



HONDA NC 750X

ESPECIAL TRAILS



» TESTE

- BENELLI TRK 502X
- CFMOTO 650MT ADVENTURE
- HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA
- VOGE 500 DS

» APRESENTAÇÃO

YAMAHA R7 / XSR125

» HISTÓRIA

100 ANOS MOTO GUZZI (1ª PARTE)

COMPARATIVO

- » BMW F750GS
- » KAWASAKI VERSYS 650 G.T.
- » MOTO GUZZI V85TT
- » SUZUKI V-STROM 650 XT
- » TRIUMPH TIGER 850 SPORT
- » YAMAHA TÊNÉRÉ 700

**TODOS
OS DIAS
SÃO DIAS
DIVERTIDOS**

NC750X



NOVA NC750X. PASSEIOS TRANQUILOS, DE SEGUNDA A DOMINGO.

Não é segredo para ninguém porque é que os proprietários adoram a sua NC750X. Eles adoram a sua fiabilidade durante a semana e a emoção que pode despertar aos fins-de-semana. É um modelo que vai a todo o lado. E agora há ainda mais para gostar. Com um **design renovado**, a nova NC750X está mais leve e confortável. Mais económico, o **motor 750** oferece agora **57,8cv** de potência. Com quatro modos de condução, transmissão de dupla embraiagem (DCT) ou manual com embraiagem deslizante. A altura do assento é agora mais baixa e a capacidade de armazenamento aumentou. Como vê, vai ser ainda mais fácil apaixonar-se pela nova NC750X. Modelo também disponível na versão 35kW para a carta A2.



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Parabéns a nós!

Apesar de o site do Andar de Moto já estar quase a cumprir 10 anos, o suplemento mensal em formato de revista digital do Andar de Moto cumpre, nesta edição #36, o seu terceiro aniversário.

Aquilo que começou como uma tímida experiência, já conta com 3 anos a compilar mensalmente o que de mais relevante se passa no mundo das motos. 36 meses de audiências sólidas, tanto na versão on-line, como em termos de descargas do ficheiro PDF. 36 edições gratuitas, de conteúdos atuais e de qualidade, com informação pertinente e completa, que nos esforçamos para que sejam do agrado da generalidade dos nossos leitores.

Dezenas de testes de motos, dezenas de apresentações de equipamentos, incontáveis curiosidades, muitas reportagens e entrevistas, preencheram os milhares de páginas virtuais que nos têm enchido de orgulho. Mais ainda por ser uma publicação com a responsabilidade de registo na ERC.

E é aos nossos leitores que hoje, e em particular, me dirijo para agradecer o apoio que nos têm dado ao longo destes anos, em que nem as contrariedades da pandemia e da convulsão económica e social que atravessamos os demoveu de nos incentivar e nos dar o prazer de responder às suas

mensagens de apoio, às suas dúvidas, preocupações, comentários e sugestões de mais diversa natureza.

E porque não também, e igualmente em nome de toda a equipa do Andar de Moto, agradecer aos nossos anunciantes (e também àqueles que ainda o não são): stands, lojas e importadores, que em nós confiam para que possamos transmitir aos nossos leitores as suas mensagens e divulgar os seus produtos de forma profissional e isenta, detalhada e interessante, em português correto e com a máxima precisão técnica. E ainda por nos confiarem as suas motos, acessórios e equipamentos para teste, por responderem às nossas solicitações e até mesmo a alguns caprichos, justificados pela nossa inabalável vontade de fazer crescer este nosso mundo, o maravilhoso mundo das Motos!

Obrigado e parabéns a todos nós!

PS: Não posso deixar de agradecer, e de forma muito especial, aos nossos colaboradores que, apesar do número e recursos reduzidos, não se poupam a esforços para produzir os conteúdos que apresentamos neste suplemento mensal, na newsletter semanal e diariamente em www.andardemoto.pt. Sem eles (sim, vocês!), andar de moto não era a mesma coisa! //

8 *MOTO NEWS*

APRESENTAÇÃO

18 *YAMAHA R7*

26 *YAMAHA XSR125*

COMPARATIVO

32 *BMW F750GS*

KAWASAKI VERSYS 650 GRAND TOURER

MOTO GUZZI V85TT

SUZUKI V-STROM 650 XT

TRIUMPH TIGER 850 SPORT

YAMAHA TÊNÉRÉ 700

TESTE

64 *HONDA NC750 X*

74 *HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 / SPECIAL*

84 *BENELLI TRK 502X*

94 *CF MOTO 650MT*

104 *VOGE 500 DS*

REPORTAGEM

118 *100 ANOS MOTO GUZZI (1ª PARTE)*

CRÔNICA

3 *ROGÉRIO CARMO: PARABÉNS A NÓS!*

6 *BRUNO GOMES: ELETRÔNICA: BOM OU MAU?*

16 *MÁRCIA MONTEIRO: FINALMENTE... DIAS DE AVENTURA!*

114 *PEDRO PEREIRA: 13 DICAS PARA (MELHOR) VENDER A SUA MOTO*

128 *HENRIQUE SARAIVA: JÁ CONHECE ORIOLA?*

138 *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*

140 *SUSANA ESTEVES: UMA MOTO PARTILHA-SE?*



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

ELETRÓNICA: bom ou mau?

Esta é uma discussão que já vem de trás. Há muitos anos que os fãs, e mesmo a comunidade de pilotos, discute se a evolução e introdução das ajudas eletrónicas nas motos de competição é uma coisa boa ou má. E não é só na categoria rainha MotoGP que vemos a eletrónica ser o alvo das atenções. Veja-se o caso do Mundial Superbike, em que as motos derivam dos modelos de série, carregados de ajudas eletrónicas.

A discussão sobre este tema voltou a ganhar destaque recentemente depois de Carl Fogarty ter dito publicamente que a eletrónica está tão evoluída que é difícil entender quem é o melhor piloto. A moto é que faz tudo, na teoria do “King”, várias vezes campeão de Superbike. Depois foi Casey Stoner que numa rara entrevista, em que mantém o seu estilo habitual de dizer abertamente aquilo que pensa, referir que não gosta da eletrónica que faz a gestão da moto com acelerador aberto a fundo. O piloto apenas tem de acelerar a fundo, e esperar que a eletrónica faça o seu trabalho.

Para mim fica claro que estes dois grandes campeões querem ver corridas mais puras no sentido que será o piloto a controlar a moto e não a moto a controlar o piloto. Querem que o piloto se adapte à moto e não o contrário. Mas será que nós estamos preparados para o resultado de utilizar menos ajudas eletrónicas? Penso que não.

Como seguidor do fenómeno desportivo de duas rodas, e como jornalista especializado na área, não posso deixar de ficar satisfeito com o facto dos fabri-

cantes utilizarem as suas tecnologias mais avançadas na competição. Seja em MotoGP, seja em Superbike, e antes de criticarmos os fabricantes pelo uso destas tecnologias, temos todos de ter a consciência de que foram os avanços realizados nas ajudas eletrónicas que levaram a que hoje em dia as motos que todos podemos comprar no concessionário, cada vez mais potentes, estejam equipadas com aquelas plataformas de medição de inércia que fazem maravilhas e que as tornam tão eficientes e seguras.

Hoje em dia assistimos a corridas bastante mais renhidas devido à eletrónica. Alguém se questiona se o Miguel Oliveira, ou o Jack Miller, ou ainda o Fabio Quartararo, só para dar alguns exemplos, são pilotos menos talentosos apenas porque estão aos comandos de motos com muitas ajudas eletrónicas? Acho que ninguém pode dizer que são menos talentosos por isso. E, no entanto, há quem acredite que estamos a caminhar na direção errada.

É a atual eletrónica (entre outras coisas) que permite assistirmos ao domingo a corridas de MotoGP em que os dez primeiros ficam separados por cerca de 10 segundos, ou pouco mais que isso. E será que ficamos a pensar na eletrónica enquanto vemos a corrida com a adrenalina no máximo? Ou será que quando acaba a corrida estamos satisfeitos? Eu fico satisfeito. E pelas reações dos fãs, vejo que também eles estão satisfeitos.

Não me parece que todos nós aceitemos que agora se reduza a evolução tecnológica. A eletrónica veio para ficar. E ainda bem! //



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





Brembo New G Sessanta - Travões com luz para a mobilidade do futuro!

UMA SOLUÇÃO PARA AS NOVAS GERAÇÕES, QUE USA A LUZ NUM NÍVEL COMPLETAMENTE NOVO.

PARA CELEBRAR o seu 60º aniversário, a Brembo apresenta a 'New G Sessanta', um novo conceito inspirado na primeira pinça de travão para motos produzida pela empresa, que concretiza a sua nova visão para o futuro da mobilidade.

O cerne do conceito está na aplicação revolucionária da tecnologia LED diretamente no corpo da pinça do travão de disco. Esta solução realça a forma e função dos sistemas de travagem: sendo simultaneamente uma interface que comunica diretamente com o utilizador e uma opção estética, adaptando-se aos gostos e preferências de cada motociclista. A luz eleva o uso da cor a um patamar superior, conferindo-lhe novos valores.

As pinças Brembo 'New G Sessanta' utilizam a tecnologia wireless, quando o veículo está parado, para »



A primeira pinça de travão para motos fabricada pela Brembo, em 1972

controlar a tonalidade de luz desejada, para expressar emoções ou realçar o estilo do motociclo, ou adaptá-la ao ambiente circundante.

O uso da cor e da luz, a par com a ligação a um smartphone, também tem o potencial de permitir a comunicação de dados e informações sobre as condições do veículo e do próprio sistema de travagem, ou mesmo para auxiliar na localização de um veículo estacionado, com a emissão de uma luz de cortesia.

Líder das inovações que moldaram a história dos sistemas de travagem de alto desempenho, a Brembo foi pioneira neste novo conceito de pinças de travão que vai além dos cânones tradicionais de design e tecnologia, para apresentar uma dimensão contemporânea que fala a linguagem das novas gerações.

Até ao momento não foi confirmado nem o preço, nem quando, nem que modelos irão receber estes travões, nem se os mesmos podem ser adquiridos para instalação em modelos já existentes. Ficamos a aguardar mais informação sobre esta ideia "brilhante".

O conceito 'New G Sessanta' da Brembo celebra o design da primeira pinça de travão para motos fabricada pela marca, em 1972, assim como o nome de seu

designer. Permanecendo fiel às linhas icônicas desse primeiro modelo que fez história, o conceito reinterpreta o corpo da maxila como uma estrutura de sólidos e vazios dinâmicos.

Assim como a primeira pinça de travão definiu em 1972 o padrão para todos os modelos que se lhe seguiram, o conceito 'New G Sessanta' representa a visão da Brembo para novos recursos e soluções de travagem, reforçando a sua estratégia para se tornar um fornecedor de soluções tecnológicas de confiança e continuar a definir o padrão para as gerações futuras. //



LOMBAS E CURVAS

O SEU CONCESSIONÁRIO EM ALMADA, CONTACTE-NOS!

www.lombasecurvas.com



Husqvarna Vektorr Concept Mobilidade urbana elétrica

A HUSQVARNA CONTINUA A MOSTRAR COMO SERÁ COMPOSTA A SUA GAMA E-MOBILITY. DEPOIS DA E-PILEN CONCEPT, AGORA A MARCA DO GRUPO KTM REVELA UMA SCOOTER ELÉTRICA. FIQUE A CONHECER AQUI OS PRIMEIROS DETALHES DA HUSQVARNA VEKTORR CONCEPT PARA O FUTURO DA MOBILIDADE URBANA ZERO EMISSÕES.

SE AS MOTOS elétricas de maior porte são o grande chamariz para atrair os motociclistas para o mundo das motos zero emissões, a verdade é que o grande foco dos maiores fabricantes de duas rodas centra-se na mobilidade urbana elétrica.

As scooters e motos cidadinas elétricas são o futuro para a mobilidade urbana zero emissões que os governos pretendem implementar, e nesse aspeto a Husqvarna acaba de revelar uma proposta bastante aliciante.

A Husqvarna Vektorr Concept segue as pisadas da E-Pilen Concept que a “Husky” apresentou há poucos dias – clique aqui. Ambas fazem parte do programa E-Mobility que a marca do grupo KTM pretende alargar

a mais modelos para além da scooter e naked elétrica.

A Vektorr Concept é a primeira proposta scooter alguma vez produzida pela Husqvarna. O seu único foco será a mobilidade urbana, pelo que os motociclistas que procuram uma scooter elétrica para percursos extra-urbanos não vão encontrar na Vektorr Concept a solução para os seus problemas.

Até porque, analisando as primeiras informações técnicas divulgadas pela Husqvarna, a Vektorr Concept teria dificuldades em enfrentar percursos mais longos.

A velocidade máxima desta proposta da gama E-Mobility é de 45 km/h, vincando a sua intenção de ser exclusivamente usada no interior de meios urbanos, habitualmente congestionados de trânsito. A »



autonomia proveniente das baterias de íons de lítio é de 95 km, o que permitirá ao utilizador da Vektorr Concept uma boa mobilidade dentro da cidade, sem se preocupar com carregamentos.

Tal como acontece na naked E-Pilen Concept, também no caso da scooter a Husqvarna irá optar por usar um conjunto de baterias removíveis, o que facilitará o carregamento, particularmente nos casos de motociclistas que não têm garagem ou um local mais apropriado para carregar a Vektorr Concept durante a noite. Basta remover a bateria, levar para casa e deixar carregar durante a noite.

A gama E-Mobility da Husqvarna (clique aqui para mais informações) parece estar bastante avançada em termos de desenvolvimento e a gama vai crescendo a um ritmo interessante. Para além das concept E-Pilen e Vektorr, a marca também mostrou já a trotinete elétrica Blitz Concept, neste caso uma solução para mobilidade pessoal mais polivalente e de curtas distâncias.

Sabemos que a Husqvarna irá continuar a apresentar mais novidades elétricas para a gama E-Mobility nos próximos meses. Provavelmente na próxima edição do Salão de Milão EICMA veremos uma evolução destes conceitos, sendo que talvez em 2022 cheguem aos concessionários "Husky". //



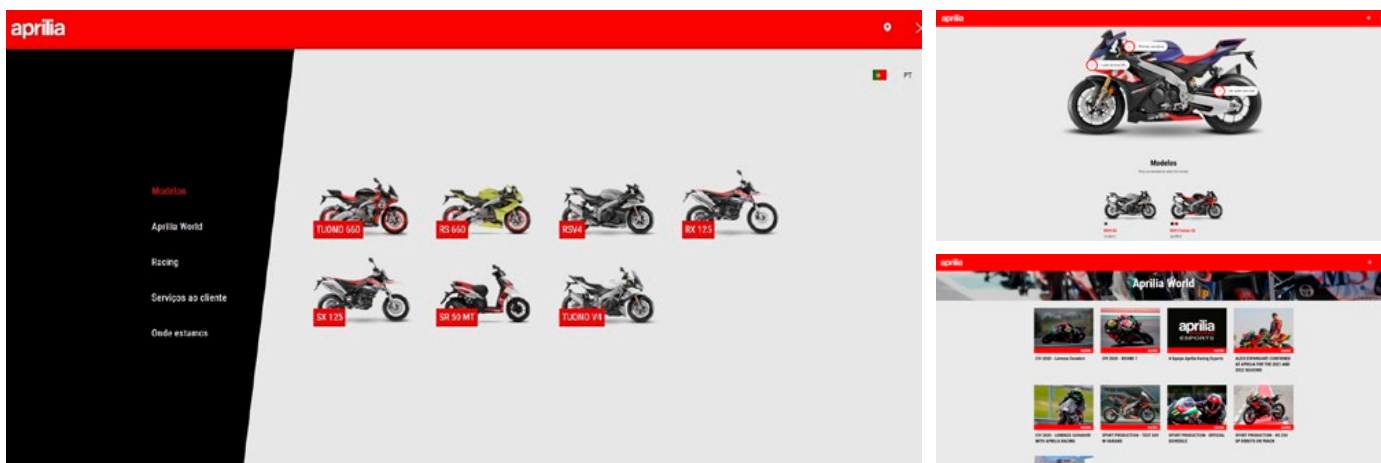
DISTRIBUIDOR OFICIAL



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

A **Six Days** faz parte do mundo off-road. O condutor que escolhe a **Six Days** está a evocar um nome fortemente relacionado com o mundo off-road dos anos 50 e foi escolhido precisamente para dar um "autêntico e único gosto" aos seus condutores.

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



Aprilia e Moto Guzzi estreiam novos websites atualizados

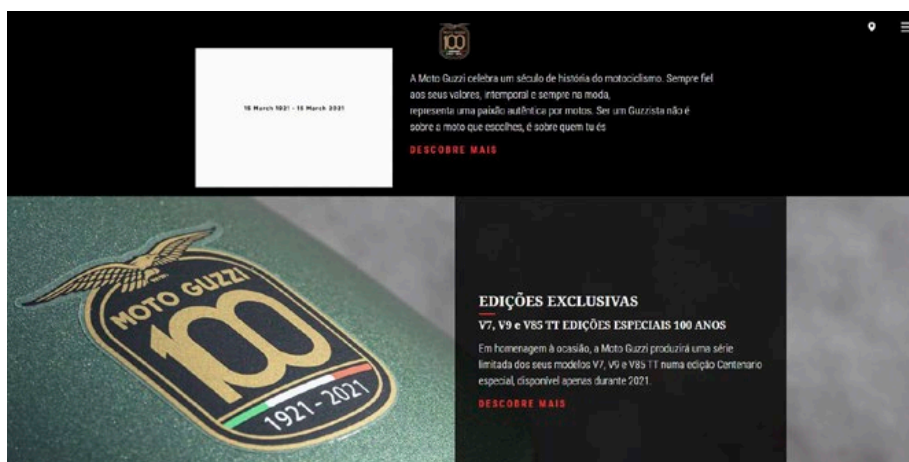
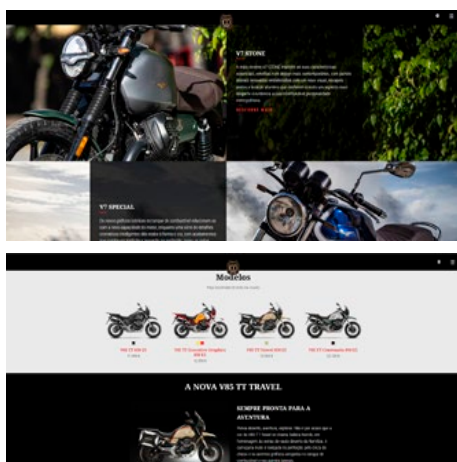
O IMPORTADOR DAS DUAS MARCAS ITALIANAS ANUNCIOU QUE JÁ SE ENCONTRAM ONLINE OS NOVOS E ATUALIZADOS WEBSITES DAS MARCAS APRILIA E MOTO GUZZI PARA PORTUGAL.

AS MARCAS não se atualizam apenas ao nível dos modelos que colocam nos concessionários. Aliás, num mundo cada vez mais digital, os grandes fabricantes apostam na ligação virtual com os seus clientes através de novas tecnologias e de websites com funcionalidades diversas.

E foi isso mesmo que a Officina Moto acabou de anunciar para as duas marcas que representa em Portugal. Assim, de acordo com o importador, tanto a Aprilia como a Moto Guzzi passam a contar com uma presença online mais atualizada e moderna, cortesia de websites específicos e totalmente redesenhados para oferecer uma experiência mais imersiva e completa.

Em www.aprilia.com/pt_PT/ e www.motoguzzi.com/pt_PT/ os aficionados e clientes destas marcas podem descobrir as gamas de cada uma, incluindo as especificações técnicas completas de cada modelo, versões especiais, os acessórios oficiais disponíveis para personalizar cada modelo, mas também vídeos e informações úteis que ajudarão a encontrar a moto mais adaptada às suas necessidades.

Para além de poder visualizar a informação detalhada que torna cada modelo Aprilia e Moto Guzzi tão especial, os novos websites específicos para Portugal incluem também os preços, mas também os contactos da marca. //



10ª EDIÇÃO DO WHEELS AND WAVES 2021 EM BIARRITZ

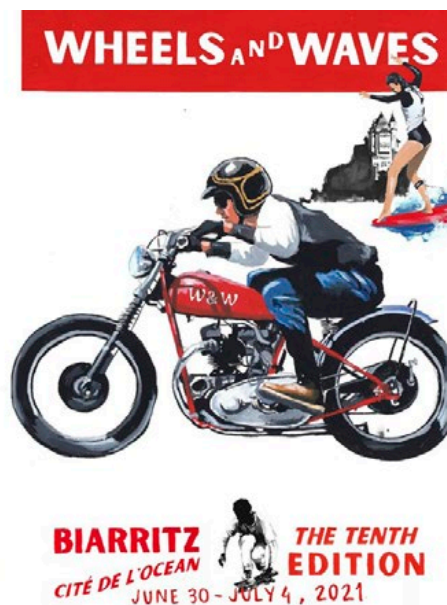
DE 30 DE JUNHO A 4 DE JULHO A FESTA REGRESSA AOS PIRENÉUS ATLÂNTICOS, NUM ENCONTRO QUE REÚNE MOTOS, SURF E MUITAS EMOÇÕES.

O PRIMEIRO Wheels and Waves realizou-se há 10 anos, por isso a edição de 2021 promete ser uma celebração memorável da cultura custom.

A organização define este evento como a visão de um estilo de vida contemporâneo que combina o motociclismo, o skate, o surf e diversas formas de expressão artística que se combinam e se complementam.

Eventos como o The Punk's Peak race, o Flat Track "el rollo" e os passeios Ride-out são alguns dos mais importantes momentos do fim-de-semana.

Para mais informações, ligue-se ao site oficial do Wheels and Waves //



CAISMOTOR

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

GAMA 
ADVENTURE

Disponível para Test Ride
Atreve-te!

Segue-nos   /caismotor





Brembo adquire a J.Juan por 73 milhões de euros!

O GRUPO BREMBO CONTINUA A EXPANDIR O SEU IMPÉRIO E REFORÇA A SUA POSIÇÃO NO MUNDO DOS SISTEMAS DE TRAVAGEM. A BREMBO ANUNCIA A AQUISIÇÃO DOS ESPECIALISTAS ESPANHÓIS J.JUAN NUM NEGÓCIO QUE SE CONCRETIZARÁ NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021 E ESTÁ AVALIADO EM 73 MILHÕES DE EUROS.

DEPOIS da recente aquisição dos dinamarqueses da SBS Friction, o grupo Brembo acaba de concretizar mais um negócio de dezenas de milhões de euros. O grupo italiano anunciou que chegou a acordo com os espanhóis da J.Juan para adquirir 100% do capital da empresa com sede em Gavà, Barcelona.

De acordo com o comunicado da Brembo, caso as autoridades que fiscalizam estes negócios e as autoridades da lei da concorrência aprovarem, a aquisição será concluída no segundo semestre de 2021, com a Brembo a pagar 73 milhões de euros para absorver a J.Juan.

Este negócio é mais um passo na estratégia de domínio global da Brembo.

A J.Juan, fundada em 1965, conta com três fábricas em Espanha e uma quarta fábrica na China. Para a Brembo o grande interesse neste negócio é a tecno-

logia de fabrico de tubos de travão, em particular os de malha de aço, o que permitirá ao grupo italiano disponibilizar um conjunto de sistemas de travagem completos.

Alberto Bombassei, presidente do grupo Brembo, afirma que “Estamos orgulhosos de dar as boas-vindas à J.Juan no grupo Brembo. Esta transação está em linha com a nossa estratégia global e segue a recente aquisição da SBS Friction na Dinamarca. Continuamos a investir no sentido de reforçar o nosso negócio principal de motociclismo”.

Já José Luis Juan, CEO da J.Juan, diz que “Estamos felizes por nos juntarmos à Brembo. Esta transação vai permitir-nos fazer parte de uma companhia forte com uma presença global forte, que irá apoiar o crescimento dos profissionais da J.Juan e beneficiar os nossos clientes”. //

VAI DE MOTO



**PARA IRES TRABALHAR, DAR UM SALTO
À PRAIA OU UM PASSEIO PELO CAMPO.**

**EVITA AGLOMERADOS, ESTACIONA FACILMENTE,
DESLOCA-TE EM SEGURANÇA E COM TODA A ECONOMIA.**

**SEJA QUAL FOR O MOTIVO,
QUANDO FORES, VAI DE MOTO.**



Márcia Monteiro

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

FINALMENTE... Dias de Aventura!

Após muitos meses de confinamento, realizou-se finalmente o 1º evento ao ar livre destinado às motos de todo-o-terreno. O formato não é novo, o Adventure Days é realizado todos os anos pelas mãos do nosso estimado amigo, Rui Baltazar assim como pela equipa da Balgarpir.

Trata-se de um passeio destinado a levar as trails, maxi-trails e motos de todo-o-terreno ao seu habitat natural num ambiente de grande convívio e camaradagem, desta vez com local de partida no Camping de Oleiros que tão bem preparou o espaço para receber quase uma centena de participantes.

No primeiro dia o track marcava 240km entre Oleiros, Sertã e Proença-a-Nova mas não era a quantidade de km que assustava, mas sim a boa vontade (ou não) do São Pedro. A manhã acordou cinzenta e com grandes ameaças de chuva, mas a vontade em pegar na moto e desbravar os pinhais era maior. Foram 240km de pura adrenalina num sobe e desce entre pisos rolantes, pinhais, montanhas, vales e alguns ribeiros pelo meio. O nível de dificuldade não era elevado, mas volta e meia os participantes eram desafiados pelas condições naturais que só nós conhecemos e como

nós gostamos disso! Ao final da tarde, quase todos regressaram à base com um enorme sorriso no rosto, dizendo repetidamente: "finalmente estamos a andar de moto outra vez".

Já no segundo dia, o São Pedro decidiu não colaborar. Foram 120km de muita aventura mas também de muita chuva e trovoada. Embora alguns participantes optassem por não desafiar as condições climatéricas, outros corajosos decidiram ir mesmo assim. Os desafios ultrapassados e o equipamento ensopado não demoveram estes guerreiros que mais uma vez regressaram de sorriso rasgado. O que mais se ouvia entre eles era: "as saudades que eu já tinha disto".

Deixo o meu agradecimento a toda a equipa do Camping Oleiros e da Balgarpir assim como uma enorme salva de palmas pelo cumprimento de todas as regras impostas pela DGS. Embora tenha sido um evento ao ar livre, foram cumpridas todas as regras desde o uso de máscara (mesmo em espaços abertos) assim como as distâncias de segurança. E obviamente também todos os participantes contribuíram para que as regras fossem cumpridas. Havendo civismo, respeito e vontade, tudo é possível. //



Fotos: Paulo Ministro, Camping Oleiros e Balgarpir

RS660

O COMEÇO DE UMA NOVA ERA





Nova Yamaha YZF-R7

CHEGA AO MERCADO AINDA EM 2021

Conheça todos os pormenores da nova moto que pretende conquistar os motociclistas mais jovens com os encantos da condução desportiva.

A YZF-R7 original chegou ao mercado em 1999. Apenas 500 destas motos de competição de fábrica foram produzidas, para garantir a homologação necessária para a sua participação no Campeonato Mundial de Superbikes e nas 8 Horas de Suzuka.

Entregue a pilotos lendários como Noriyuki Haga e Wataru Yoshikawa, a YZF-R7 original ficou consagrada como uma das mais exóticas e desejadas motos japonesas alguma vez construídas.

Em 2021 a Yamaha apresenta a nova geração da R7, que pretende conquistar os motociclistas mais jovens com as emoções, o entusiasmo e o orgulho de propriedade associados a cada moto da Série R da Yamaha.

A R7 apresenta-se com uma aparência impressionante, com um volume frontal incrivelmente pequeno, que oferece vantagens em termos de performance. Com a mesma potência

máxima de qualquer outra Yamaha com um CP2, a nova R7 graças à sua baixa resistência aerodinâmica consegue atingir uma velocidade máxima significativamente superior.

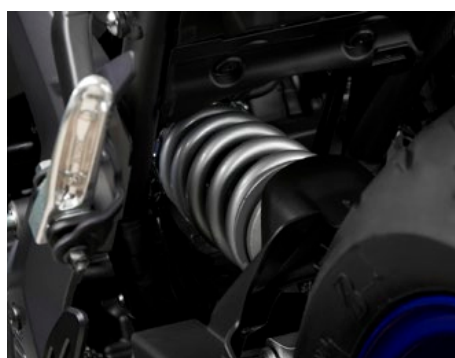
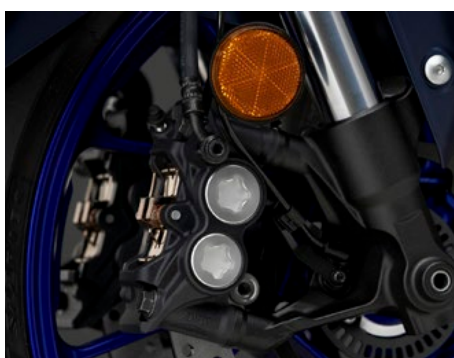
A frente "twin-eye" é agressiva e a admissão de ar, em forma de M ao estilo da YZR-M1 MotoGP™, não deixa qualquer dúvida de como a R7 é um membro de pleno direito da família Série R da Yamaha.

O compacto cockpit conta com instrumentos em ecrã LCD negativo de alto contraste, com um novo design e apresenta informações claras e fáceis de compreender, o que permite ao condutor da R7 concentrar-se na estrada à sua frente. A informação inclui indicador de mudança engrenada, bem como uma luz indicadora de passagem de caixa e um indicador QSS, quando esta funcionalidade opcional é usada.

Com particular foco na pura emoção da condução e no preço, a nova R7 está equipada com aquele que é considerado um dos motores mais reativos e fiáveis da sua classe, o bicilíndrico paralelo >>



APRESENTAÇÃO YAMAHA R7



CP2 de 689 cc, um grande sucesso da Yamaha e que pelas suas características se revela o grupo motopropulsor perfeito para este novo modelo.

Com uma cambota a 270 graus que proporciona uma sequência de ignição desigual, o motor DOHC CP2 de 2 cilindros em linha com 4 válvulas por cilindro, fornece um binário forte e linear numa ampla gama de rotações, o que faz dele um motor dinâmico e muito elástico.

A potência máxima de 73,4 PS (54 kW) é produzida às 8750 rpm. Mais significativamente, o binário máximo de 67 Nm é alcançado às 6500 rpm, o que dá à R7 um arranque e uma aceleração contínua notáveis, enquanto os impulsos desiguais da cambota a 270 graus criam uma sensação muito real de emoção crescente à medida que as rotações e a velocidade aumentam.

As alterações específicas do motor CP2



incluem novas especificações da ECU e condutas de admissão de ar otimizadas, bem como um design de escape revisto e definições de injeção de combustível ideais. Estas medidas permitem aumentar a capacidade de controlo, e proporcionam uma resposta suave e reativa do acelerador, o que contribui para a agradável experiência de condução.

Além destas modificações dedicadas, a R7 também tem uma relação de caixa de velocidades ligeiramente reduzida para conferir um carácter mais desportivo com uma aceleração mais forte.

Uma novidade importante no motor CP2 da R7 é a adoção de uma embraiagem deslizante e assistida (A&S), que proporciona passagens de caixa mais suaves, e minimiza o excesso de rotações nas reduções mais bruscas, mitigando o saltitar da roda traseira, o que resulta numa condução mais previsível e controlável na aproximação às curvas.

Outra vantagem da embraiagem A&S da R7 é a de proporcionar uma sensação significativamente mais leve na manete, aproximadamente 33% >>



Recepção

Revisão Honda é na
Wingmotor

Marque em Wingmotor.pt





"AS ALTERAÇÕES
ESPECÍFICAS DO
MOTOR CP2
INCLUEM NOVAS
ESPECIFICAÇÕES DA
ECU E CONDUTAS
DE ADMISSÃO DE AR
OTIMIZADAS"



menos do que uma embraiagem comum.

Como opcional a Yamaha disponibiliza para a R7 um quickshifter (QSS) opcional, simples mas eficaz para engatar a velocidade acima, que obriga a ECU a cortar instantaneamente a potência à transmissão, durante alguns milissegundos, o que permite passagens de caixa mais rápidas e mais suaves, com o acelerador a fundo, para proporcionar acelerações ainda mais emocionantes.

O quadro estreito e leve foi concebido para oferecer uma grande agilidade, que se traduz em mudanças de direção precisas e rápidas.

O apoio central do braço oscilante em alumínio tem uma montagem central rígida que contribui para uma grande precisão da moto, tanto em pista como em estrada. O sub-quadro em aço de alta resistência utiliza tubos de diferentes diâmetros em localizações chave para conseguir equilíbrio perfeito de rigidez.

Foi dada grande atenção às suspensões da R7 para garantir uma sensação de grande precisão da roda dianteira durante as curvas e nas travagens. A nova forquilha invertida KYB de 41 mm proporciona um elevado nível de estabilidade, garantindo uma boa aderência em pista e nas estradas sinuosas. E para assegurar uma sensação firme e previsível na dianteira, a direção conta com



um “T” superior fundido por gravidade e uma mesa inferior em alumínio fundido.

A R7 pode ser configurada pelo condutor para se adaptar a diferentes condições, e a forquilha, com um curso de 90mm, é totalmente ajustável em pré-carga, bem como em compressão e em expansão. Com a função de compressão localizada no hidráulico esquerdo e a função de expansão no hidráulico direito, os ajustes são rápidos e fáceis de efectuar.

E com uma distância entre eixos de apenas 1395 mm e uma distribuição do peso de apenas 188 kg a cheio, pelas rodas dianteira/traseira numa relação 51/49, esta nova Supersport foi concebida para fazer curvas rápidas e em potência.

Na traseira a R7 adota um sistema de suspensão Monocross, tipo “link”, reformulado com características de amortecimento e de taragem da mola que foram concebidas para se adaptarem ao carácter desportivo da moto. Ao estar montado na horizontal, o amortecedor contribui para a centralização das massas, o que melhora a agilidade. Além disso, é facilmente ajustável em pré-carga e em compressão, o que permite preparar rapidamente a R7 para utilização em pista ou em estrada.

A confirmar o carácter desportivo da nova R7

está o sistema de travagem. Na roda dianteira apresenta pinças de 4 êmbolos com montagem radial que oferecem uma potência de travagem uniforme e de grande precisão para proporcionar o máximo controlo na ponta dos dedos. Na manete foi aplicada uma bomba principal radial da Brembo, que gera uma pressão de travagem linear para melhorar a capacidade de controlo.

O que faz da R7 uma Supersport tão apelativa para uma vasta clientela é o facto de ter sido concebida para permitir que o condutor consiga um elevado nível de controlo em várias situações diferentes. Um elemento chave que permite ao proprietário de uma R7 sentir-se realmente em unísono com a sua máquina é o seu contorno compacto e atlético que permite ao condutor dominar a máquina, em vez de a máquina dominar o condutor.

Com um peso baixo e proporções compactas, a R7 é altamente acessível. O design compacto proporciona ao condutor da R7 uma sensação de total controlo que ajuda a elevar a confiança e a aumentar o prazer de condução. Ao mesmo tempo, melhora a diversão em pista, num track day, numa viagem de fim de semana, e mesmo nas viagens diárias.

A posição de condução desportiva da R7 é o





"A **POSIÇÃO DE CONDUÇÃO DESPORTIVA DA R7** É O RESULTADO DE MUITAS HORAS DE TESTES EM CONDUÇÃO POR PILOTOS DE FÁBRICA."

resultado de muitas horas de testes em condução por pilotos de fábrica. Além disso, a utilização de avanços confirma o ADN Supersport genuíno da moto.

Depois de experimentar uma grande variedade de configurações do triângulo ergonómico, guiador/assento/poisa-pés, o resultado final foi concebido para proporcionar uma posição de condução desportiva mas adaptável, com uma enorme liberdade de posicionamento do corpo para dominar diferentes situações de condução, sobretudo em pistas ou em estradas sinuosas.

Uma característica importante é o design do assento, que é estreito no interior das coxas do condutor e mais largo na parte traseira, o que proporciona a máxima liberdade de movimento. Todos os aspectos foram cuidadosamente pensados para permitir uma posição de condução aninhada, que permita ao condutor atingir o

controlo ideal, bem como a máxima eficiência aerodinâmica possível. A capacidade para se encaixar na máquina é melhorada pela cobertura do depósito com contornos profundos, com espaços para os joelhos, que também permite ao condutor agarrar-se à moto durante as travagens e as curvas.

Para facilitar a manobrabilidade, a par de uma condução ágil e uma ação de suspensão reativa, a R7 está equipada com jantes de fundição em liga leve com 10 raios. O elevado nível de tração é alcançado com um pneu dianteiro de medidas 120/70ZR17 e um amplo pneu traseiro 180/55ZR17, que proporcionam uma grande aderência à estrada e estabilidade em curva, aceleração e travagem.

Leve, compacta e ágil, a Yamaha R7 tem uma aparência deslumbrante e foi concebida para dar ao seu condutor o mais elevado grau de controlo e

o maior fator de diversão da sua classe, quer esteja a conduzir na pista ou na rua.

A primeira opção de cor é Icon Blue, utilizada nas superfícies da carenagem superior, bem como nas jantes e nos painéis de alumínio inferiores. As partes laterais da carenagem são em azul mate mais escuro em contraste. Motor, tampas do quadro e braço oscilante com acabamento em Crystal Graphite acentuam a potência e o dinamismo da R7.

A R7 também estará disponível na opção de cor Yamaha Black, com elementos gráficos e destaques minimalistas. Este acabamento em preto brilhante confere à moto uma aparência funcional e é complementado pelo motor e o quadro pintados em Crystal Graphite. A beleza deste esquema de cores puras reside no facto de combinar com uma série de diferentes equipamentos de condução. Além disso, confere à R7 um carácter discreto e adequado a qualquer situação, desde a pista até à estrada ou à cidade.

As entregas aos concessionários na Europa começarão em Outubro de 2021, e ainda não está disponível qualquer informação sobre preços. //



**BUILT FOR ALL ROADS.
BUILT FOR NO ROADS.**

ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN
ROYALENFIELD.COM



#HIMALAYAN
PVP 4.945€

Preço estimado de venda ao público no continente e ilhas ISV e IVA à taxa em vigor incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas. Consumo combustível 3,2 l/100 km. Emissão de CO2: 74,3 g/km. *Matrícula gratuita até 31/07/2021

ROYAL ENFIELD
LISBOA-ZEMARKS
Tel. 214 392 557
Caçada da Boa-Hora, 86A/B
Lisboa

MZ BIKE
Tel. 291 235 544
Rua de Dom João, 6
Funchal - Madeira

ROYAL ENFIELD
PORTO-MOTOCIDADE
Tel. 223 235 195
Rua Faria Guimarães, 295
Porto

MOTO ESPINHA
Tel. 253 533 227
E.N. 206 nº 118
Guimarães-Braga

ROYAL ENFIELD
LEIRIA-FHI MOTOS
Tel. 244 822 644
Rua Das Fontainhas, s/n
Andrinos- Leiria

ROTAREBELDE
Tel. 289 702 285
Sítio Belmonte de Baixo, EN 125
Olhão-Faro



A MAIS RECENTE

Faster Son



Com um design intemporal para as deslocações urbanas modernas, este novo modelo Yamaha Sport Heritage está prestes a chegar a Portugal.

Com um carácter único e um desenho nostálgico, cada modelo XSR foi concebido para oferecer não apenas uma excepcional experiência de condução, mas também para o seu proprietário sublinhar a sua individualidade e expressar a sua personalidade.

A filosofia Faster Sons da Yamaha inspira-se no passado, ao mesmo tempo que mantém os olhos postos firmemente no futuro. É uma abordagem apreciada pelos motociclistas de espírito livre que gostam de fazer as coisas à sua maneira.

Toda a cena Yard Built está inspirada e incentivada pelo movimento Faster Sons. Nos últimos 6 anos, os mais respeitados personalizadores da Europa, e não só, criaram várias máquinas radicais e provocadoras tendo como ponto de partida um modelo Yamaha Sport Heritage.

Com a atual gama Sport Heritage, liderada pela emblemática XSR900 de 3 cilindros e seguida de perto pela XSR700 de 2 cilindros, chegou o momento de apresentar um novo modelo de 125cc que dará a conhecer o estilo de vida Faster Sons a

uma nova clientela.

A Yamaha XSR125 foi concebida e fabricada com os mesmos elevados padrões de qualidade que as suas irmãs mais velhas, para oferecer aos motociclistas mais novos a oportunidade de desfrutarem da sua experiência de condução única.

Com uma qualidade de construção elevada e a fiabilidade da Yamaha com provas dadas, os clientes podem estar certos de que esta é uma máquina que não os vai desiludir e que conservará um bom valor com o passar dos anos.

Construída com uma elevada especificação de série, que inclui o motor topo de gama da Yamaha e um quadro que permite uma condução ágil (com tecnologia de ponta associada na perfeição a um estilo intemporal), foi concebida para ser leve, ágil e divertida com uma posição de condução vertical, e uma suspensão suave, que promovem uma condução leve e extremamente fácil.

Tal como em cada modelo na gama Yamaha Sport Heritage, a XSR125 propõe uma gama de cores arrojada, influenciada por alguns dos modelos lendários da Yamaha de épocas passadas.

Com os esquemas de cores Redline, Tech Black >>



APRESENTAÇÃO YAMAHA XSR125



e Impact Yellow, combinados com características como o depósito arredondado, o assento plano e comprido e o farol circular, conferem a esta nova 125 uma aparência arrojada e exclusiva que sublinha o ADN da Faster Sons.

E tal como os modelos XSR900 e XSR700, a nova XSR125 presta homenagem ao passado numa perspetiva de futuro ao contar com tecnologia de ponta, incluindo iluminação integralmente em LED, bem como um painel de instrumentos em LCD.

A XSR125 está equipada com um motor Euro5, monocilíndrico com refrigeração por líquido e 125 cc com 4 válvulas, que conta com o mesmo design da unidade utilizada nos modelos de enorme sucesso MT-125 (Hyper Naked) e R125 (Supersport).

Este sofisticado e altamente fiável grupo motopropulsor produz uma potência máxima de 11 kW, o máximo permitido na categoria da carta de condução A1, o que lhe confere uma das melhores performances da sua classe.

Uma das características tecnológicas mais importantes na XSR125 é o sistema de Atuação Variável das Válvulas (Variable Valve Actuation – VVA) da Yamaha que permite ao motor produzir um binário significativo a baixas rotações do motor, a par de uma excelente performance a velocidades >>





mais elevadas.

O resultado é uma moto fácil e divertida para circular na cidade, que também oferece uma condução emocionante em estrada. A experiência de condução poderá ser ainda mais divertida e gratificante graças às notas de escape apelativas que mostram o forte carácter do motor monocilíndrico.

Para conseguir uma aderência impecável à estrada, uma manobrabilidade com excelente resposta e um carácter de condução fácil e divertido, a XSR125 está equipada com uma suspensão dianteira com forquilha invertida de 37 mm, com um acabamento a preto, que complementa o carácter Sport Heritage intemporal da moto.

Os pneus, com padrão ao estilo off-road, realçam a boa aparência intemporal da moto, ao mesmo tempo que proporcionam elevados níveis de tração.

Ao combinar um largo pneu traseiro 140/70-17 e um pneu dianteiro 110/70-17, a par com jantes de liga leve de 10 raios, a Yamaha conseguiu um



DISCOVERY
PROTEÇÃO

RIKO

Blusão Verão

S M L XL XXL XXXL 4XL

CE PROTECT flex **3M Scotchlite™** Reflective Material **REGULAR FIT**

CINZENTO BEGE CAQUI PRETO

BERING

salgadosmoto acessórios e equipamentos @salgadosmoto | salgadosmoto.pt



baixo peso não suspenso para uma resposta super rápida da suspensão, o que lhe confere um carácter de condução seguro com uma manobrabilidade fácil e previsível, pelo que é a escolha ideal para os motociclistas que estão a dar os primeiros passos.

O quadro conta com o design avançado Deltabox, com dupla travessa disposta em linha reta desde a coluna de direção ao pivô do braço oscilante, para criar uma estrutura extremamente forte, mas ao mesmo tempo leve. Com uma distância entre eixos compacta de 1330 mm e uma altura do assento de 810 mm, o quadro da XSR125 foi concebido para acomodar motociclistas de várias estaturas.

Outro exemplo das especificações de primeira classe da XSR125 é a sofisticada iluminação integralmente em LED. O farol conta com uma carenagem clássica circular que simboliza a combinação única do estilo clássico com a tecnologia de ponta desta moto, enquanto o

farolim LED compacto sublinha a sua aparência ágil e leve.

O painel de instrumentos conta com mostradores circulares instalados numa caixa em preto acetinado com contornos cromados brilhantes.

Os instrumentos em LCD negativo apresentam informações claras e fáceis de ler, enquanto a aparência neo-retro complementa na perfeição o farol redondo.

Os esquemas cromáticos das XSR125 incluem motivos horizontais acentuados que reforçam o design intemporal e estarão disponíveis três cores: Redline (VRSK), Tech Black (MDNM6) e Impact Yellow (CPY), cada uma com guarda-lamas com cores a condizer, elementos gráficos no depósito de lista dupla e logótipos nos painéis laterais.

As entregas aos concessionários na Europa começarão no final de junho de 2021. Os preços ainda não foram confirmados. //



PREPARE-SE PARA A PRIMAVERA VERÃO: EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Cumprimos todas as regras de segurança:

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

Venha visitar-nos e traga também a sua máscara.

Até já!

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira Nº1 A - B
1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email

motoponto@gmail.com

Campeãs DE POLIVALÊNCIA



BMW F750GS
KAWASAKI VERSYS 650 G.T.
MOTO GUZZI V85TT
SUZUKI V-STROM 650 XT
TRIUMPH TIGER 850 SPORT
YAMAHA TÉNÉRÉ 700

Quem quiser uma moto acessível, polivalente, prática e confortável, capaz de uma utilização diária em qualquer tipo de ambiente rodoviário, normalmente encontra a resposta neste segmento de mercado, o das Trails de Média Cilindrada.

Fotos: Luís Duarte



Há motos de sonho, motos potentes, motos tecnologicamente avançadas, motos de design sofisticado, mas, muitas delas, além de estarem fora do alcance da maioria das carteiras, estão também

longe de ser ideais para uma utilização diária e polivalente.

A economia, a facilidade de manobra e condução, a capacidade de carga e o conforto para condutor e passageiro são os principais fatores que influenciam a compra de uma moto nova. Mas também são as características que definem o segmento das trail de média

cilindrada. Umas mais estradistas e outras mais aventureiras, umas mais simples outras mais refinadas, a realidade é que neste segmento encontramos motos para todos os gostos e todas as carteiras.

Para este comparativo escolhemos, desse segmento, aquelas que ao longo dos últimos meses tivemos oportunidade de testar e que representam uma amostra significativa da oferta. Foi também um pretexto para conseguirmos avaliar melhor as vantagens e desvantagens de cada uma, relativamente à sua concorrência direta e, até mesmo, futura.

Sob a batuta do nosso jornalista Bruno Gomes, reunimos os colaboradores do Andar de Moto e uns companheiros de estrada, todos



eles com larga experiência nas motos, uns mais vocacionados para os track days, outros mais vocacionados para o mototurismo, outros até para o off road, uns mais jovens e outros nem por isso, mas todos eles motociclistas frequentes, que têm diversas motos na garagem e que andam de moto todos os dias. E marcámos encontro de manhã cedo, no cimo da Serra de Montejuento.

Aqui fica, desde já, um agradecimento para o Nuno Antunes, o Gustavo Branquinho e o Tiago Ramos, assim como para os nossos colunistas habituais Pedro Pereira e Henrique Saraiva, além de lhes endereçarmos um pedido de desculpas por, afinal, terem descoberto que a vida de jornalista de motos não é o mar de rosas que as pessoas normalmente imaginam, e que as sessões

fotográficas são uma coisa gira, mas muito, muito aborrecida, sobretudo quando temos motos boas e estrada seca para rolar!

Uma pequena tirada em auto-estrada, alguns quilómetros por nacionais movimentadas, e toda a serra de Montejuento para desfrutar das curvas, foram o cenário que permitiu analisar e avaliar as diversas motos deste comparativo.

No final do dia, depois de todos terem experimentado todas as motos sob diversas condições, pedimos-lhes que preenchessem um pequeno questionário e pontuassem de 1 a 5 aqueles que entendemos serem os principais parâmetros de avaliação para motos deste segmento: desempenho do motor, ciclística, relação preço/equipamento, estética e



"PARA ESTE COMPARATIVO ESCOLHEMOS, DESTE SEGMENTO, AQUELAS QUE AO LONGO DOS ÚLTIMOS MESES TIVEMOS OPORTUNIDADE DE TESTAR E QUE REPRESENTAM UMA AMOSTRA SIGNIFICATIVA DA OFERTA. "



COMPARATIVO TRAILS DE MÉDIA CILINDRADA

acabamentos e ainda uma apreciação final sobre a favorita de cada um. Pode ver o resultado no final deste artigo.

Voltando às motos, o painel abrangia uma grande variedade, que ia da mais turística, como é o caso da Kawasaki Versys 650, às mais radicais Yamaha Ténéré 700 e Suzuki V-Strom 650 XT, passando pela mais estradista, a Tiger 850 Sport, ou pela mais charmosa, a Moto Guzzi V85TT, ou ainda pela mais bem equipada, a BMW F750GS.

Neste painel faltou aquela que é a líder de vendas destacada do segmento, a Honda NC750X, que foi alvo de uma renovação profunda para 2021, mas que à data deste trabalho ainda não se encontrava disponível. Foi pena, porque provavelmente os resultados seriam diferentes. Chegou mais tarde, mas ainda assim pode ficar a saber tudo sobre ela no teste que também publicamos nesta edição.

No entanto a Honda desafiou-nos a levar connosco aquela que, se a tivéssemos incluído neste comparativo, iria desvirtuar o conceito e até mesmo ferir a susceptibilidade de alguns leitores mais puristas: a Honda X-ADV, a única Maxi Scooter



de Aventura do mercado, que está equipada precisamente com a mesma motorização da nova NC750X.

Pensámos e acabámos por aceitar o desafio e ver se a X-ADV conseguia ser tão interessante como as trails convencionais, em cenário de passeio mototurístico. Ao longo do dia, todos os participantes deste trabalho puderam experimentar a “motoscooter” e a conclusão que pudemos tirar sobre as suas opiniões, pode vê-la também no final deste comparativo. //



**VERSYS
650**

Kawasaki

Let the good times roll

POLIVALÊNCIA NUMA SÓ MOTO



- MOTOR BICILÍNDRICO EM PARARELO DE 649CM³
- VISEIRA AJUSTÁVEL
- POSIÇÃO DE CONDUÇÃO CONFORTÁVEL
- INDICADOR DE MUDANÇA ENGRENADA
- DISPONÍVEL PARA CARTA A2 (35KW)

NO FINAL DOS 48 MESES
PODES ESCOLHER UMA DAS 3 OPÇÕES
GRAÇAS AO VALOR FINAL GARANTIDO QUE
CORRESPONDE AO VALOR DA PRESTAÇÃO FINAL



MANTER



TROCAR



DEVOLVER

POR 124,07€/MÊS

959€ ENTRADA	48 MESES PRAZO	124,07€ MENSALIDADE	7.631€ FINANCIAMENTO	3.006,50€ PRESTAÇÃO FINAL	9.263,32€ MTIC	7,9% TAEG	5,8% TAN
------------------------	--------------------------	-------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	--------------------------	---------------------	--------------------

Exemplo de Financiamento para Versys 650. PVP: 8.590€. Financiamento: 7.631€. Entrada: 959€. 48 Prestações Mensais de 124,07€. Prestação Final: 3.006,50€. Comissão de Abertura: 100€ (inclui Imposto de selo). MTIC: 9.263,32€. TAEG: 7,9%. TAN: 5,8%. Exclusivo nos Concessionários que atuem como Intermediários de crédito não exclusivos a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Imagem meramente ilustrativa. O PVP não inclui despesas de transporte e documentação. Despesas Documentação: 258€.

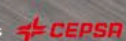
Para mais informações visite www.kawasaki.pt, @ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto

Recomendamos Acessórios



Recomendamos Lubrificantes





BMW F750GS

A F 750 GS que vê neste comparativo é exatamente a mesma unidade que testámos em fevereiro. Trata-se da edição “40 Years GS”, facilmente identificável pelo seu esquema de cores preto e amarelo. Esta variante de aniversário que celebra a original R 80 GS de 1980 conta ainda com elementos exclusivos como são o caso das proteções de mãos em amarelo, o assento com forro de dois tons (preto e amarelo) e logótipo GS em relevo a invocar a icónica R 100 GS, jantes fundidas em preto mate, sem esquecer o guidador em prateado ou as coberturas do radiador galvanizadas para complementar o “look” premium.

O motor bicilíndrico manteve a sua performance inalterada nesta geração atualizada para Euro 5. Com 853 cc, entrega 77 cv e uns generosos 83 Nm, que o tornam divertido e pronto a responder aos nossos desejos mais desportivos. Em condução até ficamos com a ideia que a BMW Motorrad pecou por defeito quando anunciou 77 cv, pois a sensação é de mais potência e sempre disponível.

Se há coisa que este motor consegue ser, tal como a F 750 GS promete, é polivalente. Deixa-se explorar com facilidade nos ritmos mais alegres e vivos, mas se tivermos de enfrentar um ambiente urbano o dois cilindros alemão não se vai queixar, e aí revela-se até bastante poupado.

Numa unidade de testes carregada de extras BMW Motorrad, o grande destaque vai para as suspensões eletrónicas. Dynamic ESA. Os três modos de funcionamento adaptam de forma notória a compressão e extensão da suspensão, digerindo bem as imperfeições do asfalto, enquanto o modo Enduro, apenas desbloqueado quando selecionamos o modo de condução correspondente (mais um opcional), garante que a F 750 GS consegue ultrapassar os percursos “off-road” sem grandes dificuldades.

Dinamicamente a trail alemã não se atemoriza com uma estrada de curvas. Apenas estamos limitados pela reduzida altura livre ao solo, principalmente porque o descanso central raspa facilmente no asfalto e isso obriga a refrear ânimos. A jante de 19 polegadas à frente e a longa distância entre eixos fazem com que a F 750 GS seja bastante estável, apesar de lhe retirar um pouco de agilidade. Nas trocas de direção o condutor sente bastante a inércia provocada pela jante dianteira de maiores dimensões.

Ao nível da travagem a proposta da BMW Motorrad não se equipara a algumas das rivais, nomeadamente à Triumph ou até à Moto Guzzi. >>



853 CC
77 CV
10 460 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





A potência de travagem e a “mordida” inicial disponibilizada pelas pinças de dois pistões que mordem discos de 305 mm não é tão forte como estamos habituados noutros modelos da marca. Se não estivéssemos a comparar com outras motos, poderíamos dizer que a travagem é sólida e satisfatória. Mas na presença de rivais melhor apetrechadas notamos uma performance menor a este nível. Devemos no entanto destacar que esta geração Euro5 está equipada de série com ABS Pro, sistema que se revela pouco intrusivo e adiciona uma dose extra de confiança.



O conforto é também bastante positivo. Aos comandos da F 750 GS somos recebidos por um assento largo e bastante bem “recheado” de espuma, o que permite conduzir esta trail por muitos quilómetros sem que o nosso corpo se queixe.

E já que referimos que a unidade testada está equipada com inúmeros extras da BMW Motorrad, destacamos por isso o painel de instrumentos TFT, de 6,5 polegadas, que permite conectar o telemóvel à moto e assim usufruir de algumas informações adicionais como indicações GPS no painel de instrumentos, ou controlar o telemóvel através do comando “Multi Controller” no punho esquerdo. //





sprintmoto.pt

BLUSÃO KOOL

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

Cores disponíveis 





KAWASAKI VERSYS 650 G.T.

Quando a atual geração da Versys 650 apareceu em 2015, o ambiente que se vivia no mundo das duas rodas era bastante diferente do atual. Coisas como ecrãs TFT a cores que permitem conexão com o telemóvel por Bluetooth, acelerador eletrónico que desbloqueia diversos modos de condução, ajudas eletrónicas derivadas do mundo da competição. Tudo isto estava reservado às motos de elite.

Num mundo que está a avançar rapidamente ao nível da tecnologia, a Versys 650 mantém-se, de forma estóica, imune a estas “modernices”. O seu painel de instrumentos básico com ecrã LCD e conta-rotações analógico funciona bem. A iluminação é modesta, pois não é LED, e o seu motor bicilíndrico paralelo mantém-se fiel a uma era pré-eletrónica, apostando na fiabilidade e economia de utilização. E ainda temos o quadro, sólido, com uma geometria convencional que privilegia a versatilidade e permite à Versys 650 continuar a ser uma moto capaz de fazer um pouco de tudo.

Os anos já vão pesando sobre as rodas de 17 polegadas que garantem que o conjunto se mantém colado ao asfalto. E pela descrição que acabamos de fazer, a Versys 650 não será a moto mais excitante do segmento trail de média cilindrada. Mas ao sentarmo-nos aos seus comandos descobrimos uma posição de condução que nos deixa muito bem encaixados na moto, com o depósito a servir de proteção para as pernas, mas também como boa base de suporte nas travagens.

No caso da variante Grand Tourer aqui testada as proteções de mãos, o pára-brisas ajustável em altura, os faróis de nevoeiro, e as malas laterais e top-case adicionam à Versys os argumentos que a mantêm como uma moto que aparece sempre nas opções dos motociclistas que gostam de viajar em conforto. O coração da Versys é um bicilíndrico paralelo de 649 cc. Com pouco menos de 70 cv declarados, há claramente máquinas mais potentes (e excitantes) no segmento. Por outro lado, a sua performance nunca se revela assustadora, e mesmo os motociclistas menos experientes vão sentir-se à vontade para conduzir a Versys 650 Grand Tourer ao ritmo que mais gostam.

Quando as rotações sobem com um rodar de punho direito mais vigoroso, os 61 Nm puxam os 217 kg de peso a cheio sem revelar problemas de maior, embora seja notório em comparação com





649 CC
67 CV
10 390 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



as rivais neste comparativo que é o motor mais fraco. Ainda assim, e graças a uma transmissão relativamente curta, a Versys 650 acelera bem à saída das curvas mais lentas, e não nos obriga a trabalhar em demasia com a caixa de 6 velocidades, que é precisa mas tem um tato algo mecânico nas reduções. Em estradas mais abertas ou autoestrada a transmissão mostra ser curta e impede que o motor trabalhe num regime mais baixo. Isso traduz-se num esforço adicional, acompanhado por vibrações nos poisa-pés. Felizmente sem penalizar nos consumos.



Os movimentos de curva em curva acontecem de forma natural, com o quadro a manter uma boa compostura mesmo quando adotamos uma condução mais agressiva. Neste particular destacamos as suspensões bem afinadas, ainda que com uma afinação macia, que em pisos degradados transmite alguma incerteza na direção.

Os travões oferecem uma mordida inicial suave, dando preferência à progressividade e ao tato na manete proporcionando uma maior confiança. A Kawasaki Versys 650 continua a ser uma proposta sólida. Mas os anos pesam e a marca de Akashi estará, esperamos, a trabalhar numa nova geração mais excitante. //



TRK 502 X



PURA PASSIONE DAL 1911

PAIXÃO DE 0 A 100%

CAMPANHA 0% JUROS (TAEG 3,7%) PARA TODA A GAMA +125CC

Prazo 48 meses / Mensalidade 141,25€ / PVP/Financiamento 6.780€

Entrada 0€ / 0% TAN / 3,7% TAEG / MTIC 7.263,99€ / Validade 31/08/2021

Exemplo de Financiamento para Benelli TRK 502 X (modelo base). Comissão de Abertura: 305€. Disponível apenas nos Concessionários Benelli que atuem como Intermediários de crédito não exclusivos a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV, IUC e despesas de transporte. Não acumulável com outras campanhas em vigor. Imagem meramente ilustrativa.

CAMPANHA.BENELLI.PT



MOTO GUZZI V85TT

É sem dúvida a mais charmosa do grupo. A Moto Guzzi V85TT apresentada pela marca italiana como uma “classic enduro”, e as suas formas saltam imediatamente à vista gerando, não raras vezes, um sorriso que deixa antever algumas aventuras numa planície qualquer perdida no meio do continente africano.

Fiel às suas origens, a Moto Guzzi continua a apostar no motor bicilíndrico em V, instalado em posição transversal. Com refrigeração por ar, este motor de duas válvulas por cilindro tem um carisma muito próprio, que nesta geração Euro5 viu a potência ligeiramente reduzida para os 76 cv. Mas por outro lado, o binário subiu para os 82 Nm que ficam plenamente disponíveis logo às 5.000 rpm.

Um ligeiro toque no botão da ignição e o bicilíndrico arrefecido a ar acorda para a vida com uma trepidação que nos enche de emoção, com o som que emana do escape a contribuir de sobremaneira para essa emotividade. Com o assento a 830 mm de altura, a V85TT não é propriamente baixa, mas também não se revela uma moto complicada para condutores de estatura média / alta.

O motor, particularmente no modo de condução Road revela-se muito interessante de prestações. Equilibrado, não é um portento de energia como serão algumas das suas rivais, mas oferece uma entrega de potência muito linear e diríamos até contundente, típica de um V-twin, com o acelerador “ride-by-wire” a revelar-se bem afinado. Em modo Pioggia (chuva) ou Off-Road, a entrega de potência é claramente suavizada, ideal para pisos escorregadios. Porém, a eletrónica nestes dois modos de condução revela-se particularmente interventiva, e só mesmo em situações muito específicas é que a V85TT deverá ser conduzida com estes modos selecionados.

Com a Moto Guzzi a anunciar 230 kg a cheio, esta Moto Guzzi não é propriamente uma moto leve. Ainda assim o centro de gravidade baixo ajuda a esconder este peso, e com um excelente raio de viragem a V85 TT mexe-se surpreendentemente bem mesmo nos espaços mais apertados, sem obrigar a manobras extra. É ainda notório que esta “classic enduro” cheia de charme não se movimenta de forma linear nos percursos mais exigentes. É necessário alguma



853 CC
76 CV
12 550 €

» Mais dados técnicos aqui





força no guidador, que não é particularmente largo, logo não fornece a força de alavanca habitual, para dominar a trajetória. A V85TT não gosta de ser abusada, prefere ser levada com calma.

A ciclística equilibrada ajuda a contrariar esta lentidão de reações. O quadro treliça é rígido o suficiente para aguentar com as maiores forças torsionais, sem eliminar por completo a flexibilidade necessária para transmitir ao condutor a quantidade de informação sobre o que se está a passar com o conjunto. As suspensões revelaram-se bem adaptadas a uma condução em asfalto. A frente não se deixa afundar facilmente sob a força dos travões Brembo, potentes e doseáveis. Na traseira o travão não oferece tanta sensibilidade.

Com 170 mm de curso de suspensão e rodas de 19" e 17", a V85TT não se porta mal nos pisos de terra. Não é como as trail mais agressivas pelo que obriga a prever com maior antecipação o que está no nosso caminho. Mas assim que nos habituamos ao seu caráter, a V85 TT não nos deixará ficar mal vistos num passeio fora de estrada. //



3

ANOS
GARANTIA



BMW
MOTORRAD

BMW S 1000 XR

APROVEITA OS 0% DE JUROS
EM TODA A GAMA BMW MOTORRAD.

4.778,01€ ENTRADA INICIAL	0,0% TAN	19.041,59€ MTC	19.840,71€ MTIC	289€ /MÊS
	1,9% TAEG	37 MESES PRAZO	8.637,61€ PRESTAÇÃO FINAL	

Condições em Select Motorrad (Crédito Automóvel em taxa fixa) para BMW S 1000 XR. PVP: 23.819,60€. MTIC: 19.840,71€. Comissões: de abertura 124,80€ e processamento de 4€. Despesa de Legalização final: 27,60€. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos concessionários aderentes, que atuem como intermediários de crédito a título acessório e para propostas aprovadas até 30-06-2021. Motociclo não contratual. Informe-se junto da BMW Bank GmbH – Sucursal Portuguesa. *A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*



SUZUKI V-STROM 650 XT

Já com mais de quinze anos de existência, a Suzuki V-Strom 650 é mais um caso de sucesso no segmento das trail de média cilindrada. E existe uma explicação para isso! A V-Strom 650 sempre se posicionou como uma trail fácil, intuitiva, e alicerçada num robusto motor bicilíndrico em V que sempre se pautou pela linearidade, economia e fiabilidade.

A primeira coisa que temos de esclarecer é que a moto utilizada neste comparativo é a variante XT. Esta variante foi adicionada à gama em 2017, respondendo assim aos pedidos dos motociclistas mais aventureiros que procuravam uma trail adaptada aos pisos de terra. Por isso, a Suzuki utiliza na V-Strom 650 XT alguns elementos específicos como as jantes “tubeless” de raios da D.I.D. cobertas por pneus Bridgestone Battlax Adventure A40, proteção de cárter e também as proteções de mãos.

O primeiro contacto com a trail japonesa é bastante agradável. Enquanto os nossos olhos passam pelas linhas desportivas e até pouco convencionais para o segmento em que se insere, descobrimos um conjunto com acabamentos dentro do expectável para uma moto abaixo dos 10.000€. As carenagens bem encaixadas e sem folgas exageradas entre cada painel, cobertas pela pintura Champion Yellow, criam uma aparência desportiva e chamativa, onde apenas destoam alguns fios à vista a sair dos comutadores. A perna passa facilmente por cima do assento que se posiciona 830 mm do solo, que permite ao condutor encaixar-se melhor no conjunto, com uma secção frontal mais “escavada”, para permitir que os braços do condutor cheguem ao guidador facilmente sem esforço.

O motor bicilíndrico em V com 645 cc mostra-se sempre pronto a responder aos nossos desejos e impulsos mais agressivos no acelerador. É verdade que a V-Strom 650 XT não apresenta argumentos tecnológicos tão evoluídos como algumas trail mais apetrechadas. Mas com 71 cv às 8.800 rpm e um binário de 62 Nm às 6.300 rpm, não é necessário qualquer modo de condução para tornar este motor diferente. Com uma capacidade de resposta assinalável nos baixos regimes, apresentando o nível exato de vibrações para sentirmos que estamos a conduzir uma moto equipada com um V-Twin, a V-Strom 650 XT deixa-se levar conforme queremos. Com o “redline” às 10.000 rpm, não existe qualquer necessidade de levar as rotações para esse extremo. >>





645 CC
71 CV
9 599 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



Nos momentos de condução mais desportiva, esta Suzuki revela-se sólida e muito equilibrada. A forquilha dianteira, sem afinação, apresenta um comportamento “rijinho”, mais adaptado aos pisos de asfalto do que aos de terra. Impactos maiores em sucessão não são absorvidos com facilidade, mas em contrapartida em pisos de asfalto a leitura do piso é muito melhor, permitindo definir trajetórias mais agressivas. Os poisa-pés são ligeiramente mais elevados do que o habitual nas trail? Pois bem, em curva essa opção torna-se numa mais-valia. Podemos inclinar e percorrer toda a curva com confiança pois a distância livre ao solo é imensa, o que permite manter-nos focados na curva à frente em vez de estarmos preocupados com a possível instabilidade do conjunto. E mesmo quando é necessário algum ajuste, a direção mostra-se precisa e previsível.

Tal com acontece com a Kawasaki Versys, também a V-Strom 650 começa a revelar-se desatualizada em comparação com algumas rivais do segmento. O pacote eletrónico limita-se a um simples, mas eficaz, controlo de tração. O painel de instrumentos, tal como na Kawasaki, é ainda uma mistura de elementos analógicos com ecrã LCD. Felizmente com leitura fácil das informações. //

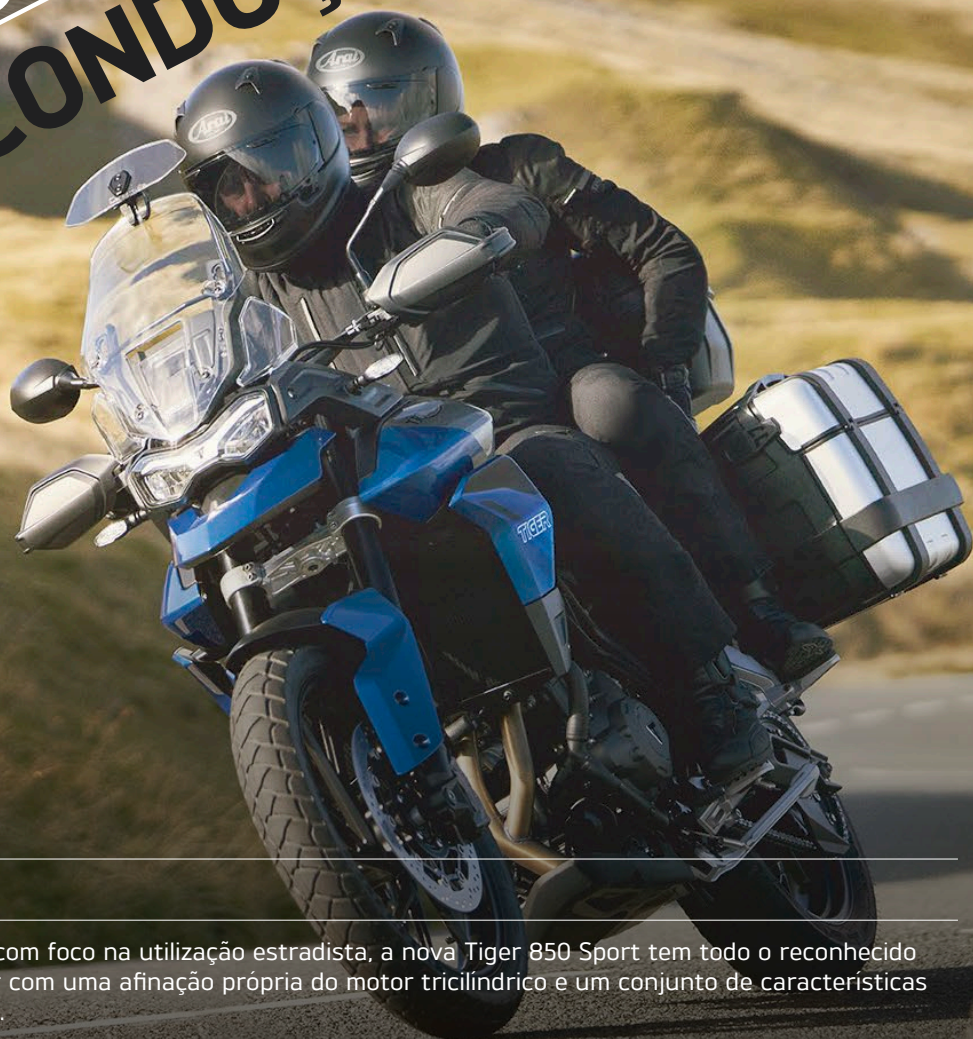




FOR THE RIDE



VERSATILIDADE PERFEITA
CONDUÇÃO INTUITIVA



TIGER
850 *SPORT*

PRONTA PARA TODOS OS CENÁRIOS

Estabelecendo um novo padrão para a aventura com foco na utilização estradista, a nova Tiger 850 Sport tem todo o reconhecido carácter, desempenho e agilidade da família Tiger com uma afinação própria do motor tricilíndrico e um conjunto de características tecnológicas e equipamento de alta especificação.

A nova Tiger 850 Sport: inspiradora de confiança para passeios memoráveis... todos os dias! **DESDE 11.450€ PVP.**

Saiba mais em triumphmotorcycles.pt

LISBOA: 218 292 170 triumphlisboa.pt | PORTO: 224 108 000 triumphporto.pt | ALGARVE: 289 090 366 triumphalgarve.pt



TRIUMPH TIGER 850 SPORT

Para 2021 a Triumph pretende que os motociclistas que gostam de modelos “adventure” tenham algo mais acessível à sua disposição para além das agressivas e mais especializadas Tiger 900. Nasceu assim a Tiger 850 Sport, que partilha o mesmo motor tricilíndrico com as irmãs “novecentos”, embora com uma afinação específica que o torna bastante mais dócil e fácil de explorar.

Numa moto em que a Triumph pretendeu reduzir os custos de aquisição, um dos pontos chave onde conseguiram poupar nos euros foi nas suspensões. Neste caso a Tiger 850 Sport assenta numa forquilha Marzocchi com bainhas de 45 mm, que não permite qualquer ajuste. Na traseira o monoamortecedor permite regulação da pré-carga. Seria expectável que com componentes de menor especificação a Tiger 850 Sport sofresse uma diminuição nas suas capacidades dinâmicas. Mas isso não se verifica. Em ambos os eixos as suspensões italianas garantem um excelente “feedback”, e tendo em conta o curso longo em ambos os eixos, esta Triumph revela-se bastante estável e capaz de definir trajetórias mais agressivas sem perder a compostura.

O guiador largo garante que o condutor não tem de se esforçar para inclinar e controlar o conjunto que pesa bastante mais do que 210 kg a cheio. Mas ainda assim, apesar deste peso, a Tiger movimentase com graciosidade de curva em curva, enquanto o quadro tubular mostra ser um companheiro perfeito para as suspensões Marzocchi, garantindo a rigidez necessária para que na saída das curvas a roda traseira ganhe mais tração, maximizando assim a aceleração.

E isso permite aproveitar ao máximo o potencial deste motor tricilíndrico, controlado por um acelerador eletrónico afinado na perfeição. O facto do binário estar agora mais disponível a rotações mais baixas permite que a Tiger 850 Sport role em cidade sem qualquer esforço. Com o modo Road selecionado, a resposta do motor tricilíndrico é suave, progressiva, mas sentimos sempre que tem alma e traduz-se numa condução animada e excitante quando chegamos a uma estrada de curvas.

O controlo de tração, que não conta com plataforma de medição de inércia e por isso é mais “simples” em termos de parametrização, não demonstra ser facilmente acionado. Só nos pisos de terra ou à chuva, e com o modo de condução Rain ativo é que se nota o seu funcionamento





888 CC
85 CV
11 450 €

» Mais dados técnicos aqui



enquanto no painel de instrumentos, um ecrã TFT a cores, pisca o correspondente aviso de TC. E por falar em painel de instrumentos, apesar de bonito, este elemento é um clássico exemplo de que nem sempre o bonito funciona bem. Mais atual do que os painéis da Kawasaki ou da Suzuki, no caso da Tiger 850 Sport encontramos muita informação e grafismos que se tornam menos fáceis de entender. Mesmo alternando entre os vários temas de visualização disponíveis a dificuldade de leitura das informações apresentadas não desaparece. Tal como não desaparece o calor! O motor mais rotativo do grupo é também, sem grande surpresa, aquele que mais calor emana. E isso foi notado por todos aqueles que a conduziram neste comparativo.

Também não podemos deixar de referir os travões. A Triumph não fez por menos e instala na Tiger 850 Sport pinças Brembo Stylema! Sim, estamos a falar das mesmas pinças que atualmente encontramos nas superdesportivas de topo. Isto significa uma potência de travagem muito superior à que encontramos nas restantes trail média cilindrada deste comparativo. Uma mordida inicial sublime, e que depois é perfeitamente doseada ao longo do curso da manete permitindo parar a Triumph exatamente onde e como queremos. //





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

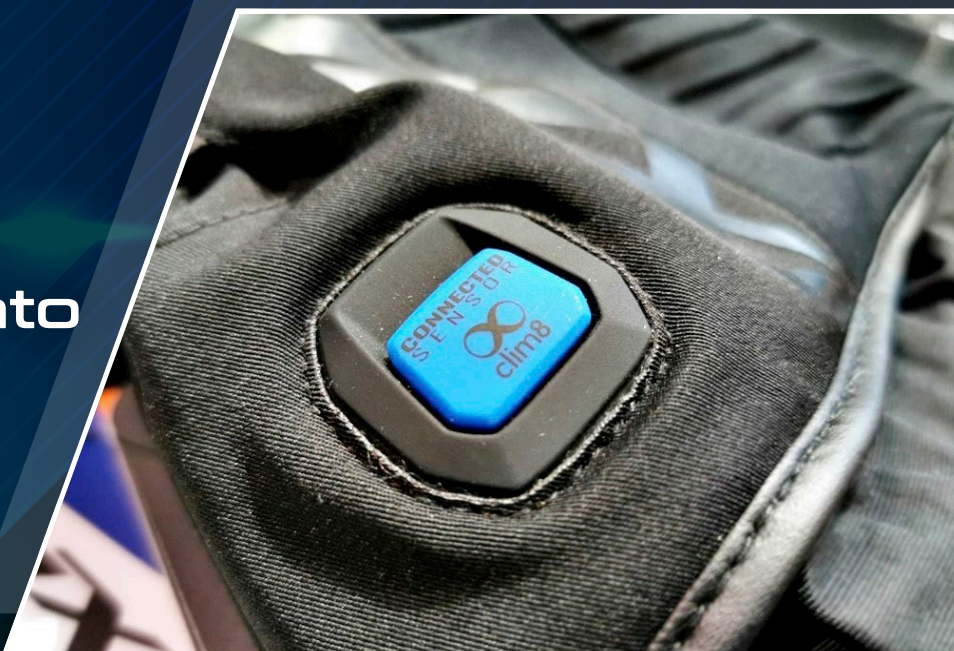


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



YAMAHA TÉNÉRÉ 700

A Ténéré 700 apresentada em 2019 marcou o regresso da Yamaha aos modelos trail na sua vertente TT mais vincada. Se as opções com mais equipamento ou mais eletrónica podem ser perfeitas para o asfalto, a Ténéré 700 é o exemplo de uma moto simples, com um motor divertido, uma ciclística adaptada ao todo-o-terreno, e acima de tudo uma eletrónica que se resume ao ABS, sendo que conta com modo específico para fora de estrada.

O design é o mais vanguardista deste grupo de trails. Claramente a Yamaha replicou o que vemos nos modelos “rally raid” e adaptou a linguagem estilística à Ténéré 700. O resultado é uma moto que não deixa ninguém indiferente à sua passagem, que automaticamente faz sentir o seu condutor como um verdadeiro piloto no Dakar. Até porque o assento esguio e rijo, a 875 mm de altura do solo, lembrará o mais distraído dos condutores que esta não é uma moto para grandes viagens em autoestrada.

O motor é o bem conhecido CP2, o dois cilindros paralelos. Equipa igualmente a MT-07, a naked utilitária que se tornou um sucesso de vendas em Portugal precisamente devido ao seu motor muito divertido e performante. No caso da Ténéré 700 – ou T7 como também é conhecida – o motor de 689 cc revela-se ainda mais rápido na subida de rotações e, curiosamente, sem que se notem tantas vibrações como na naked. Isto porque conta com apoios específicos que o seguram dentro de um quadro esguio, que revela alguma flexibilidade mas que garante que o condutor desfrute desta japonesa mesmo nos cenários mais aventureiros.

As suspensões assinadas pela Kayaba oferecem o maior curso de todas as motos aqui apresentadas: a forquilha invertida permite que a roda de 21 polegadas percorra um total de 210 mm, enquanto a roda traseira, de 18 polegadas, tem um curso de 200 mm. Com pneus destas dimensões, e tendo em conta que de fábrica a T7 vem equipada com os Pirelli Scorpion STR, a trail de Iwata facilmente ultrapassa qualquer obstáculo. A absorção dos impactos é excelente, e mesmo os mais agressivos vão encontrar um conjunto sólido e capaz. Convém no entanto ter cuidado com as habituais quedas na areia e para a direita, pois a ponteira facilmente ficará danificada e, pior, irá tocar no braço oscilante o que pode levar a estragos mais dispendiosos. >>



689 CC
73 CV
10 195 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





Com um painel de instrumentos em posição vertical e totalmente digital, as informações sobre a Ténéré 700 são facilmente perceptíveis apenas com um olhar. A ergonomia está muito bem conseguida para condutores de maior estatura, inclusivamente para a condução em pé, e todo o conjunto movimenta-se de forma ágil nas trocas de direção, inspirando confiança e resultando em momentos de muita diversão aos seus comandos.

Em condução, rapidamente daremos por nós a conduzir a T7 de forma mais agressiva do que seria esperado. Tudo acontece de forma natural, particularmente fora de estrada onde a estabilidade é ponto de honra. Num ritmo mais vivo, e para ajudar as suspensões de curso tão longo a digerir as transferências de massas nos momentos de travagem e entrada em curva, um pequeno aconchegar do travão traseiro fará com que a suspensão dianteira não carregue em demasia, e assim ganhamos certeza na direção.

Esta Ténéré 700 é a opção mais agressiva deste comparativo, e a mais focada numa utilização fora de estrada. É uma moto para o motociclista que sabe o que quer... desde que queira partir para uma aventura tal como partem os pilotos do Rali Dakar. // >>



PONTUAÇÃO						
	BMW	Kawasaki	Moto Guzzi	Suzuki	Triumph	Yamaha
Motor	13	9	15	12	19	17
Ciclística	15	13	15	13	17	16
Relação Preço / Equipamento	11	12	16	14	16	14
Estética e acabamentos	15	12	18	11	15	16
TOTAL PONTOS	54	46	64	50	67	63



CLASSIFICAÇÃO FINAL

1	Triumph Tiger 850 Sport	67 pontos
2	Moto Guzzi V85TT	64 pontos
3	Yamaha Ténéré 700	63 pontos
4	BMW F 750 GS	54 pontos
5	Suzuki V-Strom 650 XT	50 pontos
6	Kawasaki Versys 650 G.T.	46 pontos

VEREDITO

Neste comparativo em que lhe trazemos opções diversificadas dentro do segmento trail média cilindrada, e depois de somadas as pontuações dos nossos quatro colaboradores, que pontuaram de 1 a 5 itens como Motor, Ciclística, Relação Preço/Qualidade e ainda Estética e Acabamentos, o que daria uma pontuação máxima de 80 pontos, verificamos que claramente a Triumph Tiger 850 Sport sai deste comparativo como grande vencedora. É a moto que mais sorrisos arrancou aos nossos colaboradores neste trabalho, e reflete na pontuação as suas boas sensações dinâmicas. A luta pelos restantes lugares do pódio foi renhida, com a italiana Moto Guzzi V85TT a ganhar vantagem sobre a Yamaha Ténéré 700 por um único ponto. O charme da “classic enduro” V85TT foi o fator decisivo.

Num somatório final em que a BMW é penalizada pelo seu preço, tanto a Suzuki como a Kawasaki acabam por ficar atrás das rivais mais apetrechadas. Isto deve-se, principalmente, à sua antiguidade, fator que se faz notar num segmento bastante renhido, destinado a uma clientela ávida por modernidade. //

Diferente,
mas não tanto



Será que se pode comparar a
Honda X-ADV a uma moto trail?



A X-ADV tem sido frequentemente referida como o primeiro SUV do mundo das motos. A Honda, 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.

E a verdade é que a X-ADV cumpre na perfeição o objetivo a que se propõe. Na cidade sobressai a genica do motor nos arranques, a grande agilidade e brecagem e o conforto proporcionado pelas suspensões, enquanto a embraiagem DCT faz esquecer a necessidade de meter mudanças e operar a manete, com a vantagem de, cada vez que se pára, a primeira velocidade ficar automaticamente engrenada, bastando depois apenas acelerar para começar a andar.

Por outro lado, em qualquer pista de terra, e mesmo em alguns trilhos, a X-ADV revela-se igualmente eficaz, permitindo andamentos rápidos, transmitindo sempre muita confiança, sobretudo com a ajuda das peseiras de off-road opcionais, que agora fazem parte do catálogo de acessórios da Honda. Beneficia-se também do guidador amplo e do desafogado posto de

condução, que facilita manobrar a baixa velocidade, e da razoável altura livre ao solo que permite ultrapassar facilmente pequenos obstáculos.

Se é verdade que, para quem nunca andou de scooter nem experienciou o sistema DCT, é necessário um pequeno período de habituação, é também verdade que depois de apanhado o jeito, a diversão é garantida face ao prazer de condução que ela proporciona.

Foi o que comprovaram os participantes do comparativo que publicamos nestas páginas, e que a puderam testar, alguns deles pela primeira vez. A facilidade de condução, o elevado nível da ciclística e o conforto a bordo foram fatores que não deixaram ninguém indiferente.

E no final do dia ninguém pôde negar que, em termos de desempenho, a motoscooter da Honda é uma séria opção para quem, acima de tudo, prefira facilidade e prazer de condução, para uma utilização polivalente! Afinal, o mesmo que se pede a uma Trail de média cilindrada!

Pode ler o teste completo à Honda X-ADV se clicar aqui. //





SUCESSO GARANTIDO

HONDA NC750 X

Quase a completar dez anos de existência, a Honda NC750X foi renovada significativamente para se manter na liderança de vendas.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Manuel Portugal



» Galeria de fotos aqui





"MAIS DE 75.000 UNIDADES VENDIDAS NA EUROPA DESDE O SEU LANÇAMENTO, 7.030 DELAS EM PORTUGAL, ATÉ AO FINAL DE 2020."

Chegada ao mercado europeu em 2012, a Honda NC, então na versão 700X, rapidamente atingiu uma popularidade assinalável, tornando-se um sucesso de vendas. As razões do sucesso da Honda NC750X são várias: o motor bicilíndrico inovador, com um longo curso dos pistões para potenciar um elevado binário e uma economia de combustível assinalável, uma posição de condução desafogada e descontraída, favorecida por uma suspensão confortável mas suficientemente firme, são o complemento ideal para um estilo aventureiro que facilita uma utilização polivalente, em qualquer tipo de ambiente rodoviário.

Ao longo dos anos a Honda foi continuamente aperfeiçoando esta fórmula de sucesso. Em 2014, a cilindrada da "New Concept" foi aumentada, passando de 670 para 745 centímetros cúbicos. Em 2016, uma intervenção estética tornou o modelo mais atrativo, com reforço do estilo de aventura. Recebeu novos instrumentos, uma actualização do sistema DCT (a dupla embraiagem que torna

a caixa de velocidades automática) e iluminação integral em LED. Em 2018, a NC 750X foi melhorada, com a adopção de controlo de tração.

Mas para 2021, a entrada em vigor da norma Euro5 obrigou a Honda a mais uma intervenção nesta sua "best seller" e os engenheiros nipónicos não se inibiram em investir o seu tempo e conhecimento numa renovação completa deste modelo que regista mais de 75.000 unidades vendidas na Europa desde o seu lançamento, 7.030 delas em Portugal, até ao final de 2020.

Para 2021, o motor que partilha com a Honda Forza 750 e com a Honda X-ADV, foi bastante aperfeiçoado apresentando-se com mais 3 kW de potência e um regime de rotação máximo mais elevado, em 600 rotações por minuto, fruto de renovações no comando das válvulas e na eficiência do fluxo de gases da admissão e do escape, este último agora fabricado em aço inox. Dois veios de equilíbrio reduzem as vibrações e uma nova embraiagem deslizante e assistida (na versão com caixa convencional), reduz a carga na manete em 20%.

As relações de caixa foram revistas, tornando a condução mais dinâmica e o novo acelerador



745 CC
57,6 CV
9 200 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"AO LONGO DOS ANOS A HONDA FOI CONTINUAMENTE APERFEIÇOANDO ESTA FÓRMULA DE SUCESSO."

eletrónico aumenta automaticamente a rotação do motor nas reduções, oferecendo maior suavidade e eficiência.

Outra novidade está nos 3 modos de condução pré-definidos (SPORT, RAIN e STANDARD), que além de modificarem a entrega de potência, também fazem corresponder a cada um, mapas específicos do DCT.

Uma nota curiosa, divulgada durante a apresentação deste novo modelo, revela que em 2020, 55 por cento dos 4200 motociclistas que compraram uma Honda NC750X optaram pela versão com caixa DCT, o que revela a excelente aceitação deste sistema exclusivo da Honda, que eleva o prazer de condução para um patamar muito elevado, difícil de explicar, e que uma vez que se experimenta, dificilmente se esquece.

Um 4º modo USER permite ao condutor combinar a seu gosto as definições preferidas dos diversos parâmetros de potência, do efeito de travão-motor e do controlo de tração, que agora se revela muito menos intrusivo, contribuindo para um significativo aumento da segurança e uma maior confiança e prazer durante a condução.

A reconhecida economia de combustível mantém-

se, com o fabricante a anunciar valores empíricos (modo WMTTC) de 3,53 litros aos 100 km, mas que, na prática e em andamentos despreocupados, dificilmente ultrapassam os 4 litros aos 100, garantindo autonomias práticas a rondarem os 300 quilómetros.

O quadro foi modificado, abrindo caminho para linhas mais apuradas, com as carenagens inferiores e superiores redesenhadas e de menores dimensões. No local onde normalmente se encontra o depósito de combustível, que agora tem uma capacidade de 14 litros e está colocado debaixo do assento, encontra-se o exclusivo compartimento de arrumação, que viu as suas dimensões aumentadas, facilitando a arrumação de capacetes ou objetos de maiores dimensões.

A altura do assento é 30 mm mais baixa, graças a uma ligeira redução no curso da suspensão. A forquilha dianteira de 41 mm de diâmetro tem agora um curso de 120 mm (antes era de 153,5 mm). O mono-amortecedor traseiro, que possui afinação da pré-carga da mola e sistema de instalação Pro-Link, tem agora 120mm de curso (anteriormente tinha 150mm).



UM OUTRO NÍVEL DE DESEMPENHO EM ESTRADA

O LEGADO DA FTR® CONTINUA. RESERVA JÁ A TUA E GANHA 250€*

*Fazendo a tua reserva no teu concessionário oficial Indian Motorcycle® até ao próximo dia 30 de Maio, oferecemos-te um vale de 250€ para descontares em vestuário e acessórios. IVA incluído.

INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2021 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.





O novo ecrã pára-brisas garante uma proteção aerodinâmica satisfatória, e o novo painel de instrumentos em LCD a cores é mais completo, muito legível, com um visual agradável, e permite gerir os modos de condução por meio do botão de seleção instalado no punho esquerdo. Uma outra novidade para 2021 é a existência de uma tomada USB-C.

Os piscas traseiros receberam a função de emergência que, no caso de uma travagem que provoque uma desaceleração de 6 ou mais metros por segundo, faz piscar as luzes, alertando os condutores que seguem atrás para uma potencial travagem de emergência. Caso o ABS entre em funcionamento, o sistema activa-se ainda mais cedo, com uma desaceleração de 2,5 m/s.

Os piscas também têm agora uma função de cancelamento automático, e em vez de um temporizador simples, o seu funcionamento assenta na comparação da diferença de velocidade entre a roda dianteira e a roda traseira.

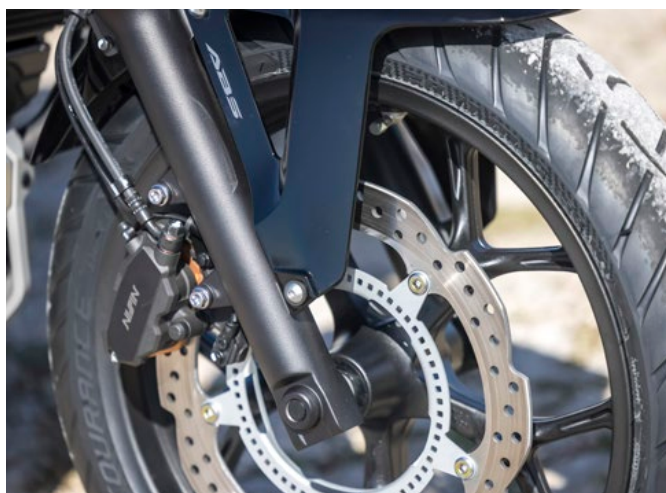
O conjunto é agora 6 kg mais leve e apresenta uma distribuição do peso de 48/52 entre a dianteira e a traseira. O peso em ordem de marcha da versão DCT cifra-se em 224 kg.

Quem conduziu a NC700X original, se agora experimentar este novo modelo dificilmente vai reconhecer as limitações que então a tornavam menos apetecível para os motociclistas mais experientes.

Na prática, a Honda NC750X está muito mais agradável em termos estéticos, mas sobretudo muito mais interessante em termos de condução. A faixa de regime de rotação alargada, as relações de caixa mais adequadas ao binário disponível, a suspensão ligeiramente mais firme e a menor altura do assento ao solo fazem toda a diferença, permitindo andamentos mais rápidos e proporcionando uma ainda maior confiança. A direção é bastante reativa e a estabilidade em curva é quase inabalável, mesmo quando se aumenta o ritmo.

A NC750X é realmente uma moto polivalente, que tanto pode ser a companhia ideal numa utilização urbana diária, como uma moto de viagem para férias a dois. Os consumos quase desconcertantes, a proteção aerodinâmica razoável, a excelente ergonomia e a capacidade de carga, capítulo onde se destaca a exclusiva arrumação no espaço onde normalmente se encontra o depósito de combustível, potenciam a polivalência. O peso contido e bem distribuído e a menor altura do assento ao solo facilitam as manobras.





TESTE HONDA NC750 X

A sua simplicidade, sobretudo a versão aqui testada, que conta com embraiagem DCT, faz com que a NC750X seja uma excelente moto de iniciação (a Honda tem inclusivamente homologação para carta A2), ou uma segunda moto para o dia-a-dia, ou a moto para aqueles que, mais maduros, querem voltar a desfrutar da liberdade proporcionada por um veículo de duas rodas e assim reviverem as aventuras da juventude.

Apesar de assumir uma vocação mais asfáltica, a NC750X não se vai negar a entrar em qualquer estradão, permitindo uma boa posição de condução em pé, e cruzar qualquer obstáculo urbano será muito fácil, já que os 120mm de curso das suas suspensões e os 145 mm de distância livre ao solo, permitem facilmente galgar qualquer cratera, lancil ou degrau, com extrema facilidade. A grande brecagem também joga a favor da facilidade de manobra, sobretudo no meio de trânsito congestionado.

Mesmo os mais exigentes não vão deixar de apreciar a qualidade de construção que este modelo apresenta. Acabamentos de elevada qualidade, materiais com muito bom aspecto e uma total isenção de ruídos parasitas, que deixa desfrutar sem interferências da agradável sonoridade do escape, quase fazem esquecer que a Honda NC750X é, para

todos os efeitos, uma moto económica.

Pessoalmente, gostei bastante da simplicidade do interface electrónico e, como fã incondicional do sistema DCT, gostei da nova programação do modo automático. Gostei da maior precisão da ciclística, da maior agilidade, da melhor resposta do motor e reconheço que a Honda fez um excelente trabalho nesta evolução.

No entanto, e correndo o risco de estar a ser demasiado exigente, acho que foi pena a Honda não ter disponibilizado o tão cómodo controlo automático de velocidade. Também achei que o assento podia ser um pouco mais amigável, já que ao cabo de uma hora de condução, o meu fundo das costas já me pedia para parar! E como pedir não custa, gostava também de ter visto a Honda colocar um ecrã pára-brisas mais substancial, que permitisse, pelo menos, evitar ter que limpar tão frequentemente a viseira do capacete. Isto para não dizer que também gostava de ter tido proteções de punhos, mas essas, infelizmente, são opcionais.

Felizmente a nova NC750X, que já está disponível nos concessionários Honda, conta com uma grande gama de acessórios de fábrica que a tornam ainda mais perfeita e à medida e ao gosto de cada condutor. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5 Plus

Blusão RSW N2

Luvax RSW MSL – 008

Jeans REV'IT! Lombard 2 RF

Botas TCX Jupiter 4 GTX



1 ANO DE SEGURO GRÁTIS



Oferta da 1ª anuidade
de seguro de responsabilidade civil
incluindo assistência em viagem

Promoção de 02 Abril a 31 de Maio 2021

Lambretta



Surpreendente!

HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250

A nova trail de grande porte da casa de Milwaukee promete surpreender os mais céticos. A Pan America 1250 mostra que a Harley-Davidson acertou em cheio e posiciona-se como uma das propostas mais surpreendentes do segmento.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Harley-Davidson

Se me dissessem em 2008, quando comecei a trabalhar como jornalista especializado em motociclismo, que em 2021 estaria a testar uma Harley-Davidson fora de estrada, e que, ainda por cima, ia gostar dela, nessa altura diria que estavam a gozar comigo e de certeza estaria a dar uma valente gargalhada.

Pois bem, esse cenário tornou-se realidade. A Harley-Davidson, agora sob o domínio de Jochen Zeitz, decidiu que estava na hora de agitar o segmento trail de grande cilindrada. Mas a verdade é que sempre que falamos em motos da Harley-Davidson associamos a marca de forma instantânea a modelos custom de maiores dimensões, com os grandes V-twin.

É a este cenário que chega agora a nova Pan America 1250. Esta é a primeira trail de grande porte da marca americana, que ostenta, orgulhosamente, os logótipos H-D nas laterais do seu longo depósito de combustível. Admito que o design do proeminente frontal não é fácil de aceitar. Mas num segmento onde existem modelos que há tantos anos disputam entre si as preferências dos motociclistas ávidos de aventuras em duas rodas, a Pan America 1250

teria de ser um modelo disruptor. Algo totalmente diferente. E de facto é mesmo diferente!

É uma moto visualmente impactante. Não consigo dizer que é bonita, nem que é feia. É diferente. E se a intenção da H-D era de criar um grande impacto visual, então parabéns, pois o objetivo foi plenamente conseguido. Continuando na dianteira que adota uma forma derivada dos frontais “shark nose” dos modelos custom, é aí que encontramos um conjunto de óticas LED Daymaker, com luzes diurnas, e no caso da variante Special na parte superior da carenagem um conjunto suplementar de LED's adiciona iluminação em curva.

Seguindo a linha superior da moto, deslizamos o nosso olhar pelo longo depósito de combustível com capacidade para guardar mais de 21 litros de gasolina! Acabamos por ser atraídos pelo assento de dois níveis, com muita esponja, e pela traseira que ao melhor estilo trail deixa o subquadro tubular à vista. A sensação imediata é que a Pan America 1250 é uma moto confortável, e de facto é isso que sentimos assim que passamos a perna por cima do assento que é ajustável.

Para movimentar os 242 kg da Pan America 1250, ou no caso da Special 254 kg, a Harley-Davidson criou a >>





" SE A INTENÇÃO DA H-D ERA DE CRIAR UM **GRANDE IMPACTO VISUAL**, ENTÃO PARABÉNS, POIS O OBJETIVO FOI PLENAMENTE CONSEGUIDO."

partir de uma folha em branco um novo motor. O novo V-twin foi batizado de Revolution Max.

Para minimizar o peso total da moto, o motor V-twin de refrigeração por líquido é agora parte integrante da estrutura do chassi dividido em três partes. O Revolution Max tem 1252 cc cortesia de pistões de 105 mm de diâmetro e que percorrem um curso de 72 mm. Desta cilindrada a Harley-Davidson afirma extrair 150 cv e 125 Nm de binário máximo.

Os cilindros são feitos de uma peça única com um tratamento superficial galvanizado com silicone de níquel. Este motor conta ainda com elementos em magnésio como são os casos das tampas do primário ou das árvores de cames. Já os pistões são fabricados em alumínio forjado para maior resistência, mas também leveza.

A verdade é que este novo motor Harley destaca-se pela utilização de um sistema de abertura variável das válvulas (VVT).

O sistema VVT está presente tanto na admissão

como no escape. Controlado por computador, o VVT avança ou retarda o tempo de abertura das válvulas. O ajuste é feito através de um solenóide hidráulico que atua sobre as cames. Quando o motor está desligado, o VVT atrasa a abertura das válvulas de admissão ao máximo, enquanto avança as de escape. Desta forma reduz a compressão interna, e torna mais fácil colocar o motor bicilíndrico em funcionamento.

A pensar numa utilização de aventura à volta do mundo, a Harley-Davidson anuncia que o ajuste das válvulas é feito de forma hidráulica, ou seja, não é necessário deslocar-se a um concessionário para este tipo de manutenção, pois ela não existe. A corrente de transmissão final pode ser removida facilmente pela lateral (basta remover o poisa-pés) sem ter de retirar roda ou cortar a corrente. Sensores de detonação ajustam a ignição de acordo com a qualidade do combustível, o que é perfeito naquelas viagens por países onde a gasolina tem menos octanas.

Nos primeiros momentos aos comandos da trail



1 252 CC
150 CV
16 400 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



" DESDE AS 1800 RPM SENTIMOS O MOTOR A EMPURRAR O CONJUNTO COM BASTANTE FORÇA, SEM SER AGRESSIVO, MAS DE FORMA CONTUNDENTE. "

americana ficamos assoberbados com tanta coisa que está a acontecer. As dezenas de botões nos punhos, o trabalho do V-twin que transmite a quantidade ideal de vibrações para lhe dar caráter, o assento muito confortável e a posição de condução bem conseguida. Depois temos o grande ecrã TFT a cores, que para além de ser controlado pelos comandos no punho, também pode ser usado como um tablet pois é sensível ao toque! Neste painel de instrumentos tão completo o problema são os números e letras pequenos para uma visualização imediata das informações.

Com o modo de condução Rain (estava a chover copiosamente!) selecionado, comecei o dia aos comandos da versão base da Pan America 1250. O motor bicilíndrico demonstra uma entrega de potência muito linear, sendo que dos 150 cv anunciados, em Rain apenas temos acesso a parte deles para uma condução mais segura.

Com as suspensões mecânicas Showa a revelarem um comportamento muito agradável na absorção dos impactos, assim que chegámos à autoestrada que nos levaria rumo a zonas mais montanhosas troquei para modo Road. Os 150 cv fizeram-se notar de forma mais imediata. A subida de rotações revelou-se então mais fácil com cada rodar de punho direito, enquanto a proteção aerodinâmica a velocidades superiores a 140 km/h é muito boa. Particularmente com o pára-brisas dianteiro na sua posição mais elevada.

Por sorte, conforme abandonámos a monotonia da autoestrada e chegámos às primeiras curvas a sério, a chuva deu tréguas. Com mais aderência à disposição, selecionei Sport. Este é o modo de condução mais agressivo, e isso nota-se na forma como o Revolution Max responde aos impulsos no acelerador.

Desde as 1800 rpm sentimos o motor a empurrar o conjunto com bastante força, sem ser agressivo, mas de forma contundente. Depois, por volta das 4500 rpm, »



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





parece que temos acesso a um “boost” de energia, sendo que perto das 8000 rpm o Revolution Max já não tem muito para dar e o corte aparece às 9500 rpm de forma suave.

Gostei da forma como este motor se revela fácil de explorar, divertido, e ao mesmo tempo impressionante pela forma generosa como disponibiliza os 125 Nm e nos deixa fluir de curva em curva apenas a acariciar o acelerador, aproveitando as massivas doses de binário à disposição.

A única queixa que se pode ter e que reduz um pouco o prazer de condução é ao nível da assistência às passagens de caixa. A Harley-Davidson não inclui “quickshift” na lista de equipamento, nem como opcional. Disseram-me que no futuro poderá existir este opcional.

Passando para a Special, a primeira coisa que senti, para além do muito calor que o grande motor V-twin emana do lado direito e que causa bastante desconforto, foi a traseira a baixar cada vez que abrandava ou parava a moto num cruzamento ou num local de fotos. Isto acontece porque a Harley-Davidson, a pensar nos condutores de menor estatura, criou o Adaptive Ride Height (ARH).

Através do controlo eletrónico das suspensões Showa, a Pan America 1250 Special baixa a altura da traseira de forma automática para facilitar chegar com os pés ao solo. Uma solução simples mas ao mesmo tempo fantástica, e que para motos desta dimensão será uma grande ajuda nas manobras fora de estrada. O sistema pode ser usado em modo auto, pode ser bloqueado, ou então selecionamos um atraso curto ou longo na redução da altura.

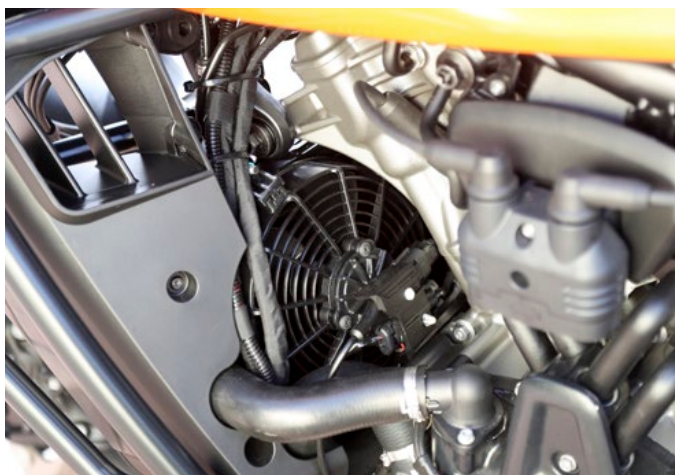
E por falar nas suspensões eletrónicas Showa, a Pan America 1250 Special dá uso ao mais avançado sistema que o fabricante de suspensões disponibiliza atualmente.

Têm diversos modos de funcionamento semi-ativos. O seu funcionamento é impecável e perfeitamente adaptado a uma trail de grande porte. Principalmente quando selecionamos os modos Off-Road (Soft ou Firm) para aqueles percursos fora de estrada e onde as suspensões eletrónicas fazem verdadeiros milagres.

Ainda assim, o centro de gravidade da Pan America é elevado, e isso nota-se nas curvas mais lentas ou nas manobras. É necessário algum tempo de habituação para perceber como é que os mais de 250 kg se deixam “cair” para a curva, mas assim que passamos essa desconfiança inicial, tudo passa a acontecer de forma natural. >>

1 252 CC
150 CV
18 750 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250

É fora de estrada que melhor descobrimos a precisão das ajudas à condução. O controlo de tração, o efeito travão motor, o ABS sensível à inclinação, a resposta do motor ao acelerador.

Enfim, o condutor da Pan America 1250 Special ficará horas a ajustar tudo antes de a conduzir.

Para além dos modos Rain, Road, Sport, Off-Road e Off-Road Plus, este último apenas na Special, temos ainda modos customizáveis em que podemos misturar a intervenção dos diferentes parâmetros controlados por uma unidade de medição de inércia de seis eixos.

Destas ajudas à condução destaco o controlo de tração. No percurso lamacento e arenoso do Enduro Park Spain, o sistema em modo Off-Road consegue ajudar os pneus Michelin Scorcher Adventure, pensados para o asfalto, a encontrar a tração mesmo onde parece impossível.

Opcionalmente a Harley permite a utilização de jantes de raios equipadas com pneus Michelin Anakee Wild, cardados, que infelizmente não estavam disponíveis no momento desta apresentação.

Os travões Brembo também ganham uma importância maior quando consideramos as boas capacidades dinâmicas destas Harley-Davidson Pan America. As pinças monobloco e a bomba radial garantem uma mordida inicial muito forte, mas ao mesmo tempo uma boa progressividade.

O sistema combina a força de travagem dianteira com a traseira, e mesmo nos modos Off-Road o ABS

nunca desliga por completo na roda traseira. O que não sendo impeditivo de uma condução agressiva fora de estrada, é algo que alguns motociclistas podem não gostar.

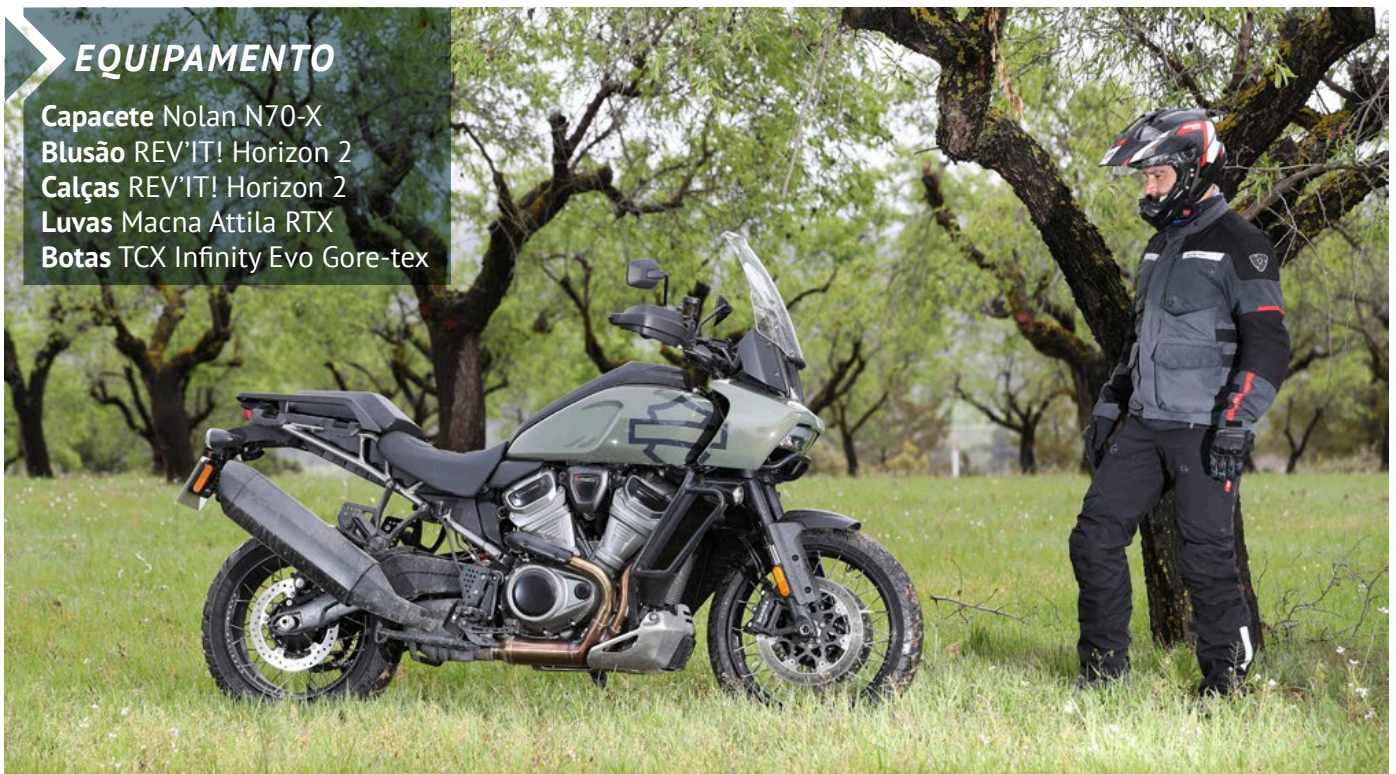
VEREDICTO

A Pan America 1250 é uma trail. E digo isto sem qualquer receio! Os puristas da marca poderão não gostar deste caminho que Jochen Zeitz está a perseguir para a H-D, mas é um facto que a Pan America irá atrair novos clientes. Como moto, e mais do que o símbolo da reinvenção da marca, a Pan America não fica em nada atrás das “big trail” com mais anos de mercado. É uma séria concorrente num segmento renhido e popular. Está bem conseguida em termos mecânicos, a eletrónica funciona bem e tem um nível de equipamento muito elevado.

Há certas coisas que podem (e devem!) ser alteradas numa próxima geração. O calor do motor do lado direito, o mecanismo de ajuste do pára-brisas não é fácil de usar, e a ausência de “quickshift” é algo de certa forma incompreensível. A nova Harley-Davidson Pan America 1250 é uma moto que rompe com ideias pré-concebidas. Termino com esta frase: sim, a Harley-Davidson conseguiu criar uma trail eficaz. Sim, a nova Pan America 1250 é uma excelente moto. Diria que é a melhor Harley de sempre! //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N70-X
Blusão REV'IT! Horizon 2
Calças REV'IT! Horizon 2
Luvras Macna Attila RTX
Botas TCX Infinity Evo Gore-tex



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





Aventureira DE GEMA

BENELLI TRK 502X

Disponível no mercado desde 2018, a versão de aventura desta popular moto está mais atrativa do que nunca.

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

A pesar de não ser nenhuma recordista de ficha técnica, esta Benelli revela-se uma opção muito interessante para quem quer uma moto polivalente, capaz de proporcionar uma condução fácil e prazenteira. Perfeitamente capaz de uma utilização diária e apta para viajar, mesmo com passageiro, a TRK502 tem conseguido impor-se nas tabelas de vendas europeias, precisamente devido à sua relação qualidade/preço e ao seu porte imponente.

Basta sentarmo-nos aos seus comandos para percebermos que oferece uma ergonomia bem estudada, com o guiador amplo e os comandos bem posicionados. Sentimo-nos bem instalados dentro da moto, e os pés alcançam facilmente o chão.

Mal se dá arranque, o motor bicilíndrico brinda-nos com uma sonoridade muito interessante, que faz lembrar motos de outro campeonato.

Em andamento, a caixa de velocidades revela



» [Galeria de fotos aqui](#)



" O MOTOR BICILÍNDRICO BRINDA-NOS COM UMA SONORIDADE MUITO INTERESSANTE, QUE FAZ LEMBRAR MOTOS DE OUTRO CAMPEONATO "

um accionamento leve e preciso, afigurando-se bastante bem escalonada, o que proporciona uma grande facilidade de condução, sobretudo no meio do trânsito ou em estradas de montanha.

O motor conta com um binário bastante interessante, que torna a condução extremamente fácil, sem exigir que se troque de mudança frequentemente, mostrando uma boa resposta ao acelerador, mesmo a regimes tão baixos como as 2.000 rpm, parecendo ter bastante mais do que os 50 cv declarados na ficha técnica.

Claro que, de uma cilindrada tão baixa, pelo menos para os padrões actuais, não se podem exigir prestações alucinantes, mas a Benelli TRK 502X não foi concebida com esse propósito. As relações de caixa bastante reduzidas conseguem proporcionar arranques bastante dignos, retomas

muito interessantes, e o preço a pagar é apenas o de uma velocidade máxima bastante modesta, a rondar os 160km/h. No entanto, mesmo com malas generosas, a essa velocidade não se notam quaisquer sinais de ondulação ou instabilidade.

A embraiagem é relativamente leve e se algum defeito houvesse a apontar, seria ao facto da manete estar bastante afastada do punho, o que poderá dificultar a vida a quem tiver as mãos pequenas. Até porque, apesar de também ter regulação, com a manete do travão dianteiro acontece a mesma coisa. Precisamente por isso a travagem vê-se um pouco prejudicada, exigindo um grande esforço na manete para que as pinças de 4 pistões mordam os dois discos com convicção.

Os pneus Metzeler Tourance inspiram bastante confiança e mesmo quando se aperta a manete >>>

500 CC
48 CV
6 480 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"A **BENELLI TRK 502X**, MAL SAI DO STAND, ESTÁ PREPARADA PARA NOS LEVAR A TODO O LADO COM GRANDE CONFORTO"*

do travão com bastante convicção, conseguem proporcionar uma boa resposta, sem que o ABS se manifeste.

Em termos de suspensão, a forquilha de uns impressionantes 50 milímetros de diâmetro mostra um comportamento muito bom, garantindo uma boa leitura da estrada, uma grande firmeza em curva e registando pouco afundamento sob travagem. O amortecedor traseiro, assente em bielas, permite uma grande amplitude de afinações, e apenas se lhe pode "criticar" a falta de regulador remoto da pré-carga. Mesmo quando abusada, em caminhos de terra, mostra uma resposta bastante acima da média.


Económica em termos de investimento e de

consumo, com um preço de apenas 6.480 euros, a gastar cerca de 5 litros/100km e com intervalos de manutenção a cada 6.000 quilómetros, esta Benelli surpreende pelo nível de accessorização de série. A TRK502X vem equipada com jantes de raios (sendo que a dianteira é de 19 polegadas), proteções de motor e cárter, proteções de punhos, descanso central e um ecrã pára-brisas de grandes dimensões, que apesar de não ser regulável em altura, conta com defletores laterais para aumentar a proteção do condutor e do passageiro. Os poisa-pés do condutor são revestidos a borracha, mas permitem que esta seja removida, revelando uma superfície que garante uma maior aderência do pé, em utilização fora de estrada. >>

Deixa-te seduzir
a cada quilómetro.



Vieste 125


P.V.P. 2.390,00€
IVA incluído.

A Vieste 125 desperta o prazer de condução e promove as mais puras e apaixonantes sensações desde a primeira vista. Liberta-te por entre o trânsito do dia-a-dia aliando performance e economia graças a um expedito motor de 125cc a quatro tempos, com baixos consumos de combustível, cujo binário garante extraordinários níveis de eficiência e desempenho em qualquer ponto de aceleração.

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.



A Benelli TRK 502X, mal sai do stand, está preparada para nos levar a todo o lado com grande conforto. Proporciona uma boa capacidade de carga e as suspensões revelam-se bastante confortáveis. A posição de condução descontraída permite grandes tiradas sem causar fadiga. À boa protecção aerodinâmica e ao muito espaço disponível para ambos os ocupantes, junta-se ainda o facto de o passageiro contar com uma posição excelente e uma grande visibilidade devido ao assento elevado que é independente do condutor.

O painel de instrumentos é facilmente legível e apresenta muita informação, não faltando sequer os indicadores de mudança engrenada e de nível de combustível, nem uma tomada

"O PAINEL DE INSTRUMENTOS É FACILMENTE LEGÍVEL E APRESENTA MUITA INFORMAÇÃO, NÃO FALTANDO SEQUER OS INDICADORES DE MUDANÇA ENGRENADA"

de corrente bastante acessível, muito perto do guiador. Também os espelhos retrovisores estão bem colocados e garantem uma boa visibilidade.

A qualidade de construção salta à vista. O baixo nível de vibrações emitido pelo motor e a ausência de ruídos parasitas, são disso um bom exemplo, a par com o bom acabamento das soldaduras do quadro. Iluminação por LED integral, farol dianteiro com uma boa potência, botões dos punhos iluminados, são outros fatores que saltam à vista.

Dinamicamente a Benelli TRK 502 surpreende pela positiva, revelando-se bastante ágil no meio do trânsito graças à boa brecagem, mas também fácil de inserir em curva e manter trajetórias, mesmo a ritmos elevados. >>>



TESTE *BENELLI TRK 502X*

Fácil de manobrar, apesar dos seus 213 quilos a seco (mas já a contar com todos os acessórios), esta aventureira polivalente pode perfeitamente ser a solução para quem pretende uma moto para usar diariamente ao longo de todo o ano, e ainda partir em viagem de férias ou fazer belos passeios ao fim-de semana. Sobretudo se pretender levar pendura, já que no seu segmento e pelo seu preço, dificilmente se encontram alternativas que possam proporcionar tanto conforto.

Em breve chegará ao nosso mercado a versão Euro5 da Benelli TRK 502X, que será basicamente igual a esta versão (de 2020), com diferenças mínimas sobretudo ao nível da electrónica.

E será expectável que alguns dos problemas que afetaram alguns dos primeiros modelos, nomeadamente ao nível da montagem, venham definitivamente resolvidos, já que a Benelli se posiciona cada vez mais como uma marca de qualidade, com pretensões a ter, a curto prazo, novas gamas de motociclos de maior cilindrada.//



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5 Plus
Luvax REV'IT! Arch
Fato REV'IT! Poseidon 2 GTX
Botas TCX Clima Surround GTX

A TUA PARCEIRA PARA A CIDADE

JET X



NOVA JET X 125

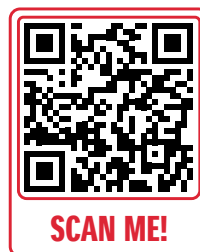
VANTAGENS

- ▶ Travagem ABS às duas rodas
- ▶ Sistema Keyless (sem chave)
- ▶ Painel Digital
- ▶ Full LED
- ▶ Suspensão traseira ajustável

PVPR: ~~2.799€~~ PREÇO LANÇAMENTO 2.699€ | TAEG 8,6%**

** Preço exclusivo na aquisição a crédito com o Banco Santander Consumer Portugal S.A. Contrato de Crédito Automóvel para SYM JET X 125, PVP de 2.699,00€, sem entrada inicial e 48 prestações de 63,55€, montante financiado 2.699€, MTIC de 3.161,87€, TAN de 5,900% e TAEG de 8,6%. Acresce comissão de abertura de 40€. Condições válidas até 31 de Maio de 2021. Reservado aos concessionários que atuam como intermediário de crédito a título acessório do Banco Santander Consumer Portugal, S.A. Informe-se no Banco Santander Consumer Portugal, S.A.

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



THE SMART



» Galeria de fotos aqui



Turismo de aventura SEM EXCESSOS

CFMOTO 650MT ADVENTURE

Uma tourer aventureira que demonstra que a CFMoto está a tornar-se num nome relevante no mundo das duas rodas na Europa. A 650MT Adventure mostra como, sem excessos, é possível viajar sem gastar muito.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte

Longe vão os tempos em que as opções dos motociclistas estavam praticamente reduzidas a motos japonesas ou europeias.

Era apenas uma questão de tempo até alguma marca chinesa conseguir posicionar-se no mercado de forma a ameaçar o

status quo, e é precisamente isso que a CFMoto tem vindo a fazer desde que decidiu atacar o mercado global, apresentando motos de qualidade, eficientes, e sem nos obrigar a esvaziar a conta bancária para podermos ter uma na garagem.

Depois da 650GT, uma “budget tourer” que tivemos a oportunidade de testar recentemente no Andar de Moto, o importador da marca em Portugal, a PureTech, entregou-nos as chaves da CFMoto 650MT Adventure, uma turística aventureira de média cilindrada.

Originalmente a 650MT foi adicionada à gama da marca chinesa como modelo de 2017, e desde cedo revelou-se uma opção bastante sólida dentro do segmento das turísticas aventureiras de média cilindrada.

Para 2020 a marca decidiu refrescar a 650MT, dotando-a de maior conforto e mais equipamento.

Mas apesar destas alterações, esta CFMoto não viu o seu preço alterar-se substancialmente, e por isso a 650MT Adventure continua a ser uma das propostas mais equilibradas neste particular: 6.990€!

Mas o que é que a CFMoto 650MT Adventure tem como “armas” para enfrentar motos tão populares como a Benelli TRK 502, a Honda NC750X, a Kawasaki Versys 650, a Suzuki V-Strom 650, ou ainda a “brilhante” Yamaha Tracer 700?

O que mais salta à vista – literalmente! – nesta 650MT Adventure é a sua aparência. A CFMoto socorreu-se do estúdio Kiska Design, que desenha todas as KTM, e criou uma moto cujas formas futuristas não escondem as intenções de turística aventureira.

Esta variante aventureira recebe um novo vidro frontal, ajustável em altura, ladeado por pequenos defletores aerodinâmicos. Numa moto de dimensões relativamente compactas, a aparência mais corpulenta é resultado da adição de novas proteções de motor e carenagens, em tubos de aço.

Ao olhar para as proteções ficamos com a sensação de que estas servem perfeitamente a sua função de proteção, mas o desenho dos tubos podia ser diferente para se adaptar ao “look” >>



futurista do conjunto.

Não tenho por hábito ser grande apreciador das óticas frontais sobrepostas em posição vertical. Mas no caso da CFMoto 650MT, confesso que gostei bastante do resultado, em particular das luzes diurnas LED, e na forma como a frente se encaixa no restante conjunto, que apresenta uma qualidade de construção bastante interessante, embora detalhes como soldaduras estejam ainda abaixo do nível demonstrado pelas rivais do segmento.

A escolha para movimentar esta Adventure, que pesa 218 kg a cheio, recaiu sobre um bicilíndrico paralelo. A imagem e sonoridade deste motor faz recordar em tudo o motor da Kawasaki Versys 650. De facto, e apesar de ser um motor desenvolvido pela CFMoto, a marca chinesa aproveitou a base do motor japonês para criar a sua variante de 649,3 cc.

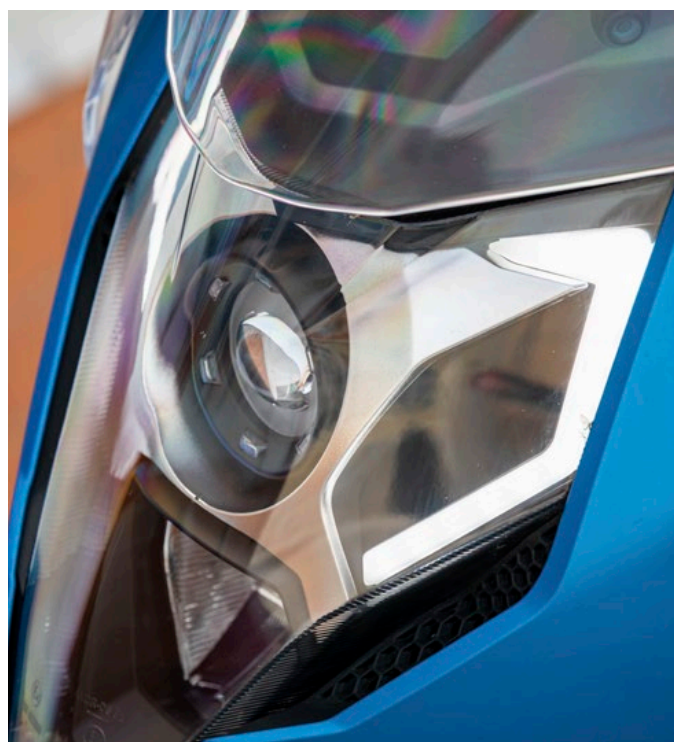
Com injeção parametrizada pela Bosch, o motor bicilíndrico disponibiliza uns muito generosos 70 cv às 8.750 rpm, sendo o binário máximo de 62 Nm atingido um pouco abaixo, às 7.000 rpm.

Com uma cambota de 180° (um pistão em cima e o outro em baixo), o motor desta seis e meio revela um cariz estradista, com uma entrega linear nos médios regimes, sem grandes vibrações irritantes, e com os dois cilindros a revelarem um bom pulmão para empurrar o conjunto até à velocidade máxima de 180 km/h sem grande esforço.

Apesar de revelar uma injeção precisa e bem ajustada para uma reposta polivalente, tenho no entanto de referir que a baixas rotações o motor bicilíndrico revela-se um pouco mais rude, e mesmo antes do "red line" encontramos um pico de potência acompanhado por um ligeiro aumento nas vibrações. Nada que numa futura atualização a CFMoto não consiga ajustar, e, principalmente, nada que estrague a condução desta turística aventureira.

A 650MT Adventure mostra ser uma moto muito bem adaptada a uma condução em estradas mais abertas. Não só porque o seu motor se sente muito à vontade quando rolamos a velocidades de 120 a 140 km/h, como a proteção aerodinâmica >>

*"A 650MT ADVENTURE MOSTRA SER **UMA MOTO MUITO BEM ADAPTADA** A UMA CONDUÇÃO EM ESTRADAS MAIS ABERTAS."*





649,3 CC
71 CV
6 990 €



*"A **PROTEÇÃO AERODINÂMICA** PROPORCIONADA PELO NOVO ECRÃ FRONTAL ESTÁ NO TOPO DO SEGMENTO."*

proporcionada pelo novo ecrã frontal está no topo do segmento.

Na sua posição mais elevada sentimos de facto que ficamos envolvidos numa "bolha aerodinâmica" que consegue inclusivamente proteger o capacete do vento, enquanto os defletores laterais desviam o vento dos ombros do condutor de forma muito eficiente.

Neste particular tenho, no entanto, de referir que o mecanismo de ajuste do vidro frontal não é dos melhores. Os parafusos que desbloqueiam o ajuste não ficam justos no seu sítio, e com isso o mecanismo vibra, causando ruídos parasitas. É um dos pontos a rever pela CFMoto.

Com um acelerador a oferecer um tato bastante progressivo e a embraiagem leve, destaco na transmissão a suave caixa de seis velocidades. Não só as relações estão bem escalonadas para permitir uma aceleração mais rápida, como as trocas de caixa acontecem rapidamente e de forma

precisa, apesar do tato algo mecânico.

Em termos de condução, a CFMoto 650MT Adventure não apenas revela ser uma boa companheira em estradas mais abertas, como também não desilude nos percursos mais retorcidos ou em cidade revela características que a tornam numa opção muito interessante.

Equilibrar a baixa velocidade é uma tarefa fácil, mesmo para os menos experientes. O assento, apesar de estar a 840 mm de altura do solo, é bastante escavado e esguio na zona em que se une com o depósito de combustível. Isto faz com que chegar com os pés ao solo seja extremamente fácil, e manobrar a 650MT não é problemático. Até porque a excelente brecagem permite manobrar esta moto nos espaços mais apertados sem dificuldade.


E por falar no assento, não posso deixar de referir que é um elemento que transmite conforto e ajuda à excelente posição de condução da





MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING



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



 [merlinportugal](https://www.facebook.com/merlinportugal)



www.merlinbikegear.com

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



650MT Adventure.

O triângulo formado pelo guidador, assento e poisa-pés deixa o condutor numa posição descontraída, natural, com os braços a não ficarem em esforço. O assento escavado garante assim um bom apoio lombar, perfeito para longas viagens, enquanto as pernas abraçam a moto ficando protegidas. Estamos sentados na moto e não em cima dela, e ficamos com a clara sensação de que fazemos parte do conjunto.

Para o passageiro o conforto é menor. O assento, apesar de bem almofadado e antiderrapante, é mais curto do que o necessário, e por isso o passageiro acaba por "cair" facilmente em cima do condutor.

Ao nível das suspensões, a CFMoto acertou quase em cheio nas opções tomadas.

A forquilha invertida tem bainhas de 43 mm.

"O MOTOR É A JOIA DESTA CFMOTO. POTENTE, LINEAR, ECONÓMICO E SEM VIBRAÇÕES."

Atrás o amortecedor disponibiliza ajuste na pré-carga e extensão. Estas suspensões fabricadas revelaram-se uma agradável surpresa! Particularmente à frente.

A compressão faz-se de forma suave, não em demasia, com a frente a ler bastante bem as irregularidades do asfalto ao ponto de permitir que o condutor se sinta confortável e confiante para inclinar a 650MT ao limite. Isto até ao momento em que os pneus Metzeler Roadtec Z8 Interact começam a perder aderência e somos obrigados a refrear os ímpetus desportivos.

Na traseira senti que seria necessário ajustar a pré-carga. Estava demasiado rija, e em asfalto menos liso a traseira revelou uma tendência para saltitar um pouco. Claro que com passageiro a traseira ficou no ponto, o que me deixou com a ideia que alguém terá ajustado a pré-carga antes de eu andar com a 650MT Adventure. >>>



TESTE CFMOTO 650MT ADVENTURE

O funcionamento das suspensões é um bom complemento para a rigidez estrutural apresentada pelo quadro. Estes elementos trabalham em sintonia para dotar a CFMoto 650MT Adventure de grande estabilidade em linha reta, mas também em curva usufruímos de uma dinâmica assertiva, que transmite confiança para atacar as trajetórias mais apertadas sem sentir perda de “feedback” da ciclística.

Na travagem a nota que dou a esta CFMoto também é positiva.

Os discos recortados de 300 mm de diâmetro são mordidos por pinças de dois pistões da JJuan. O design agressivo dos discos não é apenas estético! Na realidade bastam apenas alguns momentos aos comandos da 650MT e percebemos que os travões cumprem com a sua função, são doseáveis, entregando potência de forma bastante progressiva, embora a sua atuação seja condicionada, no limite, pelo sistema de ABS da Continental que se revela bastante interventivo.

VEREDICTO

A CFMoto 650MT apresenta bons argumentos para uma turística aventureira de média cilindrada,

e coloca-se numa excelente posição, quer em termos de performance como também de preço, num segmento bem popular em Portugal.

Esta proposta chinesa tem o potencial para ser uma moto para usar todos os dias na sua deslocação casa / trabalho e vice-versa. Mas ao mesmo tempo fará com que sinta vontade de ir pelo caminho mais longo, desfrutando das curvas antes de chegar ao seu destino.

O motor é a joia desta CFMoto. Potente, linear, económico e sem vibrações. As suspensões absorvem bem os impactos, maximizando o conforto proporcionado por uma posição de condução que é perfeita. Os travões não são exemplares, mas cumprem com a função.

A utilização de componentes de marcas conceituadas como a JJuan, Bosch, Continental, ou até da Metzeler, deixa à vista que a intenção da CFMoto não é de poupar nos custos de produção. Todos estes elementos parecem ter sido escolhidos e colocados a funcionar em sintonia, o que denota bastante cuidado por parte do fabricante chinês na conceção desta 650MT. Tudo isto sem apresentar uma fatura final elevada. //



EQUIPAMENTO

Capacete Shark Evo One 2

Blusão REV'IT! Horizon 2

Calças REV'IT! Horizon 2

Luvax Ixon RS Slick HP

Botas Gaerne G-Stelvio

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.





Uma trail acessível MAS COM CARÁTER

VOGE 500

O segmento das trail para carta A2 acaba de ganhar uma opção acessível mas cheia de carácter. Testámos a nova Voge 500DS e descobrimos uma proposta asiática com argumentos surpreendentes.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





*"DE SÉRIE VEM EQUIPADA COM **TUDO O QUE** PODEMOS ESPERAR DE UMA TRAIL DE MÉDIA CILINDRADA.*

Quando em agosto de 2019 foi anunciado que a Loncin iria comercializar em Portugal a sua marca "premium" Voge, muitos motociclistas terão ficado com a ideia que esta seria apenas mais uma marca asiática a chegar ao nosso país. Mas a Voge (ler "Vogue", como a revista) faz parte de um dos maiores grupos empresariais chineses, e através da Desmontron Portugal, a marca tem em marcha um plano estratégico que irá elevar o patamar daquilo que pensamos que são as motos asiáticas.

Quase dois anos após ficarmos a saber que teríamos a Voge em Portugal, conseguimos agora testar aquela que é, até ao momento, a sua proposta topo de gama: a 500DS. Com um preço ajustado e que a posiciona num patamar bastante competitivo tendo em conta aquilo que oferece de série, a 500DS que aqui testamos prepara-se para impulsionar a Voge para outros voos, a nível europeu, mas principalmente em Portugal, onde as trail média cilindrada têm obtido muito sucesso em termos de vendas.

Se não tem estado atento ao mercado global, fique a saber que algumas marcas europeias de renome têm apostado em parcerias com grupos chineses para o fabrico de componentes, de motores ou até mesmo de motos completas. Por exemplo, o grupo Loncin fornece a BMW Motorrad com motores bicilíndricos para as F 900 R e F 900 XR. Mais recentemente assinaram um acordo com a exótica MV Agusta, no qual recebem acesso ao motor tricilíndrico italiano, e em contrapartida as novas MV de baixa e média cilindrada serão produzidas pela Loncin. Serão no entanto desenhadas pela MV Agusta, claro.

Isto quer dizer que a Voge colhe os frutos destas parcerias com marcas europeias, e assim apresenta uma gama reforçada de produtos "premium". E isto não é apenas teoria, pois a Voge passou mesmo à prática com a 500DS que se revela uma trail acessível mas recheada de caráter para boas aventuras!

As suas dimensões colocam a nova Voge 500DS entre as propostas de maior envergadura dentro do segmento trail média cilindrada. As proporções estão bem conseguidas, as linhas modernas não escondem a sua semelhança com as Honda CB500X >>



471 CC

46,9 CV

6 395 €

» Mais dados técnicos aqui



"CHEGADOS A UMA ESTRADA DE CURVAS, OS 205 KG DE PESO A CHEIO NÃO SE NOTAM DE SOBREMANEIRA NOS MOMENTOS DE TROCAS DE INCLINAÇÃO. "

ou NC750X (a cópia é a mais sincera forma de elogio, como se costuma dizer), e todo o conjunto aparenta ser robusto de construção. Até porque a Voge instala de série umas generosas proteções em forma de tubos de aço que protegem toda a frente da 500DS. Isto permitirá desfrutar desta trail "soft" em percursos de terra sem receio de estragar carenagens caso ocorra uma queda. Até mesmo o motor ficará a salvo de danos. A sensação de moto de porte maior continua quando nos sentamos aos comandos da Voge 500DS. O assento largo e bastante confortável está a apenas 821 mm do solo. Em conjunto com os poisa-pés bem posicionados proporciona uma posição de condução descontraída, onde o guiador também ajuda, pois permite que os braços adotem uma posição natural e sem esforço. A posição de condução da 500DS é típica de uma trail. Com o tronco bem vertical, permitindo que o condutor consiga visualizar a estrada mais à frente, antecipando qualquer perigo. À frente do condutor brilha um esbelto painel de instrumentos TFT a cores. Boas dimensões e muita informação disponível são as suas maiores qualidades. Até permite conectar o nosso smartphone através de Bluetooth,

embora apenas forneça a indicação de chamada, não permitindo controlar o telemóvel.

A vocação "premium" de uma moto nota-se nos detalhes. E se a iluminação "full LED" já é uma característica que se torna cada vez mais comum, o mesmo não se pode dizer da indicação de pressão dos pneus. Sim, a Voge 500DS, tal como as trail de segmento superior (e outros preços!) inclui de série um valioso sistema de monitorização da pressão dos pneus.

Ao nível do painel, a única coisa que podemos criticar são os números demasiado pequenos para uma visualização imediata das várias informações, e o próprio ecrã fica bastante exposto à luz solar e com isso os reflexos impedem a correta visualização das informações durante o dia.

Com um breve toque no botão de arranque, rapidamente o motor bicilíndrico paralelo de 471 cc acorda para a vida emanando uma sonoridade rouca, típica dos motores com esta arquitetura. Primeira relação engrenada – aqui não há "quickshift" que nos ajude – e rapidamente passamos para 2ª, 3ª... as trocas de caixa são realizadas de forma rápida. >>

THE FRONT RUNNER




MOTO-10 SPHERICAL EDIÇÃO LIMITADA

O Moto-10 é o primeiro capacete de moto a oferecer a tecnologia Spherical™ desenvolvida pela MIPS®, tornando-o no nosso capacete todo-o-terreno mais avançado. Dito de forma simples. É a evolução, é o MOTO-10 SPHERICAL.

MAIS INFORMAÇÕES EM BELLHELMETS.COM

Advertência: O motociclismo é um desporto perigoso que pode resultar em lesões graves ou até mesmo na morte. Para uma utilização correcta do seu capacete, consulte o manual do utilizador.

 **DESCUBRA TODA A COLEÇÃO Bihr.eu**





Demasiado rápida!

Desde o primeiro momento que conduzimos a Voge 500DS percebemos que a transmissão está demasiado curta. Em cidade, isso não é um problema. Aliás, deixa rolar por entre o trânsito sem qualquer esforço e permite que o condutor se concentre inteiramente na condução da 500DS sem se preocupar em reduzir caixa para andar a baixa velocidade, pois o bicilíndrico revela-se suave e reativo desde baixas rotações.

O maior problema está nos percursos extra-urbanos, nas vias rápidas ou nos percursos de montanha. Nestes cenários a 500DS rapidamente atinge um regime de rotação elevado, demasiado elevado, com o motor a sentir-se em esforço. Em autoestrada a 120 km/h parece que o motor já não tem mais para dar, quando na realidade ainda tem bastante mais. Aliás, nas condições certas, a 500DS atinge os 170 km/h.

No entanto esta não é uma trail para grandes

*"O ASSENTO
LARGO E BASTANTE
CONFORTÁVEL ESTÁ
A APENAS 821 MM
DO SOLO."*

correrias. É para ser explorada de forma descontraída. Até porque assim maximizamos a excelente autonomia que deriva dos consumos muito baixos! Neste teste conseguimos que a 500DS atingisse uma média inferior aos 4,5 litros, o que tendo em conta que o depósito transporta 17 litros, significa uma autonomia teórica bem perto dos 400 km.

Com 46,9 cv de potência e um binário que atinge os 40,5 Nm, este bicilíndrico em linha é fácil de explorar. Não há modos de condução que permitam alterar o seu carácter, mas isso nem é relevante numa trail que se mostra tão acessível e até divertida de conduzir.

Como referimos, o comportamento a baixos regimes é agradável e suave, e embora na faixa entre as 6.000 rpm e as 7.000 rpm se sintam bastante vibrações, principalmente nos poisa-pés e punhos, o motor que equipa a Voge 500DS recebe nota positiva.

De facto é uma pena que a transmissão seja tão curta. Dizemos isto pois a ciclística da Voge 500DS está bem conseguida. O quadro tubular revela uma





TESTE VOGÉ 500 DS

rigidez e um equilíbrio assinaláveis para uma trail deste segmento. A estabilidade em linha reta é muito boa, e aqui temos de referir a boa proteção aerodinâmica proveniente do pára-brisas ajustável em altura. Ainda que não seja possível ajustar em andamento, o mecanismo é fácil de usar, desenroscando o grande parafuso que se destaca na dianteira da 500DS.

Depois, chegados a uma estrada de curvas, os 205 kg de peso a cheio não se notam de sobremaneira nos momentos de trocas de inclinação. A distribuição de pesos bem conseguida permite que as suspensões Kayaba suportem facilmente as transferências de massa nos momentos de travagem e de curva.

No momento de travagem, as pinças Nissin mordem os discos de 298 mm. Embora o sistema de travagem, que conta com ABS da Bosch, cumpra com as necessidades de uma moto trail que deve ser conduzida de forma descontraída, gostaríamos de usufruir de um tato na manete mais progressivo, menos duro.

Já as suspensões Kayaba garantem um excelente amortecimento dos impactos, com uma afinação mais dura do que o esperado, o que permite inclinar o conjunto sem sentir abanões, com a frente a manter-se estável na trajetória e o amortecedor traseiro a trabalhar relativamente bem para garantir

que o condutor sente a tração na roda traseira.

Numa estrada de curvas a maior limitação que encontramos na Vogé 500DS será a reduzida altura ao solo, pois os poisa-pés estarão a raspar no asfalto rapidamente, enquanto os pneus Pirelli Angel ST ainda têm muita margem de borracha para gastar antes de atingirem o seu limite.

VEREDICTO

Inserida num segmento muito competitivo e onde os potenciais clientes procuram qualidade a preços acessíveis, a Vogé 500DS, nesta geração Euro 5, mostra-se uma proposta com muito carácter e bons argumentos.

De série vem equipada com tudo o que podemos esperar de uma trail de média cilindrada. Aliás, até inclui detalhes como a monitorização da pressão dos pneus, algo que as rivais diretas não oferecem nem como opcional!

O motor está no limite da carta A2. Tem força e é generoso na forma como entrega a sua potência e binário. A Vogé, no futuro, terá de pensar em alterar a transmissão, tornando-a mais longa. Quando o fizer a 500DS será uma moto ainda mais agradável de conduzir. Até porque a ciclística equilibrada e eficaz coloca esta trail como uma das mais interessantes do segmento. //

EQUIPAMENTO

Capacete Shark Evo-One 2
Blusão Macna Mountain Nighteye
Calças REV'IT! Orlando H2O
Luvras Macna Attila RTX
Botas Gaerne G.Stelvio



See more @tcxboots.com

A ALMA
VINTAGE
PARA
MOTOCILISTAS
INTEMPORAIS

ROOK WWP

PUBLIC MARKET

Ortholite®
comfort foam Insoles

CE CERTIFICATION
EN13654:2017

C.F.S. SISTEMA DE CONFORTO

A PROVA DE ÁGUA

ROOK WATERPROOF. Uma evolução em termos de segurança, conforto e funcionalidade. As botas foram desenvolvidas para uso diário em todas as estações do ano e fabricadas com materiais técnicos de alta qualidade. Estas características tornam as botas flexíveis em áreas chave, proporcionando estabilidade e conforto ao caminhar.

SHARE YOUR PASSION #TCXBOOTS #FOCUSONBOOTS    

TCX
FOCUS ON BOOTS



Pedro Pereira

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

13 DICAS PARA (MELHOR) vender a sua moto

HÁ ALGUM tempo escrevi um artigo com 14 dicas que podem ajudar-vos na compra de uma moto. Agora pretendo fazer algo similar, mas na perspetiva de quem quer vender, certamente para comprar outra!

São 13 dicas porque é a minha forma de vos intimidar a não vender já que gosto, tal como muitos de vós e na medida do possível, do conceito de possuir mais que uma moto.

Também sei que já abordámos este tema no seu Andar de Moto, mas já se passaram 5 anos e pretendo fazer uma análise mais dinâmica e abrangente.

Algumas das dicas aplicar-se-ão mais à situação de venda a particulares e outras em situações de retoma, mas vejam-nas como um todo e passíveis de melhoria.

A ordem das mesmas é mais ou menos aleatória, o que não invalida que não possam existir situações de precedência:

Porque vou vender a minha moto? Esta questão é crucial e pode condicionar todo o resto! Há alguma razão de força maior, como por exemplo: questão monetária ou situação familiar? Apenas um capricho? A malvada deixou o dono apeado? Alguma outra nos seduziu ao ponto de não ser possível resistir? Há necessidade algo diferente ou mais adequado ao próprio gosto ou estilo?

Coloque previamente a si próprio estas questões e ouça outras opiniões, especialmente as das pessoas que lhe são mais próximas e o conhecem melhor. A decisão final pode ser sua, tal como o dinheiro, mas é bom escutar outras ideias.

Vender a particular ou em stand? Ambas as opções são válidas e têm vantagens. No segundo caso é mais descomplicado e rápido, mas o valor de venda pode ser menor, tal como a capacidade de negociação em caso de

troca. Além disso, convém sempre solicitar que seja feito o registo da moto em nome do stand no ato da venda.

A opção pela venda a particular pode ser mais trabalhosa, demorada e implicar alguns riscos (falarei disso mais à frente). Em contrapartida é comum conseguir um valor superior na venda, ótimo para se ter maior poder de escolha de uma moto nova. É também a melhor opção quando não se pretende comprar outra moto (espero que isto nunca lhe aconteça).

Atenção à época do ano. Este aspeto pode parecer irrelevante, mas não é. Tendencialmente vendem-se mais motos na primavera/verão, quando começam os dias soalheiros, as concentrações, as viagens... e a procura começa a cair no final do verão. No caso das motos de fora de estrada é o oposto já que a “época” começa no outono, com o tempo mais fresco e as primeiras chuvas.

Assim, se é mesmo para vender, tenha presente a altura do ano em que o vai fazer porque isso pode ter influência determinante na facilidade de venda, sobretudo se for a um particular.

Seja sincero enquanto vendedor. Vamos ser claros: ninguém gosta de ser enganado! Está na génese do ser humano evitar o sofrimento e a mágoa e isso pode aplicar-se a praticamente tudo, incluindo à compra de uma moto! Se já lhe aconteceu comprar “gato por lebre” e não gostou, então não o faça aos outros!

É preferível mostrar ao potencial comprador os pequenos defeitos da sua moto (se é sua certamente não são grandes) e não induzir o comprador em erro, além de que ele pode saber tanto ou mais de motos e se lhe parecer que o quer enganar vai logo fugir do negócio! Já agora, adulterar km's é crime! Não o faça, nem pactue com quem o faz!



Não receie investir na sua moto, mas dentro do razoável.

Em maior ou menor escala, gostamos de “aprimorar” as nossas motos, seja em termos de equipamento de conforto, segurança, natureza estética, capacidade de carga. O resultado é termos uma moto mais pessoal e que se distingue das restantes.

Porém, tenha presente que os potenciais compradores são diferentes e que aquilo que valorizam também pode ser muito distinto. No ato da potencial venda é quase garantido que não vão valorizar a moto da forma que estávamos à espera, mesmo com todos os “mimos” que tão carinhosamente lhe instalamos.

Entregar a moto com os extras ou mais despida? Aqui não existe uma resposta. Eu prefiro a primeira opção, exceto nos casos em que os eventuais extras, por exemplo um escape, podem vir a ser utilizados na sucessora, mas cada um deve decidir por si e estar preparado para que o valor dos extras seja muito abaixo do seu custo de aquisição. Também pode aproveitar para juntar um blusão ou botas que não usa como “oferta” ao comprador!

Já agora, é de extremo mau gosto apresentar a moto com uma série de extras e, na hora da venda, optar por os retirar sem informar o comprador, chama-se má fé! Já aconteceu comigo e desisti do negócio por causa disso! É uma clara violação à dica n.º 4!



Habitue-se a arquivar documentos. Seja em suporte papel ou digital, a existência de faturas, comprovativos do histórico de manutenção, manuais... joga muito a seu favor e pode fazer toda a diferença no ato da venda.

Uma pasta com todos os registos ou essa mesma informação em suporte digital pode até ir dando algum trabalho a arquivar, mas vai ver que vale a pena para o comprador, transmitindo uma mensagem de confiança e rigor muito apreciada, seja por particulares, seja em stand. Pode até complementar com um ficheiro Excel onde registou todo o historial da moto. Há até quem registe consumos, mas não precisa de ir tão longe!

Invista na venda da sua moto. Esta dica é óbvia, mas por vezes esquecida, seja a particular seja em stand. Se os pneus estão a mais de meio uso, talvez seja preferível antecipar a troca por uns novos e bons e o mesmo vale para a revisão ou para corrigir alguns danos estéticos, como por exemplo uns punhos em mau estado ou uma boa lavagem e lubrificação.

Veja como um investimento que está a fazer na sua moto e que, provavelmente, vai recuperar na venda, seja em capital, seja em tempo necessário para encontrar o comprador. É péssimo, por exemplo, ir vender uma moto de enduro toda limpinha por fora, plásticos a brilhar e o comprador ir ver o filtro de ar e estar todo sujo! Dá vontade de fugir desse negócio imediatamente!

Aposte nos canais de venda online. Quando a moto é entregue para retoma ou já tem um comprador definido, esta situação não se coloca, mas sempre que a venda se pretende que seja a particular vale a pena fazer o trabalho de casa e, porque não, pedir auxílio!

Não é vergonha pedir apoio a um amigo que não maltrate a Língua Portuguesa (veja anúncios de arrepiar os cabelos) e faça uma descrição mais clara. O mesmo vale para as fotos! Escolha um (ou mais) locais adequados e se não tiver muito jeito ou equipamento mais profissional... não se acanhe de pedir apoio.

Ainda sobre a venda online, existem sites gratuitos e outros que exigem pagamento. A minha sugestão é simples: ponderar recorrer a ambos e se a sua familiaridade com o ambiente digital for diminuta... não será difícil encontrar ajuda! As redes sociais também podem ser uma boa ajuda para facilitar a venda!

Como definir o preço de venda?

O melhor ponto de partida costuma ser online. Veja os preços apresentados para outras motos

similares no mercado e já fica com alguma orientação. Naturalmente que o estado geral da moto (e o da sua é certamente excelente), os extras, os km's... fazem o preço oscilar bastante, mas seja realista se quer mesmo vender.

Não se guie tanto pelos preços apresentados por stands que, por regra, são mais elevados e é natural que assim seja! Afinal de contas, há impostos a pagar, garantias, aluguer de espaços, margem de lucro...

Seja realista e prepare-se para negociar. A sua moto é a melhor do mundo ou, pelo menos, fica lá perto; o problema é o comprador entender isso! Assim, é importante que haja algum realismo da sua parte e não choca ninguém que o preço apresentado seja um pouco acima daquele pelo qual está disposto a vender e exista alguma margem negocial de ambas as partes.

A nossa margem é algo muito pessoal, mas para minha referência gosto de um valor a rondar os 10%. É um número “redondinho”, fácil de fazer contas e que me ajuda a perceber até onde estou disposto a ir. Além disso, fuja >>

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

CRÓNICA

dos “pagamentos a prestações”, mesmo a alguém conhecido! Tem tudo para correr mal! Mais vale ajudar o comprador na escolha de um crédito.

O momento crítico do test-ride. É uma espécie de “hora da verdade” o comprador manifestou real interesse e quer experimentar a moto antes de fechar negócio. Aqui começam as dúvidas: será que vai fugir com a moto? Será tão cuidadoso como eu? Corro mesmo o risco de ficar sem moto e sem dinheiro? E se tiver um acidente no test-drive?

Estas dúvidas são legítimas e fazem sentido. Se não se sentir confortável com o comprador, desista do negócio nesta fase. Faça-se sempre acompanhar por mais alguém e peça ao potencial comprador que lhe deixe os documentos pessoais enquanto vai testar a sua moto. Tudo o que fizer para mitigar o risco é importante para evitar arrependimentos posteriores.

Burocracias e pagamentos. A melhor opção continua a fazer a transferência de propriedade no momento, numa Conservatória, advogado ou solidificador. A alternativa Portal do Automóvel Online é excelente, mas tem de ser aceite por ambos e os dois cumprirem os requisitos, nomeadamente em termos de códigos e leitor do Cartão do Cidadão.

Não aceite que o comprador utilize o seu seguro a partir do momento em que fecharam negócio. É um risco para si! Se tem dúvidas, fale antes com o seu mediador ou a sua companhia de seguros.

Não se esqueça também de ter um Termo de Responsabilidade para as duas partes preencherem e assinarem. É uma confiança adicional para ambos. Se o comprador recusar... pode ser uma situação alarmante! Existem vários modelos online. Tem de constar obrigatoriamente a data e hora da transação.

Quanto ao pagamento, a legislação atual proíbe transações em dinheiro com valores superiores a 3.000€ e as transferências multibanco costumam ter um teto diário. O mais comum é ser um valor de 2.500€. Tenha também isso em linha de conta e recuse fazer o novo registo do veículo sem o pagamento integral do mesmo, incluindo crédito à espera de aprovação.

E pronto! Ficam aqui 13 dicas para o ajudar na venda do seu motociclo, ciclomotor, quadriciclo... não abrangem a totalidade de possíveis situações, mas podem dar uma ajuda a um negócio com final feliz para os dois intervenientes! //

75
YEARS
YOUNG



Vespa Days

15 Abril - 15 Junho

Parabéns Vespa!

Para comemorar os 75 anos da Vespa, de 15 de Abril a 15 de Junho, na compra da tua VESPA GTS* oferecemos o TOP CASE e o CAPACETE VESPA no valor PVP com IVA de 600€.

Sabe mais no teu concessionário [Vespa](#).

* Campanha válida para família Vespa GTS 125cc ou 300cc, em stock, à data da campanha. A edição de comemoração da Vespa GTS 75º aniversário não está incluída nesta campanha.



A centenária história DA MARCA DA ÁGUIA

Mantendo a tradição mas olhando para o futuro, a Moto Guzzi celebra cem anos de existência. Vamos conhecer melhor a história desta marca centenária fundada por Emanuele Vittorio Parodi, seu filho Giordi, e Carlo Guzzi.

Texto: Bruno Gomes

Aquele que é um dos fabricantes mais icônicos de Itália e do mundo, a Moto Guzzi, está de parabéns em 2021. A marca fundada por Emanuele Vittorio Parodi, seu filho Giordi, e Carlo Guzzi, está mais viva do que nunca e transformou-se numa das marcas de maior relevo dentro do grupo Piaggio.

A história da Moto Guzzi começou a 15 de março de 1921. Foi nesse dia que no escritório do notário Paolo Cassanello na Rua Aurelio Saffi, em Génova, que se reuniram os três fundadores para constituírem a Moto Guzzi. Na fundação da empresa ficou então escrito que a Moto Guzzi “Foi criada para a fabricação e comercialização de motos, e todas as outras atividades pertinentes e relacionadas com trabalhos em metal e indústria da engenharia mecânica”.

Foi também nesse momento que a marca italiana ganhou o seu símbolo. Guzzi, tal como Emanuele Parodi, foram companheiros de Giovanni Ravelli, um aviador da Força Aérea Italiana que faleceu a 11 de agosto de 1919 durante um voo de teste. Ravelli tinha o sonho de iniciar com os

seus companheiros de luta uma marca de motos. Infelizmente não conseguiu cumprir o seu sonho, e foi em sua honra que a Moto Guzzi adotou como símbolo a águia de asas abertas. Hoje em dia é conhecida como a “Águia de Mandello del Lario”.

A primeira moto da Moto Guzzi foi a 8 HP Normale. Seguiu-se em 1928 a Guzzi G.T., também conhecida como Norge em homenagem à expedição ao Círculo Polar Ártico, e a Airone 250 (1939) que permaneceu no topo das tabelas de vendas em Itália no segmento das motos de média cilindrada, por um período de 15 anos.

Entretanto, a casa de Mandello del Lario foi somando sucessos no mundo da competição. A primeira vitória aconteceu na Targa Florio em 1921, que marcou uma série de vitórias e recordes até ao momento em que a Moto Guzzi se retirou oficialmente da competição em 1957. Neste período a Moto Guzzi acumulou 14 títulos de Grandes Prémios e mais 11 vitórias no Tourist Trophy.

Nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial apareceram uma série de novos modelos. A Guzzino 65 (Cardellino), que se tornou numa das motos de maior sucesso de vendas na Europa >>



Giovanni Ravelli



Giorgio Parodi



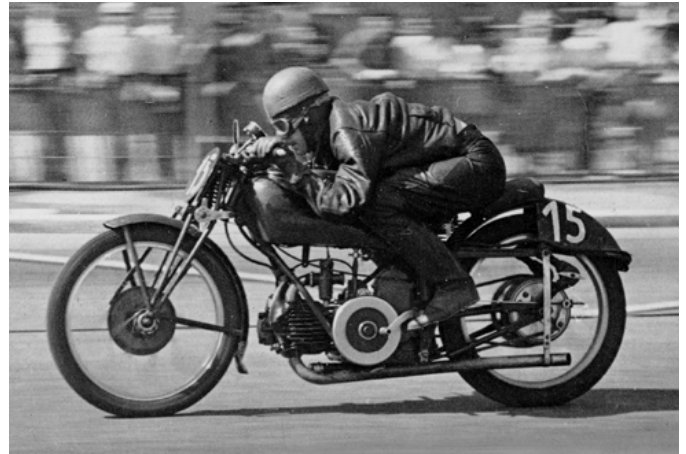
REPORTAGEM 100 ANOS MOTO GUZZI (1ª PARTE)

durante uma década. Seguiu-se a Galletto em 1950, e seis anos depois apareceu a Lodola 175. Foi também em 1950 que a Moto Guzzi se tornou no primeiro fabricante a nível mundial a ter o seu próprio túnel de vento, localizado em Mandello del Lario, uma aposta da marca italiana na inovação e na aerodinâmica.

Esta mais-valia de ter à disposição um túnel de vento permitiu ao departamento de competição da Moto Guzzi elevar a fasquia. Engenheiros como Umberto Todero e Enrico Cantoni juntaram as suas mentes brilhantes à do designer milanês Giulio Cesare Carcano, considerado o “pai” da famosa Guzzi Otto Cilindri que conseguia atingir uma velocidade máxima de 285 km/h.

No final dos anos 60 do século passado a Moto Guzzi apresentou o motor V-twin a 90 graus, instalado transversalmente, que se tornou num símbolo da Moto Guzzi. Este motor foi usado como base para diferentes modelos como a V7, a V7 Special ou ainda a V7 Sport. A marca italiana também produziu este propulsor em cilindradas mais pequenas, nas variantes V35 e V50.

A Gran Turismo por excelência foi a Moto Guzzi California. Uma moto que evoluiu para contar com »





injeção eletrónica e sistema de travagem integral com três discos de travão. Este modelo criado a pensar no mercado americano, tal como as Ambassador e Eldorado, orgulhava-se de ostentar o clássico motor 850 cc, uma cilindrada que foi redescoberta e atualmente aplicada à gama atual.

Enquanto isso, modelos como a Le Mans, a Daytona, a Centauro ou a Sport 1100 mantiveram viva a herança desportiva da marca. O carácter inimitável desses modelos foi depois repescado nos anos 90 com a chegada das então novidades California, Nevada, e ainda a série V11 Sport.

A 30 de dezembro de 2004 a Moto Guzzi foi adquirida pelo grupo Piaggio, líder europeu no setor das duas rodas e um dos maiores da Europa. Foi ainda sob o signo deste momento que em março de 2005 foi introduzida a naked desportiva Brevia 1100. Alguns meses mais tarde, mais precisamente em setembro, chegava a Griso 1100, que se apresentou ao serviço com algumas soluções técnicas inovadoras para a época, e ainda um design fora do comum.

A Norge 1200 marcou o regresso da Moto Guzzi às “Gran Turismo” em maio de 2016. Essa moto destacou-se pela sua proteção aerodinâmica total, uma arquitetura do chassis refinada, e um motor bicilíndrico de 1200 cc totalmente novo. Nesse mesmo ano, mais de 15 mil “Guzzisti” provenientes de 20 países acorreram em massa à pequena vila na margem do lago Como para participarem na grande festa da marca, as “Giornate Mondiali Moto Guzzi”, então na sua quarta edição, mostrando uma >>





paixão enorme pela marca italiana.

O coração desportivo da Moto Guzzi voltou a bater com maior intensidade quando, em março de 2006, Gianfranco Guareschi levou de vencida a “Battle of Twins” no circuito de Daytne, vencendo as duas corridas. E não foi preciso esperar muito tempo para ver a Guzzi novamente no lugar mais alto do pódio, pois em 2007, Guareschi repetiu o resultado. Estas vitórias levaram a Moto Guzzi a regressar aos modelos desportivos, e em outubro de 2006 apareceu a 1200 Sport, uma naked equipada com uma versão evoluída do motor V-twin de 90 graus. 2007 foi então um ano

em que a Moto Guzzi mostrou a sua vitalidade e apresentou a Griso 8V, com novo motor de 4 válvulas por cilindro a oferecer uma potência superior a 110 cv, mas também a Bellagio, uma custom de 940 cc e curso de pistões curto.

2007 foi também o ano de mais uma edição das “Giornate Mondiali Moto Guzzi”, que ganhou um encanto especial pela presença do ator Ewan McGregor, que visitou Mandello del Lario para receber a sua California Vintage que tinha encomendado enquanto filmava o programa de TV “The Long Way Down”.

A edição do Salão de Milão EICMA de 2007 foi ainda o cenário escolhido pela marca para apresentar duas novidades que se posicionaram em lados opostos do espectro do mundo das duas rodas: a Stelvio 1200 e a V7 Classic. Estes modelos foram depois testados pela primeira vez nos primeiros meses de 2008, recebendo boas críticas e mostrando que a Moto Guzzi estava no bom caminho.

A estratégia da marca recebeu um “boost” ainda maior quando ganhou o concurso para fornecer 35 unidades da Norge GT à polícia de Berlim. No mesmo ano forneceu ainda 20 unidades da California Vintage ao corpo especial da



MAIS POTENTE. O MESMO ESTILO DE SEMPRE.



NOVA V7: A ÚLTIMA GERAÇÃO DE UMA LENDA.

850cc de pura liberdade, para descobrir novos caminhos e viajar para horizontes desconhecidos. Novo motor, mais potência, muita diversão. Uma moto para desfrutar do puro estilo Moto Guzzi.

Sabe mais em MOTOGUZZI.COM  



guarda do Presidente italiano. Em 2009 a Moto Guzzi embarcou numa senda de revivalismos e apresentou a V7 Café, a Griso SE e ainda a Stelvio NTX, versão que estreou travagem com ABS na maxi enduro italiana. Destaque ainda para a introdução de novidades no motor “Quattrovalvole”, nomeadamente a utilização de novas árvores de cames.

Apesar de se manter fiel a um formato mais tradicional, a Moto Guzzi nunca deixou de pensar no futuro. A partir da imaginação dos designers Miguel Galluzzi e Pierre Terblanche nascem os concepts V12LM, V12 Strada e V12 X. Apresentados na EICMA de 2009, estas motos deixaram os motociclistas apaixonados, e o seu design inovador foi mesmo merecedor de várias distinções.

2010 foi novamente ano de novidades nos modelos de maior porte da Moto Guzzi. Na EICMA desse ano foram apresentadas as Stelvio 1200 8V, Stelvio 1200 NTX, e ainda a Norge GT 8V.

Enquanto isso, e a pensar nos adeptos da adrenalina, a Guzzi criou e soltou na estrada a V7 Racer.

O aniversário dos 90 anos de vida aconteceu

em 2011. Em abril apareceram as novas Stelvio e Norge 8V, que, aliás, se tornaram protagonistas do Mandello – North Cape International Raid. A celebração do aniversário fechou com enorme sucesso nos Global Moto Guzzi Days, evento que juntou mais de 20.000 “Guzzistas” em Mandello del Lario.

No ano seguinte a marca italiana arrancou com uma nova geração da V7. A renovada gama foi equipada com um motor mais moderno, mais eficiente, e isso contribuiu para que rapidamente as V7 se tornassem nas motos mais populares dentro da Moto Guzzi. Depois, quando 2012 estava a acabar, apareceu primeiro a California 1400 Touring, e poucos meses depois, já em 2013, a variante Custom. Ewan McGregor foi novamente um aliado perfeito para promover as novas Guzzi, que também foram reconhecidas mundialmente conquistando vários prémios.

2014 foi novamente o ano escolhido para renovação da V7. Nasceu então a V7 II, modelo que estreou um motor refinado acoplado a uma caixa de 6 velocidades, sendo que a grande novidade >>



A Moto Guzzi no mundo do espetáculo

APESAR de ser reconhecida como uma marca que imprime um charme especial nos seus modelos de estrada que qualquer motociclista pode adquirir num concessionário, a realidade é que ao longo das décadas a marca de Mandello del Lario tem sido uma peça fundamental no mundo do espetáculo. Para além do cinema, diferentes modelos da Moto Guzzi foram estrelas de peças de teatro e outros espetáculos. Desde 1947 até 2003, as motos italianas assumiram papéis de relevo no mundo do entretenimento. Aqui fica a lista completa das aparições Moto Guzzi.



CRONOLOGIA

1947 – “L'onorevole Angelina” (Angelina, a deputada), filme de Luigi Zampa em que foi utilizada uma Moto Guzzi Egretta 250 de 1939

1950 – Peça de teatro “La Strada”, em que foi utilizada um motocarro Guzzi Ercole modificado. O motor a gasolina não podia ser usado no teatro e por isso foi substituído por um motor elétrico

1951 – “Guardie e ladri” (Guarda e ladrão), filme de Mario Monicelli em que foi utilizado uma Guzzi Airone

1953 – “Férias em Roma”, filme de William Wyler, com Audrey Hepburn e Gregory Peck, onde foi utilizado um motocarro Guzzi

1954 – “La Strada”, filme de Federico Fellini, protagonizado por Anthony Quinn e Giulietta Masina, em que foi utilizado um motocarro Guzzi; “Um Americano em Roma”, filme de Steno em que foi utilizada uma Moto Guzzi Falcone 500

1955 – “Don Camillo e l'onorevole Peppone” (A última volta de Don Camillo), filme de Carmine Gallone em que foi utilizada uma Moto Guzzi 500 Sport 14 com sidecar; “Le ragazze di San Frediano” (As Raparigas de San Frediano), um filme de Valerio Zurlini

em que foi utilizado um motocarro Guzzi Ercole

1957 – “Le notti bianche” (Noites Brancas), um filme de Luchino Visconti em que foi utilizada uma Moto Guzzi Airone

1959 – “I tartassati” (Os Quebra Galhos), filme de Steno em que foi utilizada uma Moto Guzzi 500 GTV de 1935 com sidecar Titarelli

1960 – “Il Vigile” (Vigilante Trapalhão), filme de Luigi Zampa em que foi utilizada uma Moto Guzzi Falcone Sport

1961 – “Il Federale” (O Fascista), filme de Luciano Salce em que foi utilizada uma Moto Guzzi 500 S de 1939 com sidecar; “Accattone”, filme de Pier Paolo Pasolini em que foi utilizado um motocarro Moto Guzzi Ercole

1963 – “I fidanzati” (Os noivos), filme de Ermanno Olmi em que foi utilizada uma Moto Guzzi Airone

1968 – “Il profeta” (O profeta), filme de Dino Risi em que foi utilizada uma Moto Guzzi 98 Zigolo Lusso e uma V7

1970 – “Indagine su di un cittadino al di sopra di ogni sospetto” (Inquérito a um cidadão acima de qualquer suspeita), filme de Elio Petri em que foi utilizada uma Moto Guzzi 500 Falcone

1972 – “Roma”, filme de Federico Fellini onde aparece um grupo de motociclistas aos comandos de modelos Moto Guzzi

1973 – “Senza ragione” (Perseguição Implacável), filme de Silvio Marizzano em que foi utilizada uma Moto Guzzi 500 Falcone

1978 – “Io tigre, tu tigre, egli tigre”, filme em que foi utilizado um motocarro Moto Guzzi Ercole

1980 – “La città delle donne” (A cidade das mulheres), filme de Federico Fellini, com Marcello Mastroianni, em que foi utilizada uma Moto Guzzi 500 Superalce de 1955

1992 – “Il ladro di bambini” (O ladrão de crianças), filme de Gianni Amelio em que foi utilizado um motocarro Moto Guzzi Ercole

1999 – “Un tè con Mussolini” (Chá com Mussolini), filme de Franco Zeffirelli em que participam diversos modelos Moto Guzzi

2001 – “Vajont: la diga del disonore”, filme de Renzo Martinelli em que foi utilizado um motocarro Ercole, uma 500 Falcone e diversas Moto Guzzi Galletto

2003 – “Caterina va in città” (Catarina na grande cidade), filme de Paolo Virzi



tecnológica foi a introdução de um sistema de controlo de tração, que se juntou ao ABS.

Mas a Moto Guzzi ainda não tinha desistido das motos de maior porte. Foi então que em 2015 apresentou ao mundo as Eldorado e Audace, que utilizaram o motor 1400 cc de dois cilindros em V. Em 2016 a gama V7 II cresceu com a chegada da Stornello, a variante “offroad” da gama de clássicas italianas, e um ano mais tarde chegou um modelo totalmente novo, a V9, disponível nas variantes Bobber e Roamer, enquanto a MGX-21 Flying Fortress não deixou ninguém indiferente ao seu visual de formas exageradas e impressionantes.

A evolução na família de Mandello del Lario nunca parou, e em 2017, por ocasião do 50º aniversário do modelo V7, a marca italiana apresentou a terceira geração deste modelo. A V7 III reforçou o estatuto de “best seller” dentro da marca italiana, mantendo intocada a originalidade e autenticidade típicas desta moto icónica. Desde 1967, quando foram vendidas as primeiras unidades, a V7 tornou-se num pilar da gama da Moto Guzzi, apresentando um estilo muito próprio. No caso da V7 III a gama dividiu-se em três variantes para responder aos desejos de um

público mais variado: Stoner, Special e Racer.

Depois de um período de relativa acalmia, a Moto Guzzi voltou-se novamente para os modelos “offroad”. Desde 2018 a marca foi provocando os fãs com a V85 TT, modelo que chegou finalmente ao mercado no início de 2019. A V85 TT trouxe a Moto Guzzi de volta para os modelos trail, adotando um estilo de enduro clássico. Esta foi a moto que também elevou a fasquia do fabricante de Mandello del Lario, contando com acelerador “ride-by-wire”, modos de condução, controlo de tração e também conexão com o smartphone através de uma plataforma multimédia dedicada. Para os amantes das viagens a Moto Guzzi respondeu com uma variante Travel, equipada com malas laterais. As novidades mais recentes são as V7 III Stone S e a V7 III Racer 10º Aniversário.

Em 2019 e 2020, fazendo jus à sua herança na competição, a Moto Guzzi voltou a estar presente nas pistas. Criou o Troféu Moto Guzzi Fast Endurance, em que equipas de dois pilotos aos comandos de V7 III, devidamente transformadas para a competição, lutaram pela glória neste troféu que agora atravessa as fronteiras italianas e acontecerá noutros países europeus. //

Modelos Centenario para celebrar os 100 anos

UM SÉCULO depois do seu nascimento, a Moto Guzzi revela estar de boa saúde, com uma renovada gama para 2021 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 criou as 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 marca italiana.

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 Centro de Estilo reinterpretou 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.





Henrique Saraiva

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

JÁ CONHECE Oriola?

Foi assim. Desta forma simples que os meus cinco sentidos ficaram alerta.

Uma atenta seguidora de Viagens ao Virar da Esquina lançou assim, de chofre, a inquietação. Até porque fez acompanhar a interpelação com algumas fotos magníficas.

“Oriola? O que é? Onde fica?” - respondi, perguntando da mesma forma directa.

A expressão “Já conhece...” tem o poder mágico de me colocar a curiosidade em estado de alerta máximo. Por vezes não conheço, mas já ouvi ou li algo. E acalmo. Neste caso, nada disso!

Enquanto aguardava a resposta fui à Enciclopédia Universal dos nossos dias: o Google.

Oriola é uma pequena aldeia, situada a meio caminho entre Viana do Alentejo e Portel (a cujo município pertence).

A conversa prosseguiu, mas o “mal” estava feito. Até porque há muito que queria também visitar Viana do Alentejo.

E os astros estavam mesmo de feição. Por esses dias tinha-me sido cedida para uma experiência de condução uma bonita Ducati Supersport 950. As estradas alentejanas seriam óptimas para tal finalidade e até para perceber se esta seria uma boa solução para viajar, tão diferente das configurações da moda.

Como disse Júlio César ao atravessar o Rubicão: “Alea Jacta Est”. Os dados estão lançados!

A VIAGEM COMEÇA COM UM CAFEZINHO...

Sendo destino final Oriola, queria deter-me antes em Viana do Alentejo. Para lá chegar, e porque um amigo me fazia companhia desta vez, a volta tinha que ter um pouco mais de tempero.

Assim começámos por um cafezinho matinal numa

esplanada em Alcácer do Sal, defronte para a tranquilidade das águas do Rio Sado e da magnífica ponte metálica, que depois de restauro recente voltou a ter a sua funcionalidade basculante perfeitamente operacional.

Rumámos a nordeste apenas para mais à frente tomarmos a estrada de S. Catarina. A M1071 que nos levaria até Alcáçovas, primeiro ponto de interesse da jornada.

Para mim, era o regresso ao banco de jardim onde a tradição dos últimos anos e das diversas passagens por aqui, manda que tire uma foto (desta feita com companhia). Começou quando aqui passei a primeira vez que percorri a EN2. E pertencer à nossa estrada maior está bem sinalizado à entrada da vila.

Mesmo ao lado desse banco de jardim fica a imponente Igreja Matriz (em bom rigor deveria dizê-lo ao contrário por ordem de importância óbvia). Cujo rico património interior está bem protegido pelas paredes meias com o posto de GNR local (gente simpática, mas essa é outra história...).

Em Janeiro do ano passado, na “Opinião” da Andar de Moto #20, falei sobre Alcáçovas e sobre a importância histórica desta vila alentejana. Foi aqui que em 1479 Portugal e Espanha começaram a divisão do Mundo, pelo Tratado que lhe leva o nome.

Esse tratado foi assinado no Paço dos Henriques (de Trastâmara), obra do Séc. XIII que recentemente foi alvo de importantes obras de restauro e que agora está inteiramente disponível para os visitantes.

Essa divisão do Mundo foi a primeira pedra para a estratégia dos Descobrimentos de ambos os países nas décadas futuras. Foi a partir daí que ficou verdadeiramente redondo e, portanto, como defendi, começou a Globalização. Convido-vos a reverem esse texto.

Mesmo ao lado fica a curiosa Capela das Conchas ou Capela de Nossa Senhora da Conceição. Construída >>



ASSIM COMEÇAMOS POR UM CAFEZINHO MATINAL NUMA ESPLANADA EM ALCÁCER DO SAL"



Igreja Matriz de Alcáçovas

nos séculos XVII e XVIII, apresenta a particularidade de ostentar a fachada e o altar decorados com conchas. Também adornam o jardim adjacente, onde é possível entrar através de uma torre com o interior coberto de conchas e cacos de porcelana antiga. Uma das paredes da capela, no espaço do jardim, encontra-se completamente revestida com um invulgar painel de desenhos coloridos feitos com conchas.

Em Alcáçovas existe uma arte ancestral que é o fabrico de chocalhos. Desde 1 de Dezembro de 2015 que esse fabrico é considerado "Património Cultural Imaterial com Necessidade de Salvaguarda Urgente", título atribuído pela UNESCO. O Museu do Chocalho é também um ponto de visita obrigatório.

Foi em Alcáçovas que começou a chover. Os ameaços já tinham sucedido, mas daqui até Viana, escassos 18 km, seguimos sempre abençoados pela água vinda do céu. Assim voltaria a acontecer ao longo do dia!

...E CONTINUA COM CHUVA!

Debaixo de chuva, mas bem protegidos, entrámos em Viana do Alentejo. Motos estacionadas no centro da vila, tréguas feitas com o S. Pedro (por enquanto...) e, como »



Capela das Conchas



CRÓNICA

eram horas de repor energias, procurámos umas migas. Lá nos indicaram um sítio onde seriam boas. E digo seriam porque... não havia! Só no dia seguinte. Pois...

Lá almoçámos (quando a expectativa é elevada, o bom torna-se banal) que a hora ia adiantada e ainda faltava ver o principal.

De Viana se diz que rivalidade regional a terá feito mudar da anterior designação, Viana a par d'Alvito ou Viana de Alvito, para a actual "do Alentejo" (certamente para a destacar de outra bem mais a norte). A razão de não terem preferido a ainda mais ancestral nomenclatura - Viana de Foxem (ou Fochem) - desconheço. E também não será relevante. Fiquemos com a mera referência histórica.

Tinha 3 pontos de referência em Viana do Alentejo: o Castelo com a Igreja Matriz no seu interior, o Santuário de Nossa Senhora d'Aires e a lenda de uma moira encantada e o Pincarinho de S. Vicente.

COMEÇO POR ESTA ÚLTIMA.

Moiras encantadas e as suas lendas são inúmeras Alentejo fora. Reminiscências românticas - porque de amores desencontrados entre cristãos e mouros geralmente se tratam e com finais trágicos também amiúde

- de muitos séculos de permanência mourisca no nosso território e das muitas lutas que no final lhe puseram termo. Contudo, desta não lobriguei história.

Fiquei de mãos a abanar e acabei por nem procurar o dito Pincarinho. É uma elevação relevante, 374 m no meio da planície, mas em dia cinzento e chuvoso... Apenas referir a curiosa expressão "pincarinho", muito frequente no Alentejo (principalmente no Baixo, onde quase tudo merece este carinhoso sufixo diminutivo) quando se quer destacar um ponto de maior altitude.

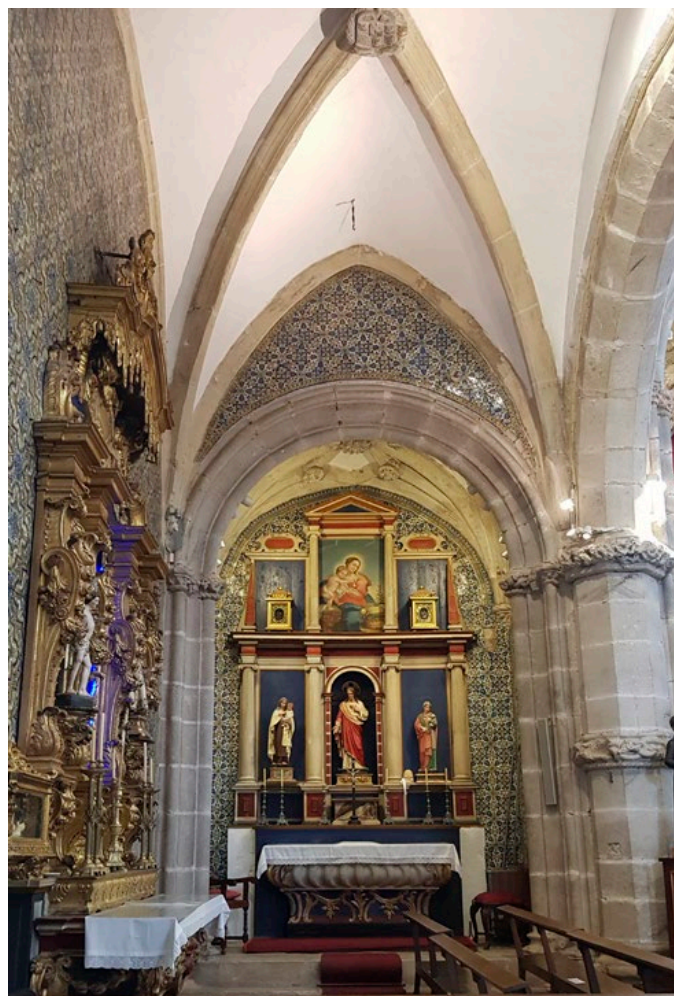
A VISITA AO CASTELO

A primeira curiosidade é o facto de esta fortaleza não ficar propriamente num alto - aqui ficaria apropriado utilizar novamente o termo "pincarinho"! - mas sim integrada em plena urbe. Lá se chega por rua estreita e quase conseguimos imaginar o carteiro a bater à porta para aí entregar uma carta. Certamente que o endereço terá nº de polícia e tudo...

A fortaleza tem uma planta pentagonal, com 5 torreões cilíndricos e de telhado em bico (coruchéus cónicos) a marcarem os 5 lados do polígono. No seu interior, um pequeno jardim, um pátio e duas igrejas: a Matriz de Nossa Senhora da Anunciação e a da Misericórdia. >>>



Igreja Matriz - interior





Castelo - Jardim, Torreão e Igreja Matriz

"SOB O REINADO DE JOÃO II DE PORTUGAL (1481-1495), ESTA FORTALEZA FOI REMODELADA"

Diz-se sem certeza absoluta que a origem deste castelo estará no reinado de D. Dinis (1279-1325), sendo assim da mesma altura da outorga do primeiro foral da vila alentejana (1313). Alguns dados mais recentes poderão sugerir para uma construção mais tardia. Abrigou na sua disposição os primitivos Paços do Concelho, o primeiro cemitério da vila e a primitiva Igreja Matriz, consagrada a Santa Maria de Foxem.

Sob o reinado de João II de Portugal (1481-1495), esta fortaleza foi remodelada, uma vez que o soberano, tendo reunido as Cortes em Évora a 12 de Novembro de 1481, depois as transferiu para Viana, onde vieram a encerrar-se a 7 de Abril de 1482.

Na ocasião, o soberano utilizou o Castelo de Viana como residência temporária. Facto semelhante repetiu-se em 1489, tendo a então Viana de Alvito sido escolhida como palco para as grandes festividades realizadas por ocasião das bodas de seu filho, o príncipe D. Afonso, com a infanta D. Isabel de Castela, em Janeiro e Fevereiro de 1491, para o que foram também promovidas

remodelações na Igreja Matriz.

Esses trabalhos prosseguiram no reinado de seu sucessor, D. Manuel I (1495-1521), com obras sob a direcção dos arquitectos Martim Lourenço, Diogo e Francisco de Arruda (o arquitecto da Torre de Belém). No castelo, destaca-se a construção de um novo pano de muralhas devidamente ameado.

A Igreja Matriz de Nossa Senhora da Anunciação é preponderante neste conjunto pela sua matriz Manuelina, conjugando vários elementos de um gótico final e do Renascimento, despontando ainda numa clara influência mudéjar.

Na fachada principal encontramos um lindíssimo portal manuelino, exuberantemente decorado e com as divisas régias de D. Manuel: a cruz de Cristo, o escudo das quinas e as esferas armilares. Lindíssimo!

No interior majestoso, os fechos das abóbadas repetem as divisas do Rei. Subsistem no transepto dois belos vitrais quinhestistas representando São Pedro e São João Baptista. O altar da capela que é panteão de >>>

Santuário Nossa Senhora D'Aires



Fonte de N S Aires

Vasco Godinho (m. 1525) é forrado com belos azulejos sevilhanos do séc. XVI.

No recinto do castelo, um cruzeiro renascentista mostra duas comoventes figuras, uma Pietá e uma Virgem do Leite.

A Igreja da Misericórdia de Viana, também no estilo Manuelino, apresenta uma planta rectangular de dimensões mais recatadas, fruto de alterações arquitectónicas que o edifício sofreu ao longo do século XX. Tem um altar magnífico e a nave revestida de azulejos oriundos do século XVIII.

Sem dúvida que o Castelo de Viana merece uma visita. E se tiverem a mesma sorte que nós ainda melhor. O senhor do turismo local que estava na recepção foi de uma simpatia extraordinária e brindou-nos com uma lição de História sobre aquilo que depois visitámos. E também conversámos sobre a vila e a vida. As conversas são como as cerejas (estamos quase no seu tempo) e é assim que se promove o Turismo e a riqueza da terra. Merece um aplauso!

Foi também ele que nos informou que o nosso terceiro ponto de destaque estava em fase de conclusão de obras: o Santuário de Nossa Senhora d'Aires. A sua reabertura já se terá realizado quando lerem este texto. Aprazado para 16 de Maio, veremos se os arruamentos e acessos ficam prontos, porque quanto ao edifício está terminado. E é magnífico. Imponente, >>

3 CAMINHOS PARA A TUA SUZUKI

MANTÉM - TROCA - DEVOLVE

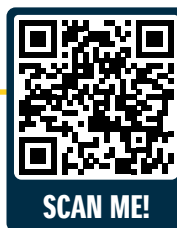


SUZUKI



V-STROM 650XT
APENAS 84,81€/MÊS - TAEG:7,0%

- + PVP: 9.599,00€
- + MTIC*: 8.128,06€
- + Mensalidade**: 84,81€
- + Montante Financiado: 6.719,30€
- + Entrada Inicial: 2.879,70€
- + Prazo: 48 Meses
- + TAN: 5,0%
- + Última Mensalidade: 3.839,60€



SCAN ME!

www.suzukimoto.pt

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 9.599,00€, entrada inicial obrigatória: 2.879,70€ + 47 mensalidades**: 84,81€, última mensalidade: 3.839,60€. Montante Financiado: 6.719,30€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 7,0%, MTIC*: 8.128,06€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2021**, para o modelo V-Strom 650 XT Euro 5, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Todos os concessionários são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

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.



Way of Life!



Oriola - Barragem de Albergaria dos Fusos



Oriola - A caminho da barragem



Oriola - Uma Ducati na paisagem

destaca-se na paisagem e segundo nos foi referido, será o terceiro maior santuário mariano de Portugal (depois de Fátima e Lamego).

Pelo que refiro atrás, obviamente não foi possível visitar o seu interior. Ainda assim, fica o registo.

Aqui se venera a imagem em pedra de Ançã da antiga padroeira, Nossa Senhora da Piedade.

Essa imagem, em que Nossa Senhora está sentada com Jesus morto nos braços, é objecto de grande fé, pois segundo a tradição nunca deixou de socorrer os crentes, como o confirmam os inúmeros ex-votos expostos na Casa dos Milagres, uma colecção de arte popular única e singular que inclui objectos de diversas épocas como fotografias antigas, vestidos de

noiva e tranças de cabelos.

O santuário em estilo barroco foi construído entre 1743 e 1804, segundo o projecto do Padre João Baptista, no local onde existia uma anterior ermida quinhentista.

Na portada, uma inscrição em latim relata que após a expulsão dos mouros destas terras, um lavrador arava o campo quando encontrou dentro de um pote de barro a imagem que se vê no altar.

O edifício tem uma planta de cruz latina, composta por uma única nave, com cobertura em abóbada de berço. No interior, destaca-se o altar de talha em estilo rococó.

Fazem parte do santuário também a fonte de Nossa >>>



Oriola - Monumento ao 25 Abril

Senhora d'Aires, situada no Terreiro dos Peregrinos e casas de romeiros.

Dois dos eventos mais emblemáticos de Viana do Alentejo estão relacionados com este local: a feira franca de Nossa Senhora D'Aires, que desde 1751 decorre no quarto fim-de-semana de Setembro; e a Romaria a Cavalo, que percorre os 120 km da antiga canada real, entre a Igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem, na Moita do Ribatejo, e este santuário, em Viana do Alentejo, que costuma realizar-se no quarto fim-de-semana de Abril. Por motivos dos tempos que correm, desde o início de 2020 que estão suspensas.

FINALMENTE...ORIOLA!

Desta terra disse José Saramago em "Viagens a Portugal" (1981):

"O viajante gosta de nomes, está no seu direito. Não tendo motivos para parar em Oriola, povoação no caminho de Viana do Alentejo, saboreou-lhe as sílabas italianíssimas ou geminalmente mais próximas da Orihuela valenciana."

O viajante era, no livro, o próprio escritor, e a referência ainda que breve, ficou. Não muito simpática, qualidade que, julgo eu que o não conheci, também não o caracterizava. Mas tinha razão. Oriola tem uma sonoridade que nos desperta.

Pequena terra que terá agora uns 200 habitantes,

talvez, chegou a ter o triplo nos idos de 1800. Era então vila e sede de concelho, que o foi de 1282 e 1836. E é verdade que o seu nome derivará da palavra árabe que também está na raiz da Orihuela citada por Saramago.

O seu primeiro donatário foi João Moniz, clérigo e tesoureiro-mor do rei Afonso III, e o seu último, D. Luís Lobo da Silveira, 7º Barão de Alvito. No ano de 1282 recebeu foral dado por D. Dinis, e ampliado em 1516 por D. Manuel I.

Em 2006, Oriola recebeu a visita do primeiro-ministro da época (J. Sócrates) para comemorar o facto de a sua Escola Básica ter sido a última escola a receber banda-larga da Internet. Não sei se o facto de se ser o último deve ser motivo de comemoração... mas seja como for, mais vale tarde que nunca!

O que hoje destaca verdadeiramente Oriola, para lá da sua traça genuinamente alentejana - casas térreas de branco caiado, ruas direitas, planas, perpendiculares e imaculadamente limpas - é a proximidade à barragem e albufeira de Albergaria dos Fusos (também chamada do Alvito...que fica mais longe!).

Quando seguimos na EN384 entre Viana do Alentejo e Portel, mais ou menos a meio caminho, cortamos à direita para Oriola. Uma pequena recta leva-nos à entrada e aí encaramos com um monumento ao 25 de Abril.



CRÓNICA

A escala é um pouco exagerada face à cêrcea dos edifícios da terra (acredito que esse sobre dimensionamento terá paralelo no sentimento da população, legítimo e justificado, portanto) e hoje talvez um pouco kitsch, mas a simbologia está lá. E no final, é isso que interessa. A pomba branca com o cravo vermelho (único elemento cromático) assinala a entrada em Oriola.

Logo de seguida podemos constatar que aqui se dá verdadeira importância aos detalhes...

Seguimos a direito, percorremos o casario e lá bem mais à frente uma placa indica-nos “barragem”. para o lado esquerdo.

Viramos e uma centena de metros depois...a estrada afunda nas águas da albufeira da barragem. Logo ali!

Essa estrada que ligava Oriola a Santana (e que curiosamente ainda hoje encontramos em mapas actuais e até no Google Maps) está completamente submersa. Como submersa também está uma ponte romana.

E aí parámos para umas fotos. Garanto-vos que a paisagem, o silêncio dos campos apenas quebrado pelo cantar dos pássaros ou o marulhar dos ventos na superfície da água, tornam este local belíssimo e transmitem-nos calma. Muita calma!

E SIM! JÁ CONHEÇO ORIOLA.

E a Oriola (e também a Viana) hei-de voltar.

No Verão... com sol e calor. Porque é a melhor forma de sentir o Alentejo. Se calhar, para muitos não será a mais agradável, mas, para mim, é a mais genuína!

E A DUCATI? PERGUNTAM VOCÊS...

A primeira impressão é notável: a Ducati Supersport 950 é muito bonita. Apesar de não ter o vermelho característico da marca, este branco-pérola mate fica-lhe a matar! É linda, qualquer o ângulo em que para ela olhamos. Mas lá está... os gostos são subjectivos...

Dispensar-me de comentários mais técnicos que não têm aqui o seu lugar.

Mas tinha muita curiosidade em perceber como se comportava uma moto do Século XXI, com todo o requinte de uma marca premium, a elegância do design italiano e um coração que herda o que de melhor a Ducati sabe fazer. Já agora, no final comparar com a memória da minha antiga CBR 600.... mesma potência, mas os cavalos eram de 1999!

A tendência actual - uns chamam-lhe moda... - é a >>



de utilizarmos motos mais encorpadas, com um perfil a que o marketing chamou trail, para viagens. Postura mais direita, mais confortável e menos exigentes para outras partes da anatomia humana como sejam os pulsos (algo que me levou a optar por esta fórmula). A Supersport 950 é uma moto, neste domínio, à antiga. Será que funciona?

Direi que no final de quase 400 km de viagem, alguns deles debaixo de chuva e outros poucos no meio de engarrafamentos em Évora e Montemor (até já aqui há horas de ponta...), os meus pulsos já se queixavam. A postura, principalmente no meio do trânsito, castiga-os sobremaneira. Já em estrada livre... não há queixas! Nem os pulsos sofrem por aí além - mérito dos avanços serem em posição mais alta face à mesa de direcção - muito menos as costas que ficaram impecáveis nesse e nos dias seguintes.

Em andamento é o que se esperava. Temos máquina para andar e andar. E "chegamos lá" enquanto o diabo esfrega um olho. Uma única preocupação: os fotógrafos à la minuta que por estes tempos se dedicam ao passatempo do voyeurismo velocimétrico. As fotos não ficam nada de jeito, as carteiras mais aliviadas e o cartão de fidelização de condutor ganha rapidamente pontos adicionais.

Os diferentes modos de condução adequam-se às condições de utilização, as suspensões são magníficas - filtram as irregularidades do terreno de forma notável para o tipo de moto que é - e os travões devem ter sido extrapolados do TAV - Treno Alta Velocità (o TGV por paragens transalpinas).

Comparativamente à CBR 600? 22 anos depois até os 110 cavalos parecem diferentes (os antigos "respiravam" melhor, mas isso podemos agradecer aos Euros 5 e anteriores). Mas no resto... os 20 anos parecem 2 séculos.

Que vos posso dizer mais? A moto é linda!!! //



SHAD

**TERRA
BLACK EDITION**



PINTURA ANTI-RISCOS



reddot winner 2021



DESIGN
AWARD
2021

TR37

TR48



TR36

TR47

**4P
SYSTEM**

DESDE 355,00€



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

UMA MOTO partilha-se?

Cresci a ouvir dizer que há coisas que não se partilham. Mas, com o argumento certo e os benefícios bem analisados, se calhar a regra pode sofrer algumas exceções.

Esta semana fiquei a conhecer o Riders Share – uma comunidade de partilha de motos que deita completamente por terra a velha expressão portuguesa.

O esquema é simples: o “cliente” escolhe uma cidade, um dia, uma moto e segue viagem. As motos são disponibilizadas pela comunidade registada. A troca de quê? Dinheiro, óbvio. Esta não é uma comunidade da boa vontade, é um marketplace, mas com valores muito abaixo daqueles praticados pelas companhias de aluguer e com uma dinâmica muito mais interessante. O dono da moto define o preço e o seguro (especial “vai no pacote”). A comunidade (EUA) tem mais de 100 mil registados.

Depois de ler alguns testemunhos e de ver

o retorno financeiro para alguns motociclistas dei por mim a pensar: Conseguia emprestar a minha moto a quem pagasse e juntar-me a uma comunidade destas?

A resposta foi um claro e assertivo... Nim.

Não sou fã de emprestar motos, com algumas exceções, mas confesso que a “experiência” que esta comunidade oferece até me agrada.

É uma ótima opção para quem gosta de experimentar várias motos (sem ter de as comprar), para quem gosta de viajar, e não tem o motor ou a estrutura necessária, ou para os motociclistas infieis que não se conseguem comprometer com apenas uma. Encaixa no meu perfil na perfeição.

Mas, por outro lado, exige uma relação desapegada com a companheira de duas rodas e eu aí posso ter um problema com isso... E se vai e não volta? E se volta ferida?

Eram capazes de entrar numa comunidade destas?

Boas curvas //

"Riders Share – uma comunidade de partilha de motos que deita completamente por terra a velha expressão portuguesa.

HÁ ALGO MELHOR DO QUE UMA AFRICA TWIN?

*Africa
Twin*



SÓ A SUA PRÓPRIA AFRICA TWIN.

**PERSONALIZE A SUA NOVA AFRICA TWIN MT COM O KIT COMFORT EDITION
(MALA TRASEIRA E VIDRO ALTO) POR 15.000€**.**



A melhor forma de tornar a sua nova Africa Twin ainda mais completa é equipá-la com a nossa gama de packs* e acessórios originais. A melhor moto de aventura pode ser sempre melhor, mais confortável, mais estradista ou mais aventureira. Tudo depende de onde você quer ir!

* Informe-se sobre todas as possibilidades de personalização no seu Concessionário Oficial Honda.

PVPR para Honda Africa Twin STD MT incluindo Acessórios Originais Honda (mala traseira e vidro alto). Campanha também disponível para a versão DCT POR 16.100€**
** Este valor inclui ISV e IVA. O PVP indicado não inclui despesas de documentação, preparação e eco-valor dos pneus no valor de 455€ (IVA incluído).

