forçar cada vez mais pessoas a ir viver para longe da cidade, mas que continuam ter que se deslocar para a capital por razões profissionais, e o teletrabalho não as vai retirar de lá todas, nem perto disso.

Nesta ânsia de melhorar a cidade de Lisboa, de a tornar mais amigável e descarbonizada tem valido tudo: plantar árvores (excelente iniciativa), aumentar as áreas e ruas pedonais (nem sempre com bom senso), criar ciclovias (muitas delas quase sem uso), retirar áreas de estacionamento e taxar outras (até faz algum sentido), não autorizar a entrada na cidade de veículos mais poluentes (medida que considero positiva)...

O próprio aumento do turismo veio trazer uma nova

realidade, com o surgimento e utilização ainda mais massiva de trotinetes, tuk-tuks, bicicletas... que têm de estar estacionadas algures, geralmente de forma abusiva, quando não estão a circular e que, em circulação, também não voam, embora às vezes até pareça!

A situação pandémica deu mais uma ajuda e as entregas, sobretudo de comida, efetuadas de moto, tiveram um crescimento exponencial. É um trabalho complicado, com muitos riscos, imagino que não muito bem pago, em que mesmo os mais profissionais cometem erros de bradar aos céus e atropelos ao Código da Estrada que nem vale a pena detalhar!

Não tenho números, nem sei se existem, mas o número de mulheres e homens que andam de moto pela capital tem crescido de forma substancial nestes últimos anos. Direi que se tomarmos como referência o ano de 2000, certamente que se multiplicaram várias vezes até à data. Imagino que esse fenómeno se verifique noutras cidades do país, caso do Grande Porto, mas em Lisboa é particularmente visível.

COMO FICAM AS MOTOS NA CAPITAL?

A maior parte de vós conhece as aventuras bem divertidas do nosso famoso motociclista Tom Vitoín, fruto do génio criativo do Luís Pinto Coelho. Muitas delas são passadas na capital e arredores e contam situações caricatas com um realismo atroz...

No seu célebre "Auto da Barca do Inferno" Gil Vicente usa a famosa expressão latina "ridendo castigat mores" que é como quem diz, a rir se denunciam os costumes! Certamente que ainda não andava de moto, mas este dramaturgo brilhante tem tudo a ver com o nosso Tom >>>

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

CRÓNICA

e certamente que muitos motards já sentiram na pele muitas das situações denunciadas.

Um exemplo flagrante é a escassez de estacionamento e o seu uso de forma abusiva. Sempre que possível, estaciono em lugares reservados para motos. Porém, nem sempre existem ou são respeitados por outros veículos, incluindo automóveis! Indo mais longe, tenham atenção ao estacionamento em cima dos passeios. Há vários casos da Polícia Municipal a rebocar ou a multar motociclos por mau estacionamento!

Por outro lado, há regiões de Lisboa onde a “saturação motociclística” é mais evidente e os cuidados devem ser ainda maiores! Basta ir às bandas do Saldanha, zona da Expo, do Campo Grande, Benfica ou da Baixa para perceber melhor o que estou a escrever e ver a confusão que se gera. Claro que ainda não chega ao extremo de Barcelona, Paris ou de Roma, mas já estive mais longe!

Os limites de velocidade são outra ratoeira, e ainda há pouco recebi uma cartinha em casa: fui “fotografado” acima do limite legal que era de 50 km/h em plena capital! Isto numa via rápida, com duas faixas para cada lado, sem passeadeiras ou semáforos! Não há pachorra! Estava no lugar errado à hora errada! Parece-me mais caça à multa que prevenção!

Aplaudi a decisão de tornar possível a circulação dos motociclos nas faixas BUS. Era suposto ser experimental e apenas em alguns locais da cidade. Já se viu que resulta. Estão à espera de quê para expandir essa possibilidade a toda a cidade? Já fui mandado parar pela PSP e alertado (de forma muito educada e meramente preventiva) para o facto de aquela faixa de BUS não estar ainda autorizada, mas 500 metros à frente já o poderia fazer!

Com tantas motos de diferentes tipos, e motociclistas com mais ou menos experiência, muitos deles muito apressados, faça ainda um pedido: sejam mais tolerantes! Não apenas uns com os outros, mas também com os restantes utilizadores das vias! A segurança tem de ser a prioridade de todos e em todo o lado!

Lisboa tem mudado bastante, nem sempre para melhor, mas não se pode tornar uma selva!

Para os descontentes com a gestão atual, lembro ainda que há eleições autárquicas em setembro ou outubro próximo, em todas as autarquias, e que os motociclistas podem e devem ir votar! //

vespa®



SEAN WOTHERSPOON X VESPA



EXPLOSÃO DE COR E IRREVERÊNCIA

JÁ DISPONÍVEL NOS CONCESSIONÁRIOS VESPA

P
P
Pr
Pri
Priv



Estilo PRÓPRIO

INSPIRADO NOS ANOS 80 E DESENVOLVIDO ESPECIFICAMENTE PARA AS MOTOS NAKED.

O capacete Concept-X é fruto da paixão do departamento de R&D da Arai. Os técnicos da marca japonesa conceberam um desenho agressivo de inspiração vintage que contrasta com os mais modernos avanços da tecnologia. À boa maneira da Arai este capacete é integralmente fabricado à mão, e alvo de elevado control de qualidade.

O aspecto simples do Arai Concept-X esconde um alto índice de complexidade que se revela na calota exterior extremamente resistente e leve com formas arredondadas. A sua construção inclui o sistema PB e-CLC, que consiste num reforço perimetral que distribui as forças de um eventual impacto, aumentando a sua resistência sem aumentar o peso. Diversos tamanhos de calota para as diversas medidas, tornam o capacete o mais ajustado possível a cada fisionomia.

A calota interior tem uma tecnologia única que combina entre 3 e 5 densidades, dependendo da zona, para garantir uma dispersão de impacto extremamente eficaz.

A ventilação é assegurada por uma entrada de ar na queixeira e duas entradas de ar no topo da viseira, que inserem ar numa rede de canais esculpidos no forro interior e que é posteriormente expelido por exaustores, colocadas na traseira, na zona da nuca.

Os forros interiores são fabricados em têxtil antimicrobiano e podem ser lavados. As almofadas laterais, com contorno facial que diminui a pressão nas bochechas e sistema de remoção rápida em caso de acidente, podem ser substituídas.

O fecho de retenção é por duplo "D" e o Arai Concept-X conta com homologação europeia. Os preços variam entre os 510 e os 620 euros, dependendo do esquema cromático. //

**ESTAMOS DE VOLTA,
PARA CRIARES O TEU CAMINHO!**



Isto é a Brixton Motorcycles.

Se dás valor ao que conduzes, então estás no sítio certo. Vem connosco aproveitar a estrada. O estilo clássico foi a nossa inspiração desde o momento em que imaginámos a nossa primeira moto. É por essa razão que todas as nossas motos foram abençoadas com um estilo revivalista e único. Seja uma 125, 250 ou a novíssima 500, tudo o que fazemos tem essa marca. A Qualidade é tudo para nós. Assim em cada moto Brixton, o design descomprometido aponta o caminho. Isto resulta da convicção de que cada um merece uma moto épica e inesquecível. Por isso sempre que desenvolvemos um novo modelo, seguimos as nossas convicções e criamos motos únicas.

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

BRIXTON
MOTORCYCLES

Proteção para UMA AVENTURA SEM LIMITES

A MARCA ITALIANA GAERNE APRESENTA AS NOVAS BOTAS “ADVENTURE” G.DAKAR GORE-TEX. PROTEÇÃO, ESTILO E CONFORTO PARA OS MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM AVENTURA SEM LIMITES.



A pensar nos motociclistas que pretendem aventurar-se fora de estrada sem ligar aos limites, os especialistas italiano da Gaerne acabam de apresentar um novo par de botas. As novas Gaerne G.Dakar Gore-Tex prometem proteção adicional, estilo “offroad” e conforto.

Com o corpo da bota fabricado em pele de alta qualidade e resistência ao desgaste, as botas G.Dakar Gore-Tex contam com uma membrana respirável e impermeável, denominada Waterproof Goretex Performance.

Para garantir que os movimentos do pé não são afetados pela construção de uma bota estruturalmente mais forte, a Gaerne desenvolveu um sistema de pivot no tornozelo, que permite que o pé se movimente de forma natural mesmo quando o utilizador está aos comandos da sua moto e necessita de maior sensibilidade para controlar o seletor de caixa ou o travão de pé.



Na zona da canela as botas Gaerne G.Dakar Gore-Tex recebem inserções em PU, para um reforço adicional contra os impactos, o lado interno da bota está revestido em Suede para maior aderência à moto, as fivelas, ajustáveis, são fabricadas em alumínio, enquanto o ajuste na zona superior é feito através de velcro para um ajuste perfeito ao formato da perna.

A sola das botas G.Dakar Gore-Tex é rugosa para maximizar a aderência mesmo nos pisos de lama.

A Gaerne revela que as botas G.Dakar Gore-Tex encontram-se disponíveis nos tamanhos do 39 ao 48. Estão também disponíveis em duas cores: preto ou castanho.

Quanto a preços, a Lusomotos, que representa a Gaerne em solo nacional, revela que as botas G.Dakar

Gore-Tex têm um PVP de 349,90€.

Se pretender mais informações sobre estas botas da Gaerne pode contactar a Lusomotos através do telefone 231 510 860 ou do e-mail geral@lusomotos.com //

UM NÍVEL COMPLETAMENTE NOVO DE PRESTAÇÕES EM ESTRADA.

O LEGADO DA FTR® CONTINUA.

Um motor refinado combinado com uma suspensão preparada para o asfalto e pneus Metzeler Sportec para oferecer um rendimento óptimo em cada curva, com novos níveis de agilidade e maneabilidade. Uma experiência como nenhuma outra.

INDIANMOTORCYCLE.PT

Indian
MOTORCYCLE

❑❑❑❑❑ FTR ❑❑❑❑❑





Henrique Saraiva

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

UMA VIAGEM DE DOIS ANOS a Andar de Moto - Parte 1

Ainda o ano de 2019 tinha a placa “Pintado de Fresco” e já o telefone tocava. Do outro lado do fio (era um telemóvel, mas adoro a expressão!), às 15h previamente combinadas, estava o editor da Andar de Moto. Não nos conhecíamos, mas na sequência da conversa surgiu a pergunta: “será que eu gostaria de partilhar nas páginas da revista algumas das histórias das minhas viagens ao virar da esquina?”. A resposta só podia ser afirmativa.

Gosto de desafios. E no caso era um grande. A minha experiência de contador de histórias de viagens era curta (ainda é). O ano anterior tinha sido “o primeiro do resto da minha vida” e só então tinha aparecido a disponibilidade para dar umas voltas de moto com maior frequência. Partilhá-las tinha surgido naturalmente, primeiro no círculo de amigos e depois, por alturas de Setembro, com o blogue, cujo nome - Viagens ao Virar da Esquina - traduzia o objectivo: dar a conhecer os recantos desta realidade próxima que é Portugal e assim inspirar quem me lesse a ir por aí fora, nos breves momentos que a vida de cada um permite para lá das normais férias.

Apenas 3 meses decorridos, mas o suficiente para alguém ter reparado. Vencida a primeira barreira, o vir a público com escritos próprios, surgia novo desafio. Mal sabia eu, então, que a viagem já leva 2 anos e a contar...

Até agora, Fevereiro de 2021, são estas as 21 etapas de uma viagem por Portugal, que agora vos conto!

1ª ETAPA - OLIVENÇA É NOSSA, DIZEM...

Fui com um grupo de amigos até Olivença, animados da intenção quixotesca de reconquistar aquela que os espanhóis dizem sua. Pelo caminho, visitámos o

interessante e muito original Castelo de Evoramonte, onde foi assinado, em Maio de 1834, o tratado que pôs fim à guerra civil entre miguelistas e liberais. Fratricida como qualquer uma, opôs dois irmãos com visões diferentes do mundo: D. Pedro e D. Miguel. Ganhou o primeiro e a História de Portugal conheceu novo rumo.

O poiso seguinte foi em Juromenha e aqui tivemos a primeira grande surpresa: a majestosa fortaleza, a Sentinela do Guadiana, lamentavelmente deixada ao desleixo e incúria de quem dela deveria cuidar. Paisagem lindíssima e uma fortificação que nos seus tempos áureos impunha respeito, certamente. Do outro lado, na outra margem do Guadiana, é Espanha. Ou não...

Finalmente chegámos a Olivença. Na fronteira que não devia ser, vimos a ruína da bonita Ponte d’Ajuda, pelos castelhanos rebentada à bomba em mais um dos muitos episódios de “boa” vizinhança de antigamente.

Olivença, que Portugal reivindica por direito desde o Congresso de Viena de 1815, não foi reconquistada. Mas conquistou-me: desde as ruas, com toponímia nas duas línguas, tipicamente estremenhas, mas com calçada portuguesa, ao carinho e orgulho que os seus habitantes têm, sendo espanhóis, pela herança lusa. E muitos têm dupla nacionalidade.

2ª ETAPA - ESTRADA NACIONAL 2 - UM GUIA PRÁTICO

Depois de percorrida a EN2 e antes que chegasse a Primavera, altura ideal para a percorrer, achei que valia passar alguma informação resultante da experiência e do estudo feito na sua preparação.

Havia (e ainda há) muito a fazer nesta estrada que percorre Portugal de norte a sul e une as suas duas >>



"JUROMENHA AQUI TIVEMOS A PRIMEIRA GRANDE SURPRESA: A MAJESTOSA FORTALEZA, A SENTINELA DO GUADIANA"

metades: o litoral e o interior. Uma espécie de “manual do utilizador” destinado a facilitar a vida aqueles que se propõem fazê-la.

3ª ETAPA - UM DIA NA SERRA DOS CANDEEIROS

Situada a cerca de 100km a norte de Lisboa, esta serra tem como principais ex-líbris as grutas. Umas bem conhecidas e visitáveis - S. António, Alvados, Mira d’Aire - e muitas outras que o não são, resultantes da formação geológica predominantemente calcária e na qual a água das chuvas encontrou os mais diversos caminhos, transformando-a num verdadeiro “queijo suíço”.

Daí também resultaram outros fenómenos com designações um pouco mais estranhas como a Fórnea e o Polje de Minde, que visitámos, num percurso iniciado nas salinas de Rio Maior, passando por Porto de Mós e findo na nascente do Alviela, nos Olhos d’Água.

Desfrutámos também de bons momentos de condução nas estradas que de uma ponta à outra percorrem esses montes, como não poderia deixar de ser.



Olivença-Praça central com calçada portuguesa



Olivença - Toponímia



CRÓNICA

4ª ETAPA - UM DIA NA ARRÁBIDA COM MISTÉRIO, CRIMES, AMORES E VISTAS DESLUMBRANTES

Vou com muita frequência à Arrábida. Sítio único, com fantásticas estradas e paisagens deslumbrantes que não me canso de percorrer. Desta vez, aproveitei para cruzar esses dois aspectos com algumas histórias muito curiosas.

O passeio começou na Lagoa de Albufeira com passagem nas praias da zona do Meco e paragem obrigatória no Cabo Espichel. Passei pelo imponente farol e pelo Santuário de Nossa Senhora da Pedra Mua (a merecer um melhor tratamento por quem vela pelo nosso património).

Depois Sesimbra, onde no Castelo desfrutei da magnífica vista para a baía.

Finalmente, Arrábida. Na prática tem duas estradas que a percorrem longitudinalmente: uma que segue junto às praias, desde Setúbal até ao Portinho e outra que percorre a cumeada. Comecei pela primeira e pelas praias: Portinho, Creiro, Coelhoos, Galapinhos, Galápos e Figueirinha. Depois, passei o Sanatório - no Forte de Santiago do Outão - e a fábrica do cimento (uma ferida aberta no coração da paisagem).

Um pouco mais à frente, junto a uma pequena enseada, fica o Palácio da Comenda de Monguelas. A sua ruína e as histórias que misturam nobres endinheirados dos loucos »



Polje de Minde



Cabo Espichel



A caminho de Elvas - Ponte da Ajuda



Portinho da Arrábida



Palácio da Comenda



"VOU COM MUITA FREQUÊNCIA À ARRÁBIDA. SÍTIO ÚNICO, COM FANTÁSTICAS ESTRADAS E PAISAGENS"

anos 20 (do século passado) com retiros de celebridades como a viúva Kennedy e sua irmã, Truman Capote e o que mais não se sabe. E que ainda serviu de cenário para literatura contemporânea. Parece que agora finalmente está a ser recuperado...

A meia encosta encontramos um baluarte, a fortaleza da 7ª Bateria da Artilharia de Costa. O pequeno Forte Velho do Outão (a merecer cuidados, como não podia deixar de ser) com uma vista deslumbrante para Setúbal, Troia e o estuário do Sado. No exterior ainda podemos ver o que resta de 3 peças de artilharia Vickers de 152mm. E as casamatas que lhes serviam de apoio.

A viagem prossegue. O enquadramento é espectacular mas a exigir cuidados redobrados, que a estrada é sinuosa e íngreme por vezes. Alguns quilómetros à frente, já a descer, temos numa pequena recta um miradouro (dos muitos que a estrada tem) e uma rampa de parapente. No final dessa recta, antes da curva à direita, um local celebrizado no único dos filmes de James Bond passado em Portugal... segundo consta, estava Ao Serviço de Sua Majestade!

5ª ETAPA - SOBE E DESCE NA SERRA DA ESTRELA

O maciço da Estrela é o único pedaço de Portugal em que temos um vislumbre de montanhas a sério.

Percorrer as suas estradas é garantia de muitas curvas, contracurvas e paisagens magníficas. Que por vezes nos fazem sentir a nossa pequenez.

O roteiro escolhido é relativamente simples e foi, desta vez, percorrido em dois dias. No primeiro, com pernoita na Pousada da Juventude das Penhas da Saúde, comecei pela subida da Covilhã até aos Piornos. Aquela onde a inclinação e a sinuosidade melhor se combinam. Depois, pequena descida até ao Covão da Ametade, onde nasce o Zêzere com a água das muitas fontes do alto da serra. O cenário esmaga-nos com os 3 Cântaros (todos acima dos 1800m): Raso, Magro e Gordo. Dali, a vertiginosa descida pela encosta do vale glacial até à vila de Manteigas.

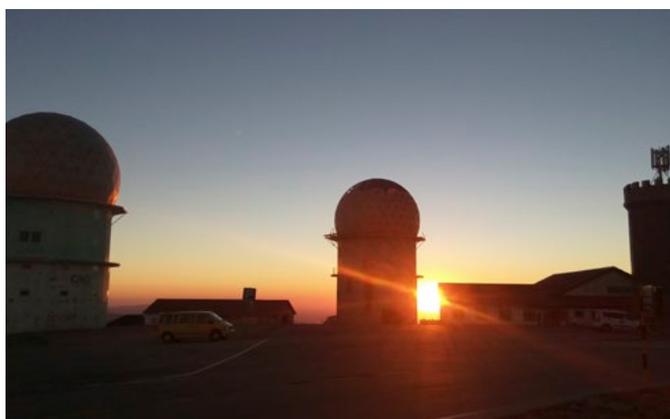
Da vila serrana e até às Penhas Douradas, uma subida mais a jeito alpino, com alguns "ganchos", sempre a ganhar cota até terminar no Vale do Rossim. Continuei viagem em direcção ao Sabugueiro, depois Lagoa Comprida e finalmente, a Torre, onde cumpri um dos objectivos desta viagem: ver o pôr do sol no ponto mais alto de Portugal (continental). Deslumbrante!

No segundo dia, desci até à Covilhã e segui, pelo Tortozendo em direcção a Unhais da Serra. Depois, Alvoco da Serra, Loriga e, antes de Valezim, virei à direita, novamente em direcção à Torre. Fantástica escalada! Estrada recente, bom piso, sinuosa e íngreme, à qual os ciclistas chamam





Vale Glaciar



Por do Sol na Torre



Lagoa Comprida

“Adamastor”. Ao epíteto não será estranha a inclinação: cerca de 1/3 da subida a 14% é obra... e o resto não baixa dos 9%!

Cheguei perto da Torre, mas não voltei lá. Desci de novo à Covilhã e... era tempo de regresso.

6ª ETAPA - VIRÁMOS A ESQUINA E FOMOS ATÉ AO LAGO AZUL

A albufeira de Castelo de Bode - o Lago Azul - situa-se mesmo a meio de Portugal, e a barragem trava o percurso do Zêzere (cuja nascente vimos na etapa anterior) quase junto à foz onde se dissolve no Tejo.

Circundámos a albufeira, visitámos algumas das suas praias fluviais: Aldeia do Mato, Trízio, Alcanim e Casta-

nheira (também chamada de Lago Azul...).

Detivemo-nos na templária Dornes, com a sua original torre de planta pentagonal. Povoação que está presente na História de Portugal desde o seu nascimento, passando pela Lenda de N^a S^a do Pranto, até aos alvares do republicanismo. Ali perto, em Carril, na Sociedade Filarmónica Carrilense, foi tocado pela primeira vez “A Portuguesa” de Keil do Amaral, no ano de 1890. Vinte anos depois passaria a ser o Hino Nacional.

As estradas que rodeiam a albufeira são excelentes para a prática do mototurismo. Foram elas que também nos levaram até ao Picoto da Melriça e ao Penedo Furado, alternando paisagens magníficas do plano de água com outras de vegetação exuberante. >>>



Brotas

7ª ETAPA - BROTAS, O SEGREDO ESCONDIDO DO ALENTEJO

Quem diria que, perdida no meio do Alentejo, meia dúzia de quilómetros antes do célebre km500 da EN2, entre Mora e Montemor-o-Novo, fica uma pequena vila, outrora sede de concelho e onde desde os idos de 1400 se professa a fé em Nossa Senhora? Muitos anos, séculos, antes de Fátima!

A aparição e o milagre da Nª Sª de Brotas aí fizeram nascer o bonito e singelo Santuário.

Uma fé que fez com que a terra recebesse confrarias de romeiros que aí vinham prestar o seu culto a Maria. Aí construíram as chamadas Casas de Romaria (que hoje estão muito bem recuperadas e adaptadas ao turismo rural). E levaram o culto consigo nos Descobrimentos, razão pelo qual ele se estende às mais longínquas paragens da diáspora lusitana.

Nas imediações, a justificar um passeio pelas calmas estradas alentejanas, Mora - o Fluviário e o Parque Ecológico do Gameiro ou o Cromeleque do Monte das Fontainhas Velhas - Pavia e Arraiolos, com o seu típico >>



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

ACESSÓRIOS



Tudo o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em andardemoto.pt

EQUIPAMENTO



Atouguia - Largo da Igreja Matriz



Cromleque do Monte das Fontainhas Velhas



castelo de muralha circular e o património cultural das Tapeçarias, merecem também uma visita.

8ª ETAPA - ATOUGUIA DA BALEIA - QUANDO O MAR RECUA

Chamava-se Tauria e foi, por alturas da fundação da nacionalidade, um importante porto de abrigo na baía da S. Domingos. Fruto do assoreamento e do recuo do mar, hoje as ondas situam-se a alguns quilómetros a poente. Do porto resta a memória e S. Domingos é o nome da pequena ribeira que por ali passa. À época, Peniche e Baleal eram ilhas...

De Tauria (porque era terra de muitos touros bravios) se foi, com o correr dos tempos, passando a Atouguia. E a baleia surgiu porque, segundo reza a lenda, um enorme cetáceo com cerca de 15 metros, ali perto terá dado à costa. Na Igreja de S. Lourenço, que também tem história curiosa, até pelo facto de este não ser santo de devoção habitual no nosso País, está uma costela petrificada que seria, diz a lenda, dessa baleia.

S. Leonardo era um nobre gaulês do Séc. V que dedicou a sua vida a Cristo. Santo de devoção por aquelas paragens, era o padroeiro de navio que alguns séculos depois por ali passou. Forte tempestade o fez buscar abrigo na baía de S. Domingos. Vieram a terra e por aí ficaram até que a borrasca passasse. Só que, cada vez que o temporal acalmava e se ten- >>



tavam lançar ao mar... logo a intempérie recrudescia e os obrigava a recolher ao abrigo. De tal forma foi, que por ali ficaram definitivamente...

E na Atouguia também nos cruzamos com a história trágica de Pedro e Inês (Séc. XIV).

Consta que por aqui procuraram refúgio. D. Pedro no Paço da Serra da Atouguia que por tal se veio a chamar mais tarde Serra d'El Rei. O Paço ainda lá está, como testemunho. E D. Inês em Coimbrã (talvez pelo facto de os apaixonados virem de Coimbra), logo ali ao lado da Atouguia.

Peniche é visita obrigatória. Imperdíveis o Cabo Carvoeiro e a Papôa, onde o mar e o vento teceram curiosas esculturas.

Mais à frente, o típico e bonito Baleal. Depois, a caminho da Lagoa de Óbidos, as praias D'El Rei e do Cortiço.

Finalmente, Óbidos, a vila literária. Perdermo-nos nas suas ruas e nas ameias do castelo é vivermos um regresso à idade medieval.

9ª ETAPA - A GLOBALIZAÇÃO COMEÇOU NA EN2

Como é que um termo tão característico do Séc. XXI estará relacionado com a Estrada Nacional 2?

Porque a verdadeira globalização, aquela que deu a conhecer “novos mundos ao mundo”, teve um marco fundamental na forma como se desenvolveu, por algo que ocorreu em 1479... na vila alentejana de Alcáçovas!

Aqui foi celebrado entre as coroas Portuguesas e Castelhana, no recém-restaurado Paço dos Henriques, um tratado que nas suas disposições estabelecia as bases para a divisão do mundo entre os dois países. Essa divisão seria finalmente consagrada na versão definitiva em Tordesilhas. Mas sem Alcáçovas, este não teria existido.

O Tratado de Alcáçovas foi também fundamental porque veio por termo a uma crise na sucessão da Coroa de Castela, permitindo o casamento entre Isabel de Castela e Fernando de Aragão, mais tarde conhecidos como Reis Católicos, e que iria resultar na união de estados que originou Espanha.

E Alcáçovas fica na Estrada Nacional 2! Ou seja, a globalização começou ali, na EN2.

10ª ETAPA - PELOS CAMINHOS DE IBN DARRAJ AL-QASTALI

O período da nossa história que antecede a Reconquista Cristã e a fundação de Portugal está um pouco escondido na penumbra dos tempos. Durante cerca de 8 séculos, os muçulmanos permaneceram na Península Ibérica. No território que agora é Portugal foram cerca de 400 anos... impossível não terem deixado uma forte herança, da qual a maioria das palavras do vocabulário começadas pelo prefixo “Al” não será a menor das evidências. Afinal...era o Al-Andaluz! Mas vai muito para lá disso.

Nesses tempos, o culto das letras era muito forte. E um »»

CRÓNICA

dos principais poetas muçulmanos dessa época foi Ibn Darraj al-Qastalli. Nasceu no ano de 958 e chamaram-lhe Ibn Darraj. Por ter nascido em Cacela lhe deram o apelido de al-Qastalli.

Cacela Velha foi, pois, o destino! Situada à beira da Ria Formosa, perto de Tavira, a sua fundação perde-se na memória dos tempos. Seria certamente terra de passagem de comerciantes - gregos, fenícios - ou alvo de pilhagens de piratas que atacavam esta costa. Os romanos reconheceram-lhe importância, mas foi com os muçulmanos que atingiu o seu apogeu, principalmente no Séc. X e chamar-se-ia Hishn Kastala, Qastallat Dararsh, Cacetalate ou Cacila (donde virá o actual Cacela).

Foi conquistada pelos Cristãos em 1240 e teve foral outorgado por D. Dinis em 1283. Muito destruída pelo Terramoto de 1755, deixou de ser sede de concelho nessa época.

Ibn Darraj tinha tal prestígio que integrava a corte na qualidade de poeta oficial e escritor redactor do Estado Califal do poderoso Almançor pelos finais do Séc. X. Percorreu os domínios árabes da Península Ibérica e veio a morrer em 1030, tendo deixado vasta obra que abrange 3 períodos fundamentais da história do Al-Andalus: o esplendor do Estado Califal, a guerra civil que se lhe seguiu e o período dos reinos taifas. Foi um dos grandes viajantes medievais do Gharb al-Andalus devido à posição que ocupava na Corte, relatando, através da sua escrita, as adversidades e dificuldades que enfrentara ao viajar. A sua memória está bem presente em Cacela.

Cacela Velha está edificada no cimo de uma pequena»

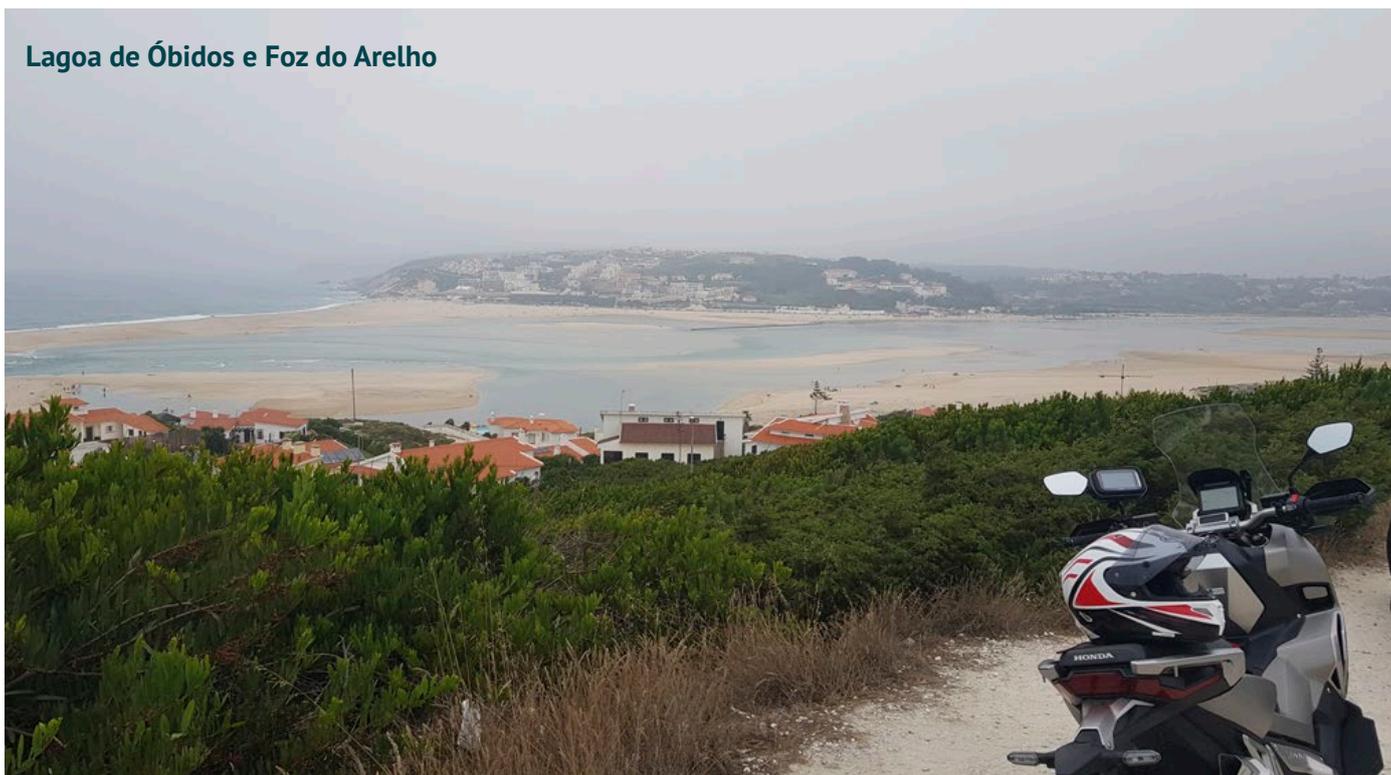


Paço Real em Serra D'El Rei



Igreja Matriz de Alcáçovas

Lagoa de Óbidos e Foz do Arelho



A AVENTURA NOUTRO NÍVEL!



+ **V-STROM 1050XT**

+ **V-Strom 650XT**

EXPANDE O TEU HORIZONTE

Quaisquer que sejam as tuas ambições, a família V-Strom vai estar à altura para satisfazer as tuas exigências. Em longas tiradas de estrada, fora dela, ou simplesmente no dia-a-dia, será uma fiel e previsível parceira que te permitirá concentrar-te apenas no prazer do momento e na condução.

Informa-te num concessionário oficial Suzuki e conhece estes modelos incríveis da linha Black Edition.

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.

FAMÍLIA V-STROM

- + **V-STROM1050XT (Euro 5)**
- + **V-Strom 650XT (Euro 5)**
- + **V-Strom 650XT**
- + **V-Strom 650A (Euro5)**
- + **V-Strom 650A**
- + **V-Strom 650 Black Edition (Euro5)**



WWW.SUZUKIMOTO.PT

MOTUL

cetelem
Mais responsáveis, Juntos
GRUPO BNP PARIBAS


SUZUKI

Way of Life!

Ria Formosa e Forte de Cacela



Homenagem a Ibn-Darraj



arriba fóssil, antiga de 1 milhão de anos, que domina este extremo da Ria Formosa e está separada da ondulação do mar pela ilha-barreira que nos dá uma praia maravilhosa.

Destaca-se a pequena fortaleza e as muralhas que albergam no seu interior meia-dúzia de casas, uma igreja, um poço e uma riquíssima história. Que mais do que batalhas passadas recorda sim um passado e presente intimamente ligado à poesia. Talvez a beleza da paisagem seja a inspiração....

Muito mais recentes são as presenças de Sophia de Mello Breyner Andresen ou Eugénio de Andrade, entre muitos outros.

Uma pequena localidade, mas que serviu e serve de alfofre de inspiração para poetas que por sua vez, também a consagram. É possível observar em muitas das paredes, azulejos com poemas a ela dedicados e que evocam esta fonte de inspiração.

11ª ETAPA - EN 124 - A OUTRA ESTRADA DO ALGARVE

Todos conhecemos ou já ouvimos falar da famigerada Nacional 125, no Algarve. Uma estrada nacional que é, na grande maioria do seu trajecto, uma via urbana, perigosa nas suas armadilhas e lenta para quem pretende deslocar-se com maior celeridade.

Mas no Algarve existe uma outra estrada que a an-



Pereiro- Feira de S. Rafael

tecede na numeração do Plano Rodoviário: a EN124.

E foi esta que percorri. Formalmente começa em Portimão e termina a meia dúzia de quilómetros de Alcoutim no outro extremo do Algarve. Resolvi alargar um pouco o âmbito: iniciei a jornada na Praia da Rocha e terminei-a novamente junto ao mar, no local mais a sudeste de Portugal: na Ponta da Areia em Vila Real de Santo António.

Da Praia da Rocha rumei a norte até Silves. Daqui, a nossa EN124 vira para poente e começa a ser um pouco mais interessante. Vamo-nos progressivamente afastando do Algarve turístico e entramos no Algarve rural.

Até S. Bartolomeu de Messines a estrada, sob o ponto de vista de condução, não nos desafia. Mas a partir de Alte, entramos na Serra do Caldeirão e a partir daí, outro mundo surge aos nossos olhos.

À nossa frente uma estrada em bom estado, com pouco movimento, numa sucessão quase infinita de curvas e contracurvas. São cerca de 90 km de puro deleite. Que não se esgotam no prazer motociclístico. Porque a paisagem do Barrocal Algarvio é deslumbrante. Quando paramos, o silêncio é quase absoluto. Digo quase, porque a natureza tem o seu fundo musical.

Antes de Alcoutim, em Pereiro, encontrei uma tradicional feira, com os seus vendedores de banha-da-cobra, as tendas de atoalhados ou de especialidades típicas, as barracas das bifanas... Era a feira de S. Rafael,

o nosso padroeiro. Não podia ser melhor!

Alcoutim marca o final da EN124 (na verdade termina 8km antes). À nossa frente, o Guadiana e a espanhola San Lúcar de Guadiana.

Virei para sul em direcção ao final da jornada. Esperava-me a Marginal do Guadiana. Uma estrada municipal que vai de Alcoutim até um pouco abaixo de Odeleite. Sempre junto à margem direita do rio que aqui se começa a espriar. Passo o Montinho das Laranjeiras, Guerreiros do Rio e Foz do Odeleite. e finalmente a EN122 por Castro Marim até Vila Real.

A Ponta da Areia é só um pouco mais adiante, depois de passado o farol mais oriental de Portugal. Dali em frente, só água: ou a foz do Guadiana e Ayamonte ou o Atlântico com sabor a Mediterrâneo.

(Continua...)

Estas foram as 11 primeiras etapas da minha viagem de 2 anos a Andar de Moto.

Quanto às 10 que faltam... bem, terão de esperar pelo próximo número da nossa revista!

Entretanto, podem ler as histórias completas que estão à vossa disposição no site da Andar de Moto. Se quiserem começar pela primeira é só seguir o link (as restantes estão lá também):

<https://www.andardemoto.pt/opinioes/41741-oli-venca-e-nossa-dizem//>

ENTREVISTA *CRISTIAN BARELLI*

DIRETOR DE MARKETING DE PRODUTO DA APRILIA



A nova vida DA APRILIA

Durante a apresentação internacional da nova Aprilia RS 660 tivemos a oportunidade de conversar com Cristian Barelli. O diretor de marketing de produto da marca italiana deu-nos uma visão diferente da forma como a Aprilia encara o futuro a partir da RS 660.

Texto: Bruno Gomes **Fotos:** Aprilia

A Aprilia está a passar por um processo de atualização da sua gama. A marca italiana pretende captar novos clientes para a família de Noale, e nesse sentido a chegada ao mercado da plataforma 660, que tem a desportiva RS como primeiro produto, é vital para a implementação da estratégia da Aprilia.

Com a marca italiana a passar por tanta coisa, aproveitámos para conversar com Cristian Barelli, diretor de marketing de produto da Aprilia, durante a apresentação internacional da nova RS 660. Sem receio das perguntas e respondendo de forma assertiva, Barelli deixou-nos entrar de forma mais aprofundada no mundo da Aprilia, o que levou à tomada de certas decisões no projeto RS 660 e também da renovada plataforma V4.

Andar de Moto – Mencionaste que o design da RS 660 é totalmente novo e que é o início de um novo estilo para a Aprilia. Qual é a importância de desenhar uma moto que ainda se parece com a anterior RSV4, mas segue uma linha muito mais futurista?

Cristian Barelli – Sim, é importante para nós porque, primeiro, somos italianos! E obviamente que nos preocupamos com o design. Mas quando falamos de motos temos de combinar o design com as necessidades de condução, entendes? Por isso esta RS 660 é a primeira com um estilo que ainda se inspira na competição, mas é mais útil para o condutor porque temos de fazer uma moto que é mais confortável. Claro que quando falamos da RSV4 as necessidades são diferentes, pois estamos a falar de uma moto que é principalmente

para uso em pista. Nesse sentido decidimos manter parte do estilo e design, mas integrámos algumas coisas a pensar na performance. Mas a importância das linhas que iniciámos com a RS 660 é muito relevante para nós pois será a base para os próximos anos.

Andar de Moto – Pensaram em fazer algo mais radical do que aquilo que nos mostram agora? Talvez a pensar no futuro da RSV4?

Cristian Barelli – Claramente (risos)! Estamos a trabalhar muito do ponto de vista da integração da aerodinâmica. Por exemplo na anterior RSV4 simplesmente aplicámos as asas na moto. Se assim podemos dizer. No que estamos a trabalhar atualmente servirá para criar uma melhor integração entre os componentes aerodinâmicos e o estilo da moto.

Andar de Moto – Mas na RS 660 o design final foi aquele em que a Aprilia sempre acreditou ser o mais radical para este modelo?

Cristian Barelli – Para a RS 660 a história é completamente diferente. Este modelo não necessita do efeito aerodinâmico que procuramos na RSV4, pois não atinge mais de 300 km/h. As necessidades são diferentes.

Andar de Moto – As carenagens criam alguma estabilidade. Mas este tipo de carenagens duplas criam o mesmo efeito aerodinâmico das asas que usaram na RSV4 1100 Factory?

Cristian Barelli – Não, de maneira alguma. Neste caso o efeito é menor. Na RSV4 temos um efeito aerodinâmico que influencia a condução a alta velocidade. Neste caso da RS 660 a velocidade





média é menor do que na RSV4 e por isso precisamos de um efeito aerodinâmico menos intenso. Mas de qualquer forma foi necessário criar um efeito aerodinâmico que permitiu alterar o conforto de condução.

Andar de Moto – Não é segredo que a RS 660 é a primeira de uma série de novos modelos. A plataforma 660 será usada na Tuono, na Tuareg... mas pode aparecer mais algum outro modelo?

Cristian Barelli – Absolutamente sim. Desenvolvemos este motor já com a ideia de que terá de ser usado noutros modelos. Escolhemos esta arquitetura de motor, um bicilíndrico paralelo, precisamente por essa razão. É o mais útil. Podemos fazer muitos tipos diferentes de motos com este motor. Agora estamos a ver a Tuono 660, mais para o final de 2021 veremos a Tuareg, mas estamos já a pensar noutros modelos.

Andar de Moto – Tens algum “deadline” definido para a apresentação desses modelos?

Cristian Barelli – De momento estamos apenas concentrados em três motos. Por isso já estamos bastante ocupados. Veremos o que

acontece depois de lançar estas primeiras três 660, e aí começaremos a ver algo diferente. Mas provavelmente vai demorar ainda uns dois anos ou talvez um pouco mais para ver essas motos chegarem ao mercado.

Andar de Moto – Alguns dos nossos leitores questionam-se porque é que a Aprilia não optou por fazer a RS 660 uma supersport agressiva como algumas rivais. Até nós pensámos nisso. Porque é que não fizeram isso? Estávamos à espera de uma mini-RSV4!

Cristian Barelli – Sim, eu sei. Mas como eu te mostrei nos diagramas da apresentação da RS 660, esse tipo de motos está a baixar as vendas pois são demasiado extremas. Nesta categoria precisamos de uma moto que seja mais equilibrada do que no passado. Alguém que compra hoje em dia uma R6, provavelmente há 20 anos atrás comprava uma RS 125 a dois tempos. Agora os novos condutores estão a iniciar-se nas 125 cc a quatro tempos, com potência limitada, com uma ciclística algo limitada. Depois saltam para uma 300 ou 400 cc, que são motos que ainda apresentam uma performance reduzida. Por isso precisamos de algo >>>

MP3

PIAGGIO

DOMINA A CIDADE



Se procuras uma solução segura e elegante para te deslocares na tua cidade, a **Piaggio MP3 300 HPE** (High Performance Engine) é a companheira ideal. Tecnológica e elegante, a MP3 oferece uma performance e conforto sem rival. A aceleração é excepcionalmente suave e o silêncio da transmissão é um autêntico feito da engenharia moderna. E o melhor de tudo, é que **não precisas de carta de moto para a conduzires: basta a carta de condução de automóvel (categoria B)**. Vem experimentá-la num concessionário Piaggio.





que eles possam conduzir de forma fácil e por isso não podem ser demasiado extremas. Por esta razão é que decidimos fazer uma moto que é mais equilibrada.

Andar de Moto – O motor bicilíndrico paralelo foi o único que vocês pensaram em usar para esta plataforma 660? Sabemos que o motor deriva dos dois cilindros dianteiros da RSV4. Mas podiam ter cortado o motor de outra forma e obter um V2. Foi uma escolha feita porque é mais fácil criar um motor dois cilindros paralelo ou foi uma escolha meramente derivada da função?

Cristian Barelli – Como eu disse antes, não é porque seja mais fácil, mas sim porque há outras razões. Uma é, claro, os custos, pois num bicilíndrico paralelo temos menos componentes do que num V-twin. E depois porque precisamos de um motor que seja modular, polivalente, para o podermos usar em muitas outras motos. Se tivermos um V-twin ficamos com o cilindro traseiro que fica bastante alto, e por isso precisamos de

uma moto com um assento mais alto. Com esta configuração, atrás dos dois cilindros temos muito espaço livre, por isso podemos ter uma moto com um assento mais baixo e configuramos a moto de uma forma diferente.

Andar de Moto – E a cilindrada. Vamos ver este motor bicilíndrico paralelo a manter-se nos 660 cc ou veremos algo parecido com uma evolução. Talvez uma 750 cc ou uma 800 cc...

Cristian Barelli – De momento não estamos a considerar o aumento de cilindrada pois acreditamos que encontrámos o equilíbrio perfeito entre dimensões e agilidade. Vamos de certeza fazer algumas experiências, mas vamos ver se conseguimos manter o equilíbrio perfeito entre o motor, peso, chassis e dinâmica para perceber se vale a pena aumentar a cilindrada.

Andar de Moto – Com este motor têm de trabalhar com a potência mas também com as regras de homologação. O Euro5 foi um limite



muito grande no desenvolvimento deste motor?

Cristian Barelli – Foi um desafio interessante. A nova regulamentação Euro5 é bastante restritiva para nós. Em termos de ruído e emissões foi muito complicado alcançar os objetivos e a performance que queríamos. Fomos capazes, graças aos nossos engenheiros, de alcançar o objetivo de performance com este tipo de limitações. Estamos muito orgulhosos com o que fizemos!

Andar de Moto – Se quisessem, qual seria o limite de performance que podem atingir com este motor?

Cristian Barelli – O número exato não te consigo dizer pois é uma questão de encontrar o equilíbrio para aquilo que pretendemos, a segurança, a fiabilidade, etc. Com este motor conseguimos garantir um pacote seguro, garantir que não sofre problemas mecânicos. Para te ser sincero não sei ao certo qual o limite, até por causa do Euro5. Isso tem grande impacto.

Andar de Moto – A Aprilia diz e repete que esta não é uma supersport, mas quando falei com o vosso piloto de testes, o Tommaso Marcon, ele confessou que testou um protótipo inicial da RS 660 em pista e que ficou muito perto dos tempos por volta da R6. Quais são as rivais que vocês apontam à RS?

Cristian Barelli – Quando começámos o desenvolvimento desta moto pegámos nos dois extremos do segmento. A R6 e a Ninja 650. Estudámos essas motos e tentámos posicionar a nossa exatamente ao meio delas. Claro que como somos Aprilia olhamos sempre para a performance e maneabilidade. Com este chassis e motor estamos mais perto da R6 do que da Ninja. Numa pista mais curta, como a que o Marcon fez

o teste, claramente que conseguimos ficar muito perto ou até à frente desse tipo de motos pois o motor bicilíndrico paralelo tem mais binário e num circuito mais retorcido podemos ser mais rápidos.

Andar de Moto – E por falar no Marcon, ele está a desenvolver a versão Trofeo. Essa moto pode levar à criação de uma RS 660 Factory?

Cristian Barelli – Não sabemos ainda. O problema é que para ter melhores suspensões, melhores travões, e tudo o que implica uma versão Factory, o preço vai ser ainda mais alto. Atualmente penso que estamos num bom ponto em termos de preço e do que esta moto oferece. Muita performance, eletrónica superior, etc. Uma versão Factory provavelmente vai custar mais 3000 ou 4000 euros. Não sei se isso será interessante do ponto de vista do mercado, pois será um preço muito superior comparando com os nossos rivais do segmento.

Andar de Moto – Algumas pessoas referem que o pacote eletrónico da RS 660 é demasiado avançado ou exagerado para uma moto de 100 cv. O que tens a dizer a essas pessoas?

Cristian Barelli – Quero dizer-lhes que até podia ser uma ideia do nosso departamento de marketing em ter um pacote eletrónico tão avançado. Isso é ótimo quando fazemos os press release e temos uma lista enorme de features eletrónicas (risos). Mas na realidade, como esta moto vai ser usada por muitos tipos diferentes de motociclistas, estamos a dar a possibilidade de cada um optar. Um condutor experiente pode personalizar as ajudas, talvez reduzindo o ABS ou até desligando. Depois temos os menos experientes, talvez possa ser assustador quando conduzem uma moto destas pois a potência é





bastante superior às 125 ou mesmo em relação às 300 / 400. Este pacote eletrónico funciona como uma espécie de segurança adicional para estes condutores. E assim que começam a ganhar experiência podem, aos poucos, ir reduzindo as ajudas eletrónicas.

Andar de Moto – Podemos dizer que a eletrónica desta RS 660 é mais evoluída do que o da RSV4?

Cristian Barelli – É uma evolução do sistema aPRC que temos na RSV4, devido ao facto de contarmos hoje em dia com uma centralina melhor e mais potente. A centralina Magneti Marelli 11MP permitiu-nos ter maior controlo, fazer cálculos diferentes e mais precisos. Na RS 660, por exemplo, podemos seleccionar o travão motor de forma independente. Na RSV4 esse efeito existe, mas está interligado aos modos de condução. Por isso podemos dizer que é uma evolução.

Andar de Moto – Demoraram menos do que dois anos a desenvolver esta moto a partir de concept até modelo de produção, o que é incrível. A chegada da RS 660 é um passo importante para a empresa. Mas qual é de facto a importância desta moto para a Aprilia?

Cristian Barelli – Tem um enorme impacto na

Aprilia. Primeiro porque com esta moto poderemos receber na nossa família novos motociclistas. E também porque os nossos concessionários têm agora uma gama mais completa. Podemos começar nas 50 cc e subir até aos 1000 cc com as opções certas pelo meio. Para nós é um produto altamente estratégico para os mercados mais maduros como na Europa, mas também será interessante para os mercados asiáticos que ainda estão a amadurecer e ainda não têm a experiência necessária para comprar uma RSV4 mas gostam deste tipo de motos.

Andar de Moto – Por causa disso, a RS 660 torna-se ainda mais importante.

Cristian Barelli – É mesmo uma nova abordagem de como temos de trabalhar nos próximos anos.

Andar de Moto – Vem aí uma nova RSV4. O que nos podes dizer sobre as V4?

Cristian Barelli – Devido ao facto de estamos a enfrentar a homologação Euro5 aproveitámos a ocasião para olhar a fundo para estas motos. Nós continuamos satisfeitos com a nossa RSV4, pois apesar de já não ser a moto mais atual, ainda continua a ser muito competitiva. Com a próxima vamos voltar a estar à frente da concorrência pois adoramos estar no topo de cada comparativo que >>

vocês (imprensa) fazem. Por isso vamos estar muito à frente no segmento.

Andar de Moto – Estás a falar em termos eletrónicos, performance do motor...

Cristian Barelli – Posso dizer que em todos os aspetos. Trabalhámos em todos os aspetos que possas imaginar. No motor claro que o Euro5 foi um enorme desafio, ainda mais numa moto deste tipo, mas fomos capazes de manter a nossa performance de topo no segmento. E claro em termos de design, com uma versão mais extrema das linhas da RS 660, aerodinâmica mais integrada. A aerodinâmica foi algo em que trabalhámos muito.

Andar de Moto – Então não teremos mais um conjunto de asas coladas “à pressa” nas carenagens?

Cristian Barelli – Não. Nada disso.

Andar de Moto – Vocês têm um motor V4. Curiosamente a Ducati também tem, e para além das desportivas apresentou a Multistrada V4. Vocês

não se sentem tentados em entrar nesse segmento visto que já têm o motor?

Cristian Barelli – Essa é uma boa pergunta, mas à qual não te posso responder.

Andar de Moto – Essa resposta permite-me pensar que têm algo previsto...

Cristian Barelli – Não te posso responder (risos).

Andar de Moto – E será que nos podes falar de algo que vimos aparecer na RSV4 X, a edição limitada só para pista, e que nunca mais ouvimos falar? Estou a referir-me à caixa de velocidades Aprilia No Neutral. Poderemos vir a ter essa tecnologia numa moto de estrada como a RSV4?

Cristian Barelli – É uma tecnologia especialmente criada para competição. Apenas faz sentido nesse ambiente. Por isso não é fácil para um condutor normal ter este tipo de tecnologia numa moto de estrada. Sabemos que temos este tipo de tecnologia, mas também sabemos que neste momento não está ainda pronta para ser aplicada numa moto de estrada. Nem mesmo na nova RSV4. //

THE
POWER
OF SIGHT

FNF
VISION

POWERBOMB ROCKET BLUE
DESDE 49,90€

Multimoto

multimoto.pt info@multimoto.pt



Miguel SÁ MONTEIRO

O convidado deste episódio de Conversas à Beira da Estrada é o conhecido ator Miguel Sá Monteiro. Motociclista compulsivo, que anda de moto diariamente, tem na sua garagem alguns exemplares conceituados de motos que faz questão de usar regularmente conforme a situação ou disposição.

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

Apreciador de motos de alta cilindrada, preparámos-lhe uma experiência aos comandos da versão actual da Suzuki Katana, uma moto de linhas inspiradas no design da Katana original, que apresenta um misto de modernidade e futurismo, com traços clássicos imediatamente reconhecíveis, resumidos na farol quadrado e na traseira elevada, com um resultado final que dificilmente passa despercebido. Uma moto simples, descomplicada, capaz de inspirar muita confiança logo a partir do momento que se dá ao motor de arranque, e que revela uma performance verdadeiramente acutilante, como o fio da lâmina da espada japonesa que lhe dá o nome e a inspiração.

Para o acompanhar, o nosso jornalista Rogério Carmo aproveitou para ficar a conhecer a Brixton Crossfire 500, uma atraente moto naked de imagem “retro”, com inspiração cafe racer e toques de modernidade como a ótica com luzes diurnas em LED, que revelou um desempenho dinâmico muito interessante graças a componentes de qualidade como as suspensões Kayaba ajustáveis, os travões J.Juan, o sistema de ABS assinado pela Bosch, e ainda os pneus Pirelli Angel ST como equipamento de fábrica.

Contou-nos o Miguel Sá Monteiro que começou

a andar de moto aos catorze anos e que a sua primeira moto foi uma Piaggio Zip de 50cc, apesar de ter preferido uma DT LC. Aos dezoito anos tirou a carta de condução de carro e moto e passou para as altas cilindradas.

Confessa que não teve nenhum incentivo especial para entrar no mundo das duas rodas, mas sempre teve um gosto especial por motores e mecânica. O pai chegou a ser motociclista, e oferecia-lhe miniaturas de automóveis e motos, mas a sua mãe ainda hoje lhe recomenda mil cuidados quando ele anda de moto.

Apesar disso nunca sofreu um acidente, e apenas teve uma pequena queda, já há muitos anos. Em cidade desloca-se normalmente de scooter, por achar que as motos são mais racionais para uma utilização urbana, tanto pela capacidade de carga como pela facilidade de utilização e condução.

Considera-se um apreciador de motos e não lhes resiste, e admite que já chegou a ter seis motos na garagem, mas diz que entretanto já lhe foi receitado tratamento e atualmente apenas tem 3.

Não fez grandes viagens para o estrangeiro, nem tem experiência em aventuras offroad, mas é algo que quer vir a experimentar. Até porque não tem dúvidas de que vai continuar a andar de moto mesmo depois da idade da reforma.

Admite que, no dia que alguma das suas filhas >>





quiser começar a andar de moto por si própria, vai ter de engolir em seco, e reconhece que, por não ter moral para dizer que não, se vai empenhar em prepará-la e destacar todos os perigos e a necessidade de uma progressão lenta, começando com modelos de baixa cilindrada e subindo progressivamente em termos de potência. Considera que a formação é essencial para aumentar a segurança, sobretudo em ambiente urbano, onde as armadilhas são muitas e as situações de risco são frequentes.

Como muitos amantes de motos, admite que dá bastante atenção às suas, mimando-as com pequenas atenções para que se mantenham com um aspeto impecável.

Relativamente ao equipamento confessa que, apesar de ter diverso material, em cidade e sobretudo no verão, quando anda de scooter, abdica frequentemente do blusão, apesar de demonstrar arrependimento e admitir que é algo que está a tentar mudar.

Relembrou-nos uma viagem solitária de quatro dias, que recentemente fez à Serra da Estrela, uma das memórias gratificantes que tem sobre duas rodas.

Reconheceu que andar de moto é muito mais interessante do que andar de carro, ele que até é »

"COMO MUITOS AMANTES DE MOTOS, ADMITE QUE DÁ BASTANTE ATENÇÃO ÀS SUAS, MIMANDO-AS COM PEQUENAS ATENÇÕES"



Kawasaki

Let the good times roll

A VERSATILIDADE EM DUAS RODAS

NOVAS CORES

2021



Disponível para carta A2 (35kw)

Difícil de explicar e impossível de categorizar, a Versys 650 excede a soma das suas partes. É a companheira ideal para o dia a dia, bem como para escapadelas de fim de semana.

VERSYS 650

Para mais informações visite www.kawasaki.pt, @ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto

Alpinestars

SCORPION
EXO

Recomendamos Lubrificantes

CEPSA

Cofidis

CONVERSAS À BEIRA DA ESTRADA



também um apaixonado pelos automóveis, mas as limitações causadas pelo trânsito colocam a moto indiscutivelmente em vantagem. Ganhar tempo e não ter que se preocupar com o estacionamento nem com os engarrafamentos pode não mudar uma pessoa, mas muda a sua qualidade de vida.

A sua viagem de sonho seria ir a Marrocos, fazer fora de estrada, mas não é apreciador de grandes grupos nem ajuntamentos, pelo que andar a solo ou no máximo com dois ou três amigos, é a sua praia. Tem a sorte de já ter a sua moto de sonho, e não há actualmente (e por enquanto) nenhuma outra que o tentasse.

O Miguel aconselha a quem quiser começar a andar de moto que, primeiro, deve treinar andar de bicicleta, e depois então mudar para uma pequena scooter, até ganhar alguma experiência, antes de passar para modelos de maior cilindrada.

Não é fanático do desporto e não é assíduo espetador de nenhum campeonato em particular, mas reconhece que as corridas de motos, particularmente no MotoGP, são muito mais interessantes do que as corridas de Fórmula 1, onde não há muita emoção, e o grande interesse reside sobretudo nos tempos de paragem nas boxes.

Veja a entrevista na íntegra no nosso canal de YouTube. //



RKF

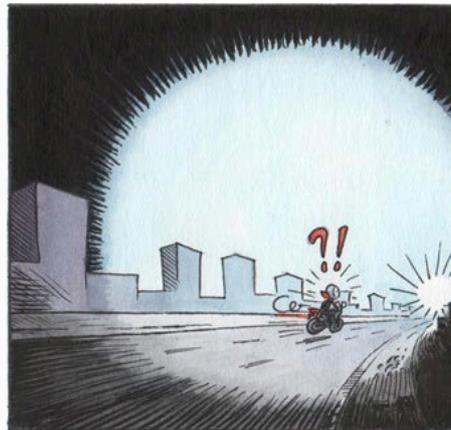
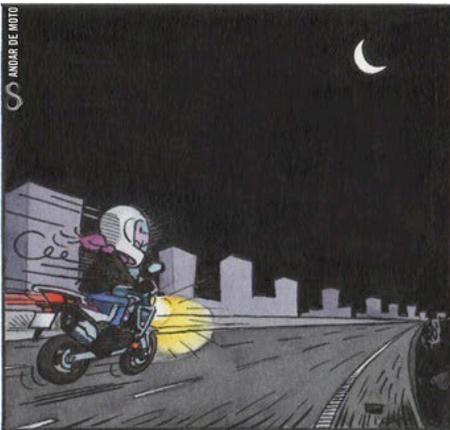
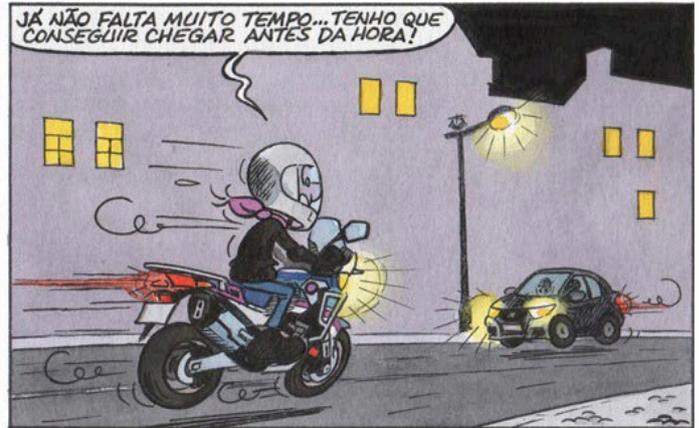
DESPIDA DE PRECONCEITOS

VESTIDA DE LIDERANÇAP.V.P. 2.770,00€
IVA incluído.**A Keeway RKF 125 é a líder de vendas no mercado dos Motociclos 125cc.**

Com o seu visual arrojado e muito atraente, a RKF 125 assume uma personalidade única e moderna que se despe de preconceitos para conquistar qualquer desafio do teu dia-a-dia.

Encontra-a num concessionário Keeway próximo de ti.

Acresce Documentação/Registo, I.S.V. e despesas de transporte para os Arquipélagos da Madeira e Açores.



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

PERCO A CABEÇA OU arrisco perder a cabeça?

Há algum tempo tive um acidente de mota “menos agradável”. Depois de garantir que a mota estava bem de saúde (estupidamente a primeira preocupação), de chorar pela alma do casaco de cabedal que os bombeiros tiveram de retalhar e de toda a agitação inicial acalmar (viva as drogas do hospital), dei por mim a pensar: ainda bem que andas sempre com equipamento de proteção de qualidade. Dói quando sai da carteira, mas dói menos quando vamos ao chão.

O meu capacete levou uma pancada bastante forte, mas continuo a usá-lo. Devia? Talvez não. Mas investir num novo capacete é uma daquelas ideias que me arrepiam (no mau sentido).

Tenho uma relação de ódio-ódio com os capacetes. Sempre tive. Foi sempre o que mais detestei, e ainda hoje é o único ponto menos positivo nesta paixão das duas rodas.

- Custa-me respirar
- Odeio a chuva no capacete
- Detesto ter a cabeça apertada e as bochechas quase nos olhos
- Não há cabelo comprido que resista a um capacete diário
- Maquilhagem e capacetes não combinam (definitivamente)
- Brincos e piercings grandes também não

O senhor que me vendeu o meu primeiro capacete era uma pessoa horrível. Contrariou-me em tudo o que eu queria. E ainda bem, senão tinha saído da loja com um capacete 3 números acima do meu, quase todo aberto, com um nível de proteção anedótico e uma correia que quase exigia um MBA para fechar e abrir.

Foi ele que me disse que os capacetes têm de custar a enfiar na cabeça, têm de amolgar as bochechas, esmagar os brincos e custar mais que 50 euros. – Se quer andar de mota e não arriscar a segurança, as regras são estas.

Também foi ele que me explicou que têm data de validade. Na altura achei que estava a gozar comigo. Mas quê... criam grelo, ganham bolor, apodrecem e apanham bicho? Não, mas o material vai perdendo eficácia ao longo dos anos. Confesso que sou uma incumpridora assumida neste domínio. Não mudo de capacete a cada 5 anos, ou 8 de fabrico. Parece-me pouco lógico e uma despesa desnecessária. Mas a verdade é que quando batemos com a cabeça no chão (ou depois), pensamos nestas coisas. Vale a pena arriscar?

É nisto que penso agora. Invisto num novo capacete, ou arrisco e ando com este mais uns anos? Será que o impacto alterou assim tanto o nível de proteção?

Odeio comprar capacetes. O preço é pornográfico. A minha carteira não me deixa ser seguidora das melhores marcas, mas exijo o melhor compromisso qualidade/preço e por isso travo a fundo o meu lado mais forreta.

Não consigo experimentar capacetes em lado nenhum. Eu uso o XS e ninguém tem números destes em stock atualmente. Portanto, a regra é: manda vir e reza para que fique bem. E vocês pensam: mas os capacetes de mulher geralmente têm esses números.

Detesto capacetes de menina/senhora/mulher. Floreados, rabiscos, pintinhas, risquinhas, corações e designs semelhantes em estilo rococó estão na minha lista negra. Cor-de-rosa, azul, turquesa e cores tipicamente condizentes com o meu género estão na minha lista muuuuito negra. Eu gosto de tudo aquilo que só existe para os chamados “homens de barba rija”. Ou seja, XS é quase um mito urbano.

Depois tenho de trocar o intercomunicador. Tudo isso para mim é uma trabalhadeira e uma potencial dor de cabeça. Em primeiro lugar nunca fica bem à primeira, em segundo sobram sempre várias peças (às vezes as mais importantes).

A decisão agora é: perco a cabeça e compro um capacete novo para festejar a saída da prisão, ou não compro um capacete novo, vou à mesma festejar, com o dinheiro que poupei até consigo ir fazer uns quilómetros extra num passeio de 2 ou 3 dias e se voltar a cair arrisco perder a cabeça?

Boas curvas //

**DISPONÍVEL EM
PRETO OU VERMELHO.
MAS ACHA ISSO
IMPORTANTE?**

**Africa
Twin**



CONCEBIDA PARA A AVENTURA.

Dunas no deserto, encostas acidentadas na montanha, trilhos na floresta – se vai explorar novos caminhos, leve a nova Honda Africa Twin. Mais leve, com um **motor de 1100cc** e um **design agressivo fora de estrada**, a nova Africa Twin está agora mais poderosa, **compacta** e ágil. Desfrute intensamente do som crepitante do **sistema de escape estilo competição**. Defina o seu estilo com um conjunto completo de **modos de condução personalizáveis**. Mantenha-se ligado através do **ecrã tátil a cores TFT com Apple CarPlay®**. A nova Africa Twin vem também equipada com **faróis duplos de LED com luzes diurnas, ABS / ESS e Cruise Control**. Puxe por si e assuma novos desafios. Com a nova Africa Twin, **as suas aventuras não têm limites.**

