

## SUZUKI *GSX1300R*

# HAYABUSA



### » **TESTE**

APRILIA RSV4  
INDIAN CHIEF  
YAMAHA D'ELIGHT 125

### » **APRESENTAÇÃO**

MV AGUSTA RUSH  
MV AGUSTA F3 ROSSO  
SUZUKI GSX-S 1000  
TRIUMPH SPEED TWIN

### » **HISTÓRIA**

100 ANOS MOTO GUZZI (2ª PARTE)

### » **REPORTAGEM**

RECORDAÇÕES DO MEU PRIMEIRO PORTUGAL LÉS-A-LÉS

**TODOS  
OS DIAS  
SÃO DIAS  
DIVERTIDOS**

**NC750X**



**NOVA NC750X. PASSEIOS TRANQUÍLOS, 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*

## O Lés-a-Lés e o portugalinho

Um dos maiores eventos motociclísticos da Europa cumpriu a sua 23ª edição. Mais um sucesso rotundo, a avaliar pela rapidez com que as inscrições esgotaram e pelos sorrisos estampados nas caras dos mais de 2100 motociclistas que nele participaram, aos quais se somam umas quantas centenas de acompanhantes. Isto para não falar na alegria genuína de quem via a caravana passar.

Mais do que um evento motociclístico, ou do que um simples passeio, o Portugal de Lés-o-Lés é uma máquina que mantém viva a chama do motociclismo no nosso país.

Os milhares de quilómetros que os milhares de motociclistas fazem todos os anos neste evento tem sido um balão de oxigénio para um mercado que esteve demasiados anos sufocado. São revisões, pneus, acessórios, equipamentos, motos novas... enfim, calculo que seja uma boa percentagem do total que o segmento fatura. Aliás, não é em vão que as principais marcas fazem questão de estar presentes e levar convidados.

Admito, no entanto, que haja quem não aprecie este tipo de evento. E também sei que não é qualquer um que pode suportar o orçamento para a participação, que está longe de ser acessível a todas as bolsas. Mas que eu saiba ninguém é obrigado a participar! E como diz o velho ditado, quem não gosta não come.

Mas faz-me confusão, e deixa-me realmente intrigado, haver motociclistas a desdenhar de algo que faz mais pelo motociclismo nacional do que qualquer outra entidade ligada ao ramo. Ainda para mais sendo algo cuja organização é praticamente irrepreensível apesar da complicada logística! O Freud deveria ser capaz de explicar isto!

Voltando aos ditados, os cães ladram e a caravana passa. E a verdade é que tomara Portugal ter mais eventos deste género, para complementar aqueles de baixo custo e qualidade duvidosa, com pouco impacto financeiro, que são, infelizmente, a regra e sobre os quais não se vê tanta ou qualquer polémica. Enquanto houver, e me for possível, vou continuar a participar no Lés-a-Lés. Quanto mais não seja porque não gosto de falar de algo sem conhecimento de causa! E se o recomendo? Claro que sim! Afinal é para andar de moto! //

**"Admito, no entanto, que haja quem não aprecie este tipo de evento."**

**8** *MOTO NEWS*

### **APRESENTAÇÃO**

- 24** *MV AGUSTA RUSH*
- 30** *MV AGUSTA F3 ROSSO*
- 34** *TRIUMPH SPEED TWIN*
- 40** *SUZUKI GSX-S 1000*

### **TESTE**

- 46** *SUZUKI GSX1300R HAYABUSA*
- 56** *APRILIA RSV4*
- 66** *INDIAN CHIEF DARK HORSE*
- 76** *YAMAHA D'ELIGHT*

### **EQUIPAMENTO**

- 90** *BERING RIKO / LADY RIKO*
- 92** *FALCO STARBOY 2*
- 94** *IXON EDDAS*
- 96** *REV'IT! VOLCANO*
- 98** *SMK GULLWING*
- 100** *REV'IT! QUANTUM 2 AIR*

### **REPORTAGEM**

- 112** *100 ANOS MOTO GUZZI (2ª PARTE)*
- 128** *RECORDAÇÕES DO MEU PRIMEIRO PORTUGAL LÉS-A-LÉS*

### **CRÔNICA**

- 3** *ROGÉRIO CARMO: O LÉS-A-LÉS E O PORTUGALINHO*
- 6** *BRUNO GOMES: A RENOVAÇÃO QUE SE IMPÕE*
- 22** *MÁRCIA MONTEIRO: EXPLORAR O CASTRO DE SÃO LOURENÇO*
- 86** *PEDRO PEREIRA: ESPELHOS RETROVISORES: ESSES ILUSTRES ESQUECIDOS!*
- 102** *HENRIQUE SARAIVA: À PROCURA DE UMA ESTRADA... PARA A MULTISTRADA!*
- 136** *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
- 138** *SUSANA ESTEVES: QUATRO PATAS EM DUAS RODAS*



# 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](http://triumphmotorcycles.pt) TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 TRIUMPH PORTO: 224 108 000 TRIUMPH ALGARVE: 289 090 366



**Bruno Gomes**  
*Jornalista*

## A RENOVAÇÃO que se impõe

Com tantas renovações a serem confirmadas, inclusive a de Brad Binder, companheiro do Miguel Oliveira na Red Bull KTM Factory, e logo até ao fim de 2024, não deixa de ser um pouco estranho que aquele que é o melhor piloto da marca continue neste “limbo” da renovação ou não renovação pela KTM. Pelo menos oficialmente, o que deixa sempre a porta aberta a alguma especulação.

Sendo o piloto mais forte do plantel da KTM em MotoGP, muitos, tal como eu, estão à espera que Miguel Oliveira assine um prolongamento ao seu contrato com a marca austríaca. A verdade é que o anúncio oficial dessa renovação não “sai”. Provavelmente os responsáveis da equipa aguardam pela dupla visita ao circuito Red Bull Ring no início de agosto para fazer esse anúncio, na sua própria casa.

Mas na ressaca de mais uma magistral prestação que lhe valeu a sua terceira vitória em MotoGP, Miguel Oliveira deixou escapar, não sei se de forma intencional ou não, que tem contrato assinado com a KTM para a próxima temporada. Um momento que foi apanhado pelos mais atentos à conferência após a corrida catalã. Quando é o piloto a dizer que já tem contrato assinado, então não restam dúvidas.

Esta é uma renovação que se impõe. Impõe porque, como já disse, Miguel Oliveira é, de longe, o piloto com mais argumentos técnicos e talento que a KTM tem na categoria rainha. Seria pura estupidez da marca austríaca deixar escapar o talentoso e vitorioso português para alguma equipa rival. E certamente haverá

fabricantes que não se importavam de contar com o talento do Miguel nas suas fileiras.

É uma renovação que se impõe também porque estamos a assistir à consolidação de um projeto desportivo que, fruto do seu próprio sucesso, não tem agora o benefício das concessões. Miguel Oliveira está onde tem de estar, numa equipa que trabalha de forma muito séria e que se mantém fiel aos seus princípios, embora vá fazendo concessões (nem podia ser de outra forma) em elementos considerados icónicos como o seu quadro tubular em treliça que cada vez mais se assemelha a um convencional dupla trave.

E é também uma renovação que se impõe porque acredito que o binómio Miguel / KTM será muito mais forte em 2022. E isso dará ao piloto português uma força negocial grande numa altura em que muitos contratos de pilotos de fábrica estarão a ser negociados e haverá diversos lugares livres nas mais variadas equipas.

O futuro reserva-nos grandes feitos pelas mãos do Miguel, e na KTM. Julgo não estar a ser excessivamente otimista ou até presunçoso quando digo que o três vezes vencedor em MotoGP é um dos pilotos mais desejados do paddock. Será o meu patriotismo a falar mais alto, mas penso que não estou enganado. E numa futura negociação de contratos, e como Jack Miller brincou, mas acertou em cheio, o Miguel terá apenas de decidir quantos zeros a mais aparecem na sua conta bancária e as equipas vão ter de aceitar. Por tudo isto, a renovação com a KTM é a renovação que se impõe. //

# DESERT SLED



4 | Ever  
DUCATI

4 anos de garantia

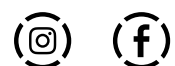


## AINDA MAIS OFF ROAD AINDA MAIS SCRAMBLER

Oferta do Ducati Smart Jacket, um colete airbag autónomo, topo de gama, que oferece um elevado nível de proteção.  
Até 31/07/2021

**Ducati**  
Active | Trocar  
Ficar  
Devolver

**SCRAMBLER**   
**DUCATI**



[scramblerducati.com](http://scramblerducati.com)



## Tem uma Honda VFR750R RC30? Então o RC30 Forever é para si!

A HONDA EUROPA ANUNCIOU QUE O PROGRAMA “RC30 FOREVER” ESTÁ AGORA DISPONÍVEL EM TERRITÓRIO EUROPEU. A MARCA JAPONESA PERMITE ASSIM QUE OS PROPRIETÁRIOS DA MÍTICA HONDA VFR750R RC30 CONSIGAM RESTAURAR OU REPARAR A SUA MOTO USANDO COMPONENTES ORIGINAIS DE MAIOR QUALIDADE.

**LANÇADA** em 1987 como modelo especial de homologação para competir no Mundial Superbike, a Honda VFR750R, também conhecida como RC30, elevou-se ao estatuto de moto mítica, tendo ajudado Fred Merkel a sagrar-se campeão de Superbike em 1988 e 1989.

Ao longo dos anos outras vitórias a adicionaram ainda mais importância a este modelo, principalmente as vitórias na Ilha de Man pelas mãos de Joey Dunlop, Carl Fogarty, Steve Hislop e Philip McCallen, a Honda rapidamente esgotou a produção mundial que se limitou a 5.000 exemplares da VFR750R RC30.

Com mais de trinta anos de existência é normal que

as RC30 que ainda resistem à passagem do tempo (e ao uso!) estejam a necessitar de manutenção mais cuidada. A Honda, sempre atenta aos seus clientes, criou então um programa de peças originais de substituição para este modelo em específico.

O programa “RC30 Forever” começou no ano passado no Japão, e a boa resposta por parte dos proprietários destas motos foi vital para a marca japonesa aceitar alargar o programa a outros países, nomeadamente à Europa.

De acordo com a Honda, as peças de substituição originais para a VFR750R RC30 já estão disponíveis »

nos concessionários oficiais da marca desde o passado mês de maio. O programa RC30 Forever contempla a fabricação de cerca de 150 peças e componentes, de acordo com as especificações originais do modelo, sendo que haverá algumas limitações ao nível do stock, e por isso a Honda irá atualizar o catálogo de peças disponíveis nos websites e concessionários.

O programa de substituição de peças originais da VFR750R foi iniciado pela Honda em 2017. Vários proprietários deste modelo, organizados em clubes europeus e do Japão, apresentaram à Honda em diversas reuniões a sua preocupação pela escassez de peças para manterem em funcionamento as suas RC30.

De imediato a Honda iniciou uma pesquisa nos seus arquivos RC30. A conclusão a que chegaram foi de que, de facto, os moldes originais do projeto e também os modelos de madeira que serviam de referência, já não existiam ou estavam em más condições.

Para poder ajudar os proprietários, a Honda decidiu então digitalizar os esquemas disponíveis – originais, desenhados à mão e em 2D -, ampliados para a escala 1:1 e assim comparar com as peças originais retiradas das RC30 de clientes, que disponibilizaram as suas motos para o efeito. A Honda descobriu que havia a necessidade de obter um maior nível de detalhe destes esquemas originais. A solução? Pediram aos membros que fizeram parte do projeto original da RC30 para, mesmo estando já na casa dos 60 anos, voltarem ao ativo e ajudarem na criação deste programa RC30 Forever.

Foi esta combinação de elementos tangíveis, por exemplo, os novos desenhos digitalizados e as peças ainda disponíveis, juntamente com outros fatores não quantificáveis de longa data, tais como a experiência dos membros mais velhos da família Honda, que interromperam as suas reformas para poderem participar neste projeto, que estiveram na base do

fantástico sucesso deste programa no Japão e que agora chega à Europa.

O foco principal do programa é dar oportunidade aos proprietários deste modelo icónico para poderem conduzir a RC30 sempre com segurança e confiança. E a partir de agora já podem deslocar-se ao seu concessionário Honda e adquirir as peças necessárias, sabendo que cumprem com as mais exigentes normas de segurança e qualidade que uma VFR750R RC30 requer.

### A HISTÓRIA DA HONDA VFR750R RC30

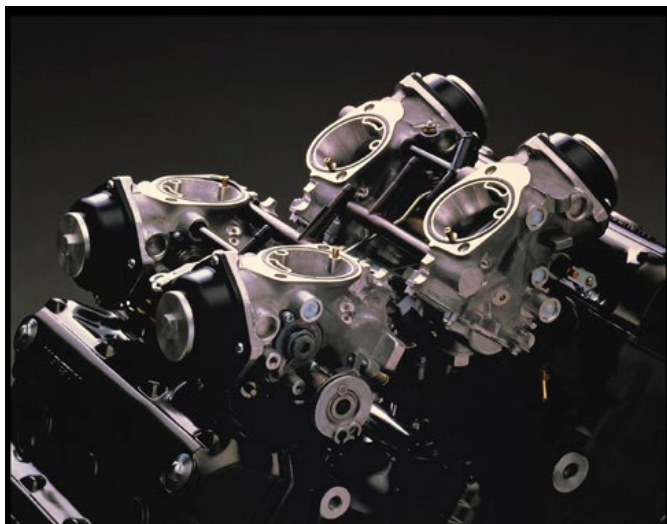
Para os mais jovens – ou até para os mais velhos e que já não se recordam – a Honda VFR750R RC30 foi apresentada pela primeira vez no Salão Automóvel de Tóquio em 1987, chegando à Europa em 1988.

Limitada a aproximadamente 5.000 unidades em todo o mundo, este modelo foi criado para cumprir as regras de homologação exigidas para competir no então recente Campeonato Mundial Superbike.

Produzida à mão na fábrica de Hamamatsu, a RC30 dava uso a um motor V4 a 90° de 748 cc e arrefecimento por líquido, e apresentava toda a tecnologia de ponta da época.

Os engenheiros de desenvolvimento da Honda usaram materiais exóticos, tanto quanto possível, por exemplo fibra de carbono, Kevlar e magnésio em toda a moto. O motor apresentava bielas em titânio e uma embraiagem deslizante, que funcionava em conjunto uma caixa de velocidades de relações altas, tipicamente de moto de competição.

As rodas e os travões eram do tipo de "quick release", enquanto a suspensão era totalmente ajustável, à frente e atrás. A moto destacava-se pelo seu inconfundível monobraço oscilante Pro-arm, concebido para facilitar a mudança rápida da roda traseira em contexto de corrida. //





## Ducati deixa-o ter uma Monster na sua garagem ou estrada favorita!

O NOVO MONSTER EXPERIENCE AR PERMITE QUE QUALQUER PESSOA CONSIGA TER UMA DAS NOVAS MONSTER NA SUA GARAGEM OU ESTRADA FAVORITA. FIQUE A CONHECER OS DETALHES DESTA INICIATIVA DE REALIDADE AUMENTADA DA DUCATI.

**AS NOVAS** tecnologias, particularmente a partir de dispositivos móveis, estão a abrir um leque de soluções inovadoras para as marcas de relacionarem com os clientes. E uma das tecnologias mais interessantes é a realidade aumentada, ou AR.

A Ducati, assumindo um papel de inovação na sua ligação com os motociclistas, pretende fornecer uma ligação digital entre clientes e a sua gama de produtos. E através do Monster Experience AR, os fãs da casa de Borgo Panigale poderão ter uma das novas Monster (clique aqui) na sua garagem ou mesmo na sua estrada favorita!

Esta experiência digital de realidade aumentada está disponível no website global da Ducati. Em qualquer ponto do globo em que se encontre, poderá aceder a esta experiência digital, e descobrir os detalhes que tornam a nova Monster num modelo tão especial, usando o tablet ou o seu smartphone.

O funcionamento da Monster Experience AR é simples: basta aceder ao site a partir do seu smartphone ou tablet e selecionar a versão preferida da Monster (Monster ou Monster+). Nesta altura, através da câmara do dispositivo móvel, a tecnologia de Realidade Aumentada permite ver a moto no ecrã, inserida no »



ambiente em que a esteja a enquadrar.

A realista imagem 3D permite apreciar o design moderno, desportivo e puro da moto, descobrindo todos os seus pormenores de perto. Os entusiastas podem ver o veículo na sua garagem, estacionada ao lado da sua estrada favorita ou em qualquer outro lugar que queiram.

Para além disto, a tecnologia permite mudar o tamanho ou rodar a Monster como se desejar e tirar uma foto para partilhar com os amigos ou com um Vendedor Autorizado antes de marcar um test ride.

A Ducati pretende que a Monster Experience AR se torne numa experiência digital verdadeiramente global. Para isso a marca italiana está a solicitar aos fãs que utilizem a Monster Experience AR para partilharem os conteúdos de Realidade Aumentada nas redes sociais e utilizem a #MonsterAR e, no caso dos conteúdos criados em Portugal, identifiquem a Ducati Portugal na publicação.

As melhores fotos serão depois partilhadas nos canais digitais da Ducati.

Relembramos que as novas Monster e Monster+ já estão disponíveis nos concessionários oficiais Ducati em Portugal. Cada versão pode ser adquirida na cor Ducati Red, Aviator Grey ou Dark Stealth.

O preço da nova Ducati Monster é de 11.695€ enquanto a variante Monster+ tem um PVP de 12.095€.



DISTRIBUIDOR OFICIAL



veículos e acessórios, s.a.

Rua do Barreiro nº31,

3780-621 Aguium - Anadia

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

E-mail: geral@lusomotors.com

www.lusomotors.com

ACE  
SPADES

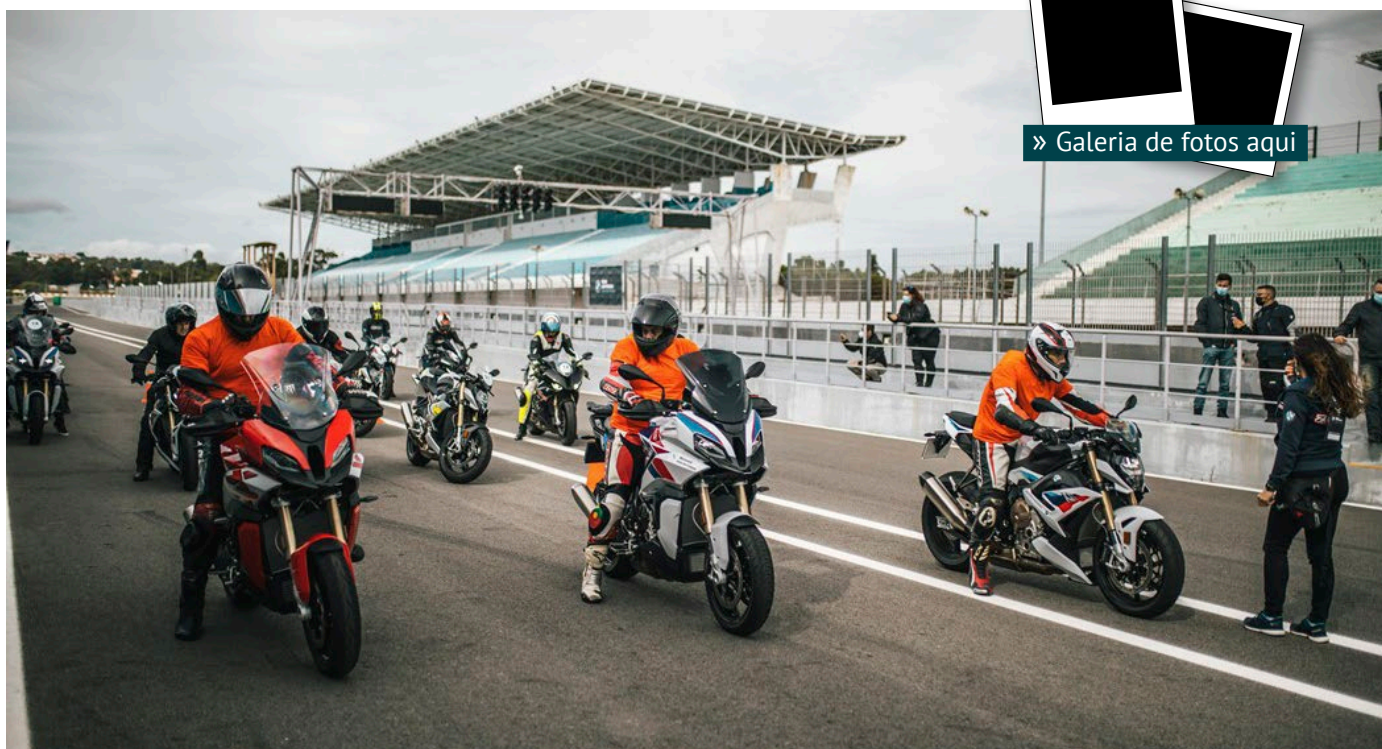
Gran Milano

OUTLAW

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

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

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



## Circuito do Estoril voltou a animar-se com o BMW Experience 2021

A MARCA BÁVARA VOLTOU A LEVAR CENTENAS DE AFICIONADOS AO CIRCUITO DO ESTORIL PARA MAIS UM GRANDE EVENTO EM QUE OS MOTOCICLISTAS PUDEAM TESTAR, EXPERIMENTAR E FICAR A CONHECER EM DETALHE O MUNDO DA BMW MOTORRAD.

A BMW Motorrad continua a revelar uma enorme vitalidade na concretização de eventos que reúnem centenas de motociclistas, apaixonados pela marca de Munique, e que não perdem a oportunidade de ficar a conhecer de perto as mais recentes novidades que estão depois disponíveis nos concessionários da marca.

O BMW Experience voltou a realizar-se no Circuito do Estoril. A organização, pese embora as restrições e normas impostas pela DGS, conseguiu colocar em marcha um recheado programa de atividades, quer em pista, quer fora dela, e que levaram as centenas de inscritos no evento a desfrutar de uma experiência verdadeiramente única.

Com máscaras faciais e muito gel desinfetante que garantiram o máximo de segurança sanitária possível, o BMW Experience voltou a ser carimbado como um “sucesso” por todos aqueles que nele participaram, sendo

que, este ano, as inscrições ficaram limitadas a um menor número de participantes devido, precisamente, à pandemia e às normas de saúde atualmente em vigor.

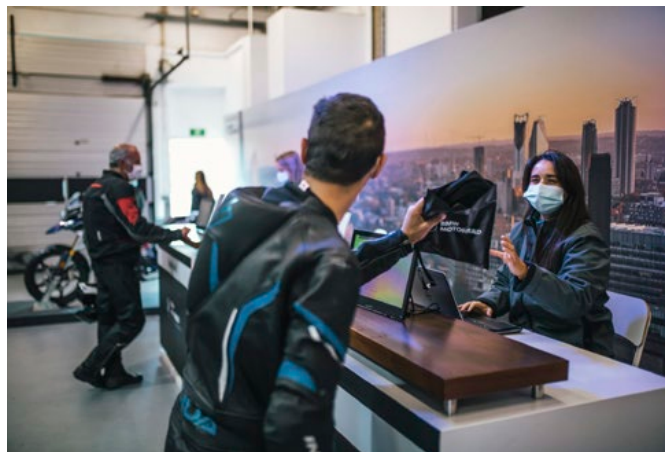
Se o paddock do Circuito do Estoril animou com iniciativas como o “How Slow Can You Go”, em que os participantes tentaram percorrer um percurso definido no máximo tempo possível aos comandos das scooters C400X e GT, ou aos comandos das novas F 900 R e XR, mas desta feita para tentarem cumprir o percurso o mais rápido possível, foi dentro do traçado do Estoril que se viveram as emoções mais intensas!

Com o piloto campeão nacional de Superbike, Ivo Lopes, a fazer de anfitrião, inclusivamente mostrando às centenas de inscritos o que consegue fazer com a sua moto de competição, foram muitos os que conseguiram sentir em primeira mão as capacidades dinâmicas dos modelos S 1000 RR, S 1000 XR ou ainda a naked S 1000 R. >>

Além disso, o programa de iniciativas do BMW Experience contou ainda com passeios por estradas na zona de Sintra e Cascais, ou ainda um pequeno percurso “off-road”, com direito a dicas e truques para os menos experientes neste ambiente conseguirem evoluir.

### Aqui ficam alguns dos dados mais relevantes do BMW Experience

- Apresentação da nova BMW M 1000 RR pelo piloto Ivo Lopes
- Loja BMW Motorrad com equipamento e acessórios para venda
- Ivo Lopes também fez demonstração com a moto de competição
- Reuniram-se cerca de 1.000 participantes ao longo destes 3 dias no Circuito do Estoril
- Cerca de 650 participantes aceitaram realizar as diversas atividades
- Prémios para os melhores no “How Slow Can You Go” e no percurso com as F 900 R e XR
- Introdução à condução fora de estrada. Conselhos e dicas básicas para uma condução segura fora de estrada, com foco nos principais pontos a ter em atenção
  - Teste em pista dos modelos S 1000 RR, S 1000 R e S 1000 XR //

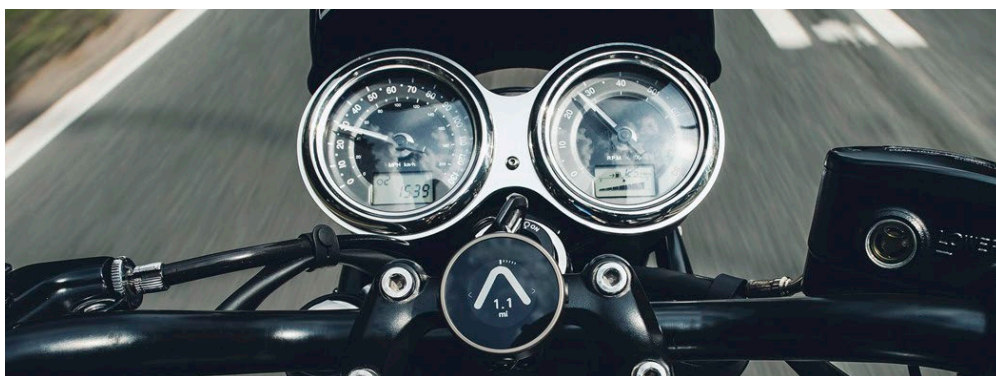


TYRES  
**Mitas**

**SPORT FORCE + EV**

- Versão avançada do pneu Mitas SPORT FORCE +
- Novo composto desenvolvido para motos híper desportivas





## Triumph Beeline – O sistema de GPS para moto minimalista e robusto

A MARCA BRITÂNICA EM COLABORAÇÃO COM A BEELINE ACABA DE LANÇAR NO MERCADO O NOVO SISTEMA DE GPS PARA MOTO QUE SE DESTACA PELO SEU MINIMALISMO MAS TAMBÉM POR SER MUITO PRÁTICO E ROBUSTO. FIQUE A CONHECER OS DETALHES DO GPS TRIUMPH BEELINE.

**A NÃO SER** que o caro leitor seja como os antigos navegadores que se guiavam pelas estrelas para chegar ao destino pretendido, a verdade é que atualmente existem diversos sistemas de GPS que nos ajudam a viajar de moto e chegar mais rapidamente, e sem enganar, ao destino.

Depois do Triumph SOS, app sobre a qual falámos aqui, a Triumph lança-se num novo projeto que dá uso às novas tecnologias móveis.

A Triumph, o icónico fabricante britânico de motos, acaba de entrar neste mundo dos sistemas GPS graças a uma nova colaboração com a Beeline, empresa que recebeu diversos prémios pela sua app de navegação e sistema GPS para motos.

O novo GPS Triumph Beeline destaca-se pelas suas funcionalidades, mas principalmente por ser um acessório de dimensões compactas, fácil de utilizar, mas também robusto. Através da certificação IP67 o Triumph Beeline é um GPS à prova de água, e a sua construção em alumínio, que no caso desta versão Triumph conta com logótipos exclusivos gravados a laser, garante resistência aos impactos.

O seu design minimalista permite que seja posicionado facilmente na moto (idealmente no guidador), e no caso dos modelos Triumph que não oferecem a possibilidade de visualizar as indicações GPS este será um acessório muito apreciado, particularmente por aqueles que usufruem da gama Bonneville de clássicas modernas.

A utilização do Triumph Beeline não podia ser mais simples: o aparelho de GPS com um ecrã digital de elevado contraste fixa ao suporte no guidador através de um simples movimento “Twist and Click”. O utilizador apenas tem de descarregar a app Beeline (gratuita) para o seu smartphone, emparelhar com o Triumph Beeline, e a partir daí visualizar as indicações de GPS no ecrã do aparelho.

O GPS de moto Triumph Beeline permite seleccionar um de dois modos de funcionamento: indicações detalhadas em formato “curva a curva”, ou, em alternativa, um modo Bússola que permite que o motociclista visualize apenas uma bússola no ecrã e faça então a gestão do percurso até ao seu destino de uma forma mais emocionante e aventureira.

Para além das indicações de GPS, o Triumph Beeline disponibiliza ainda outras informações como a velocidade da moto, dados do percurso, ou ainda a possibilidade de carregar dados GPX com percursos previamente definidos.

Em termos de funcionamento o Triumph Beeline é um GPS que tem uma autonomia de 30 horas. Na embalagem está incluído o cabo USB para carregamento, e no caso desta variante Triumph a garantia sobe para os 2 anos. De realçar que a app Beeline é gratuita e tem atualizações gratuitas.

O sistema de GPS para moto Triumph Beeline já está disponível nos concessionários da marca. De acordo com a Triumph Portugal, o PVP deste acessório é de 252,15€.

# 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.**



## Harley-Davidson nomeia Francesco Vanni para cargo de diretor executivo

A MARCA AMERICANA REFORMULA A SUA CÚPULA DIRETIVA EM DIVERSOS MERCADOS EUROPEUS. FRANCESCO VANNI FOI NOMEADO DIRETOR EXECUTIVO DA HARLEY-DAVIDSON PARA PORTUGAL, ESPANHA E ITÁLIA.

**O CRESCIMENTO** da Harley-Davidson não está a acontecer apenas ao nível da sua estratégia comercial, com a apresentação de novos modelos de motos, principalmente em segmentos onde a marca de Milwaukee não tem presença, como é o caso da nova Pan America 1250 no segmento das grandes trail.

De facto, a marca liderada por Jochen Zeitz, decidiu agora seguir também um novo caminho a nível diretivo. A Harley-Davidson anunciou que, desde início de junho de 2021, Francesco Vanni passou a ocupar o cargo de diretor executivo para três mercados considerados vitais para a estratégia da Harley na Europa.

Francesco Vanni é o responsável por colocar no terreno e nas estradas a estratégia idealizada pelo conselho de administração da Harley-Davidson, assumindo por isso uma posição bastante relevante em termos de importância no futuro da marca na Europa.

Os três mercados que ficam agora sob a alçada de Francesco são Portugal, Espanha e Itália.

Kolja Rebstock, vice-presidente regional para a região EMEA (Europa, Médio Oriente e Ásia), comenta:

“Estamos realmente ansiosos para que o Francesco se junte à equipa. Ele tem uma fantástica experiência comercial em várias marcas importantes da indústria. Espanha, Portugal e Itália são mercados prioritários para a Harley-Davidson e sei que dará um grande contributo para o nosso crescimento neste momento crucial”.

Francesco foi anteriormente responsável pelo planeamento e gestão da Fiat e da Alfa Romeo. Ocupou também cargos importantes de liderança no grupo Fiat Chrysler e na Stellantis como diretor de pós-venda, diretor de comunicação e marketing, e ainda responsável pelo desenvolvimento de redes, gerindo grandes redes de concessionários e trabalhando em vários países - incluindo Itália, Suécia e Reino Unido.

Com uma vasta experiência em mercados tão diferentes, a Harley-Davidson confia em Francesco Vanni para trazer para o seio da histórica marca americana pontos de vista diferentes do habitual na marca, ajudando a implementar a estratégia global que a Harley tem vindo a anunciar ao longo dos últimos meses. //

# 3

ANOS  
GARANTIA



## BMW MOTORRAD

# BMW S 1000 XR

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

<b>4.778,01€</b> ENTRADA INICIAL	<b>0,0%</b> TAN	<b>19.041,59€</b> MTC	<b>19.840,71€</b> MTIC	<b>289€</b> /MÊS
	<b>1,9%</b> TAEG	<b>37 MESES</b> PRAZO	<b>8.637,61€</b> 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\*



## Bihr adquire 100% da Paaschburg & Wunderlich

UM DOS MAIORES DISTRIBUIDORES DE ACESSÓRIOS E EQUIPAMENTOS PARA MOTOCICLISMO ACABA DE ADQUIRIR A EMPRESA ALEMÃ PAASCHBURG & WUNDERLICH. A BIHR REFORÇA AINDA MAIS O SEU ESTATUTO DE LIDERANÇA DO SETOR DOS ACESSÓRIOS NA EUROPA.

**FUNDADA** em 1975 e com uma forte presença em quinze países europeus, a Bihr representa mais de 250 marcas relacionadas com o motociclismo. E agora, de acordo com um comunicado divulgado à imprensa, a Bihr reforça o seu portfólio com a aquisição de 100% do capital da empresa alemã Paaschburg & Wunderlich.

A incorporação da Paaschburg & Wunderlich dentro da família das marcas representadas pela Bihr permitirá à empresa delinear uma nova estratégia em termos de “ataque” ao mercado, dividida em três partes.

A primeira parte é o acesso da Bihr à rede de distribuição da Paaschburg & Wunderlich, empresa alemã que detém marcas reconhecidas internacionalmente como é o caso da LSL, acessórios especializados para proteção de motos. São mais de 4300 distribuidores >>

da P&W em todo o mundo, pelo que a Bihr consegue com este negócio alcançar uma representação bastante fortalecida em todo o mundo.

A segunda parte relevante ao nível estratégico é a possibilidade das marcas da Paaschburg & Wunderlich passarem a ser distribuídas pela rede da Bihr, com uma forte presença a nível europeu.

No entanto é na terceira parte do negócio que a Bihr terá mais interesse. Tudo porque com a aquisição da totalidade do capital da Paaschburg & Wunderlich, a Bihr ganha acesso ao mercado Norte Americano, pois a P&W tem uma subsidiária nos Estados Unidos. Desta forma marcas que são propriedade da Bihr, como é o caso dos equipamentos RST, conseguem ficar disponíveis a um maior número de consumidores a nível mundial.

Christophe Piron, CEO da Bihr, em reação à concretização deste negócio, afirma que “É um enorme prazer acolher os responsáveis da P&W no grupo Bihr. Os conhecimentos especializados desta empresa serão uma importante adição para os clientes da Bihr. Ainda mais porque as redes de distribuição são complementares, e assim poderemos expandir e reforçar ainda mais a presença das nossas marcas em diversos mercados”. //





## Com o Aprilia Ride nunca foi tão fácil comprar uma Aprilia!

O IMPORTADOR DA MARCA ITALIANA NO NOSSO PAÍS ANUNCIA UM NOVO SISTEMA DE FINANCIAMENTO ESPECÍFICO PARA OS MODELOS APRILIA. COM O FINANCIAMENTO APRILIA RIDE NUNCA FOI TÃO FÁCIL COMPRAR UMA APRILIA!

**POR VEZES** a aquisição de uma moto nova pode não passar de um sonho. A falta de liquidez para concretizar o negócio que permitirá ter “aquela” moto tão especial na sua garagem é um obstáculo que, por vezes, se torna difícil ou mesmo impossível de contornar.

E é precisamente a pensar nestas situações que a Oficina Moto, importador da Aprilia no nosso país, acaba de lançar no mercado um novo produto financeiro criado em exclusivo para os modelos da casa de Noale.

Em parceria com o BNP Paribas e Cetelem, nasce agora o denominado Aprilia Ride.

O Aprilia Ride é um sistema que visa facilitar a aquisição de motos novas através de um financiamento com foco na vontade e nas possibilidades do cliente.

O produto financeiro, Balão Valor Final, caracteriza-se pela sua enorme flexibilidade, uma vez que é possível a determinação de diversas formas de aquisição, utilizando a “renda balão”, para modelos Aprilia com capital financiado superior a 5.000€, com ou sem entrada inicial (máximo de 30%), em 24, 36 ou 48 >>>

mensalidades e com valor residual de 35% (48 meses) ou 40% (24 a 36 meses).

No término do contrato, o cliente opta por entregar o veículo, trocar por uma Aprilia nova ou exercer o direito de compra.

Aqui fica o exemplo para aquisição de uma Aprilia RS 660 utilizando o sistema Aprilia Ride:

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 12.140€, entrada inicial obrigatória: 3.806,90€ + 47 mensalidades: 115€, última mensalidade: 4.249€. Montante Financiado: 8.333,10€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,9%, MTIC: 9.998,99€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC.

Esta campanha é válida até 15/08/2021, para a Aprilia RS 660, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes.

O crédito está sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. – Sucursal em Portugal.

Para mais informações sobre o Aprilia Ride pode contactar o concessionário oficial mais perto de si. Não sabe qual é o concessionário mais perto de si? Então clique aqui! //



**LOMBAS E CURVAS**

**O SEU CONCESSIONÁRIO EM ALMADA, CONTACTE-NOS!**

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



**Márcia Monteiro**

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

## EXPLORAR o Castro de São Lourenço

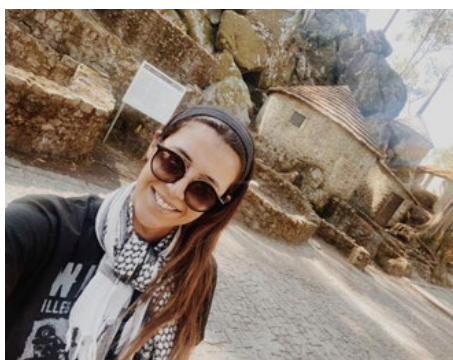
**D**omingo de manhã e a mesma indecisão de sempre: onde vou tomar café? Há quem diga que a pandemia veio trazer uma nova oportunidade de explorar o nosso país. Na minha humilde opinião, conhecer o nosso próprio país e as nossas origens deveria surgir de iniciativa própria e não porque surgiu uma pandemia... adiante.

Localizado apenas a 40 minutos da cidade do Porto encontramos o Castro de São Lourenço, mais concretamente na freguesia de Vila Chã. O quê? Ainda não conhece? Trata-se de um povoado fortificado que se situa a uma altura de 200 metros acima do nível do mar, num dos esporões graníticos da arriba fóssil. As

pequenas casinhas foram construídas por patamares e a sua arquitetura não deixa dúvidas de que existem claros indícios de romanização. O Monte de S. Lourenço é um local com uma beleza paisagística incrível. Se subir as escadas até à capela, consegue contemplar uma paisagem indescritível onde é possível ver o oceano atlântico e toda a orla costeira.

Recomendo este local, especialmente para convívios. Nas imediações encontra um parque com árvores, ideal para piqueniques e churrascos. Porque, às vezes, os melhores locais estão mesmo aqui ao lado. Só precisamos estar mais atentos.

Boas curvas!



# THE CLASSIC REBORN



**Lambretta**

---

V-SPECIAL 125 SHINY GRAY

# De regresso em 2021 COM EDIÇÃO LIMITADA

A poderosa naked de Varese está de regresso para mais um ano de emoções fortes. A nova MV Agusta Rush será novamente produzida em números limitados e agora com atualizações importantes a nível mecânico e eletrónica.





**A** MV Agusta está numa fase intensa de renovação. Seja da gama, seja mesmo de processos de fabrico e relacionamento com os clientes. O CEO da icónica marca de Varese, Timur Sardarov, quer ver a MV Agusta ocupar um lugar de ainda maior destaque no mercado europeu, sendo que para isso acontecem apostam forte nos modelos mais exóticos.

Talvez a mais exótica de todas as motos que a MV Agusta fabrica atualmente seja a poderosa naked Rush. No ano passado a marca italiana lançou a Rush 1000, com uma produção limitada a apenas 300 unidades. Claro que, sendo vocacionada para motociclistas que procuram algo diferenciado, a produção foi claramente insuficiente para a procura, e todas as três centenas de Rush 1000 produzidas foram imediatamente vendidas.

Consciente que a receita está certa e que por isso tem espaço de manobra para continuar a apostar numa naked tão exótica, a MV Agusta volta à carga em 2021, e apresenta uma versão



## APRESENTAÇÃO MV AGUSTA RUSH



melhorada da Rush.

A produção continuará a ser limitada a apenas 300 unidades. O número de produção estará claramente identificado na cobertura lenticular da jante traseira, elemento fabricado em fibra de carbono. Aliás, todas as pequenas carenagens de ângulos bem vincados que conferem à Rush o seu aspeto tão peculiar são fabricadas em fibra de carbono.

Sempre na busca do melhor e da perfeição mecânica, a MV Agusta atualizou o motor quatro cilindros em linha que encontramos na Rush. A potência declarada pela casa de Varese atinge os 208 cv às 13.000 rpm, sendo que este número pode subir até aos 212 cv caso a moto esteja equipada com o Racing Kit que é fornecido no momento da compra.

Para 2021 o tetracilíndrico 1000 cc recebe algumas novidades. A ignição foi redefinida, adotando agora uma parametrização que dá preferência à entrega de binário na passagem de baixos para médios regimes. Isto sem penalizar a sensação nas rotações mais elevadas, momento em que o motor quatro em linha de Varese se revela

na sua plenitude.

As sedes de válvulas ajudam a reduzir o atrito interno, enquanto a embraiagem foi reforçada para que o proprietário da MV Agusta Rush consiga utilizar o sistema de “launch control” sempre que entender necessário.

As trocas de caixa acontecem ainda mais rapidamente, e de forma precisa, graças à utilização de um novo sensor no sistema EAS 3.0.

O pacote eletrónico da nova Rush assenta numa plataforma de medição de inércia se seis eixos, que garante que o funcionamento das ajudas eletrónicas à condução acontece de acordo com os movimentos e inclinação do conjunto.

A MV Agusta aproveitou o último ano para desenvolver a capacidade de aceleração desta naked, com a Rush de 2021 a contar com um Front Lift Control (na realidade é semelhante a um “anti-wheelie”) redefinido, que em vez de cortar de forma mais abrupta o levantar da roda dianteira em aceleração, permite que a mesma suba ligeiramente e de forma controlada, permitindo assim que toda a potência seja transmitida para o asfalto pela grande roda traseira sem interromper a aceleração.

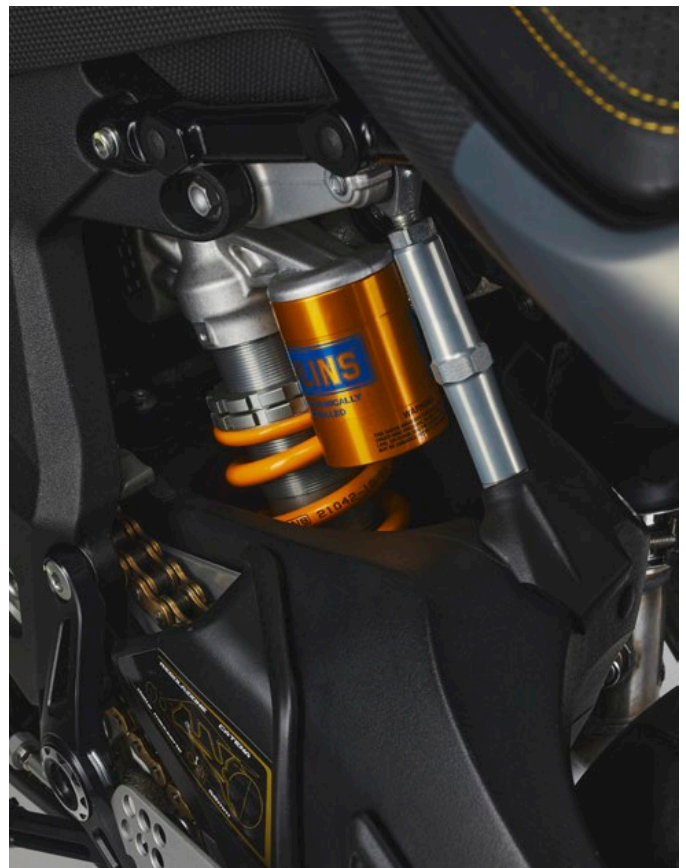


*"A POTÊNCIA DECLARADA PELA CASA DE VARESE ATINGE OS 208 CV ÀS 13.000 RPM, SENDO QUE ESTE NÚMERO PODE SUBIR ATÉ AOS 212 CV"*

Também na travagem encontramos novidades. Nomeadamente ao nível do "cérebro" que controla o sistema de travões Brembo. A MV Agusta recorreu à Continental para encontrar uma nova centralina de ABS, sensível à inclinação, e assim a Rush conta com uma centralina ABS Continental MK 100, mais eficaz.

Ao nível da ciclística, a MV Agusta Rush deixa que o condutor selecione e personalize por completo as suspensões desta naked de Varese. Através do esbelto painel de instrumentos TFT de 5,5 polegadas, a cores, o condutor pode seleccionar um de vários modos de funcionamento das suspensões semi-ativas Öhlins Smart EC 2.0. Em comparação com a primeira versão da Rush, esta nova versão 2021 irá oferecer um comportamento mais vincado, pois a suspensão dianteira tem novos parâmetros de afinação disponíveis.

Numa moto em que o conforto não é a primeira coisa que nos lembramos, a verdade é que a MV Agusta pensou numa forma de melhorar este aspeto. Assim, a nova Rush ostenta um novo assento em pele e Alcantara, mais ergonómico, o que ajudará o condutor a sentir mais confortável e durante mais tempo. »



## APRESENTAÇÃO MV AGUSTA RUSH



Mas, sendo a Rush uma moto de produção limitada proveniente das mentes dos engenheiros e designers da MV Agusta, esta naked não poderia estar completa sem um conjunto de acessórios que fazem parte do Racing Kit.

Cada unidade da Rush é entregue ao proprietário juntamente com o respetivo certificado e Racing Kit. Dentro de uma caixa de madeira pintada a condizer com os tons cinzentos e amarelos da Rush, encontramos ponteiras de escape SC Project personalizadas, uma afinação especial da centralina para desbloquear os 212 cv, diversos componentes maquinados em alumínio, e ainda discos de travão que melhoram a dissipação do calor, peças em fibra de carbono, ou uma sempre útil capa personalizada.

Para além disto tudo, o feliz comprador de uma MV Agusta Rush terá ainda acesso a acessórios opcionais exclusivos. O mais fantástico de todos será o capacete AGV Pista GP RR, em fibra de carbono e com decoração a condizer. Mas a MV disponibilizará ainda um blusão tipo “bomber”, saco-cama, uma mochila, carteira e porta-chaves, todos fabricados pela Alpha Industries. //



# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

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





# A beleza das supersport VESTIDA DE VERMELHO

A F3 é o mais recente membro da gama Rosso. A nova MV Agusta F3 Rosso mantém a beleza das supersport de Varese mas agora vestida de vermelho. Aqui ficam os detalhes e novidades desta desportiva italiana.

**D**epois da Brutale 800, Dragster 800 e também da Turismo Veloce 800, a MV Agusta decidiu agora replicar a mesma receita Rosso à supersport F3 800. E o resultado é uma desportiva que mantém a beleza exclusiva dos modelos de Varese mas que agora conta com uma imagem mais vincada graças à pintura em vermelho denominada Ago Red.

Mas mais do que uma mudança cosmética, a nova MV Agusta F3 Rosso recebe importantes atualizações técnicas, seja na parte mecânica, como na ciclística, mas também na cada vez mais relevante eletrónica que ajuda a explorar as diferentes potencialidades deste modelo.

O objetivo de uma desportiva de média cilindrada é a derradeira performance em pista. No entanto, a utilização de novos componentes por parte da MV Agusta confere à nova F3 Rosso uma capacidade superior também numa utilização em estrada.

Aquele que é um dos chassis que mais elogios tem recebido, é melhorado para 2021 com um novo conjunto de placas laterais de reforço da

estrutura tubular que funciona como quadro da F3 Rosso. A este nível os engenheiros da casa de Varese deram particular atenção à zona de fixação do braço oscilante, tipo monobraço.

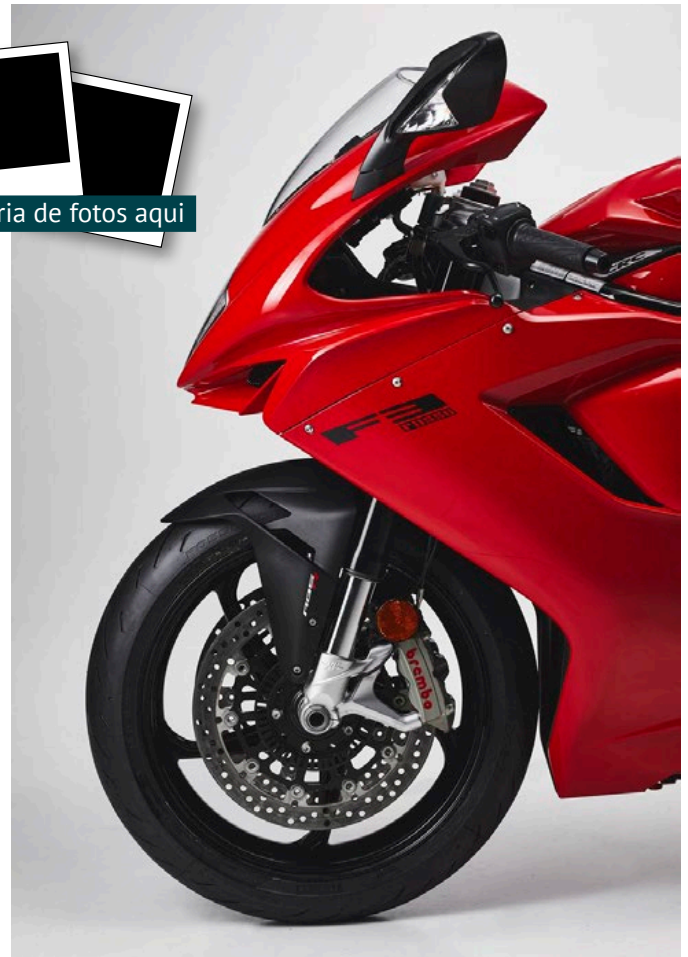
As placas laterais têm um novo desenho, mas a grande novidade deste componente do chassis é a rigidez torsional e longitudinal aumentada, o que significa que o condutor da nova F3 Rosso usufrui de uma condução mais precisa e obtém maior “feedback” da ciclística.

A mecânica da MV Agusta F3 Rosso não apresenta uma revolução. É mais uma evolução. A potência anunciada é de 147 cv, o que coloca o motor tricilíndrico “tre pistone”, mesmo cumprindo com as normas Euro5, como um dos mais potentes do seu segmento.

A unidade motriz da MV Agusta F3 Rosso conta com características únicas como a cambota contrarrotante, algo que habitualmente só encontramos nas motos de competição de MotoGP. No interior, os engenheiros italianos encontraram forma de reduzir bastante a fricção dos elementos internos ao usar tratamento DLC nas guias das válvulas. >>



» Galeria de fotos aqui



## APRESENTAÇÃO MV AGUSTA F3 ROSSO

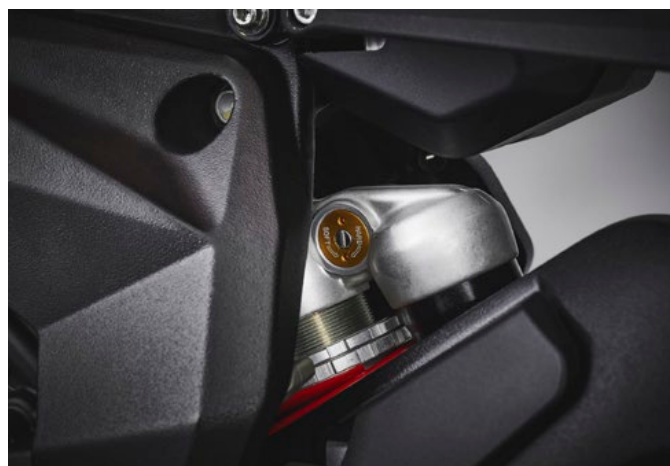


As válvulas são fabricadas em titânio e não viram o seu desenho alterado. No entanto os rolamentos das bielas, da cambota e do veio de equilíbrio foram redesenhados para reduzir a fricção e ao mesmo tempo melhorar a fiabilidade.

Num motor que tem a injeção melhorada graças aos novos parâmetros da centralina e a injetores que aguentam com mais 0,5 bar de pressão, destaca-se ainda a utilização de radiador de fluxo bidirecional que garante uma melhoria na refrigeração que atinge os 5%, enquanto todo o sistema de escape, desde o coletor até às ponteiras, foi redesenhado para garantir que o motor mantém a sua performance máxima em qualquer regime de rotação.

O sistema de escape mantém a configuração de três ponteiras sobrepostas, agora com um desenho mais vincado das coberturas em cor bronze, mas que não altera a sonoridade típica da F3 e que tantos motociclistas adoram.

Por outro lado, e para garantir que o condutor da F3 Rosso obtém uma sensação melhorada nas trocas de caixa, a MV Agusta introduz neste



modelo a terceira geração do seu sistema de quickshift conhecido como EAS 3.0, que graças a um novo sensor permite trocas de caixa mais precisas e suaves. A embraiagem também foi alvo de modificações, com a MV Agusta a destacar o novo cesto de embraiagem que reduz o ruído de funcionamento da mesma.

Por fim, o pacote eletrónico desta supersport italiana ganha eficácia com a chegada da plataforma de medição de inércia fornecida em exclusivo para a MV Agusta pela e-Novia, empresa com sede em Milão e que tem vindo a trabalhar em parceria exclusiva com a casa de Varese ao nível da eletrónica.

A nova IMU da F3 Rosso reconhece de forma mais precisa a posição da moto a todo o momento, e com isso as ajudas eletrónicas tornam-se ainda mais eficientes, sensíveis à inclinação, com parâmetros de funcionamento que permitem ao condutor levar a F3 Rosso ao seu limite mas sempre com a confiança de que a eletrónica está lá para ajudar.

Com muitos parâmetros de ajuste à escolha

através do redesenhado painel de instrumentos TFT a cores, a nova MV Agusta F3 Rosso destaca-se pelo seu sistema Front Lift Control (FLC). Este sistema permite que a roda dianteira da moto se afaste do asfalto em aceleração, maximizando a tração e tornando a F3 Rosso ainda mais rápida na saída das curvas. O FLC, em vez de eliminar por completo o “cavalinho”, permite gerir o tempo e altura a que a roda dianteira levanta do solo.

Na travagem a novidade está na utilização da centralina de ABS MK100 da Continental, que graças à IMU de seis eixos permite adicionar a função em curva ao sistema de travagem da F3 Rosso.

Adicionalmente a MV Agusta permite que o proprietário da F3 Rosso saiba sempre onde a moto está, em tempo real, graças à utilização de um localizador Mobisat. Através da app MV Ride o proprietário tem acesso aos dados da moto, e inclusivamente poderá personalizar o pacote eletrónico das ajudas à condução conforme as suas preferências pessoais ainda antes de colocar o motor em funcionamento! //



» [Galeria de fotos aqui](#)



## Uma roadster moderna AO MELHOR ESTILO CLÁSSICO

A marca britânica apresenta a segunda geração da aclamada Speed Twin, a roadster moderna ao melhor estilo clássico. Fique a conhecer os detalhes e preço da nova Triumph Speed Twin para 2021.

**E**mbora a Triumph Speed Triple 1200 RS seja a proposta mais potente e chamativa da atual gama britânica, a verdade é que a fábrica de Hinckley tem um longo historial nas roadsters de estilo clássico. De facto, a primeira Speed Twin data de 1938, uma moto desenhada por Edward Turner e que na altura marcou uma fase importante da vida da Triumph.

Mais recentemente a Speed Twin regressou aos concessionários Triumph. Foi em 2018 que a roadster clássica se modernizou, com um potente motor bicilíndrico e uma ciclística que “casava” na perfeição com o grande binário disponibilizado pelo motor inglês.

Cerca de três anos depois da primeira geração da moderna Speed Twin, a Triumph aproveitou a mudança para a homologação Euro5 para introduzir algumas novidades que mantêm esta proposta “fresca” e atual. Desde a performance, passando pelas modificações na ciclística, e até mesmo o estilo “premium”, a versão 2021 da Triumph Speed Twin conta com muitas novidades.

O motor mantém a sua arquitetura de dois cilindros paralelos. Também conhecido como High >>





"O MOTOR MANTÉM A SUA ARQUITETURA DE DOIS CILINDROS PARALELOS. TAMBÉM CONHECIDO COMO **HIGH TORQUE 1200** "

Torque 1200, este motor confere à Speed Twin a performance necessária para que o condutor se sinta satisfeito e desfrute de momentos de condução pura, em que o binário de 112 Nm aparece agora mais abaixo nas rotações, permitindo assim sair das curvas e sentir mais emoção em aceleração.

A potência também foi alvo de uma melhoria, passando para os 100 cv às 7.250 rpm. Mais do que o número de potência de pico, a Triumph destaca a forma como esta potência é entregue nos médios regimes, com a casa de Hinckley a anunciar uma curva de potência mais "cheia" e sempre disponível.

Esta melhoria na performance, pese embora o motor cumpra com as mais restritivas normas Euro5, foi conseguida graças à redução da inércia dos componentes internos do motor bicilíndrico da Triumph. Com 1200 cc, este motor de 2021 que equipa a nova Speed Twin conta com uma cambota mais leve e alternador, que em conjunto permitiram reduzir a inércia em 17%.

A Triumph Speed Twin de 2021 revela um caráter mais forte e reativo em termos de subida

de rotações, graças às alterações referidas, sendo que se destaca também por apresentar um teto máximo de rotações que aumentou em 500 rpm. Novos pistões para maior compressão completam a lista de novidades mecânicas.

Enquanto isso, os gases escapam do motor através das duas ponteiras (uma em cada lado da moto) posicionadas em ângulo a subir, conferindo uma imagem desportiva. O sistema de escape com coletores em aço escovado foi desenvolvido para esconder o obrigatório catalisador debaixo do motor, e ao mesmo tempo mantém a sonoridade tão característica deste bicilíndrico High Torque 1200.

Numa roadster moderna o condutor procura um comportamento dinâmico superior. E por isso a Triumph introduz uma série de novidades na ciclística.

O maior destaque vai para as suspensões Marzocchi de melhores especificações. Na dianteira brilha uma forquilha invertida com bainhas de 43 mm, que permite a afinação da compressão. Com um curso de 120 mm, esta forquilha é acompanhada por um par de amortecedores



traseiros, com o mesmo curso, e que têm afinação da pré-carga da mola.

As melhorias são também notórias ao nível da travagem. A Triumph recorreu à Brembo para fornecer as pinças de travão, e a escolha recaiu sobre as M50, pinças monobloco que até há poucos anos eram escolhidas pelos fabricantes para as mais potentes superdesportivas.

A Triumph confirma que estudou a hipótese de utilizar as mais modernas Stylema, mas a decisão final recaiu sobre a M50 pelo “feeling” mais progressivo e adaptado à condução da Speed Twin, para além de que não penalizam tanto em termos de custos de fabrico e, claro, isso tem reflexo no preço final ao consumidor.

Se isto não for suficiente para o deixar entusiasmado, então a Triumph tem ainda mais algumas surpresas guardadas para a nova Speed Twin de 2021!

As jantes são totalmente novas. Embora sejam relativamente iguais às jantes anteriores em termos de peso, a Triumph assegura que graças ao seu desenho de 12 braços ajudam a reduzir



## APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TWIN



a inércia e por isso melhoram a agilidade, para trocas de direção mais rápidas, sendo de destacar a opção da marca britânica pelos pneus Metzeler Racetec RR para aderência e confiança superior, particularmente a velocidades mais elevadas.

Apesar da sua aparência mais clássica, a nova Triumph Speed Twin dá uso a tecnologias modernas. O acelerador eletrónico foi afinado para garantir um controlo preciso do punho direito e uma ligação mais direta ao motor. Por outro lado, o sistema possibilita a utilização de três modos de condução – Road, Rain e Sport – todos eles com parâmetros redefinidos, selecionáveis em andamento, e com influência direta na resposta do acelerador mas também no controlo de tração.

Com iluminação totalmente em LED, incluindo luzes diurnas DRL, o lado clássico da Speed Twin revela-se nos detalhes.

O painel de instrumentos com efeito 3D mantém a configuração redonda, com pequeno ecrã em que o condutor pode então visualizar diferentes informações relacionadas com a moto, inclusive o modo de condução selecionado através dos

comandos nos punhos.


O lado tecnológico desta clássica moderna continua a notar-se noutros detalhes como a ficha USB escondida debaixo do assento. E se o proprietário desejar, a Triumph disponibiliza, como opcional, um sistema de monitorização da pressão dos pneus.

Os detalhes “premium” podem ser encontrados ao nível dos guarda-lamas em alumínio escovado, com novos apoios tanto à frente como atrás, painéis laterais e proteções de calcanhar também em alumínio escovado, o mesmo tratamento que a Triumph confere ao braço oscilante, enquanto no longo depósito de combustível com capacidade para 14,5 litros a marca britânica coloca o tampão de depósito Monza.

Para 2021 a Triumph Speed Twin estará disponível nas cores Red Hopper, Matt Storm Grey com detalhes em amarelo, ou ainda a clássica opção Jet Black.

De acordo com a Triumph Portugal, as primeiras unidades da nova Speed Twin chegam aos concessionários portugueses durante o mês de agosto. O PVP anunciado é desde 13.600€. //



 merlin\_portugal



 merlinportugal



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

C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)

# APRESENTAÇÃO SUZUKI GSX-S 1000



» Galeria de fotos aqui



## Agressividade EM FORMATO NAKED

A Suzuki apresentou os detalhes técnicos da segunda geração da naked GSX-S1000. Um design agressivo é o maior destaque numa moto que recebe importantes alterações na eletrônica e mecânica.

Lançada em 2015, a Suzuki GSX-S1000 trouxe a casa de Hamamatsu para a batalha no reino das povernaked. Mais de cinco anos depois da estreia, a GSX-S1000 é, finalmente, alvo de uma renovação profunda e que a coloca novamente entre as melhores propostas do segmento.

O grande objetivo nesta segunda geração da GSX-S1000 foi de dotar a moto de argumentos que permitam otimizar o equilíbrio entre a performance “pura e dura”, com uma maior facilidade de utilização que permita que o condutor se sinta mais divertido aos comandos desta naked japonesa quando a conduz em estrada.

Numa moto deste segmento, o seu visual diz muito acerca daquilo que a moto é capaz de fazer. E a este nível a Suzuki pediu aos seus designers para seguirem uma linguagem estilística mais agressiva, até um pouco controversa.

O seu frontal de ótica tripla com as luzes em posição vertical é uma abordagem visualmente bastante mais desportiva do que aquilo que acontecia na geração anterior. As arestas bem vincadas sobressaem do conjunto que assume um posicionamento de design mais tecnológico e menos orgânico do que até agora.

A ótica frontal em LED e de dimensões compactas foi desenhada para contrabalançar a ponteira de escape curta, e ao mesmo tempo tornar-se numa parte móvel do depósito de combustível, outro elemento que também adota uma forma bem agressiva e simultaneamente cresce em volume interno para os 19 litros, o que permitirá percorrer mais quilómetros sem ter de parar para atestar.

Mas a Suzuki GSX-S1000 sempre se destacou pelo seu motor. Mantém a arquitetura de quatro cilindros em linha, DOHC, refrigeração por líquido e com 999 cc. Os seus genes podem ser traçados até à superdesportiva GSX-R1000, porém, no caso desta naked, o carácter do tetracilíndrico em linha foi afinado para disponibilizar a sua potência e binário mais abaixo na gama de rotações.

Agora a respeitar as normas Euro5, o motor atualizado da nova GSX-S1000 conta com novas árvores de cames com um perfil redesenhado para reduzir a abertura das válvulas, enquanto permitem que se verifique um cruzamento de válvulas de maior duração. As válvulas são controladas por novas molas, e o sistema de escape foi redesenhado para complementar



## APRESENTAÇÃO SUZUKI GSX-S 1000



estas modificações internas e acomodar um novo catalizador.

De acordo com a Suzuki, o motor da nova geração da GSX-S1000 produz mais binário do que o seu antecessor nos baixos regimes. Por sua vez isso resulta numa melhoria na capacidade de aceleração.

Em termos de números que aparecem na ficha técnica, a nova Suzuki GSX-S1000 ganha ligeiramente em potência em relação à geração anterior, passando para os 152 cv às 11.000 rpm. Já o binário de pico diminui um pouco para os 106 Nm às 9.250 rpm, porém o que interessa destacar neste particular é o rendimento do motor japonês nos médios regimes, mais cheio e com menos oscilações na entrega de potência e binário, tornado-se mais previsível do que anteriormente.

A Suzuki instala na GSX-S1000 a nova embraiagem SCAS, que para além da função deslizante, já usada na geração anterior, adiciona ainda a função assistida para facilitar o

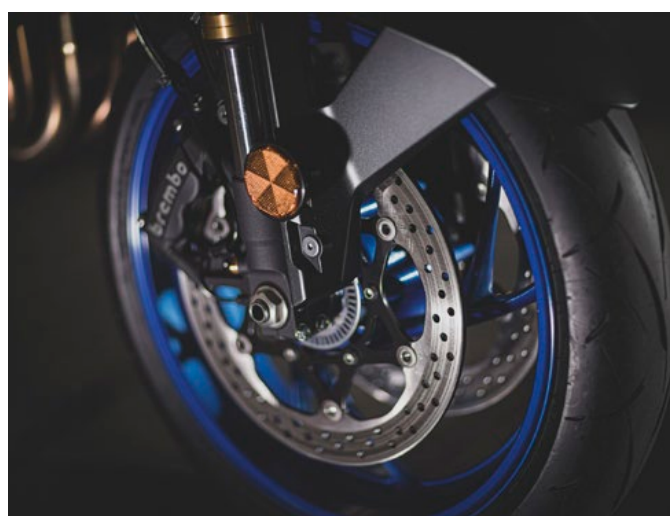
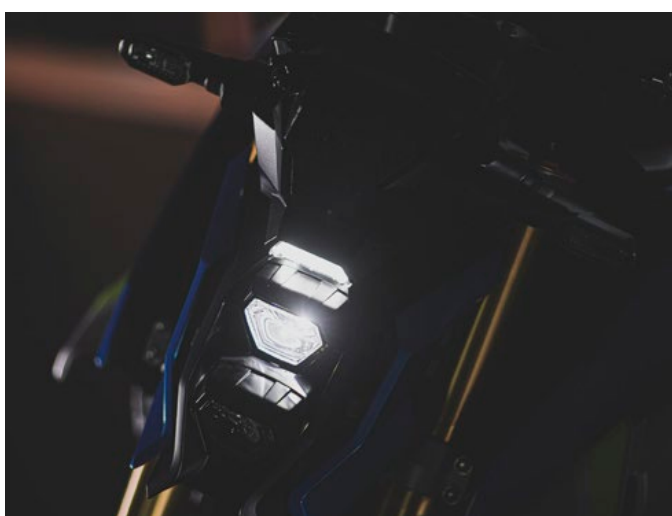
manuseamento da embraiagem, particularmente nos momentos de condução em cidade. Fora desse ambiente o condutor da GSX-S1000 poderá usufruir de trocas de caixa suaves e precisas graças ao quick shift bidirecional.

Na ciclística a Suzuki optou por uma abordagem mais subtil em termos de novidades. Manteve o quadro dupla trave em alumínio e o braço oscilante iguais. A maior novidade encontramos nas jantes de 17 polegadas que adotam um novo desenho, enquanto os pneus de fábrica passam a ser os Dunlop Sportmax Roadsmart 2 de construção específica para a GSX-S.

As suspensões Kayaba – forquilha dianteira com bainhas de 43 mm e totalmente ajustável, amortecedor traseiro ajustável em extensão e pré-carga – e o sistema de travagem Brembo, com destaque para as pinças monobloco dianteiras de 4 pistões que mordem discos de 310 mm, permanecem inalterados para esta nova geração.

A partir daqui entramos na parte mais





tecnológica desta naked Suzuki GSX-S1000.

Tudo começa pelo novo painel de instrumentos, um LCD, com todas as informações disponíveis em alto contraste para uma leitura mais imediata. Mas a Suzuki GSX-S1000 de 2021 destaca-se pelo seu pacote eletrónico que inclui diversas ajudas à condução.

Denominado de SIRS – Suzuki Intelligent Ride System, este pacote tecnológico é uma clara evolução em comparação com o que encontrávamos na anterior geração da GSX-S1000. O acelerador eletrónico oferece um controlo mais preciso sobre o comportamento do motor. O SIRS inclui ainda três modos de condução (A, B ou C) que alteram a forma como a potência é entregue à roda traseira.

Os novos parâmetros do controlo de tração permitem ao condutor selecionar um de cinco modos de funcionamento. Antigamente apenas era possível escolher entre três modos. Desta forma o sistema oferece ao condutor a possibilidade de >>





*"A NOVA GSX-S 1000 GANHA LIGEIRAMENTE EM POTÊNCIA EM RELAÇÃO À GERAÇÃO ANTERIOR, PASSANDO PARA OS **152 CV ÀS 11.000 RPM.**"*

optar por uma parametrização mais diversificada de acordo com as condições de aderência do asfalto.

E sendo esta uma Suzuki, não podia faltar o Suzuki Easy Start System, que agiliza o momento de ligar o motor quando se carrega de forma rápida no botão de ignição, e ainda temos de referir o Low RPM Assist, um sistema criado pela casa de Hamamatsu há já alguns anos e que de forma automática eleva ligeiramente as rotações assim que largamos a embraiagem quando arrancamos, o que efetivamente impede o motor de ir abaixo.

Por último, mas não menos importante, a Suzuki redefiniu a posição de condução. Com o objetivo de tornar os momentos aos comandos da nova GSX-S1000 mais agradáveis, o condutor terá de se deitar menos sobre o depósito de combustível

pois o guiador está mais elevado e 20 mm mais perto do condutor. Por outro lado o guiador é mais largo cerca de 23 mm, o que ajudará a controlar a direção da moto de uma forma que requer menos esforço. Já o assento a 810 mm de altura do solo conta com um novo formato, estando mais largo na secção traseira para maior apoio em aceleração.

A nova Suzuki GSX-S1000 está disponível em três opções de cor: Metallic Triton Blue, Glass Matt Mechanical Gray, ou ainda em Glass Sparkle Black.

De acordo com a Moteo Portugal, importador da marca no nosso país, a nova Suzuki GSX-S1000 chega aos concessionários portugueses durante o próximo mês de julho. Quanto ao preço desta novidade japonesa ainda não existe valor definido. Fique atento ao Andar de Moto pois iremos atualizar esta informação assim que for possível. //

# LEVA A AVENTURA PARA UM NOVO NÍVEL



## V-STROM 1050 XT DESFRUTA A VIAGEM

Um visual destemido e icónico, equipado com tecnologia de ponta, fazem desta a V-Strom mais potente e confortável de sempre. A nova geração V-Strom vai passar a fazer parte das tuas grandes aventuras. Não percas a oportunidade, consulta já num concessionário Suzuki perto de ti.

PVPR: 14.999€

OFERTA PACK MALAS SUZUKI POR APENAS 300€\*

O preço apresentado para a V-strom 1050XT inclui IVA e ISV, e exclui Ecovalor, Despesas de legalização e Transporte.\*O preço do Pack Malas Suzuki (2 Malas Laterais em Alumínio, suportes e conjunto de fechos), inclui IVA e é válido apenas na compra da V-strom 1050XT. Valor PVPR do KIT de 1.092,94€. Esta campanha não é acumulável com outras campanhas em vigor, estando limitada ao stock existente, sendo válida nos concessionários aderentes. As imagens e descrições não são contratuais, podendo ocorrer variações de cores, versões, equipamento, acessórios e extras. A Moteo Portugal reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar, versões, acessórios, equipamentos e extras sem aviso prévio.

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

DONA  
DISTO  
TUDO



## SUZUKI GSX1300R HAYABUSA



» [Galeria de fotos aqui](#)

Emoções fortes, segurança a rodos e um prazer de condução muito acima da média. A nova Hayabusa mantém-se fiel aos seus princípios, mas está muito mais segura!

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca

**D**esde 1999 que o Falcão Peregrino de Hamamatsu tem traçado uma história impressionante de paixões, transformações, recordes e controvérsias que culminam com este novo e tão aguardado modelo de 2021. Apesar de um mercado completamente diferente do que encontrou à nascença, a Hayabusa é a prova em como “mais do mesmo” pode ser um elogio!

Efectivamente, a nova Suzuki GSX1300R Hayabusa é tão só uma evolução. O motor foi revisto, é agora mais ecológico mas mantém basicamente as mesmas características. As carenagens também foram alvo de atenção, proporcionando um aspecto mais jovem sem perder as suas características linhas de míssil balístico, permitindo ainda reformular a admissão de ar para melhorar a combustão.

Mas a grande evolução deste modelo de 2021 consiste na adopção de ajudas eletrónicas à condução. São elas que efectivamente trazem para a actualidade uma moto que sempre esteve muito à

frente do seu tempo.

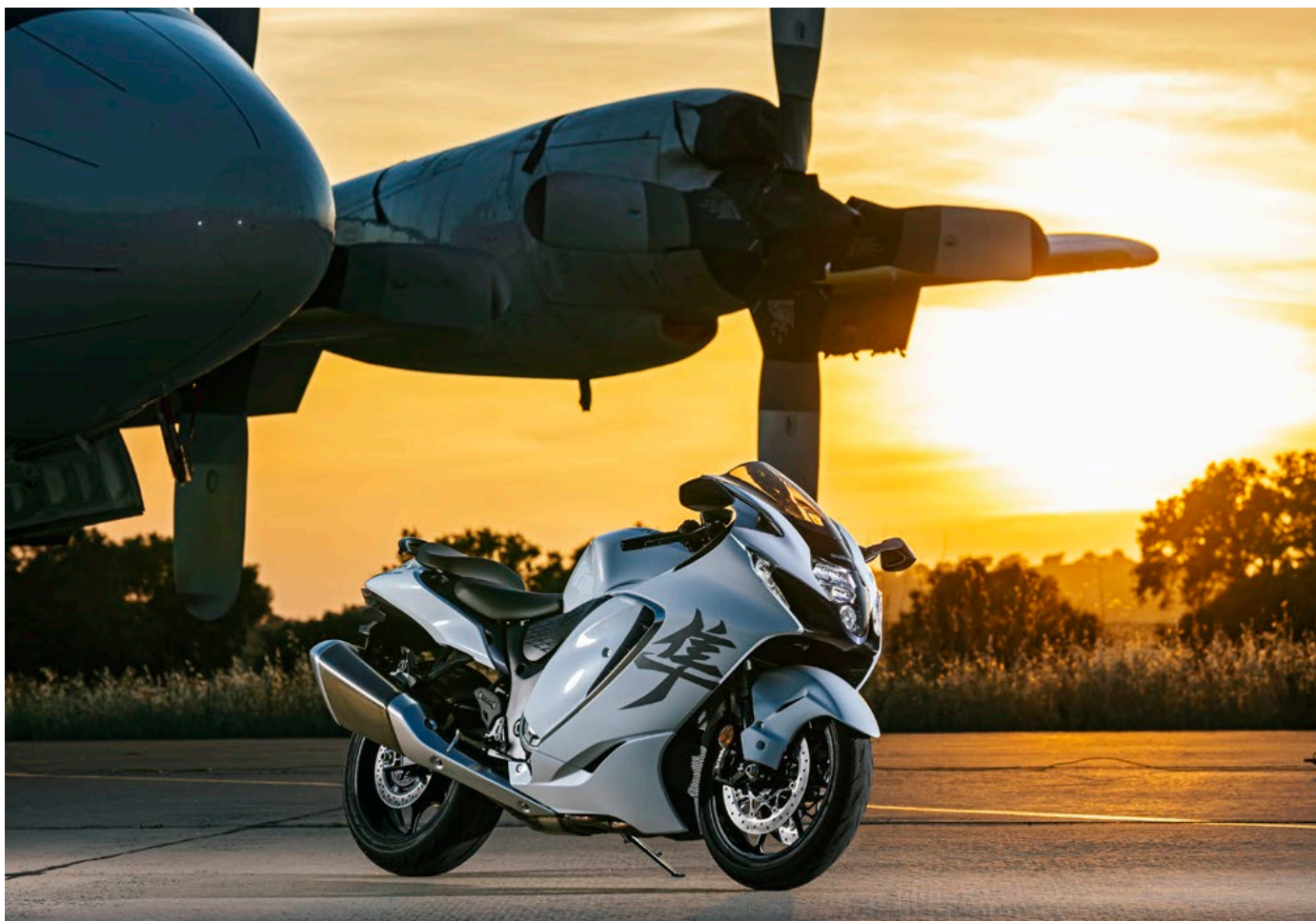
No entanto não vou aqui falar de características técnicas, uma vez que no Andar de Moto já pormenorizámos todas as actualizações a que que a “Busa” foi sujeita, assim como a sua história detalhada, e até esclarecemos porque usa os pneus Bridgestone Battlax Hypersport S22.

A Suzuki GSX1300R Hayabusa não é uma verdadeira desportiva. É demasiado volumosa, bastante pesada e pouco nervosa para caber folgadoamente nessa categoria. Diria que é uma Sport-Tourer que se coloca inquestionavelmente no limite do espectro, para o lado do Sport.

O conforto e a suavidade são o seu grande argumento. Isto, claro está, para além da facilidade com que atinge velocidades completamente obscenas, sem perder a compostura.

Não lhe podemos pedir que seja uma rainha da agilidade, mas que ninguém duvide que, em estrada aberta, a Hayabusa revela o seu espírito de predadora e muito poucas presas (ou kits de unhas) lhe conseguirão escapar!

No entanto, na sua criação, a Suzuki não estaria a >>





## "AS CARENAGENS TAMBÉM FORAM ALVO DE ATENÇÃO, PROPORCIONANDO UM ASPECTO MAIS JOVEM"

pensar em picanços, mas antes em cobrir grandes distâncias em pouco tempo, oferecendo sempre uma proteção aerodinâmica muito boa que, em paralelo com o desempenho das suspensões, a excelente ergonomia e o desafogado posto de condução, potenciam o acumular de quilómetros sem grande dificuldade.

O conforto a bordo é muito elevado e as ajudas electrónicas, com um interface descomplicado, muito lógico, ajudam a que os quilómetros passem à mesma velocidade que as suas antecessoras passavam, mas com muito menos preocupações para o motociclista/piloto.

Não que o motor seja bruto, ou explosivo, ou que a ciclística não responda a exigências mais elevadas em termos de inércia, aceleração, ou às irregularidades do piso. Não, nada disso.

A Hayabusa é uma verdadeira doçura. Mas uma doçura traiçoeira, pois por detrás de uma grande suavidade e de um trato muito fácil, estão 190 cavalos de potência e 150 Nm de binário que, à

minima distração, nos empurram com extrema facilidade para velocidades capazes de provocar ataques cardíacos apenas por serem pronunciadas, e que inevitavelmente transformam de forma significativa a relação espaço/tempo!

Com o novo pacote eletrónico pode-se agora sair das curvas, em aceleração, confiantes na segurança que o controlo de tracção e os modos de potência proporcionam, e sempre com a roda dianteira colada ao asfalto, ou entrar em ângulo ainda "pendurado nos travões, com a confiança que o "cornering" ABS e a travagem combinada inspiram.

À conta da unidade de medição de inércia instalada, os travões também se adaptam ao relevo, e automaticamente distribuem a pressão entre os eixos, para evitar que, por exemplo numa descida acentuada, a roda traseira descole do asfalto.

E depois ainda há aquelas funcionalidades a que costumo chamar "mimos", já que não se destinam diretamente a aumentar a segurança, antes o conforto, como é o caso do Cruise Control, »

1340 CC  
190 CV  
19 799 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





## "IMPRESSONANTE ACELERAÇÃO, QUE PERMITE FAZER ARRANQUES DE 0-100 NA ORDEM DOS 3 SEGUNDOS E POUCO"

do Hill Hold Control (o assistente de travagem em plano inclinado que segura a moto durante momentos sem que seja necessário estar a pressionar a manete ou o pedal), do Quickshifter, da Iluminação de Berma, do Launch Control, ou ainda do Limitador de Velocidade para o caso de empréstimo a algum amigo menos experiente.

Ao nível dos acabamentos a Suzuki não se poupou a esforços para proporcionar um aspeto requintado e de qualidade. Os materiais mostram uma qualidade acima da média, os encaixes das carenagens são perfeitos, a pintura é densa e profunda e os esquemas cromáticos estão bem conseguidos.

A ergonomia está bem concebida e, bem ao estilo das motos desportivas, favorece as estaturas mais baixas.

E resumo, não desilude e recomenda-se!

Tudo isto foi possível comprovar na apresentação que o importador nacional, a Moteo, promoveu recentemente para a comunicação social, em terras

do Além-Tejo, ali para os lados do maior lago artificial da Europa, com o rio Guadiana por pano de fundo.

O dia foi dividido em 3 partes: um passeio matinal, com mais ou menos 220 quilómetros, diversas pausas para sessões de fotos e abastecimento de combustíveis e um fabuloso sunset na BA11, ali paredes meias com o famigerado aeroporto de Beja, para finalmente podermos enrolar o punho e fazer o gosto ao capacete!

O primeiro contacto aconteceu entre olival, sobrado e água a perder de vista. Com os quilómetros a somarem-se por retorcidas (e algumas bem degradadas) estradas de interior que, apesar de não permitirem explorar os predicados do tetracilíndrico a alta rotação, iam proporcionando a descoberta da quase inacreditável suavidade do motor a baixos regimes, do seu potencial para responder de forma convicta a qualquer rotação e em qualquer relação de caixa, além do comportamento inabalável da ciclística que prima por uma distribuição de peso

# 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





igual em ambos os eixos.

A suspensão revelou-se extremamente competente, tanto a proteger o fundo das costas dos passageiros, como a colar os pneus ao asfalto, ou ainda a manter o conjunto impressionantemente estável em curva, mesmo quando o ritmo passava para lá do sensato! É realmente impressionante como apesar do peso e da longa distância entre eixos, a Hayabusa se mostra tão estável e intuitiva em curva, parecendo que vai sobre carris.

A travagem foi revista, contando agora com material de fricção Brembo, e exibe pinças Stylema e discos flutuantes de 320mm, que lhe proporcionam uma excelente capacidade de desaceleração, que muitas vezes é bastante superior à capacidade de atrito dos pneus, fazendo o ABS intervir mais cedo do que seria expectável. Isto apesar de a eletrónica dosear com extrema eficácia a pressão efectuada na manete, por ambos os eixos.

"A GRANDE EVOLUÇÃO DESTE MODELO DE 2021 CONSISTE NA ADOPÇÃO DE **AJUDAS ELETRÓNICAS À CONDUÇÃO**"

Durante as sessões de fotos deu para comprovar a excelente brecagem (tendo em conta a sua vocação desportiva) e o bom desempenho do travão traseiro, sobretudo no que respeita a manobras e à correcção das trajectórias. Foi também a altura do dia em que melhor deu para perceber que o isolamento térmico ao condutor foi relativamente bem conseguido, sendo muito pouco o calor que chega às pernas ou ao resto do corpo em caso de paragem com o motor em funcionamento. Deu também para apreciar a boa colocação dos comandos e o seu bom tacto, e ir navegando por entre os diversos menus que permitem configurar a Hayabusa de acordo com as preferências de cada utilizador e de cada tipo de utilização.

Depois de um breve interregno para meter





## TESTE SUZUKI GSX1300R HAYABUSA

gasolina no depósito e alguma comida no estômago, foi hora de trocar de equipamento e partir para o tão aguardado momento de soltar a cavalagem numa larga recta com mais de quatro quilómetros de comprimento.

Esclarecido sobre o modo de funcionamento do Launch Control, que tem 3 regulações e que basicamente o que faz é garantir que, apesar do punho do acelerador estar trancado no fim, o regime de rotação não passa do limite pré-definido selecionado (4, 6 ou 8 mil r.p.m), permitindo libertar toda a atenção para a largada da manete da embraiagem.

Com ou sem ajudas eletrónicas ligadas, o sistema requer alguma habituação e é uma daquelas “features” que soam melhor quando são mencionadas na esplanada do que quando são accionadas no mundo real. Pelo menos para mim. Afinal, não é todos os dias que temos uma pista de aviação ou um circuito de velocidade à nossa disposição.

Da experiência, fica a memória da impressionante aceleração, que permite fazer arranques de 0-100 na ordem dos 3 segundos e pouco, de 0-200 em cerca de 7 segundos, registando uma velocidade máxima superior a 280 quilómetros por hora (o limite do velocímetro) mas que se adivinha superior já que o conta-rotações continua a subir durante mais um bom bocado, estimando-se que atinja a fasquia ds 300 km/h. Infelizmente não nos foi disponibilizado

equipamento que pudesse registar o feito. Não me fez muita diferença, pois o entusiasmo de ver subir o ponteiro tão rapidamente, até aos 280 km/h, passa logo de seguida devido ao desconforto causado pela vibração que se faz sentir a quem, como eu, não se conseguir encaixar completamente por detrás do pequeno ecrã pára-brisas.

Apesar de tudo, não deixou de ser impressionante, mais ainda quando tinha a oportunidade de ouvir o som emitido à passagem das motos dos demais colegas de outras publicações e que mais parecia o de um avião a descolar, do que o de uma moto a rolar. Realmente impressionante e inesquecível. Uma nota positiva também para o desempenho dos travões, que apesar de fustigados no final de diversas passagens a alta velocidade, nunca deram o mínimo sinal de fraqueza.

No final do dia, não tinha qualquer dúvida em admitir que, somando tudo, o seu inegável charme, a sua mística universal, a sua invejável longevidade, a incrível estabilidade, o desconcertante conforto, o fabuloso motor e a velocidade com que as primeiras unidades esgotaram nos concessionários, a Hayabusa é que é mesmo a Dona Disto Tudo!

E por isso, apesar de entender que seria possível melhorar alguns aspectos, nem sequer me atrevo a fazer qualquer apreciação negativa. Seria a mesma coisa que atribuir defeitos a Gandhi ou à Madre Teresa de Calcutá. //



# MOTO PONTO



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

TESTE *APRILIA RSV4*

# COMO O VINHO do Porto!



## *APRILIA RSV 4*

Os anos passam e a Aprilia RSV4 vai ficando melhor. A nova geração da superdesportiva de Noale está tão doce como um bom vinho do Porto. E este teste é a prova disso!

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte

**C**onstantemente refinada e evoluída ao longo dos últimos dez anos, a RSV4 manteve-se bastante atual, e apesar da sua base ser já “velha”, em termos de superdesportivas, a verdade é que esta Aprilia sempre conseguiu dar

luta às rivais mais atuais e mais bem apetrechadas.

Mas 2021 marca o início de uma nova geração da RSV4. A grande novidade é que a Aprilia deixa de diferenciar entre o motor V4 da versão base, aqui testada, e a versão exótica RSV4 Factory. Isto significa que o aumento de performance, no caso da RSV4 normal, é enorme, pois passa dos 201 cv do motor 999 cc para os 217 cv nesta versão Euro5.

O motor de quatro cilindros em V, com ângulo de 65 graus, é uma evolução da unidade motriz da anterior geração RSV4 1100 Factory. Os engenheiros da Aprilia aumentaram o curso dos pistões, passando de 52,3 para 53,3 mm. Ao manterem o diâmetro nos 81 mm, a nova RSV4 tem agora um motor com 1099 cc. Mais cilindrada, mais diversão!

No seu interior encontramos diversas novidades. Trompetas de admissão dinâmicas nos cilindros

dianteiros adaptam o seu comprimento de acordo com a rotação do motor, a cambota está mais leve, o que permite uma subida de rotações mais rápida devido à menor inércia e ajuda a compensar o curso maior, cárter redesenhado, enquanto os coletores de escape adotam um novo desenho para garantirem uma saída dos gases de escape que maximiza a performance do V4.

A potência produzida por este motor italiano continua a ser de 217 cv às 13.000 rpm, enquanto o binário cresce ligeiramente dos 123 para os 125 Nm às 10.500 rpm. Neste particular destaca-se o facto de 80% do binário estar agora disponível logo às 6.000 rpm, e tanto a potência como o binário máximos são atingidos mais cedo, o que efetivamente se traduz numa maior facilidade em explorar a RSV4 em estrada.

A suportar as exigências do motor V4, que ajudou a Aprilia a dominar nas pistas do Mundial Superbike mas não só, encontramos um quadro que mantém a sua arquitetura dupla trave.

Fabricado em alumínio, este quadro não apresenta alterações. O que no entanto sofreu uma enorme renovação foi o braço oscilante. A Aprilia socorreu-se dos conhecimentos do mundo da competição e desenhou um novo braço oscilante de reforço



» Galeria de fotos aqui



*"NA PRESENÇA DESTA DESPORTIVA DE NOALE O NOSSO OLHAR FICA IMEDIATAMENTE "COLADO" AO NOVO DESIGN."*

invertido, que replica o da RS-GP de MotoGP.

A sua construção utiliza apenas três secções fundidas, em vez das anteriores sete, e com isso é não só 600 gramas mais leve, como também tem 30% mais de resistência torsional. Além disso, o proprietário tem maior amplitude para ajustar a posição da roda traseira.

O novo aPRC da RSV4 conta com novos parâmetros de funcionamento e personalização. Tudo porque a superdesportiva passa a dar uso à centralina Magneti Marelli 11MP, quatro vezes mais poderosa em termos de processamento da informação proveniente dos sensores, e que funciona em parceria com uma unidade de medição de inércia de seis eixos.

As opções eletrónicas que se destacam nesta RSV4 de 2021 são a possibilidade de alterar a resposta do motor aos impulsos no acelerador eletrónico, definido como "Aprilia Engine Management", mas também passa a ser possível definir o efeito de travão motor de forma independente do modo de condução selecionado. Até aqui as duas coisas estavam interligadas.

O novo aPRC permite que o condutor da RSV4

opte entre três modos de condução pensados para estrada – Street, Sport e User, este último totalmente personalizável – e outros três modos de pista definidos como Track 1 e Track 2, totalmente personalizáveis, e ainda um modo Race que será o mais agressivo de todos, apresentando parâmetros específicos para uso de pneus slick em pista.

Com tanta novidade a chamar à atenção na nova Aprilia RSV4, na presença desta desportiva de Noale o nosso olhar fica imediatamente "colado" ao novo design. As três óticas dianteiras adotam uma forma mais afilada e escondem a iluminação "Full LED" e as luzes de iluminação em curva. A assinatura luminosa deriva da RS 660, com as duas fileiras de LED's diurnos a servirem também de intermitentes. Uma renovação de imagem bem conseguida.

As asas aerodinâmicas que conhecíamos da RSV4 anterior evoluíram em termos de dimensões (são maiores) e na forma como integram as carenagens. Visualmente estão mais bem integradas no conjunto.

Mas as alterações de design têm também uma função muito importante ao nível dinâmico e na performance. Por exemplo, as novas entradas de ar



1099 CC  
217 CV  
19 500 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"A CONEXÃO ENTRE O ACELERADOR ELETRÓNICO E O MOTOR É PERFEITA, PRECISA, E TAMBÉM PROGRESSIVA. "*

frontais criam mais 7% de pressão no interior da caixa de ar, o que aumenta a potência do motor e compensa as restrições Euro5. Numa moto deste segmento, e que é efetivamente compacta, os condutores de maior estatura usufruem agora de maior proteção aerodinâmica, e a alta velocidade é notório que nos conseguimos esconder atrás do pára-brisas dianteiro com mais facilidade.

Para isto contribui muito o novo posicionamento dos poisa-pés (10 mm mais baixos) e que fazem com que as pernas não fiquem tão fletidas, enquanto o assento a 845 mm de altura é maior na secção traseira, o que se traduz em mais conforto. Isto, juntamente com os avanços bem abertos e posicionados mais acima, faz com que os pulsos e antebraços do condutor não sofram tanta pressão, e facilmente percorremos 400 km sem necessidade de parar de cinco em cinco minutos para descansar.

A perna passa facilmente por cima do assento. Até mesmo os condutores de estatura reduzida terão

facilidade em chegar com os pés ao solo pois a zona de união com o depósito de combustível, que agora se estende por debaixo do assento para otimizar o centro de gravidade, está ainda mais esguia. A RSV4 continua a ser uma moto bastante compacta e desportiva, mas claramente com uma ergonomia mais polivalente.

O motor V4 acorda rapidamente assim que pressionamos o botão de ignição. Agora existe um botão dedicado aos modos de condução no punho direito. Do outro lado encontramos um novo conjunto de quatro botões que substitui o irritante "joystick". A navegação através dos diferentes menus visualizados no magnífico painel de instrumentos TFT a cores é muito mais fácil do que antigamente. Mesmo com luvas calçadas. O que continua a não fazer sentido é a ausência de indicador de combustível. Até a RS 660 tem.

Após os primeiros momentos aos comandos da nova RSV4, notamos de imediato que estamos



**SÓ TEM QUE  
ESCOLHER!**



© Nicolas Baumier

***Bihr torna a sua vida mais fácil***

*Bihr disponibiliza-lhe uma vasta seleção de correntes de transmissão para qualquer actividade e qualquer orçamento. Bihr é a solução tudo-em-um.*

**ONE  
STOP  
SHOP**



***Bihr***  
Powering your business



perante uma “puro sangue” italiana, que com o passar dos anos ficou melhor. Tal como o vinho do Porto. A ferocidade do motor V4 passa despercebida nos baixos regimes. Mostra-se dócil, e só mesmo no nível mais agressivo de potência é que se notam os 125 Nm a empurrar o conjunto de forma mais contundente.

A conexão entre o acelerador eletrónico e o motor é perfeita, precisa, e também progressiva. Sentimos que estamos ligados aos quatro cilindros através do punho direito, e que os pistões sobem de rotação rapidamente caso o rodar de punho seja mais impetuoso. Felizmente nesses momentos, e com a roda dianteira a querer levantar do asfalto, o sistema “anti-wheelie” entra em funcionamento.

No aPRC as opções de personalização são quase infinitas. Há uma afinação que cada um irá gostar mais. No meu caso preferi manter o AEM em nível 2, o travão motor em nível 1, controlo de tração e “anti-wheelie” em 2, tal como o ABS. Desta forma,

*"AGORA EXISTE UM BOTÃO DEDICADO AOS MODOS DE CONDUÇÃO NO PUNHO DIREITO"*

a RSV4 deixa-se explorar facilmente, a condução revela-se intuitiva sem sentirmos a eletrónica a intervir em demasia, e tudo acontece de forma mais natural.

Poderoso, com uma sonoridade viciante e que é exponenciada pelas trocas de caixa mais suaves e precisas graças ao novo “quick shifter”, o motor italiano é um portento. Tem um carácter que os motores quatro em linha não conseguem oferecer, embora seja necessário estar atento às rotações. Em condução urbana não deve descer abaixo das 3500 rpm, evitando assim o “engasgar” a baixa velocidade.

Apesar de toda a sua potência acima das 10.000 rpm, o que mais se nota é a evolução na entrega de binário entre as 6.000 e as 9.000 rpm, altura em que sentimos mesmo o corpo a sofrer a intensa força sob o efeito de aceleração da RSV4.

A tração mecânica proporcionada pelo novo braço»»



## TESTE APRILIA RSV4

oscilante estilo MotoGP é fantástica, e é possível sair de curva em curva a sentir precisamente o que a traseira está a fazer. Até porque as suspensões Sachs apresentam uma afinação de fábrica muito equilibrada entre a dureza necessária para evitar a compressão excessiva e a capacidade de leitura das imperfeições do asfalto.

Todo o quadro da Aprilia transmite uma quantidade absurda de “feedback” ao condutor da RSV4.

Tornamo-nos parte integrante do conjunto, sentimos perfeitamente o que a roda dianteira está a fazer, e mesmo a alta velocidade a estabilidade é notória.

Nas curvas de média e alta velocidade nota-se uma melhoria significativa em termos de estabilidade em comparação com a anterior RSV4.

Os 202 kg de peso a cheio, valor superior em comparação com algumas rivais do segmento, notam-se sobretudo nas trocas de direção que exigem que o condutor se movimente de forma mais enérgica em cima do assento.

Em ângulos pronunciados o novo desenho do depósito de combustível permite apoiar de forma natural as pernas, enquanto a direção se mantém plantada no asfalto e permite desenhar trajetórias com a mesma facilidade com que visualizamos a saída da curva.

Tal como o motor potente ou a ciclística estável, também ao nível da travagem podemos dizer que a Aprilia RSV4 está num patamar elevado. As pinças Brembo Stylema revelam uma capacidade assustadora para morder os discos de 330 mm e abrandar a RSV4 num curto espaço. A potência disponível na manete é progressiva e mantém-se inalterada mesmo após repetidos abusos.

### VEREDITO

A Aprilia melhorou aquele que já era um dos conjuntos mais excitantes do segmento. Os anos passam e a RSV4 fica cada vez melhor. Até os mais pequenos detalhes, como a renovada ergonomia, parecem encaixar-se perfeitamente numa visão geral em que a RSV4 se torna numa moto mais agradável em estrada, mas terrivelmente eficaz em pista.

É verdade que a RSV4 base não brilha pelas suspensões eletrónicas ou jantes forjadas. Mas também pode ser sua por um valor bastante mais acessível em comparação com a Factory. E tendo em conta que o pacote eletrónico aPRC está mais eficiente e tem um nível de equipamento bastante completo que até inclui “cruise control” e luzes de iluminação em curva, então a desportiva de Noale torna-se numa opção muito tentadora. //

### EQUIPAMENTO

Capacete X-lite X803 RS Ultra Carbon

Fato REV'IT! Akira

Luvas Ixon RS Tempo Air

Botas TCX RT-Race



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

A ALMA  
VINTAGE  
PARA  
MOTOCILISTAS  
INTEMPORAIS

ROOK WWP



Ortholite®  
comfort foam insoles

CE CERTIFICATION  
EN13834:2017

C.F.S. SISTEMA DE CONFORTO

À 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

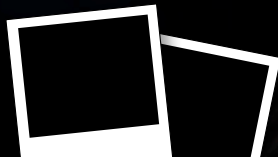


# Road TRIPPER

*INDIAN CHIEF DARK HORSE*

Uma cruiser cheia de força e grande presença, para partir em busca de boas recordações. A nova Indian Chief celebra 100 anos de existência com revivalismo e tecnologia.

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



» Galeria de fotos aqui



**N**ão há nada melhor do que uma road trip. Partir para a estrada, com destino mas sem qualquer tipo de compromisso nem horários, é uma das minhas actividades recreativas favoritas e aquilo que mais gosto de fazer com roupa vestida.

No entanto, certas motos são mais inspiradoras que outras para um passeio relaxante por estradas perdidas e paisagens deslumbrantes. É o caso da nova Indian Chief Dark Horse 2022 que assinala os 100 anos de existência da marca (a primeira Indian Chief foi apresentada ao mundo em 1921).

Com um compromisso em Beja, bem cedo no dia seguinte (já testar a nova Suzuki Hayabusa cujas sensações transmitidas pode ler também nestas páginas), parti na véspera, a meio da tarde, tranquilamente, rumo à gastronomia da Pax Julia e à companhia de amigos de longa data.

O dia estava ameno, o sol brilhava, o trânsito era pouco e por isso os quilómetros desenrolavam-se prazenteiros, sincopados com o troar das ponteiras

“shotgun”.

Equipada com o motor Thunderstroke 116, capaz de debitar uns impressionantes 162 Nm de binário às 3200 rpm, instalado no centro de um quadro tubular que confere ao conjunto uma distância entre eixos de 1626 mm, e uma altura do assento a apenas 662 mm do solo, a Indian Chief Dark Horse não é, definitivamente, uma moto urbana. Pelo menos na Europa. Por isso esta pequena viagem vinha mesmo a calhar para poder fazer uma avaliação mais realista.

Trata-se efectivamente de uma moto para passear, algo a que os americanos chamam de “cruiser”, perfeitamente adaptada ao nosso Alentejo profundo, com as suas longas rectas e esporádicas curvas suaves. Oferece uma posição de condução típica, com os comandos dos pés colocados centralmente, ainda assim bem mais avançados do que numa moto de outro tipo, e um guiador amplo que permite abraçar a paisagem que se desenrola diante de nós, proporcionando também um valioso suporte para ajudar a vencer a pressão causada pelo ar no peito, quando não se consegue resistir à tentação de enrolar o punho direito. Equipada com cruise control, que é um ótimo aliado na manutenção do ritmo da >>



## " A NOVA INDIAN CHIEF DARK HORSE 2022 ASSINALA OS **100 ANOS DE EXISTÊNCIA** DA MARCA"

viagem e na poupança de combustível, este é um fator importante na redução da fadiga.

O assento (solo nesta versão mais acessorizada Dark Horse) não é desconfortável, mas a posição de condução demasiado fletida não foi pensada para se fazerem longas tiradas, de seguida, menos ainda a alta velocidade. Será antes ideal para passeios, com paragens frequentes e ritmos calmos que permitam uma maior integração com a natureza.

Rumo ao meu primeiro destino, ao cabo de 80 quilómetros, ou aproximadamente 45 minutos, o fundo das minhas costas já se queixava a alto e bom som, pelo que encostei na primeira tasquinha de Vendas Novas para um café relaxado.

Aproveitei para apreciar melhor as linhas refinadas da nova Indian Chief Dark Horse: descomplicada e reduzida ao essencial, tem um impacto visual minimalista e um elevado potencial artístico a avaliar pela atenção que desperta nos transeuntes. Pormenores como a matrícula legalmente instalada do lado esquerdo, mostram bem o empenho da marca em corresponder aos gostos mais refinados de uma clientela muito exigente em termos estéticos. Por isso não será também de admirar a excelente qualidade dos acabamentos, sem cabos à vista nem

ruídos parasitas, mesmo em pisos mais degradados ou calçadas.

Voltei a arrancar, decidido a manter uma toada mais calma. Rumei a Montemor-o-Novo e aproveitei para dar a volta ao castelo, algo que faço sempre que por ali passo e que nunca me canso de repetir. Nem parei, e segui a N2, passando por Santiago do Escoural, até Alcáçovas, onde mudei de rumo, entrando na rua do Carmo (provavelmente um parente afastado), para uma paragem estratégica em frente ao Palácio dos Henriques. Não fui escrever nenhum tratado, mas fui tratar de me hidratar e descansar um pouco os joelhos e as costas. Sempre foram mais sessenta quilómetros seguidos, em aproximadamente uma hora.

Não me pude demorar muito pois a tarde estava a acabar. As cores do campo em breve iriam receber a pincelada de glamour típica da golden hour, e não queria perder o espetáculo. Foi então que me arrependi de não ter levado um capacete com intercomunicador, para desfrutar do fantástico Ride Command, o sistema de infotainment que permite emparelhar o telefone por bluetooth (ou ligá-lo via cabo USB) e navegar, com os próprios botões instalados nos punhos, entre as diversas opções de chamadas, mensagens e, obviamente, ouvir as



1890 CC  
294 KG  
18 490 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





## "EQUIPADA COM O MOTOR THUNDERSTROKE 116, CAPAZ DE DEBITAR UNS IMPRESSIONANTES 162 NM DE BINÁRIO ÀS 3200 RPM"

músicas das minhas playlists favoritas.

Também a suspensão da Indian Chief impressiona, sendo realmente referencial para a sua classe. Tanto as bainhas de 46 mm de diâmetro e 132 mm de curso, como o amortecedor a gás instalado na traseira, têm a capacidade de absorver com enorme eficácia até as maiores irregularidades do piso, apesar de se mostrarem bastante firmes em curva e sob travagem.

Ainda assim, e a jogar pelo seguro, rumei a Portel por ser o caminho mais direto e com o piso mais regular. Dediquei-me a apreciar a resposta ao acelerador, que é feita com convicção e sem hesitações, em qualquer um dos 3 modos de potência, sendo que, como é normal, o modo Standard é o mais equilibrado. A caixa de velocidades revelou-se extremamente precisa e leve, e a travagem, perfeitamente adequada ao potencial do conjunto, e que apesar do único disco dianteiro é potente, ainda mais porque, neste tipo de moto, o travão traseiro é importante para diminuir a distância de paragem, sendo ainda potenciada pelo desempenho dos pneus Pirelli Night Dragon.

Conseguí resistir à tentação de subir ao velho castelo e lavar a vista com a extensão dos barros de Beja. A subida até lá, pelas velhas calçadas de

Portel, seria mais um teste à facilidade de manobra, proporcionada pelo assento bastante baixo, pelo peso relativamente contido (304 kg a cheio) e pela boa alavanca proporcionada pelo guiador de estilo "drag". Mas isso também já estava claro!

No entanto, aproveitei para abastecer de combustível e hidratar-me novamente. Arranquei decidido a aumentar um pouco o ritmo, beneficiando da fluidez do IP2. O dia estava a chegar ao fim e tive que resistir a uma paragem na Vidigueira. Cheguei a Beja já mesmo em cima da hora de jantar. O massivo V-Twin esmerou-se e conseguiu recuperar algum do tempo perdido, ao mesmo tempo que mostrava os seus insuspeitos dotes de aceleração.

Entretanto, à porta do Hotel, sem sequer suspeitar que a vistosa inscrição 116 se referia à cilindrada em polegadas cúbicas, o standard americano que equivale a 1890cc, havia quem não parasse de olhar para a Chief, admirando sobretudo o artístico desenho do impressionante motor, a perfeição da pintura e as belíssimas jantes, que nas edições especiais, como a Dark Horse, são de 19 polegadas na frente e 16 polegadas atrás e, no caso concreto, fabricadas em alumínio e pintadas a negro com acabamento maquinado.





sprintmoto.pt

## BLUSÃO KOOL

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

Cores disponíveis 





O jantar e um amigo de longa data aguardavam-me, mas não me pude distrair com o tempo, pois o dia seguinte ia requerer lucidez e energia, no entanto as iguarias não estavam nada más e a conversa também foi boa!

No dia seguinte, bem cedo, eu e a Chief rumámos até ao local do evento que me esperava. O GPS incorporado no pequeno painel de instrumentos digital e sensível ao toque, teve alguma dificuldade em encontrar o caminho, ou não fosse ele americano e pouco habituado a intrincados mapas rodoviários. Mas acabou por me levar até ao meu destino. Estacionei num local onde ela ficasse minimamente segura e não deixei de me questionar sobre se iria ferir os seus sentimentos ao trocá-la por outra! Mas rapidamente me apercebi que, com tantos curiosos à sua volta, a tecer-lhe elogios, dificilmente ela iria sentir a minha falta.

Na dúvida se ficava mais uma noite no Alentejo, ou se seguia direto para Lisboa ainda no próprio dia, marquei jantar com amigos em Évora. A jornada acabou por ser longa, algo cansativa e muito excitante, tendo-se prolongado por um espectacular sunset na placa da BA11. Com despedidas e mudança de equipamento, passava já das nove e meia da noite quando me pude voltar a sentar na Indian Chief e a fazer-me à estrada. Ainda com a adrenalina provocada pela estonteante velocidade da Hayabusa a correr-me nas veias, rumei a Évora. A escuridão já tinha chegado e pude realmente desfrutar da fabulosa iluminação proporcionada pelo pequeno e personalizado farol em LED.

Aquilo que eu pensava que ia ser um trajecto rápido revelou-se bastante mais demorado do que o previsto, pois os insectos também gostam do Alentejo, mas ao que parece não se sabem desviar da viseira do capacete, e obrigaram-me a duas paragens para limpar a viseira, e também o farol. Ainda não sei se tinha sido mais rápido ir mais devagar e evitar a “insectificina”...

Chegado a Évora, super atrasado, repeti a fórmula e jantei bem e com boa companhia. Na minha mente continuava a pairar a dúvida sobre o regresso ou não a Lisboa ainda nessa mesma noite, mas a lógica acabou por sair derrotada e, já depois das duas horas da madrugada, fiz-me à estrada. O que eu não esperava era o frio! Com o indicador de temperatura ambiente a marcar 9 °C, parei na berma da estrada, vesti um hoodie e o meu corta-vento de reserva, enfiei um tubo de malha no pescoço e arranquei. Foi quase um contra-senso lamentar o pouco calor emitido pelo motor, que mal dava para manter as mãos quentes, cada uma à >>



## TESTE INDIAN CHIEF DARK HORSE

vez, com a ajuda do cruise control.

Em Vendas Novas, rendido ao frio e ao cansaço e na esperança de uma subida de temperatura por aproximação ao litoral, entrei na auto-estrada. Aproveitei para meter uns poucos euros de gasolina e beber um café numa escandalosamente cara e deserta área de serviço e revirei a minha mochila em busca de algo com que pudesse apertar as perneiras das calças para tentar diminuir o frio que por elas subia.

Frustrado por não ter solução, arranquei resignado com o cruise control regulado para os 70 km/h, encolhido o mais que podia e mentalizado para chegar ao meu destino. Após mais duas paragens para reactivar a circulação, acabou tudo bem, apesar de ter chegado a casa já muito perto do nascer do sol.

Confirmo que, numa cruiser, não devem existir compromissos para não nos sentirmos pressionados

a aumentar o ritmo, que devemos evitar circular em noites frias por causa da falta de protecção aerodinâmica e que não devemos usar o nosso equipamento de estimação porque os mosquitos vão forrá-lo todo com as suas vísceras e escamas.

Para concluir, a nova Indian Chief é uma daquelas motos que fazem maravilhas ao ego. Ninguém lhe fica indiferente. O prazer de condução, num cenário de passeio, está garantido e a sua qualidade de construção, bastante acima da média, é irrepreensível. A marca disponibiliza também uma vasta gama de acessórios para personalização.

Para os mais comodistas, existe a versão Super Chief Limited, mais bem equipada para viagens, e para os ainda mais estilosos, existe a versão Bobber Dark Horse. Pode ficar a saber tudo sobre a gama completa neste artigo que publicámos recentemente. //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** Schuberth C4 Pro Carbon

**Blusão** em pele RSW Dennis

**Jeans** RSW Peter

**Luvras** RSW MSL – 008

**Botas** TCX Rook WP





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

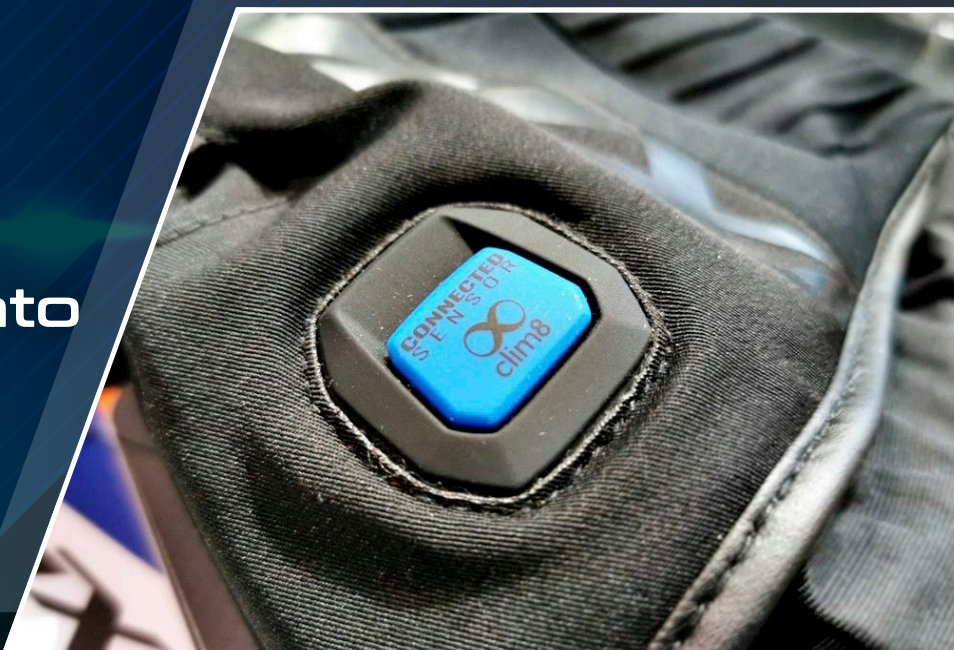


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**



# Mobilidade FUNCIONAL

*YAMAHA D'ELIGHT 125*

A gama Urban Mobility da Yamaha apresenta-se reforçada em 2021 com a chegada de uma atualizada scooter que promove a mobilidade funcional. Testámos a nova Yamaha D'elight 125 que nos surpreende pela facilidade de utilização em meios urbanos.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte

**A**inda não há muito tempo publicámos aqui no Andar de Moto o nosso teste à versão 2021 da NMax 125, a scooter urbana de cariz desportivo que tem como objetivo abater a líder de vendas Honda PCX 125, também ela já testada na sua nova variante Euro5.

Porém, a gama Urban Mobility da casa de Iwata conta com outras propostas não tão desportivas.

A Yamaha D'elight 125 é, sem qualquer dúvida, uma scooter urbana, puramente urbana, e que aposta na funcionalidade e facilidade de utilização para conquistar o seu espaço num segmento procurado por clientes que procuram alternativas aos automóveis e, cada vez mais, clientes que pretendem uma alternativa aos transportes públicos para se movimentarem dentro da cidade.

O cenário para este primeiro contacto com a nova D'elight 125 de 2021 foi o mesmo que a NMax 125. A capital portuguesa, em período de “desconfinamento”, e com o seu trânsito já a regressar aos níveis de caos habitual, proporcionou um excelente “campo de batalha” – por vezes

literalmente, pois temos de lutar por um espaço na estrada! – em que a pequena e simpática scooter da Yamaha revelou as suas mais-valias.

Ao contrário da irmã NMax, a D'elight 125 apresenta-se com formas mais compactas e dimensões reduzidas, melhor adaptadas aos espaços congestionados das nossas cidades. A nível estético os designers da Yamaha não optaram por uma linguagem de estilo muito radical. A carenagem frontal recebe agora uma luz diurna em LED, mas logo acima, acoplada ao guiador, encontramos uma grande ótica mais convencional.

O resultado é uma scooter simples, sem excesso de detalhes, e que claramente pretende que o seu utilizador se foque na forma fácil de utilização. E para isso oferece desde logo uma plataforma plana, que permite subir e descer da D'elight 125 sem ter de alçar a perna por cima do assento ou do túnel central que, por exemplo, encontramos na NMax 125. Uma plataforma plana é algo que por vezes não ligamos muito, mas numa utilização urbana, em que temos de subir e descer da scooter várias vezes, acabamos por entender como é uma solução cómoda e prática.

Neste particular apenas nos podemos queixar >>





### "AO CONTRÁRIO DA IRMÃ NMAX, A D'ELIGHT 125 APRESENTA-SE COM **FORMAS MAIS COMPACTAS** E DIMENSÕES REDUZIDAS"

do pouco espaço disponível para o condutor. Para alguém com estatura superior a 1,80m será difícil encontrar posição para as pernas sem que os joelhos toquem no escudo dianteiro. E com a direção totalmente virada (direita ou esquerda) os punhos tocam nos joelhos. E mesmo ao nível da plataforma o espaço livre para posicionar os pés é bastante curto.

Mas fora isso, e já aos comandos da nova Yamaha D'elight 125, o condutor é recebido por um assento confortável. É também sentados nesta scooter que podemos desfrutar do painel de instrumentos redesenhado. Mantém o seu aspeto clássico, mistura um velocímetro analógico de grandes dimensões com um pequeno ecrã LCD, que por sua vez apresenta as informações básicas, mas por outro lado inclui indicador de nível de combustível.

A posição de condução da D'elight 125 é natural e cómoda. Falta-lhe é o espaço.

Sendo uma proposta mais acessível em termos de aquisição – o PVP da nova versão 2021 da D'elight é de 2.725€ -, a pequena scooter japonesa não apresenta soluções tecnológicas que podemos encontrar nos modelos premium. A ignição não

é “keyless”, temos mesmo de inserir a chave no canhão e rodar antes de carregar no “start”.

Nesse momento o motor monocilíndrico, arrefecido por ar, começa a funcionar de forma rápida e suave, cortesia de um novo motor de arranque que agora também dobra função e faz de gerador. Esta novidade em termos mecânicos permitiu à Yamaha reduzir o número de componentes, melhorando a fiabilidade, e ao mesmo tempo ajuda a reduzir o peso do conjunto que se situa nos 101 kg a cheio.

Por outro lado, o motor apresenta outras novidades: o cilindro tem as suas paredes revestidas com tratamento DiASil para reduzir a fricção interna, a Yamaha instala um novo pistão, árvore de cames e cambota para ajudar na redução dos consumos, sendo que a marca anuncia um consumo médio em modo WLTP de apenas 1,8 litros. Tendo em conta que o depósito de combustível é de 5,5 litros de capacidade, a autonomia teórica da nova D'elight ultrapassa os 300 km.

Infelizmente não nos foi possível verificar durante este primeiro contacto qual o consumo



125 CC  
8,3 CV  
2 725 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





## "A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO DA D'ELIGHT 125 É NATURAL E CÓMODA. FALTA-LHE É O ESPAÇO.

real da Yamaha D'elight. Teremos de verificar este consumo médio numa nova oportunidade, embora seja justo referir que os valores declarados pela Yamaha normalmente não fogem muito da realidade.

Conforme já referimos, esta D'elight 125 é uma proposta puramente urbana. Não tem pretensões de ser usada em percursos extra-urbanos. É por isso que o seu motor de apenas 8,4 cv e os 9,8 Nm de binário máximo são suficientes para movimentar os 101 kg de forma rápida e eficiente entre o trânsito.

A capacidade de aceleração não é surpreendente. A sua velocidade de conforto será entre os 80 e 90 km/h, e a partir daí teremos de ter estrada livre e ligeiramente a descer para visualizar os 100 km/h no velocímetro.

Mas é suficiente para facilmente deixarmos para

trás os automóveis quando arrancamos de um semáforo. E por falar em semáforo, a nova D'elight 125 passa a dar uso a um eficiente e suave sistema de "Start & Stop". Como em todos os sistemas deste género, sempre que a scooter pára num semáforo, o motor desliga-se de forma automática. Bastará um pequeno rodar de acelerador para o motor voltar a funcionar.

O sistema da Yamaha revela-se suave e rápido a acionar, pelo que não é necessário esperar muito para que a D'elight 125 se comece a mover quando queremos arrancar de um semáforo, o que é uma boa notícia.

A leveza do conjunto revela-se também em termos dinâmicos. As pequenas rodas de 12 e 10 polegadas têm os seus eixos separados por apenas 1275 mm. Uma distância entre eixos tão reduzida, combinada com um peso reduzido e com jantes de »

aprilia®

RS660



**APRILIA RIDE**

**PRESTAÇÃO MENSAL: 115€ · PRAZO: 48 MESES**

**PVP: 12.140€ · ENTRADA INICIAL: 3.806,90€**

**ÚLTIMA MENSALIDADE: 4.249€**

**MONTANTE FINANCIADO: 8.333,10€**

**TAEG: 6,9%**

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

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 12.140€, entrada inicial obrigatória: 3.806,90€ + 47 mensalidades: 115€, última mensalidade: 4.249€. Montante Financiado: 8.333,10€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,9%, MTIC: 9.998,99€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 15/08/2021**, para a Aprilia RS660, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Os Concessionários aderentes a esta campanha Aprilia são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem caráter de exclusividade.



pequenas dimensões, resulta numa scooter ágil, que responde de forma imediata aos impulsos no guiador, embora a sua estabilidade em inclinação não seja referencial.

Até porque as suspensões de construção “simples” e mais convencional – forquilha telescópica e dois amortecedores –, apesar de cumprirem, têm uma afinação mais rija do que o desejável. Isso notou-se nas ruas lisboetas em pedra de calçada ou onde o asfalto não é tão liso. Particularmente os amortecedores traseiros revelam-se incapazes de filtrar os maiores impactos de forma a evitar que o condutor sofra com isso.

No departamento da travagem, a Yamaha opta por instalar um disco de 180 mm à frente e manter na traseira o tambor. A força de travagem é suficiente, e a função de travões combinados

*"A NOVA D'ELIGHT 125  
PASSA A DAR USO A  
UM EFICIENTE E SUAVE  
SISTEMA DE "START &  
STOP" "*

distribui a potência disponível pelos dois eixos. Não é nada de novo no mundo das duas rodas, mas no caso do sistema Yamaha a percentagem da distribuição de travagem para a roda traseira é maior, notando-se por isso um funcionamento mais pronunciado.

No conforto de utilização também não podemos deixar de referir o bom espaço disponível debaixo do assento.

Com um volume de 36 litros, permite transportar ou guardar objetos de maior volume. A Yamaha anuncia que um capacete integral pode ser ali guardado. Na vida real, e tendo em conta que os capacetes apresentam cada vez mais apêndices aerodinâmicos que lhes dão um maior volume, não nos foi possível fechar o assento com o capacete modular Shark Evo-One 2 lá colocado.





## TESTE YAMAHA D'ELIGHT 125

### VEREDICTO

Conforme começámos por referir neste artigo, a Yamaha D'elight 125 é uma proposta puramente citadina. O seu peso reduzido e facilidade de utilização colocam-na entre as melhores scooters urbanas.

E depois temos de ter em conta o consumo médio anunciado pela Yamaha, que permitirá conduzir a D'elight 125 durante uma semana sem necessidade de a atestar novamente, se fizermos uma utilização casa-trabalho e vice-versa.

Faz-lhe falta um pouco mais de espaço para o condutor e suspensões um pouco mais complacentes com os pisos irregulares. Mas movimenta-se de forma ligeira. E aqui estamos também a referir aos momentos em que a temos de movimentar para estacionar sem ajuda do motor.

A Yamaha D'elight 125 é uma scooter pensada para o dia-a-dia na cidade. E nesse ponto de vista cumpre com o que promete. E ainda por cima tem um PVP bastante competitivo que obrigatoriamente a torna numa proposta com uma excelente relação qualidade / preço. //



### EQUIPAMENTO

Capacete Shark Evo-One 2  
Blusão Furygan Digital  
Calças REV'IT! Orlando H2O  
Luvas Ixon Pro Verona  
Botas TCX X-Blend WP



# 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.





**Pedro Pereira**

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

## ESPELHOS RETROVISORES: esses ilustres esquecidos!

**NUNCA ACOMPANHEI** de perto, e na pura aceção do termo, um projeto de criação de uma moto, mas sei que é bastante complexo e exigente.

Tem de haver cedências e compromissos por parte de quem desenha/cria, de quem escolhe os materiais, por parte de quem faz o marketing e ainda da perspectiva ambiental, da segurança e do cumprimento das normas de fabrico, bem como da gestão dos custos, entre outros.

Além disso, é fundamental um extenso período de testes (cada vez menor, graças à simulação digital), de forma a garantir que o produto final obedece a um conjunto de requisitos de funcionalidade, fiabilidade e de segurança que permitam a sua comercialização.

Por outro lado, nem sempre tudo corre como desejado e o caso dos espelhos retrovisores é disso um bom exemplo: ainda há pouco tempo testei uma moto nova e, a velocidades relativamente baixas (dentro dos limites legais), os mesmos eram perfeitamente inúteis!

A vibração era de tal ordem que os tornava quase um adereço! Esteticamente resultavam muito bem, mas em termos de funcionalidade eram uma pura nódoa! Circulando mais devagar minorava o problema, mas então surgia um irritante ruído aerodinâmico!

Não faço ideia se o que prevaleceu foi a forma ou se simplesmente não foram devidamente testados, mas sei que não é caso isolado!

Entretanto, numa moto já com algum tempo de mercado, a situação era bem diferente, mas também preocupante: com a moto parada tentei todas as formas de regulação e nenhuma resultou! Ou via apenas os meus ombros ou apenas as bermas da via! Não os consegui regular para o meu gosto pessoal! O dono

queixava-se do mesmo e já tinha adquirido uns não originais para aplicar, tal o seu desagrado!

### OS ESPELHOS RETROVISORES SALVAM VIDAS!

Quando andamos de moto estamos bastante expostos: aos outros veículos, ao estado do piso, aos elementos climatéricos e ao nosso próprio comportamento e atitudes!

Felizmente que os sistemas de segurança ativa e passiva evoluíram imenso nas últimas décadas! Falo de vestuário técnico, capacetes, airbag para casacos e motos, mas também de sistemas como o ABS ou o controlo de tração.

No caso dos retrovisores, a verdade é que não são assim tão fashion! Mais ainda para aqueles que, ao andar de moto, apenas olham para a frente e se esquecem do que se passa no espaço à sua volta ou atrás de si!

Para agudizar, há quem faça isso e tampouco utilize os indicadores de mudança de direção (vulgo piscas) quando quer abandonar a sua faixa, ou os deixa indefinidamente acionados (muitas motos não têm sistemas automáticos para os desligar). Ou seja, mais um elemento para ajudar ao desastre!

Uma mudança de direção que não seja previamente preparada (não estou obviamente a considerar manobras de emergência) e comunicada aos outros utilizadores da via, tem tudo para correr mal e colocar em risco a segurança de quem a pratica... e a dos outros!

Remover os espelhos retrovisores, mesmo com os argumentos de que não ajudam no tráfego urbano, que são ruidosos, ineficazes, etc... é uma prática que não recomendo de todo e considero ainda pior do que conduzir como se eles não estivessem lá! >>>



Além disso, não devemos esquecer o chamado “ângulo morto”, ou seja, a área imediatamente adjacente ao veículo, que o condutor não consegue ver quando olha para os retrovisores, e que é extremamente decisiva para nossa segurança!

Felizmente que a tecnologia continua a evoluir e já estão a chegar às motos os sistemas de deteção do ângulo morto e de aviso de veículos que se aproximam. Porém, vai levar o seu tempo até estes sistemas serem verdadeiramente eficazes, e mais ainda até que se generalizem, dadas as singularidades de uma moto.

Por exemplo, num automóvel é simples: existem radares que “varrem” constantemente o que se passa atrás e nas laterais e avisam com um sinal de perigo e aviso sonoro. Sou fã destes sistemas e quando conduzo um carro que não os tenha... sinto-lhes a falta!

Nas motos é muito mais complexo. Basta o “pendura” mover-se ligeiramente para o sistema ficar confuso ou pendurarmos o ombro numa curva feita de forma mais “empenhada” e temos um falso alarme ou então o sistema é menos sensível e de pouco serve!

### A PERSPETIVA LEGAL

Qualquer alteração de características ao seu veículo pode ser alvo de contraordenação e até eventual apreensão, sendo que estas só podem ser efetuadas mediante autorização prévia do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), mesmo quando até podem melhorar a segurança e conforto, caso de uns retrovisores “melhores”.

Veja-se a este respeito a Lei n.º 72/2013 e posteriores revisões (Código da Estrada), Capítulo II - Características dos veículos, Artigo 114.º, do qual cito o n.º 3:

3 - Os modelos de automóveis, motociclos, triciclos,

quadriciclos, ciclomotores, tratores agrícolas, trato-carros e reboques, bem como os respetivos sistemas, componentes e acessórios, estão sujeitos a aprovação de acordo com as regras fixadas em regulamento.

Porém, a realidade é outra, seja por que motivo for: existem no mercado centenas de diferentes modelos, de várias marcas, cores, tamanhos e feitios de espelhos retrovisores, mais ou menos “universais”! A dificuldade é muitas vezes escolher, tal a oferta e diversidade!

Por outro lado, há que ter também presente que no nosso veículo podemos ter apenas um espelho! Nesse caso, qual escolher? Lado esquerdo ou direito? É indiferente? O que diz a legislação a esse respeito?

Sugiro a consulta do Decreto-Lei n.º 86-A/2010, nomeadamente o artigo n.º 136 - Número mínimo de espelhos retrovisores, de que cito o n.º 3:

3 - Sempre que seja montado um único espelho retrovisor exterior, este fica situado no lado esquerdo do veículo.

Ou seja, já dá para se ficar com uma noção de como, até do ponto de vista legal, é reconhecida importância aos retrovisores e a necessidade de cumprir com as normas técnicas dos veículos e correspondente homologação.

### COMO DEVEM SER UTILIZADOS?

Nos outros veículos, nomeadamente nos automóveis, a situação é bastante mais simples: têm quase todos regulação elétrica, alguns até memória, são esféricos e até podem ser aquecidos ou ter um sistema de anti embaciamento!

Além disso, são coadjuvados por um retrovisor interior que pode ser de grande utilidade. Pode até ser fotossensível, algo muito útil para evitar o encandea- >>

# 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

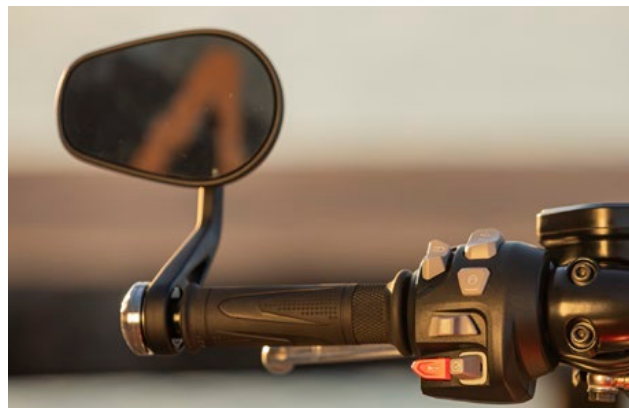
## Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

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

## CRÓNICA



mento noturno!

Nas motos não temos essas mordomias e sobrevivemos. Porém, o cuidado deve ser redobrado e o conhecido “virar a cabeça” não deve ser a única solução, seja porque é perigoso, sobretudo a velocidades mais elevadas, seja porque não é prático e até pode ser doloroso. Além disso, o próprio capacete (uns mais do que outros) vai reduzir o nosso ângulo de visão!

A minha sugestão é, sempre que possível, ajustar os retrovisores ANTES da condução e depois, já em andamento, verificar o resultado e, se necessário, fazer pequenos ajustes. Naturalmente que na nossa moto de uso diário este procedimento se torna mais simples e até quase dispensável, sobretudo se formos o condutor habitual.

Por outro lado, defendo que qualquer espelho retrovisor, mesmo não homologado, é melhor que não usar nenhum. Ainda assim, não deve servir de desculpa para andar a infringir a lei e temos de ser responsáveis pelos nossos atos, inclusive nas motos de enduro em que recomendo a utilização de pelo menos um, em plástico e escamoteável, do lado esquerdo.

Destaco ainda a importância de andarem limpos para melhorarem a visibilidade. Costumo usar o mesmo spray de limpeza que uso para a viseira do capacete.

A estratégia de limpeza com a luva não costuma dar grandes resultados, nomeadamente com chuva, sendo habitual acabar por ficar pior que antes! Com a palma da mão ou os dedos, o resultado consegue ser ainda pior!

Vamos ficar por aqui. Espero ter conseguido passar a mensagem da importância da regulação, conservação e uso dos espelhos retrovisores, de modo a que nunca mais sejam “ilustres esquecidos”.//

# 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](http://MOTOGUZZI.COM)





## O blusão ventilado PARA OS DIAS DE VERÃO

A BERING COLOCA À DISPOSIÇÃO DOS MOTOCICLISTAS UM BLUSÃO VENTILADO PERFEITO PARA OS DIAS MAIS QUENTES DE VERÃO. FIQUE A CONHECER O BLUSÃO BERING RIKO, DISPONÍVEL PARA HOMEM E PARA SENHORA.

**A** reconhecida marca Bering conta na sua vasta gama de equipamentos e acessórios para motociclismo com o blusão Riko, um blusão que foi especificamente desenhado para garantir um elevado nível de ventilação a par com padrões de segurança e conforto muito elevados. É por isso um blusão perfeito para os dias mais quentes de verão.

De corte reto, este blusão curto possui painéis em rede na frente e nas costas que asseguram a passagem de um grande caudal de ar assim como a evaporação da humidade interior, mesmo nos dias de calor mais intenso, ajudando a manter o corpo do motociclista fresco e seco.

O blusão Riko é fabricado numa mistura de Fibertech 600D, um poliéster de elevada resistência, colocado nas zonas mais sujeitas a abrasão, e rede de alta densidade nos painéis frontais e nas costas. Aplicações em material reflector 3M Scotchlite garantem uma excelente visibilidade à noite, o que aumenta consideravelmente a segurança passiva.

O forro interior é também ele em rede, de características mais maleáveis, e incorpora as proteções homologadas dos ombros e cotovelos de nível 1, ajustáveis, e ainda um bolso nas costas para receber uma proteção de coluna que pode ser

adquirida em separado.

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

Já disponível nas melhores lojas de motos e acessórios, em quatro cores diferentes e em tamanhos que vão do "S" ao "XXL", o P.V.P. recomendado é de 124,85€, já com IVA incluído, tanto na versão de homem como de senhora, com corte adaptado às formas do corpo feminino.

Para mais informações pode contactar o importador da Bering no nosso país, a Salgados Moto, através do e-mail [geral@salgadosmoto.pt](mailto:geral@salgadosmoto.pt) //





**A ALTERNATIVA REAL  
AO AUTOMÓVEL.**

**OFERTA**  
**4 ANOS DE GARANTIA**  
**+**  
**2 ANOS DE MANUTENÇÃO PROGRAMADA**

Na aquisição da tua MP3 até 31/08/2021 o preço anunciado inclui 4 anos de Garantia e 2 anos de manutenção programada (limite de 10.000KM / Inclui as revisões conforme o Manual de Manutenção Programada)

Sabe mais num Concessionário Autorizado Piaggio.





**PIAGGIO RIDE**

**PRESTAÇÃO MENSAL: 154,77€**  
**PRAZO: 48 MESES · PVP: 9.179€**  
**ÚLTIMA MENSALIDADE: 3.212,65€**  
**MONTANTE FINANCIADO: 9.179€**  
**TAEG: 7,1%**



**PIAGGIO®**

piaggio.pt  

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade, PVP: 9.179€, 47 mensalidades: 154,77€, última mensalidade: 3.212,65€. Montante Financiado: 9.179€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 7,1%, MTIC: 10.854,17€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 15/08/2021**, para a Piaggio MP3 400, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Os Concessionários aderentes a esta campanha Piaggio são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem caráter de exclusividade.



# Estilo E CONFORTO



## UMA OPÇÃO IDEAL PARA ENFRENTAR O DIA A DIA NAS CIDADES

**A**s botas de motociclismo Falco Starboy 2 são a opção ideal para enfrentar o dia a dia nas cidades. Basicamente uns ténis de design moderno, com cano curto, são fabricadas num tecido respirável, estando perfeitamente adaptadas ao uso diário em ambiente urbano, proporcionando elevados níveis de proteção.

Integrando uma base estrutural denominada por ACF|Men, que é 100% ergonómica, as novas botas Starboy 2 promovem o movimento natural do pé ao caminhar ao mesmo tempo que garantem a rigidez transversal necessária à segurança em caso de acidente.

As proteções D30 oferecem um excelente nível de proteção e flexibilidade, e a sola de borracha garante uma excelente aderência em pisos escorregadios, além de uma maior durabilidade.

No seu interior foi incorporada uma membrana Air-Tech, que garante uma maior respirabilidade e impermeabilização e aumenta o conforto numa utilização diária.

As botas FALCO Starboy 2 estão disponíveis nos tamanhos 39 ao 47, apenas em cor preta, por um P.V.P. recomendado de 129,95 Euros.

Para mais informações contacte a SPLASH DESIGN, importador oficial dos produtos FALCO para o nosso país.//

# UM OUTRO NÍVEL DE DESEMPENHO EM ESTRADA

O LEGADO DA FTR® CONTINUA.  
RESERVA JÁ UM TEST RIDE.

[INDIANMOTORCYCLE.PT](http://INDIANMOTORCYCLE.PT)

© 2021 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.





## Fato de aventura PARA HOMEM E SENHORA

OS NOVOS CONJUNTOS DA IXON JÁ ESTÃO DISPONÍVEIS! EM DIFERENTES CORES E TAMANHOS, COM CORTES ESPECÍFICOS PARA MELHOR SE ADAPTAREM ÀS DIFERENTES FISIONOMIAS MASCULINA E FEMININA.

**O**s novos conjuntos Ixon Eddas transformam cada viagem em momentos especiais. Desenvolvidos, desenhados e criados por e para aventureiros, estes equipamentos de motociclismo atendem a todas as necessidades de proteção e conforto, até mesmo nas viagens mais extremas.

A impermeabilização e respirabilidade são garantidas para enfrentar os climas mais instáveis e adversos, graças à Membrana X-Dry 20/10 (desenvolvida pela IXON) que garante elevados níveis de conforto, além de oferecer uma proteção de excelência.

Certificado de acordo com a norma EN 17092-3:2020, inclui protetores de cotovelo e ombro CE de Nível 1, bolso para protetor de costas (vendido em separado), elementos refletivos na frente e nas costas do blusão, estando ainda preparado para integrar airbag.

Perfeitamente utilizável ao longo de todo o ano,

conta com forro térmico removível, com aplicações de lycra que o tornam mais flexível e justo ao corpo e diversos canais de ventilação.

A gola tem um revestimento em neoprene e nos ombros e cotovelos existem diversos painéis flexíveis que permitem uma grande liberdade de movimentos durante a condução.

Ajustes nos punhos, gola, cintura e braço contribuem para reduzir a ondulação a alta velocidade.

Para arrumação, os conjuntos Ixon Eddas estão equipados com quatro bolsos frontais, um bolso de peito e um grande bolso dorsal, havendo ainda um bolso impermeável específico para a carteira.

Na frente estão instalados três ganchos, um deles destacável, que permitem manter luvas, chaves ou algum equipamento eletrônico.

Para conexão com as calças, existe um fecho rápido à volta da cintura e uma pequena argola para prender ao cinto.

As calças de motociclismo Ixon Eddas têm



certificação europeia e estão equipadas com proteções de nível 1 nos joelhos e nas ancas.

Fabricadas em poliéster 600D garantem uma elevada resistência ao desgaste, e nas zonas mais sujeitas a contacto tem painéis em material Ripstop, extremamente resistente a cortes e a rasgões.

A impermeabilização é feita com recurso a uma membrana respirável, enquanto que a proteção térmica é feita por um forro extremamente leve e removível.

Duas entradas de ar reguláveis, ao nível da anca, proporcionam ventilação nos dias mais quentes.

Para proporcionarem uma elevada flexibilidade as calças Ixon Eddas têm painéis elásticos nas virilhas e nos joelhos. O ajuste à cintura é feito por cintas, tal como o ajuste ao tornozelo.

Para arrumação existem dois bolsos de chapa.

Os novos conjuntos Ixon Eddas, importados para Portugal pela Lusomotors, e cujas peças são vendidas em separado, já estão disponíveis em quatro cores, na rede de revendedores da marca, pelos seguintes P:V:P: recomendados:

BLUSÃO (homem ou senhora) - 299,99€

CALÇAS (homem ou senhora) - 249,99€ //



**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  
Calçada 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



## Aventura EM MODO "LIGHT"

AS NOVAS LUVAS DA MARCA HOLANDESA SÃO IDEAIS PARA ENFRENTAR ALGUNS TRILHOS OU PASSAGENS DE MONTANHA NOS DIAS QUENTES DE VERÃO. FIQUE A CONHECER OS DETALHES DAS LUVAS REV'IT! VOLCANO.

**A**s luvas Volcano são as mais leves da gama de aventura da REV'IT!, e apenas são ultrapassadas pelas luvas destinadas especificamente ao todo-terreno. As luvas Volcano oferecem uma mistura perfeita de conforto e controlo, revelando muita versatilidade em qualquer tipo de utilização, quer seja na exploração de um pequeno trilho ou na passagem de uma montanha.

Destinadas à utilização no verão, estas luvas asseguram uma excelente ventilação das mãos graças à utilização de um tecido em microfibras nas palmas, combinado com uma rede 3D na secção superior.

O conforto é assegurado mesmo nos dias mais quentes, assim como o controlo sobre os comandos da moto, com elevada aderência nos punhos e sensibilidade para o manuseamento das manetes, importante quando atacamos um percurso fora de estrada.

A proteção nunca é descurada na REV'IT! e

para assegurar que as mãos são defendidas em caso de queda, proteções TPR nas articulações e Temperfoam nos dedos indicadores e palmas garantem a necessária segurança, reforçada pelo escudo PWR existente nas palmas.

O ajuste é feito de forma intuitiva e com grande facilidade através da cinta existente no pulso, e a presilha aí colocada permite a rápida colocação ou fixação das luvas. O acesso aos ecrãs táteis dos dispositivos móveis é facilitado pela presença de material "touchscreen" na ponta dos dedos.

As luvas REV'IT! Volcano estão disponíveis nas cores preto, preto/cinza, preto/amarelo néon e preto/areia, garantindo uma combinação perfeita com qualquer equipamento que esteja a utilizar.

O PVPR é de 59,99€ e os tamanhos disponíveis variam entre o XS e o 4XL.

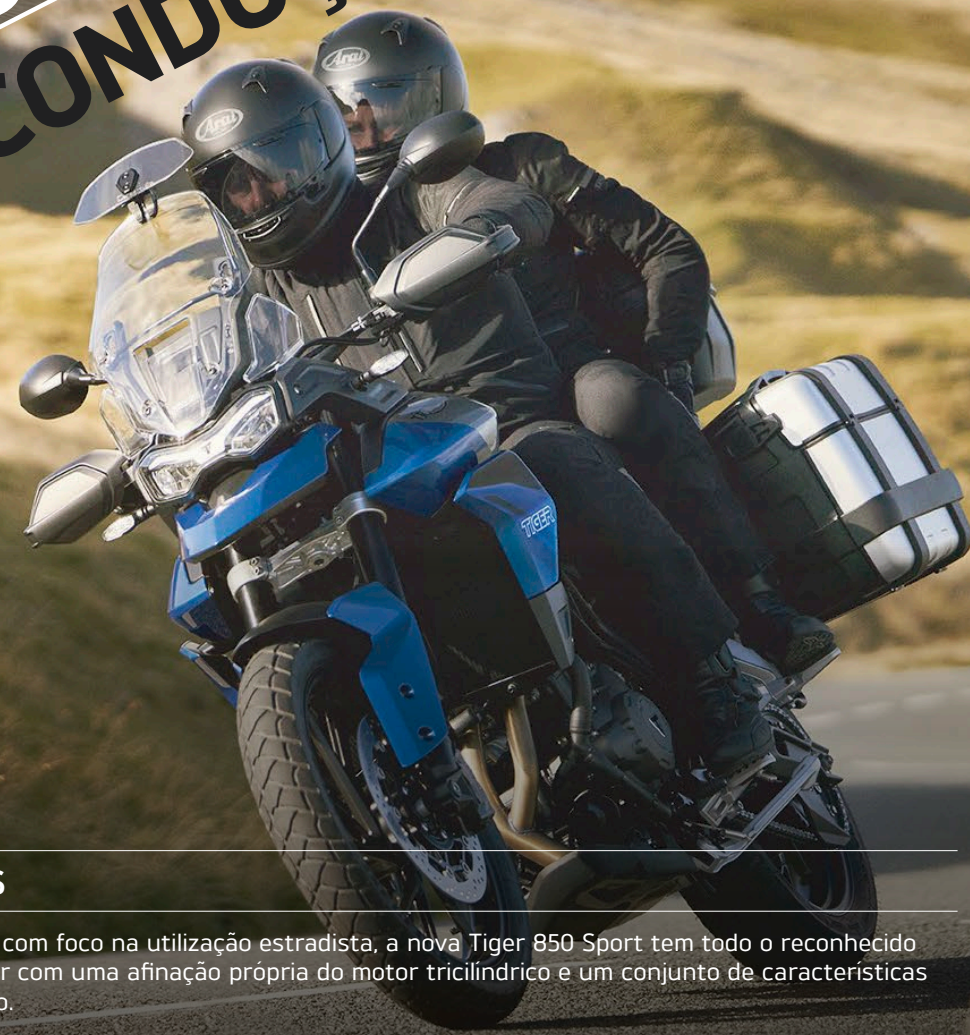
Para mais informações pode contactar o representante da REV'IT! em Portugal, Golden Bat, utilizando o e-mail [geral@goldenbat.pt](mailto:geral@goldenbat.pt) //



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



## A proposta MODULAR E DINÂMICA

DESCUBRA AQUI AS CARACTERÍSTICAS DO NOVO CAPACETE SMK GULLWING, UMA PROPOSTA MODULAR E DINÂMICA PARA UMA UTILIZAÇÃO TURÍSTICA.

**A** polivalência de utilização é uma das grandes mais-valias de um capacete modular e, no caso do novo SMK Gullwing, essa polivalência é máxima graças a cumprir com a norma ECE 22.05, o que lhe confere a certificação P/J podendo então ser utilizado de queixeira aberta ou, em alternativa, queixeira fechada para uma proteção facial total.

Esta proposta modular e dinâmica da SMK destaca-se pela sua excelente relação qualidade / preço.

O capacete modular SMK Gullwing conta com uma calota exterior fabricada em termoplástico, com o fabricante a utilizar as mais recentes técnicas de fabrico com este tipo de material, resistente, mas ao mesmo tempo flexível para uma correta absorção das forças resultantes dos impactos.

Com a polivalência de utilização reforçada devido a poder ser utilizado tanto como capacete jet, mas também como capacete integral, o SMK Gullwing destaca-se ainda por diversas outras características que reforçam a sua qualidade.

O conforto está assegurado graças a um sistema de ventilação eficiente que inclui entradas de ar dianteiras, no queixo e no topo do capacete, sendo

o ar quente extraído junto ao defletor traseiro. O ajuste em função do tamanho é garantido pois a SMK produziu duas calotas com dimensões diferentes para que a ergonomia seja respeitada sem que a espessura do EPS de densidade variável seja afetada.

Os forros interiores são produzidos em material hipoalergénico e respirável, e são removíveis, podendo ser lavados.

Na queixeira está instalado um defletor para a respiração. A viseira possui dimensões generosas para permitir um vasto campo de visão, e é resistente a riscos, existindo no interior uma viseira escura retrátil para proteger dos raios solares. A viseira exterior possui um mecanismo de substituição rápida e está preparada para o sistema anti-embaciamento Pinlock.

O SMK Gullwing está disponível nas cores preto, preto mate ou branco, com um PVPR de 109,99€. Nas decorações Kresto (azul, preto mate ou cinzento) o PVPR é de 119,99€. Os tamanhos disponíveis vão desde o XS ao XXL.

Para mais informações sobre o capacete modular SMK Gullwing pode contactar o importador Golden Bat através do e-mail [geral@goldenbat.pt](mailto:geral@goldenbat.pt) //

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



## Opção desportiva PARA O VERÃO

A MARCA HOLANDESA APRESENTA UMA EVOLUÇÃO DO SEU BLUSÃO DESPORTIVO. FIQUE A CONHECER OS DETALHES DO BLUSÃO REV'IT! QUANTUM 2 AIR.

Inspirado na moderna linguagem estética dos restantes blusões Quantum 2, o novo Quantum 2 Air é a proposta da REV'IT! que alia um estilo arrojado e desportivo aos aspetos práticos de um confortável blusão têxtil para utilização em tempo quente, graças à eficiente ventilação proporcionada pelos painéis de rede.

O tecido exterior em polyester 600D permite uma excelente mobilidade e um elevado conforto. O blusão oferece um bom ajuste ao nível da cintura graças à cinta incorporada, podendo ser também ajustado nos pulsos e na zona superior dos braços.

Para completar o visual e não deixar as costas desprotegidas, o Quantum 2 Air está preparado

para ser conectado aos jeans da REV'IT! através da presilha existente no seu interior.

As zonas dos ombros e cotovelos contam com as proteções Seesmart CE-Nível 1 que se ajustam perfeitamente ao corpo, sem comprometer a liberdade de movimentos, ao passo que a proteção de costas Seesoft CE-Nível 2 pode ainda ser adicionada para elevar o nível de segurança.

O blusão Quantum 2 Air dispõe de um bolso interior e de dois exteriores, para que possa guardar os seus objetos pessoais.

Este blusão está disponível nas cores preto/vermelho, preto/branco, preto/azul e branco/preto, com um PVPR de 189,99€ e tamanhos desde o S ao 3XL. //

# Kawasaki

Let the good times roll

## Z650

# ENERGIZE

### OFERTA EQUIPAMENTO NO VALOR DE 410€

SCORPION EXO 490 SUPERNOVA



AL PINESTARS GUNNER



PAINEL TFT COM CONECTIVIDADE SMARTPHONE



EMBRAIAGEM ASSISTIDA E DESLIZANTE



DISPONÍVEL PARA CARTA A2 (35KW)

## SEM ENTRADA INICIAL POR 126,13€/MÊS

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



<b>0€</b> ENTRADA	<b>48 MESES</b> PRAZO	<b>126,13€</b> MENSALIDADE	<b>7.390€</b> FINANCIAMENTO	<b>2.586,50€</b> PRESTAÇÃO FINAL	<b>8.935,84€</b> MTIC	<b>7,9%</b> TAEG	<b>5,8%</b> TAN
----------------------	--------------------------	-------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	--------------------------	---------------------	--------------------

Exemplo de Financiamento para Z650. PVP/Financiamento: 7.390€. Entrada: 0€. 48 Prestações Mensais de 126,13€. Prestação Final: 2.586,50€. Comissão de Abertura: 100€ (inclui Imposto de selo). MTIC: 8.935,84€. 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](http://www.kawasaki.pt), @ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto

Recomendamos Acessórios



Recomendamos Lubrificantes





**Henrique Saraiva**

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

## À PROCURA DE UMA ESTRADA... para a Multistrada!

**Q**uando projectamos o olhar para o horizonte temos tendência a não ver... onde pomos os pés! Quero com isto dizer que, ao procurarmos o longínquo, esquecemos por vezes o que está perto. Foi o caso...

Precisava de uma estrada sinuosa, não muito longe porque o tempo disponível era escasso, que me permitisse explorar algumas das imensas capacidades da Ducati Multistrada V4S. E ao mesmo tempo fugir ao habitual...

Nada como recorrer ao velhinho (velhos são so trapos!) mapa das estradas. E recordar que aquela que costumamos chamar de região saloia é tudo menos plana. Apesar de não ter características montanhosas (a altitude mal chega aos 400 m), a morfologia do terreno é um permanente sobe e desce, com alguns declives pronunciados.

Como muito bem souberam aproveitar os resistentes exércitos portugueses e ingleses, quando as tropas napoleónicas resolveram vir até cá... As famosas Linhas de Torres, 3 perímetros quase concêntricos de defesa da cidade de Lisboa, compostos por mais de uma centena de fortificações que têm pouco de engenharia de construção mas têm imenso de estratégia militar e aproveitamento daquilo que o próprio terreno oferece. Mas já lá iremos.

Se o terreno é acidentado estão reunidas as condições para encontrarmos estradas sinuosas. Foi isso que procurei... e encontrei. A Estrada Nacional 116!

### DESCRIÇÃO DA EN116

Quando o Plano Rodoviário de 1945 estruturou aquilo que viria a ser a rede viária nacional e “criou” as Estradas Nacionais, definiu a necessidade de uma estrada que fosse uma via circular de Lisboa, a norte, tal como a EN10 a sul, cuja história vos contei há algum tempo. É a Estrada Nacional 116, que principia na Ericeira e termina em Alverca.

E, neste caso, o termo rede aplica-se com toda a propriedade. O seu início situa-se hoje numa rotunda na Ericeira, onde entronca com a EN247. (Peniche-Cascais), cruza sucessivamente a EN9 (Cascais-Alenquer) com a qual se sobrepõe durante todo o atravessamento de Mafra e até a Carapinheira.

Mais à frente encontra a EN8 (Lisboa-Alcobaça) com a qual também se sobrepõe entre Malveira e Freixieira. Pouco mais adiante, cruza a EN374 (Carvoeira-Loures) que passou pouco antes pelo Cabeço de Montachique.

Em Bucelas, é a vez da EN115 (Caldas da Rainha-Lisboa) e durante cerca de 100m os seus trajectos coincidem. E finalmente chegamos a Alverca, onde termina na EN10 (Lisboa(Cacilhas)-Setúbal-Vila Franca de Xira; também já vos contei a história desta, inclusivamente a história do seu prolongamento até Sacavém).

E durante todo este trajecto, cruza várias auto-estradas que são mais recentes como sabemos e não estavam contempladas no PNR já idoso de 76 anos: A21, A8, A9 e A1.

O número que a designa está explicado: 1 passeio, 1 estrada e 6 cruzamentos. EN116!

### UMA JORNADA NA EN116

#### 1. De Alverca a Bucelas

A extensão desta estrada é curta. Pouco mais de 40 km. Insignificante, pensarão. A rolar, sem pressas, demora-se cerca de 1 hora... um pouco mais porque tem algum trânsito e as travessias das localidades são lentas. Mas se lhe acrescentarmos alguns pontos de interesse que estão nas proximidades, este poderá ser um agradável passeio de 1 dia. Com tempo para uma paragem para almoço... locais não faltam e esta é zona onde se come bem (em Portugal, qual não é?).

Por conveniência, e porque é mais agradável terminar o passeio de frente para o mar, fiz o percurso “ao contrário”. Afinal, a estrada tem 2 sentidos pelo que o começo ou >>



o final é mero formalismo. Sabemos que o quilómetro 0 é na Ericeira. E chega.

Chegado a Alverca, começo a percorrer a EN116 na rotunda que também dá acesso à Base Aérea e ao pólo do Museu do Ar. Cruzo a EN10 apenas para aceder às vias que levam aos nós da A1. Aí, mais uma rotunda na qual foi inserido um avião caça em posição de flic-flac à retaguarda, homenagem às OGMA - Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, aqui situadas, e um exemplo de excelência na manutenção aeronáutica.

Nessa rotunda sigo em frente e passo por cima do viaduto sobre a auto-estrada. Entrei definitivamente na EN116.

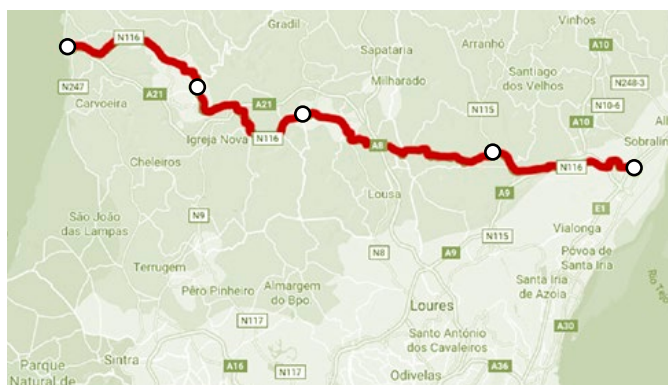
Para começo de conversa, não está nada mal. Uma subida com algumas curvas em cotovelo, boas para fazer o aquecimento. É a zona de A-dos-Potes (mais uma curiosa toponímia). Para trás ficou a zona ribeirinha do Tejo, que de vez em quando se vislumbra pelos espelhos retrovisores, lá ao longe.

Até Bucelas, o percurso continua sempre muito sinuoso, bom piso e rodeado de arvoredo frondoso. Esta freguesia do concelho de Loures é terra muito antiga, tendo sido há alguns anos identificados vestígios da presença romana junto à Igreja Matriz, situada no centro da vila, e que originaram escavações arqueológicas no local.

Mas o principal factor de notoriedade de Bucelas tem a ver com a excelência da produção de vinhos, sendo região demarcada. Foi essa aliás umas das principais razões para a sua promoção a vila em 4 de Dezembro de 1927.

Também em Bucelas, temos um Centro de Interpretação das Linhas de Torres. Importante para conhecermos um pouco mais sobre estas fortificações que tão importantes foram em dado momento da nossa História.

A EN116 entra na vila de Bucelas pelo lado nascente. No centro, junta-se à EN115 que tem o rumo sul-norte, por cerca de 100 m. Aí, num semáforo que ordena o trá- >>



**Monumento OGMA**



# CRÓNICA

fego num cruzamento estreito e assimétrico, voltamos à esquerda. Abandonamos a EN115 e retomamos a nossa rota rumo a oeste.

## 2. De Bucelas à Malveira

A estrada mantém a toada sinuosa até que chegamos ao Freixial. É aqui que vamos (por um pedaço) sair da nossa estrada.

Viramos à esquerda, seguindo a placa que indica “Cabeço de Montachique” e Ribas. A estrada chama-se precisamente Estrada de Ribas.

Bom piso, predominantemente a subir, é por aí que vamos. A diversão está garantida, com curvas bem lançadas, ora à direita, ora à esquerda, mas com os necessários cuidados, porque estamos em zonas com alguma população.

A ideia é fazermos toda a Estrada das Ribas, passando por Ribas de Baixo e, inevitavelmente, Ribas de Cima (como disse, a estrada é a subir, neste sentido). São cerca de 4 km até ao cruzamento onde termina. Antes do final, à direita, o acesso ao Parque Municipal do Cabeço de Montachique, local muito agradável e bem arranjado.

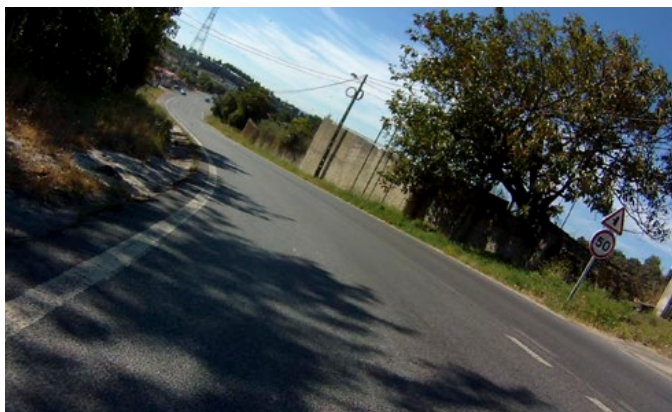
Mesmo antes do final, um caminho de terra leva-nos até ao Forte ou Reduto do Mosqueiro (“Obra Militar n.º 57”). Esta fortificação (a 57ª a ser construída) inseria-se na 2.ª Linha do sistema defensivo das Linhas de Torres Vedras. Cobria o lado direito do desfiladeiro de Monta-

chique, controlando os desfiladeiros de Montachique, Ribas e São Gião.

Terminada a Estrada de Ribas (no cruzamento com a EN374) era imperioso subirmos ao Cabeço de Montachique. É o ponto mais alto do concelho de Loures, com 409 m de altitude. Dali temos uma vista espectacular a 360º, com todo o estuário do Tejo e ao fundo o recorte da Arrábida. Olhando para norte, conseguimos vislumbrar Montejunto e para oeste a orla marítima.

Quando descemos observa-se curiosa construção em estado de ruína avançada. É o Sanatório Grandella.... cuja obra, do início do Séc XX, nunca foi concluída! O Sanatório Albergaria – era este o nome que Francisco de Almeida Grandella pretendia dar ao hospital que idealizou – começou a ser construído em 1919, mas não chegou a ser acabado. Na altura, a tuberculose atingia proporções epidémicas em toda Europa e Portugal não era excepção, pelo que o próprio Estado tomou a seu cargo a criação de uma rede de infraestruturas de tratamento que inviabilizaram a rentabilidade daquele investimento.

Tornei à Estrada das Ribas. À entrada de Ribas de Cima, viramos à direita. Descida pronunciada e sinuosa leva-nos a uma pequena ponte. Do outro lado, subida igualmente íngreme. Vislumbramos as pás de algumas eólicas e quase no cimo da subida, temos um bonito miradouro com um dos elementos da actual moda >>>



Curva e contra curva



Centro de Bucelas - Igreja Matriz



Bucelas - voltamos à EN116



À esquerda para a Estrada de Ribas



ecológica: o Baloço das Portelas.

Voltei para trás porque o objectivo se mantinha. Mas, se tivesse prosseguido, iria passar em Fanhões e Pintéus. Também vale a pena fazer este pequeno troço, principalmente se o objectivo for regressar, pois deixa-nos perto de Loures.

Feita a Estrada de Ribas e o que está à sua volta, regresssei à EN116 para prosseguir a jornada. Daqui até à Malveira, o trajecto é maioritariamente sinuoso. Passa-se por Chamboeira e Vale de S.Gião.

Continuamos a desfrutar da condução numa estrada razoável e com encadeamento de curvas bastante interessante. Até que, antes de entrarmos na Venda do Pinheiro....a estrada está interrompida! (Convém dizer que anteriormente havia sinalização a avisar e a indicar um desvio, mas que nos levaria para fora da EN116, razão pela qual resolvi seguir e tentar perceber como resolver).

A solução é fácil: no local da interrupção vira-se à direita por umas ruelas e 200 m à frente encontramos a EN8. Viramos à esquerda, entramos na Venda do Pinheiro e vemos o local onde a estrada está interrompida deste lado. Estamos novamente na EN116! Problema resolvido.

A partir daqui estamos em área urbana, porque a Malveira surge logo que termina Venda do Pinheiro. Todo este percurso sobrepõe-se à EN8 até ao final da Malveira.

A Malveira é uma vila tradicional, uma das principais referências da dita "Região Saloia", com um rico património cultural e histórico. Tem uma das mais famosas feiras do país - a Feira da Malveira - cujo início remonta a finais do

século XVIII e à feira anual, a primeira "livre de direitos", por foral de D. Maria I.

Outro destaque, muito saboroso diga-se, está na doçaria: as famosas Trouxas da Malveira, uma receita que tem mais de um século de existência, e que consiste numa pequena torta recheada com um creme delicioso.

### 3. Da Malveira a Mafra

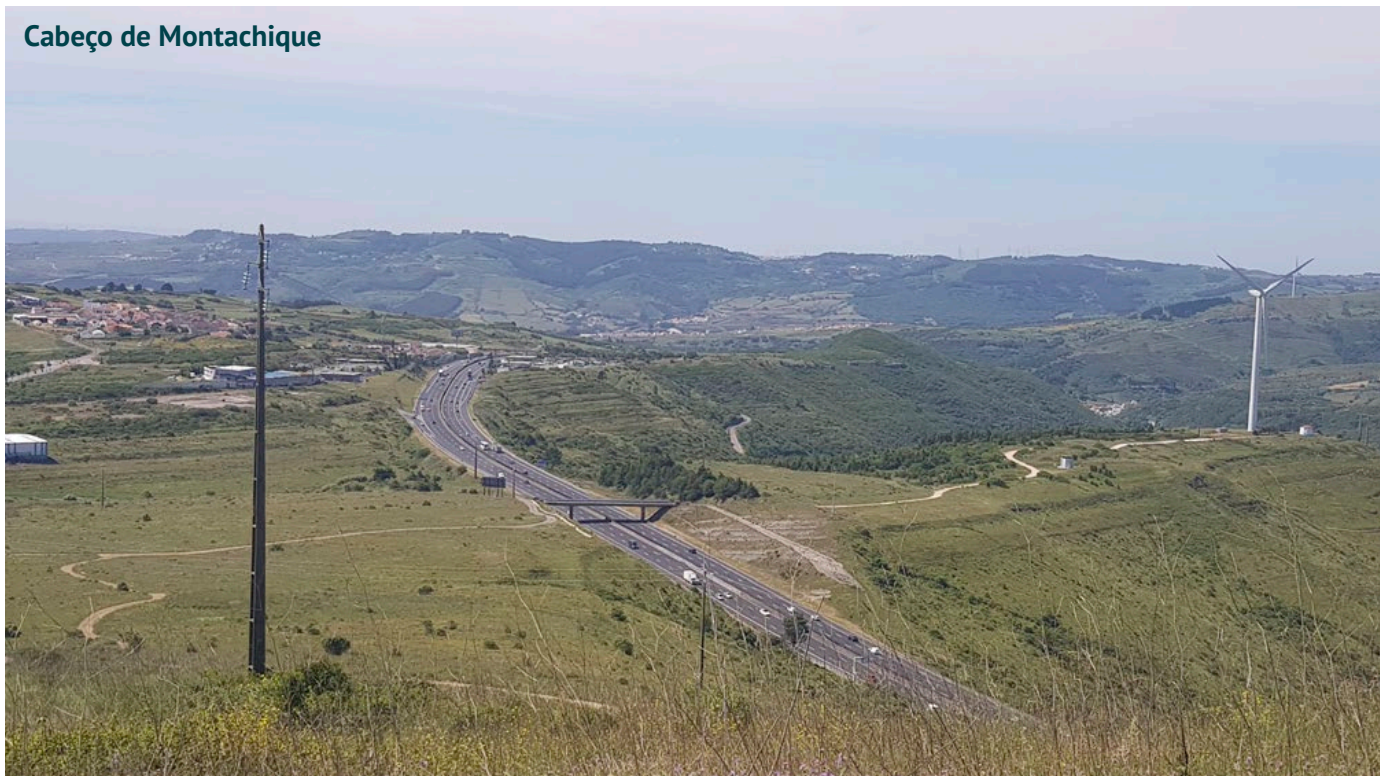
À saída da Malveira, podia ter optado por uma variante para chegar à Ericeira: pela EM549 (seguir pela estrada que passa em frente à Fábrica das Trouxas) em direcção a Gorcinhos, Quintal e Zambujal. Estradinha municipal, muito bonita.

No Zambujal merece visita o Forte. Mais uma obra das Linhas de Torres - a Obra Militar nº 95 - mas esta bastante mais imponente que a maioria das restantes, o que atesta a sua importância

Situa-se na extremidade Oeste da segunda linha, na Serra Gorda, em posição sobranceira ao rio Lisandro e à sua afluente, a ribeira da Vidigueira. Aproveitando uma elevação do terreno, dominava a região envolvente e a estrada que ligava Ericeira a Belas, passando pela Carvoeira.

Tinha como função a defesa das praias da foz do rio Lisandro e de São Julião apoiando a frota inglesa e o controlo da estrada entre Ericeira e Sintra. Em articulação com os restantes redutos da Carvoeira, deveria cobrir uma eventual retirada luso-britânica pela foz do Lisandro e a estrada da Carvoeira. >>>

Cabeço de Montachique



A caminho do miradouro das Portelas

Como o objectivo era a EN116, desta vez não passei pelo Zambujal mas fica a sugestão. Merece visita (quem sabe, no regresso da Ericeira). Sigamos para Mafra. São só 10 km que, diga-se, não têm grande interesse e a minha atenção prende-se mais com o trânsito que é aqui mais intenso.

Em Mafra, a sucessão de rotundas e vias rápidas fazem jus ao nome. Rapidamente estou no centro da vila e perante a dimensão gigantesca do Convento.

Retirei este resumo do site oficial:

“O Convento de Mafra (ou Palácio Nacional de Mafra), uma obra monumental, com uma escala assombrosa, é um Convento franciscano, um Palácio do Rei, um Palácio da Rainha, uma Biblioteca, uma Basílica e uma Tapada. Incorporam este património um complexo Hospitalar do século XVIII, dois Carrilhões monumentais do século XVIII, um conjunto (único) de Seis Órgãos de tubos e uma das que, por muitos, é considerada como sendo a mais bonita Biblioteca histórica do mundo.

O Paço Real ocupa todo o andar nobre do edifício de Mafra e os dois torreões, sendo o do Norte destinado a Palácio do Rei e o do Sul à Rainha, ligados por uma longa galeria de 232 m – o maior corredor palaciano na Europa – usada para o “passeio” da corte, tão ao gosto do séc. XVIII. Aqui se esperavam as audiências reais, se exibiam as joias e os vestidos ou se teciam as intrigas políticas e amorosas...

Concebido inicialmente como um pequeno convento >>>

**%**

**JUROS  
29 MESES  
0% TAEG**

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

**ISENTO COMISSÃO DE  
ABERTURA DE CONTRATO**

**CAMPANHA VÁLIDA ATÉ  
31 DE AGOSTO DE 2021  
PARA MODELOS 50cc E 125cc**

**OFERTA CAPACETE**  
**MT HELMETS**



EURO 5

**RKF 125**

apenas  
**98,67€/mês**

PVP **2.960,00€** | PRAZO **29 meses** | ENTRADA **98,67€** | TAEG **0%** | FINANCIAMENTO **2.861,33€**

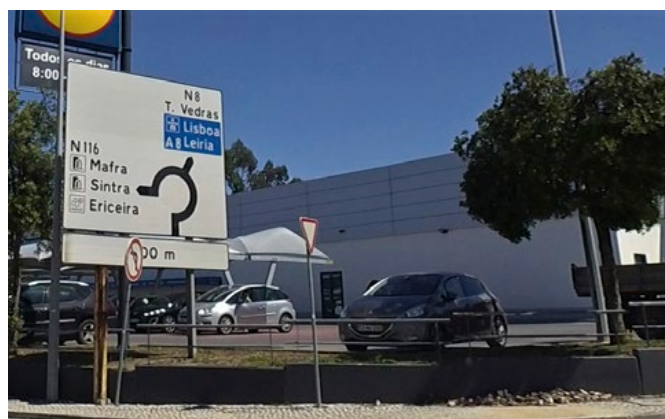
Exemplo de Financiamento para RKF 125 (modelo base). Campanha válida até 31 de agosto de 2021. Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Não acumulável com outras campanhas em vigor. Oferta de capacete MT Helmets Street Solid. Imagem meramente ilustrativa.



**Baloioço das Portelas**



**Fábrica das Troupas da Malveira**



**Malveira - EN116 e EN8**

para 13 frades, o projecto para o Real Convento de Mafra foi sofrendo sucessivos alargamentos, acabando num imenso edifício de cerca de 40.000 m<sup>2</sup>, com todas as dependências e pertences necessários à vida quotidiana de 300 frades da Ordem de S. Francisco.

A Basílica ocupa a parte central do edifício, ladeada pelas torres sineiras. Foi feita segundo o desenho de João Frederico Ludovici ourives de origem alemã que, após a sua longa permanência em Itália, a concebeu ao estilo barroco italiano.

A Biblioteca Monástico-Real do Palácio Nacional de Mafra é uma das mais importantes bibliotecas europeias, com um valioso acervo de c. de 36.000 volumes, um "ex libris" da ilustração esclarecida do séc. XVIII.

O Real Convento de Mafra possui um conjunto de

dois carrilhões ou seja uma série de sinos afinados musicalmente entre si. No caso de Mafra são noventa e oito sinos, o que os torna uns dos maiores carrilhões históricos do mundo.

O acervo do Palácio Nacional de Mafra integra peças provenientes do Convento de Nossa Senhora e Santo António e peças originárias do Paço Real.

As primeiras, predominantemente do século XVIII, incluem pintura, escultura, metais, paramentos etc., encomenda de D. João V nos principais centros artísticos europeus

As peças de origem palaciana são essencialmente do século XIX, e reflectem a funcionalidade que o palácio tinha como residência de descanso ligada à prática da caça."

Segui caminho...



#### 4. De Mafra à Ericeira

À saída de Mafra (mais uma rotunda...) surge a opção de seguir para Paz. A Paz é sempre um bom destino. Neste caso também, porque é por ali que se segue para a Tapada Real. Essa estrada, que passa no Gradil e termina mais à frente na EN8, foi em tempos o troço do Gradil do Rali de Portugal... não é preciso dizer mais nada, pois não? (e ali nas imediações há mais umas estradas bem giras!).

Mas não segui para Paz. Segui a indicação Ericeira que fica a 9 km. Os últimos quilómetros da EN116.

À medida que me aproximo do litoral, o cheiro a mar invade-nos. O trânsito é intenso e atravessamos uma zona de Olarias.

Na povoação de Sobreiro, encontro a Aldeia Típica de José Franco. Nascido em 1920, desde miúdo que José Franco conviveu com a arte da olaria, que foi também a sua. Nos anos 60 do século passado deu corpo ao sonho de retratar uma aldeia típica saloia, que fosse simultaneamente uma reprodução da vida das gentes dessa época e uma homenagem à sua terra. Merece a paragem e uma visita atenta, porque a riqueza de pormenores que podemos encontrar é magnífica.

Finalmente, cheguei à Ericeira. À minha frente, o mar. Para a direita e esquerda, a EN247. Se seguisse para sul, chegaria à Foz do Lisandro e iria a caminho de Sintra e depois Cascais. Se virasse para norte, passaria em Ribeira d'Ílhas, a capital do Surf, e iria até Peniche.

#### FIQUEI NA ERICEIRA.

Presume-se que tenha sido porto do tempo dos Fenícios.

O seu nome julgou-se que derivaria de “ouriço” e teria origem nos muitos ouriços-do-mar que por ali apareciam na praia. Mais tarde se provou, quando se descobriu o antigo selo-brasão da vila, que a origem estava correcta... mas derivava sim dos ouriços-cacheiros.

Foi desde sempre importante porto, não só de pesca mas também de mercadorias, tendo chegado a ser, no Séc. XIX, o mais importante da Estremadura, inclusivamente dotado de Alfândega.

O primeiro foral remonta a 1229 e foi confirmado novamente em 1513 por D. Manuel I. Por herança, chegou a Ericeira à posse de D. António Prior do Crato. E foi aqui que ele tentou, sem resultado, um desembarque militar na luta contra o domínio da coroa espanhola.

Muito mais tarde, às 15h do dia 5 de Outubro de 1910, chegaram à Praia dos Pescadores os veículos que transportavam a Família Real. Foi aqui que embarcaram no iate real D. Amélia a caminho do exílio. Era o final do Regime Monárquico em Portugal.

Actualmente, para lá da pesca, é o Turismo que anima e contribui para a riqueza da vila da Ericeira. E para o seu cosmopolitismo.

A jornada estava terminada. Concluí a Estrada Nacional 116. Pequena, é certo, mas ainda assim muito interessante. E com alguns pedaços de condução divertida.

Faltava só um pequeno detalhe. Tinha que ir saborear os pastéis típicos da terra - os Ouriços da Ericeira. Especialidade da “Casa da Fernanda”.. que estava fechada! Era terça-feira.

Já sabem... não vão lá nesse dia da semana. Porque os >>>

Palácio Nacional de Mafra



Ouriços são imperdíveis!

Referi no início que quando olhamos para longe, se nos escapa o que está perto. É verdade. Esta EN116 está perto. E porque é que não a estava a ver? Porque estava a olhar para mais longe. E essas são as histórias que vos contarei nos próximos tempos! Não percam...

## **E sobre a Ducati Multistrada 1250 V4S não há nada a dizer?**

Na realidade, considerando tudo o que tem sido dito nas revistas da especialidade, nacionais e estrangeiras, e tem sido bastante, pouco mais poderei acrescentar.

Esta Ducati é, provavelmente, a moto (de série) com a maior concentração de tecnologia existente no mercado. E sendo discutível dizê-lo, talvez a melhor do segmento.

Ao referir tecnologia não estou só a pensar no motor V4 Granturismo que nos entrega sem qualquer hesitação 170 cv e um binário de 125 Nm.

Nem nos 4 modos de condução parametrizados mas completamente personalizáveis - Urban, Touring, Sport ou Enduro - que gerem a entrega de potência, o controlo de tracção, o ABS, o anti-cavalinho, a regulação da suspensão electrónica (frente e traseira separadas) e da pré-carga, o quick-shift.

Ou até no ecrã TFT colorido onde tudo se passa através

dos comandos do punho esquerdo de fácil utilização, o botão específico que acerta a suspensão consoante vou sozinho, com pendura, com carga... ou se deixo isso a cargo da “inteligência” da moto.

## **Estou a pensar também em dois dos aspectos mais inovadores:**

a) se muitas motos têm hoje cruise-control (para quem viaja e é obrigado a longas sessões de auto-estrada, é utilíssimo), esta Ducati tem controlo adaptativo. Isto é, em função de regulação prévia da distância a que queremos que actue, o sistema reduz automática e progressivamente a nossa velocidade em função da velocidade do veículo da frente. Em termos de segurança, julgo ser um avanço significativo. Carece todavia de alguma habituação, para que não fiquemos a dado momento a olhar para a moto sem perceber porque razão “não desenvolve”...

b) os avisadores de ângulo morto são umas luzes laranja, uma em cada espelho retrovisor, que nos alertam para a presença de um qualquer veículo naquele ângulo de visão em que nem nós nem o espelho o vemos. Achei fantástico e o que posso dizer é que deveria ser obrigatório em todos os veículos motorizados (com a possibilidade de ser desligado se circularmos numa via engarrafada, »



**Aldeia Típica José Franco**



**Ericeira - Praia dos Pescadores**



**Ericeira - Ouriços...não havia**



**Ericeira - Cosmopolita**

pois aí então estaria sempre acesso e não produziria o efeito pretendido). Fiquei rendido a este elemento que é verdadeiramente de segurança. Parabéns e obrigado, Ducati!

Em andamento, sem ser brusca, esta moto é um foguete. Tem potência e força para dar e vender, suspensões e travões de excelência, um comportamento excepcional em todas as circunstâncias.

Provavelmente por ter o centro de gravidade algo alto, "sente-se" o seu peso. Os duzentos e muitos quilos estão lá e impõem respeito. Mas depois de habituados, a moto assenta que nem uma luva.

Encontrei-lhe 2 defeitos: um, o já habitual confronto com o algoritmo de gestão da autonomia e consumo de combustível. Quando nos aproximamos das últimas gotas... é um susto. No curto espaço de um percurso com 20 km, vi surgir 117 km de autonomia, 63 km e 32 km....

**O segundo defeito, não é bem.... defeito. É feito!**

Um tal concentrado de tecnologia, para mais com a qualidade que a Ducati põe nos seus produtos, nunca poderia ser barato. A Ducati Multistrada 1250 V4S não será para todos os bolsos.

Mas é pena... porque esta Ducati é fantástica! //



**CAISMOTOR**

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

**GAMA**   
**ADVENTURE**

Disponível para Test Ride  
Atreve-te!

Segue-nos   /caismotor





# 100 anos DE MOTOS MARCANTES

Fique a conhecer os detalhes de quase três dezenas de modelos que ficaram na história da Moto Guzzi. Uma visão especial da história da marca de Mandello del Lario ao longo do seu primeiro centenário.

Texto: Bruno Gomes

**C**onforme ficámos a conhecer na passada edição da revista digital do Andar de Moto, a Moto Guzzi, fundada a 15 de março de 1921 por Emanuele Vittorio Parodi e o seu filho Giorgio, em conjunto com Carlo Guzzi, tornou-se num dos fabricantes de motos mais relevantes a nível mundial e conta na sua centenária existência com um longo historial de modelos que ficaram conhecidos pelas mais diversas razões.

No Museu Moto Guzzi, recentemente atualizado, a marca de Mandello del Lario preserva a memória dos feitos de motociclistas em todo o mundo, mas também relembra os feitos técnicos das motos que marcaram a história da Moto Guzzi.

É no espaço contemporâneo do Museu que podemos encontrar algumas das Moto Guzzi mais importantes de sempre. Muitos exemplares foram entregues pelos respetivos proprietários ao Museu, que conta com uma equipa de restauro

especializada e que consegue dar nova vida à Moto Guzzi do passado que assim deslumbram os milhares de visitantes do Museu.

As motos que ali encontramos foram cuidadosamente restauradas, limpas, motor renovado, sempre com todo o cuidado para que o processo de restauro mantenha a autenticidade de cada exemplar único e tão especial. A equipa encarregue de voltar a dar vida às clássicas Moto Guzzi tem inclusivamente o cuidado de respeitar o tipo de tintas e as cores usadas na época de fabrico de cada moto. Os componentes que não podem ser reparados e usados após restauro são substituídos por outros que respeitam as especificações de fábrica.

Mas enquanto não pode visitar o Museu Moto Guzzi em Mandello del Lario, de seguida apresentamos aqui 28 modelos da marca italiana que ficaram conhecidos ao longo dos primeiros 100 anos da Moto Guzzi e que poderá ver de perto, totalmente restaurados, no museu em Itália.

## Normale 500 (1921 a 1924)

A Normale foi a primeira moto de produção em série da Moto Guzzi e apresentava muitas das características que podemos encontrar em modelos mais recentes. Era uma evolução direta da GP 500 de competição. A produção da Normale iniciou-se em 1921

quando as primeiras 17 unidades foram fabricadas na fábrica em Mandello del Lario. A estreia em competição aconteceu na corrida Milão-Nápoles, em que dois pilotos pilotaram a moto ao longo dos exigentes 877 km da corrida Gran Fondo. Pouco depois, Gino Finzi

venceu a famosa Targa Fiorio, a primeira vitória absoluta da Moto Guzzi e que consagrou a fiabilidade e notoriedade da Normale. Capaz de atingir os 85 km/h, a Normale permaneceu em produção até 1924, com uma produção total de 2065 unidades.

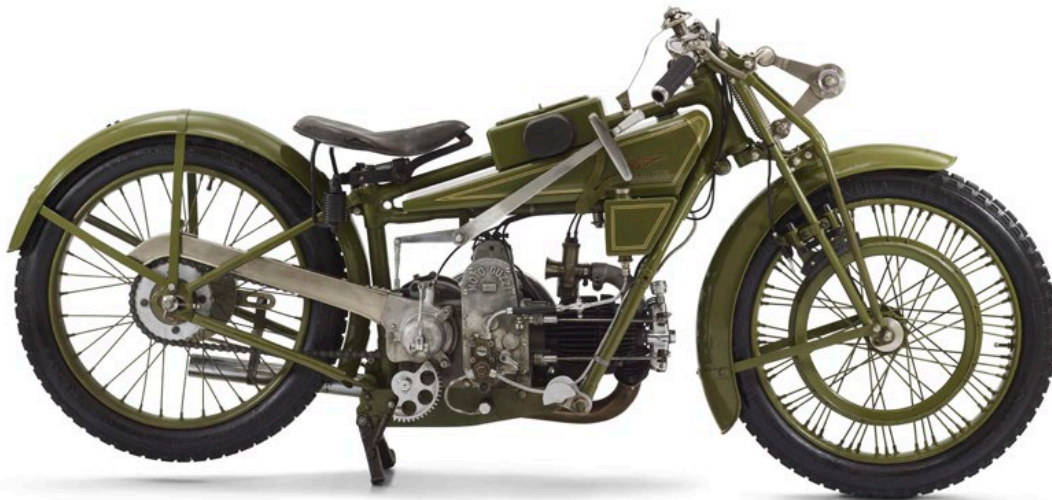


## C 2V 500 (1923 a 1927)

A C 2C (Corsa 2 Valvole), que é ideal para percursos de piso misto, foi a primeira moto desenhada por Carlo Guzzi a pensar na competição. Destacava-se pelas diferenças em relação à versão anterior (a Normale), nomeada-

mente o quadro que melhorava a estabilidade em linha reta. O primeiro grande sucesso aconteceu no Giro Motociclistico d'Italia, uma corrida por etapas com 2300 km e diversas provas de velocidade. A C 2V permane-

ceu nos concessionários, ainda que com pequenas alterações, disponível ao público até ao final de 1926. Depois reapareceu por pouco tempo em 1928 antes de ser substituída em definitivo pela 2 VT.



## Norge GT 500 (1928 a 1930)

A Norge GT 500 foi a primeira moto a contar com um quadro mais flexível para oferecer maior conforto, mas sem penalizar a sua estabilidade. O motor era um monocilíndrico a carburador com 498,4 cc, a quatro tempos, e acoplado a uma caixa de três velocidades. Ape-

lidade de Norge, foi a primeira GT da Moto Guzzi, e liderou a corrida ao Cabo Norte em 1928, pilotada por Giuseppe Guzzi ("Naco", irmão de Carlo Guzzi). Na viagem, a Norge GT 500 consumiu 182 litros de combustível e gastou três pneus. Esta aventura teve um impacto

tão profundo no motociclismo, que atualmente o Círculo Ártico é um dos destinos mais famosos do mototurismo mundial. Em 2006 a Moto Guzzi voltou a percorrer o mesmo percurso, mas agora com uma Norge 1200, em homenagem ao passado deste modelo GT.



## 2VT 500 (1931 a 1934)

Como moto lendária do período imediatamente anterior à guerra, a 2VT 500 fez a sua estreia mundial no Salão de Milão de 1931. Rapidamente conquistou fama de ser sólida e fiável, apropriada para uma utilização diária ou para

viajar. Além disso, provou ser uma moto perfeita para viagens a dois, serviu como veículo de trabalho, e também muitos exemplares foram equipados com sidecar. A 2VT é adorada pelos colecionadores, e continua a ser um modelo muito

representado nos encontros que se organizam em todo o mundo. Este modelo representou um passo em frente do ponto de vista técnico para a Moto Guzzi, e é isso que a torna tão atrativa para os colecionadores.



## 500 Bicilíndrica (1933 a 1951)

A Bicilíndrica (dois cilindros) foi desenhada em 1933 por Carlo Guzzi. O conhecido piloto Omobono Tenni estreou a Bicilíndrica a 15 de outubro desse ano na corrida em Roma, e a 10 de dezembro Moretti pilotou a moto e venceu a corrida em Nápoles. Este modelo incluía características distintas como o seu quadro duplo berço rígido, a

forquilha em paralelogramo (considerada a melhor no seu tempo) e o braço oscilante que ostentava as molas dos amortecedores no exterior da roda para conter a altura da moto. Durante a sua longa vida, a Bicilíndrica sofreu muitas alterações, especialmente ao nível da arquitetura do chassis que estava diretamente ligado a Antonio Mi-

cucci. Estas modificações tornaram a moto muito eficaz em competição. O depósito de combustível cilíndrico, que se estendia para além da coluna de direção, tornou-se num elemento muito popular e imitado por outros fabricantes. A moto retirou-se da competição em 1951 após a vitória de Lorenzetti na Senigallia.



## Airone 250 Turismo (1939)

A Airone apareceu em 1939 e imediatamente tornou-se num sucesso e na moto italiana de 250 mais vendida. Devido a substanciais e constantes atualizações ao longo dos anos, este modelo demonstrou ser apropriado para as mais diversas funções: traba-

lho, turismo e competição. No início de 1947 a moderna Airone nasceu e atingiu o seu pico em 1949 com a variante Sport. Esta moto tinha uma forquilha dianteira moderna com o clássico desenho invertido, para garantir maior robustez e um

comportamento superior. Estava também equipada com um motor potente para atingir os 120 km/h, permitindo à Moto Guzzi acumular vitórias na classe 250 tanto em Itália como no estrangeiro. A Airone 250 manteve-se em produção até 1957.

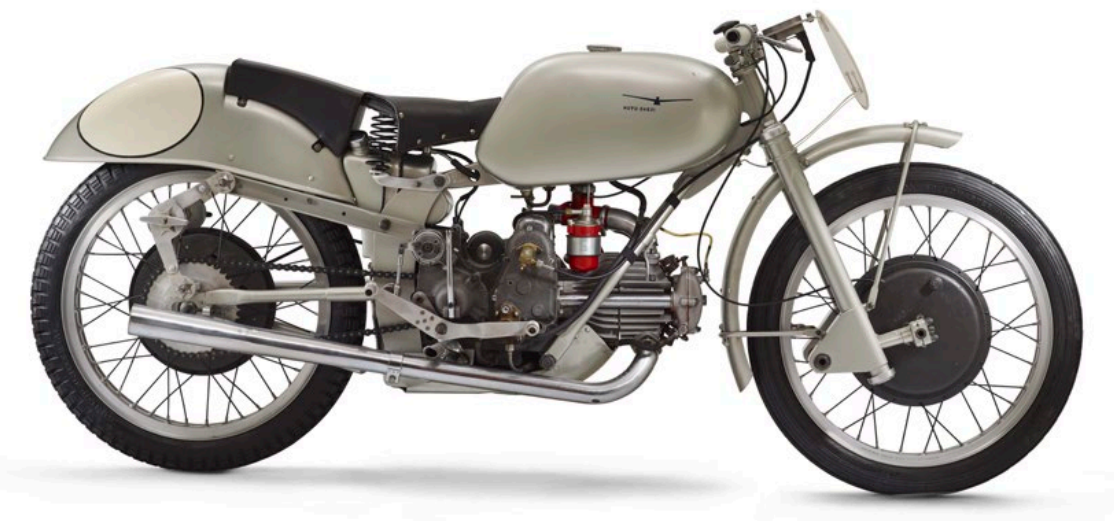


## Gambalunga 500 (1946)

Desenhada pelo engenheiro Carcano, a Gambalunga 500 foi a primeira Guzzi de competição no período pós-Guerra. Luigi Ruggeri pilotou a Gambalunga a 8 de setembro de 1946 no circuito Superba em Génova. Uma semana depois, Balzarrota alcançou a vitória em Bérghamo. A moto derivava

da Dondolino mas destacava-se por ser desenhada para as corridas de longa distância, pois a Gambalunga utilizava rolamentos especiais e um carburador de 35 mm, para além de uma forquilha telescópica hidráulica desenhada pelo próprio Carcano. Contudo, quando o motor de curso curto voltou a

ser popular, em 1948, a Gambalunga sofreu outras modificações de forma a melhorar a aerodinâmica e a estabilidade em estrada. Também adotou um motor mais poderoso que permitia atingir os 190 km/h. Atualmente este modelo é um dos mais desejáveis pelos colecionadores de Guzzis.



## Motoleggera “Guzzino” (1947)

A Motoleggera, carinhosamente apelidada de Guzzino, foi fabricada entre 1946 e 1954 a pedido do fundador Carlo Guzzi, que pediu a Antonio Micucci que criasse um veículo económico que fosse capaz de satisfazer as necessidades da população devastada pela guerra. Assim nasceu uma moto pequena, com um motor de 50 cc. A moto era simples do ponto de vista me-

cânico mas também na sua utilização. A versão de 65 cc rapidamente se tornou não apenas um sucesso comercial como também a nível da competição. Na realidade era impossível não ficar impressionado pelo sucesso da Guzzino. Conquistou vitórias na Reggio Emilia em 1947, Milão-Taranto em 1950 e 1951. E depois registou ainda diversos recordes de velocidade nas

distâncias de 1 km e 1 milha para a categoria 75, numa estrada na Suíça. Para além da competição, esta moto também ficou conhecida pelas suas aptidões aventureiras. Por ocasião da quarta edição da World Rover Moot in Skjåk, na Noruega, foi criado um pacote de equipamento especial que permitiu à Guzzino enfrentar esta expedição entre Milão e Oslo.



DISCOVERY  
RIKO

Blusão Verão

S M L XL XXL XXXL 4XL

CE PROTECT Joux 3M Scotchlite Reflective Material REGULAR FIT

CINZENTO BEGE CAQUI PRETO

BERING

salgadosmoto @salgadosmoto | salgadosmoto.pt

## Gambalunghino 250 (1949)

A reconhecida Gambalunghino nasceu de forma fortuita depois de várias experiências de Lorenzetti e Mastellari numa Albatros, uma moto introduzida no mercado uma década antes e pensada para as “gentleman races”. A Gambalunghino foi criada quando Lorenzetti, ele próprio um piloto de testes da Guzzi, acidentalmente destruiu uma Albatros enquanto competia. Para regressar

rapidamente à corrida, ele trocou as peças danificadas por peças da Gambalunga 500. Esta moto híbrida demonstrou ser uma excelente moto de competição, usada por pilotos italianos e estrangeiros como Bruno Ruffo, Bruno Francisci ou Gianni Leoni, para além de Fergus Anderson, Mike Barrington ou Tommy Wood. Bruno Ruffo conquistou o primeiro título na classe 250 no ano de estreia da

moto (1949). Ao longo dos anos a Gambalunghino foi sendo aperfeiçoada, particularmente a nível aerodinâmico. Apesar de inicialmente ser reservada apenas a pilotos de fábrica ou apoiados pela marca, muitos pilotos privados conseguiram arranjar as peças necessárias para transformar as Albatros em Gambalunghino, o que ajudou a aumentar a popularidade do modelo.



## Falcone Turismo (1949 a 1967)

Sendo uma das motos icónicas da marca, a Falcone 500 (na sua primeira versão de 1950) imediatamente pareceu estar destinada a tornar-se numa lenda: rápida, mas acima de tudo robusta. A Falcone tornou-se na moto preferida pelos

amantes das motos clássicas, mas particularmente por aqueles que gostavam de motos rápidas e para viajar longas distâncias. A Falcone 500, com as necessárias modificações, também se tornou numa moto muito competitiva nas corridas de

longa distância, que estavam novamente a tornar-se populares no início dos anos 50. E foi precisamente para enfatizar as capacidades turísticas deste modelo que em novembro de 1953 foi apresentada a Falcone Turismo.



## Galletto 175 (1952 a 1953)

A Galletto foi uma das motos mais populares da Guzzi no seu tempo. O protótipo inicial, apresentado em Genebra, já incluía as soluções técnicas e de design que a destacavam das rivais: um cilindro horizontal, caixa de 3 velocidades com seletor de pé (opcionalmente o seletor podia ser manual), monobraço os-

cilante, uma arquitetura de chassis avançada, suspensão traseira tipo cantilever (e que 30 anos mais tarde viria a ser adotada pelas motos desportivas) e jantes de 17 polegadas, que eram grandes o suficiente para garantir estabilidade e aderência ao asfalto, mas pequenas o suficiente para se poder instalar um

pneu sobressalente na moto. Outras características diferenciadoras da Galletto eram a utilização de um dínamo mecânico de 6V acima do motor, assim como o aumento de cilindrada dos 160 cc da primeira série para os 175 cc da segunda série, e na terceira série o motor chegava aos 192 cc.



## 350 GP monocilíndrica (1955)

A 350 GP foi uma moto lendária que permitiu à Moto Guzzi amealhar muitos sucessos em competição desde a sua estreia em 1953, ano em que a marca de Mandello del Lario decidiu usar a moto para competir na categoria 350 de modo a conquistar notoriedade na Europa. Competiu pela primeira vez no Grande Prémio da Alemanha em Hockenheim, pilotada por Fergus Anderson. Venceu essa corrida com uma velocidade média de 164

km/h. Depois disso, a Guzzi 350 GP venceu na Holanda, Bélgica, França, Suíça e Espanha. Em Monza os três primeiros classificados estavam aos comandos de uma 350 GP. Uma das motos de maior sucesso da Moto Guzzi, a 350 GP conquistou os títulos de forma ininterrupta até 1957, quando se retirou das competições de velocidade. O sucesso desta moto deve-se a várias situações: era leve, muito estável, uma aerodinâmica perfeita

(criada no túnel de vento da Moto Guzzi). Para além disso, a 350 GP tinha um consumo de combustível muito reduzido para uma moto de Grande Prémio. Apenas 1 litro por cada 20 km percorridos! Isso era a prova de que as ideias de Cesare Carcano, ao juntar materiais leves e construções simples, funcionavam até mesmo em competição.

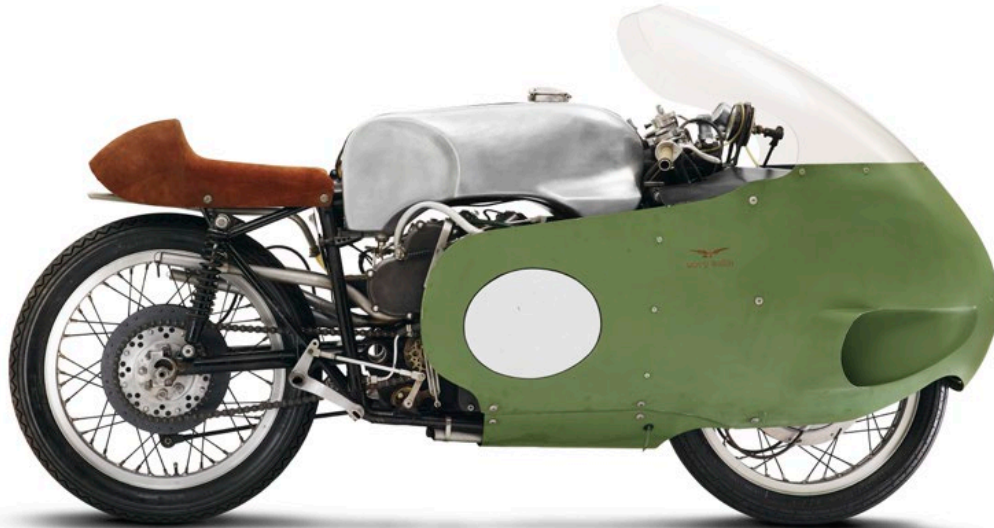


## 8 Cilindros 500 GP (1955-1957)

A moto que mostramos aqui, de 1957, é uma atualização do modelo original de 1954 criado pelo engenheiro Giulio Cesare Carcano. A produção da segunda versão era há muito um sonho de Carcano, e em 1957 tornou-se na moto de compe-

tição mais famosa da Moto Guzzi. Assim, a versão final com motor de oito cilindros em V de 498,5 cc tornou-se num ícone para a história do motociclismo de competição. O seu motor moderno e poderoso, para além de permitir atingir os

275 km/h, adotava soluções técnicas inovadoras como o quadro de uma trave que permitia a utilização de pequenos reservatórios para refrigerante e óleo, e permitia libertar espaço valioso em redor do motor volumoso.



## Stornello 125 Turismo (1960 a 1968)

Desenhada para maximizar a eficiência estrutural, a Stornello 125 Turismo rapidamente demonstrou ser um produto de sucesso. A moto foi pensada para ser um veículo utilitário com motor de válvulas paralelas e caixa de quatro velocidades. O seu design também permitiu a este modelo tornar-se popular, pela sua leveza, um carisma jovem e pouco

convencional. O seu sucesso na Regularità, uma prova contra o relógio, levou à criação de outras variantes, todas elas conseguiram replicar o mesmo sucesso e vencer inúmeras competições. O primeiro modelo de 1960 era vendido por 179.000 liras italianas, a que se seguiu a Stornello Sport em 1961 e a Stornello America em 1965. A Stornello Regularità, que

derivava da moto de competição, e a sua variante Scrambler, contavam com um motor de válvulas inclinadas. No final de 1967 apareceram as Scrambler America e Stornello 160. No final de 1969, as versões de 125 e 160 cc foram equipadas com caixa de 5 velocidades e o seu design foi alterado. A Stornello deixou de ser produzida em 1975.



## Dingo Turismo (1963 a 1966)

Em abril de 1963, a Dingo foi oficialmente apresentada e introduzida no mercado. Apesar de ter sido desenhada com o claro objetivo de ser uma moto utilitária, adotou as tendências mais modernas de então, o que deliciou os mais jovens que sonhavam ter o seu primeiro veículo. Inicialmente em variante Turismo e vendida por 79.900 libras italianas, foi depois criada a

variante Sport, a Dingo tinha um depósito que cobria o quadro e unia o assento. Entre 1966 e 1967 apareceram três novas versões que satisfaziam as necessidades dos mais jovens que procuravam uma moto verdadeiramente leve: a Super, a Cross e a GT. Estas três variantes também marcaram uma tendência mais desportiva para este modelo. Uma série de atualizações permiti-

ram manter a Dingo em produção até 1976, ano em que a produção terminou. Entre as mudanças e atualizações introduzidas conta-se um novo motor com caixa de 4 velocidades e pedal, aletas de refrigeração na cabeça do motor com um cilindro maior, uma caixa de velocidade melhorada em 1970, e um novo desenho para o assento e depósito de combustível.



## Trotter 50 Mark M (1966 a 1973)

Na primavera de 1966, a Trotter foi introduzida como uma scooter acessível. Foi imediatamente bem sucedida em diversos mercados europeus. O seu sucesso ficou a dever-se ao seu quadro rígido de

arquitetura simples, juntamente com um pequeno motor com embraiagem automática centrífuga, o que fazia com que até mesmo os menos experientes a conseguissem conduzir sem dificuldade. Nos anos seguintes

a versão original da Trotter passou a ter a companhia de variantes adicionais na gama italiana: em 1968 apareceu a Super com forquilha telescópica, e a Special M incluía um monobraço dianteiro.



## V7 Record (1969)

Em 1969, enquanto fazia pesquisas para a futura gama V7, o departamento de Pesquisa e Desenvolvimento da Moto Guzzi, liderado por Lino Tonti e Umberto Toderò, criou um protótipo de moto despor-

tiva com características excepcionais, a V7 Record. O protótipo, equipado com carenagem integral, foi apresentado à imprensa em 1969 no circuito de Monza. Nas duas sessões de teste realizadas, uma equipe de pilo-

tos composta por Guido Mandracci, Angelo Tenconi, Silvano Bertarelli, Roberto Patrignani, Remo Venturi, Vittorio Brambilla e Alberto Pagani, pilotaram a moto e bateram 19 recordes mundiais de velocidade.



## V7 Special (1969 a 1972)

A V7 Sport de 1969 foi trabalhada e aperfeiçoada por Lino Tonti tendo por base a versão apresentada em 1966. A nova versão apresentava melhorias na velocidade e nos detalhes técnicos: motor de 757,6 cc, 45 cv às 6000 rpm, relações de caixa modificadas para melhor aceleração, painel

de instrumentos mais completo e um depósito de combustível de maior dimensão. Desde o fim dos anos 70 do século passado a V7 demonstrou ser uma moto competitiva, permitindo a vários pilotos sentir a adrenalina da velocidade e das vitórias. Em junho e outubro de 1969, um

protótipo da V7 Special, carenado, estabeleceu inúmeros recordes de velocidade na classe 750 e 1000 cc no anel de alta velocidade do circuito de Monza: 100 km percorridos à velocidade média de 218,426 km/h, e 1000 km percorridos à velocidade média de 205,932 km/h.



## V California 850 (1971 a 1974)

Nos anos 60, os irmãos Joe e Mike Berliner – conhecidos importadores de motos estrangeiras nos Estados Unidos da América – estavam decididos a acabar com o domínio da Harley-Davidson entre os motociclistas americanos. Na realidade, a Moto Guzzi V7 deve parte do seu sucesso a eles. Em 1968 algumas

Moto Guzzi foram entregues à polícia, o que levou as motos de Mandello a serem conhecidas pelo grande público. Para o efeito foram criadas variantes especiais: a Ambassador, a Eldorado e a California. Apesar das diversas modificações realizadas nas primeiras California de 1971, o modelo manteve a sua popularidade.

Na verdade, o modelo de 1972 que está em exposição no Museu é um exemplo do sucesso da Moto Guzzi: a sua estética, o quadro sólido herdado da V7 Special, a sua capacidade dinâmica de se agarrar à estrada, e o seu motor potente e fiável. Uma moto que oferecia uma experiência de condução descontraída.



## V7 Sport (1972)

A V7 Sport é considerada como a obra prima de Lino Tonti, o engenheiro e designer envolvido na evolução da V7. Tonti contribuiu com diversas atualizações, tais como um novo quadro e um motor com cárter reforçado que garantia a necessária

rigidez tendo em conta o aumento da potência. A V7 Sport fez a sua estreia no circuito de Monza em junho de 1971, por ocasião da corrida de 500 km, pilotada por Raimondo Riva. A moto foi depois vista em diversas competições de resistência.

O exemplar que está em exibição no Museu Moto Guzzi é de segunda geração e, comparado com a geração anterior, varia ao nível da ignição. O seu quadro pintado de preto é uma clara diferença em relação ao quadro vermelho da primeira geração.



## V 1000 I-Convert Police (1975 a 1984)

Quando a V 1000 I-Convert, desenhada por Lino Tonti, apareceu no mercado em meados dos anos 70 do século passado, a imprensa especializada e o público em geral ficaram agradavelmente surpreendidos pela capacidade técnica atingida pela Moto Guzzi. Era a primeira moto

com esta cilindrada que a Moto Guzzi produzia, e estava equipada com todas as características que os aficionados das Gran Turismo podiam desejar: transmissão automática de duas velocidades, travagem integral, acessórios de elevada qualidade e detalhes para as longas

distâncias. A V 1000 I-Convert foi escolhida para ser usada pela polícia da Califórnia. Depois disso, o modelo foi devidamente equipado para ser usado por outros estados americanos, mas também por departamentos policiais de outros países.



## 850 Le Mans (1976 a 1978)

O modelo Le Mans foi criado como protótipo em 1972, e depois produzido em 1975. A moto manteve-se nos concessionários até 1993, conquistando os corações dos "corsaioli", Guzzistas de competição, através das várias versões: a Le Mans II em 1978, a Le Mans III de 1981, Le Mans 1000 de 1984, e a Le Mans CI (totalmente

carenada) de 1987. A Le Mans CI é uma moto que é recordada pelas suas conquistas nos circuitos, mas também pelo prazer de condução em estrada. A Le Mans era uma moto muito rápida e super desportiva, que no seu primeiro ano de produção conseguia atingir os 210 km/h. Graças a um kit especial, a velocidade máxima su-

bia para os 240 km/h. Para além da potência do seu motor, considerado como uma obra de arte, outras características da Le Mans eram bastante exóticas: utilização de materiais em liga leve, uma pequena carenagem superior, um depósito angular, para além do sistema de escape elevado e travagem de três discos.



## V35 Imola (1979 a 1984)

Com o objetivo de disponibilizar aos pilotos e entusiastas da velocidade uma moto atraente e que os pudesse levar ao extremo, foi apresentada em 1979 a V35 Imola, que permaneceu em catálogo da Guzzi até 1989. Este modelo inspirou-se na parte técnica da V35 mas adicionou-lhe características diferentes: a potência aumentou para os 36 cv às 8.200 rpm para

atingir os 160 km/h. A afinação da V35 Imola também era claramente mais orientada para a competição. Era impossível não reparar no escape elevado, no depósito de combustível e assento, assim como a carenagem superior que se movia conforme o movimento do guiador. Equipada com um motor de duas válvulas por cilindro, a V35 Imola tornou-se bas-

tante popular devido à sua agilidade, precisão na entrada em curva, sistema de travagem potente e estabilidade em linha reta. Em 1983 apareceu uma segunda versão, a V35 Imola II, com um motor mais potente, modificações no chassis e carenagens, e que assim atingia os 170 km/h, o que a aproximava de outras motos com motores de maior capacidade.



## V50 Custom (1982 a 1986)

A Moto Guzzi V50 era uma das motos mais equilibradas dos modelos bicilíndricos que apareceram no final dos anos 70 e foram produzidos até meados da década seguinte. Tornou-se na patriarca da gama Guzzi, dando origem a modelos de menor e maior cilindrada. A Moto Guzzi V50

conquistou a reputação de ser uma moto robusta e fiável, económica, fácil de manter e de conduzir. Era uma moto versátil tanto para viagens mais curtas na cidade como também para percorrer distâncias maiores. Com o seu design derivado da V35, a Guzzi V50 deu início a um

novo método de produção para garantir uma maior economia dos recursos. Desde o lançamento da V50 em 1977, a Moto Guzzi lançou depois diversos modelos. A V50 II e V50 III, a V50 TS ou ainda a V50 Custom, que aqui vemos, e foi produzida a partir de 1982.



## 4 Cilindri 500 (1983)

O motor da 4 Cilindri 500 foi terminado em 1948 com quatro cilindros alinhados longitudinalmente. Permanece como um bonito exemplo do motociclismo no pós-Guerra. A posição do motor, a refrigeração por água, a embraiagem, a caixa de velocidades e a transmissão final por veio eram consideradas inovações na época. O destaque era o sistema de injeção de combustível que utilizava um pequeno

compressor Roots, um mecanismo que mais tarde foi substituído por carburadores. Os primeiros testes com a 4 Cilindri 500 em Monsa mostraram que era mais rápida alguns segundos por volta do que as dois cilindros da altura. O motor quatro cilindros mostrou ser rápido e estável em linha reta, mas revelou-se complicado em curva, talvez porque os pilotos não estavam habituados às reações da combinação do

motor com transmissão final por veio. A 4 Cilindri 500 não foi particularmente bem sucedida nas pistas. Porém, este modelo recebeu críticas muito positivas por parte da imprensa, que gostava da “combinação feliz entre tecnologias de moto e automóvel”. A engenharia desta moto serviu de base para a criação de um motor V8, que apesar de volumoso, tornou-se num dos símbolos da Moto Guzzi.



## V65 NTX (1986 a 1990)

A partir do início de 1986, a V65 NTX substituiu a V65 TT adotando o mesmo design da contemporânea V35 NTX, que buscava inspiração nas motos de competição do Paris-Dakar, e em particular a presença do grande depósito de

combustível para a prova africana. Comparada com o modelo anterior, a nova NTX tinha maior distância livre ao solo, um novo sistema de escape 2 para 1, e um novo design que era mais apropriado para viajar do que para competir. A V65

NTX atingia os 170 km/h, o seu peso era de 170 kg, o esquema de cores era branco e azul com riscas vermelhas, motor com acabamento em preto, para além de jantes em alumínio anodizado de cor dourada.



## Quota 1000 Gara (1992 a 2001)

Fabricada entre 1992 e 2001, a Quota 1000 era uma moto de enduro de grandes dimensões, com um quadro específico e um motor com configuração em V com 1000 cc. Apresentando uma agilidade inesperada para as suas dimensões, a moto di-

ferenciava-se de outras Moto Guzzi da época: o motor, apesar de ser o mesmo usado noutros modelos, tinha uma afinação específica, mais suave, de forma a tornar-se mais divertido de explorar nos pisos de terra. A versão de 1988 da Quota destacava-se

por ter mais cilindrada (1100 cc), um assento mais baixo, travagem Brembo e forquilha dianteira com bainhas de maior diâmetro. Para além disso, a carenagem dianteira grande provou ser eficaz mesmo a alta velocidade em autoestrada.



## Daytona 1000 Dr. John (1995)

A Moto Guzzi, atenta à popularidade das corridas realizadas nos vastos areais da Florida (Daytona Beach) e Califórnia, começou a desenvolver o projeto Daytona, que eventualmente veio a tornar-se realidade nas corridas americanas. Foi na “Battle of Twins”, em Daytona, que os grandes motores em V da Moto Guzzi conquistaram o reconhecimento dos motociclistas americanos. Para participar nestes eventos na praia, um antigo dentista de Filadélfia, que também era apaixonado por corridas, John Wittner (carinhosamente conhecido como “Dr. John”) criou uma moto especial em 1987. Wittner utilizou um motor altamente modificado e um quadro que desenvolveu, para além de carenagens em fibra de vidro. Após vários sucessos, a Moto Guzzi decidiu criar uma pequena série destas desportivas, que foram

depois melhoradas. Esta pequena produção de motos serviu de base para a Daytona 1000 apresentada em 1990, que utilizava um motor que conciliava as necessidades de uma utilização em pista com a condução em estrada. Os protótipos sofreram diversas modificações para

a Moto Guzzi atingir o resultado final. A inspiração foram buscar à “Dr. John”, que serviu de força motora para o desenvolvimento da Daytona e de outros modelos Moto Guzzi. O exemplar que mostramos aqui, de 1995, é um exemplo da tecnologia de ponta dessa época.





# RECORDAÇÕES DO MEU PRIMEIRO **Portugal Lés-a-Lés**

Olhando um pouco para trás, tenho de fazer um mea culpa: porque demorei tantos anos para fazer um Portugal Lés a Lés (LaL)? Porque foi necessário chegar até à 23.<sup>a</sup> edição, se oiço falar do mesmo desde a primeira, já no longínquo ano de 1999?

**Texto:** Pedro Pereira

**E**stava escrito no Livro do Destino que iria ser agora, mais ainda porque esta edição nos trouxe uma visão fantástica da N2 que foi muito além daquela que muitos conhecem.

Partilho agora consigo, Caro/a Leitor/a, as minhas principais impressões destes 4 dias que me ficam na memória e, imagino eu, também na de todos os que viveram esta épica aventura. Também sugiro que vejam o vídeo, caso ainda não o tenham feito!

### O 1.º DIA E PREPARAÇÃO

Antes da viagem preparei o essencial: vi a meteorologia, escolhi o equipamento a levar, a roupa e todo o ritual que bem conhecem. Faço sempre uma pequena check-list, que verifico antes da partida, incluindo coisas menos óbvias como um pequeno spray para limpar a viseira do capacete ou spray para a corrente.

Usei, pela primeira vez, um roll bag (saco de viagem de enrolar) e recomendo por ser prático, leve, barato e, sobretudo, impermeável.

A moto escolhida foi uma velha amiga: a Suzuki V-Strom 650 XT à qual apenas verifiquei os níveis dos fluidos, pressão dos pneus, tensão e

lubrificação da corrente e ainda lhe subi o ecrã pára-brisas para a posição mais elevada, com o auxílio de uma chave sextavada.

Saí rumo a Chaves pela autoestrada (tinha de ser) e na região de Fátima apanhei chuva copiosa e disse para mim: - LaL molhado... certamente será abençoado!

Aqui a Abelha Maia (nome carinhoso que define bem esta Suzuki amarela) fez-me sofrer com algum desconforto do assento e a escassa proteção aerodinâmica, além de que os consumos se ressentiram bastante, mas a alegria e o espírito de aventura compensaram tudo isso!

Chegado ao destino, encontro com o meu Colega de Equipa Rogério Carmo, entrega da documentação (aprecio as virtudes de um road-book detalhado e o seu aspeto nostálgico face a um GPS), e um pequeno passeio pelas redondezas e deitar cedo que a aventura a sério começava no dia seguinte!

### 2.º DIA: DE CHAVES A S. PEDRO DO SUL

O Rio Tâmega foi testemunha da azáfama matinal, tal como eu testemunhei a imensa curiosidade (constante ao longo de todo o LaL) que a Harley Pan America despertou. Tive até receio que a Abelha Maia ficasse com ciúmes, mas >>>



não aconteceu!

Sou um fã confesso do nosso país e esse dia não me desiludiu, nem por um momento! Claro que uma foto no km 0 foi para esquecer, tal a concentração de participantes nesse local, mas o dia foi fenomenal!

Passar por aldeias isoladas, ver os habitantes a deixarem a sua azáfama apenas para sorrir e acenar às motos, o riso das crianças... não há dinheiro no mundo que pague isso! Só mesmo vivenciando se percebe!

Pontos altos existiram muitos, mas tenho de destacar alguns:

O Alto Douro Vinhateiro, fusão perfeita entre a Mãe Natureza e a ação humana é algo que nunca me canso de admirar. Pela primeira vez confirmei, em Lazarim, que ao contrário do que sempre me ensinaram, até o Diabo pode ser bonito! A chegada a S. Pedro do Sul foi apoteótica, apesar de algum compasso de espera (muito comum em todos os dias) para subir ao palanque.

Nota positiva para a Federação Nacional de Motociclismo e para a Autarquia por se associarem com vários restaurantes e, com um voucher e

marcação, permitir que os participantes pudessem ir jantar a um da sua preferência...

Acabámos por ir dormir em Viseu e assumo que não dormi tão bem quanto desejaria. Estava demasiado excitado com tudo o que já tinha visto e sentido e revia mentalmente os vários momentos do dia... o que me despertava ainda mais!

Das nossas motos nada há a dizer que não sejam elogios, incluindo a queda abrupta nos consumos e comportamento muito são da V-Strom XT que, em alguns momentos, exigia condução mais empenhada para acompanhar a Pan America.

### **3.º DIA: DE S. PEDRO DO SUL A ABRANTES**

Mais uma vez, levantar cedinho, tendo resistido à tentação de andar na ramboia na noite anterior. É um dado adquirido que quanto mais frescos e descansados estivermos, menos riscos corremos e mais conseguimos desfrutar da moto em si, mas também dos cheiros, cores e sabores que se vão desenrolando diante de nós!

Neste novo dia continuei completamente enamorado desta bela aventura e tive oportunidade de conduzir mais a Pan America (em >>>



breve o Rogério Carmo irá contar-vos tudo sobre ela). Destaco em especial as suspensões semi-ativas, o motor a médios regimes e o sistema de travagem. Numa expressão: habemus moto!

Ainda que correndo o risco de ser muito redutor, destaco também alguns momentos mágicos:

Já depois de Góis e praticamente no cume da Serra do Açor, o Rogério faz-me sinal e vejo a planar, majestoso, um açor quase ao nosso lado, sobre o vale do Ceira. Paramos as motos e ficámos simplesmente deliciados. Nem me lembrei de fotografar!

No Sardoal, que conheço muito bem, fomos desafiados a cruzar o casco antigo da Vila calcorreando ruas estreitas de seixo rolado e onde pouco mais cabe que uma moto. Simplesmente inesperado e surpreendente!

A chegada a Abrantes (se preferirem Ábrantes) foi num ambiente de festa, tal como a subida ao palanque e ainda revi alguns amigos e família, tal como tinha feito no Sardoal. Os mais de 2000 participantes tomaram a cidade de assalto e acabaram por se espalhar pelas redondezas. Por exemplo: nós fomos dormir a Ponte de Sor.

Ainda antes do deitar, importa cumprir o ritual diário de dar uma visão geral sobre a moto, verificar a corrente (que até a Pan America tem) e limpar cuidadosamente a viseira do capacete.

Amanhã iríamos cruzar o “Além-tejo” com chegada ao Reino dos “Algarves”.

#### **4.º DIA: DE ABRANTES A FARO E REGRESSO**

Uma vez mais, deixamos cedo o ninho, apesar de haver quem tenha sido mais madrugador, sobretudo os que se inscreveram primeiro e fazem questão de carimbar integralmente o seu passaporte nos 35 concelhos. Uma recordação que fica para a vida, mas que significava longos períodos de espera...

O calor começava a sentir-se logo pela manhã e é aqui que se percebe uma das vantagens óbvias do equipamento técnico para andar de moto: abrir os ventiladores à frente e atrás melhora muito a sensação de frescura, porque conduzir de t-shirt e até de calções... não obrigado!

Já sabemos que nos espera a etapa mais longa de todas e, no meu caso pessoal, o regresso obrigatório às bandas da capital nesse dia porque >>>





soube, na véspera do LaL, que seria vacinado contra a Covid neste mesmo dia às 18:18!

Há muito que me deixei seduzir pelo Alentejo, pelas suas gentes, pela sua gastronomia, pelos seus vinhos (pena termos passado tão cedo nas Galveias que nem deu para um golinho do vinho da freguesia, o Marques Ratão) e pelas paisagens, que vão muito além das planícies ou das retas a perder de vista...

Destaco apenas alguns dos muitos pontos que me seduziram neste dia:

Logo para começar, em Ponte de Sor, a passagem na ponte pedonal sobre o Rio Sor foi, no mínimo, original! Não sei quem teve a ideia, mas foi uma agradável surpresa.

Tenho de destacar sempre as curvas da Serra do Caldeirão (ao que consta, são 365). Em tempos não muito recuados eram um importante acesso ao Algarve, a umas merecidas férias e os miúdos facilmente enjoavam.

Agora são o paraíso dos motards! Pouco tráfego, quase sempre bom piso e uma oportunidade sublime de “arredondar” os pneus! Assumo que aqui cometi alguns excessos, mas a XT esteve sempre impecável, sem um queixume, a exigir mais de mim para não perder a Pan América que

parece que curva “sobre carris”!

A chegada a Faro foi sem grande história e mais cedo que o previsto por causa da minha contingência. Por especial atenção, deixaram-nos tirar a foto da praxe sobre o palanque (ainda nem estava aberto), depois fomos comer alguma coisa numa esplanada ali mesmo ao lado e, com pena minha, o regresso foi logo de seguida.

Acabei por fazer a viagem sozinho, com as minhas boas recordações e a Abelha Maia. Chegámos ao posto de vacinação 10 minutos antes da hora marcada e com cerca de 1.800 kms percorridos, mas não me peçam para revelar os consumos da XT nesse trajeto, é que apesar do depósito ser de 20 litros... deu para muito pouco!

### **DEUS EXISTE... E PARTICIPA NO LAL!**

Esta expressão não é minha. É do Rogério Carmo, mas no final destes magníficos 4 dias percebi melhor aquilo a que se referia e agora partilho.

É-me completamente indiferente se o LaL é também uma Feira de Vaidades, se predominam as motos da marca bávara (ao que consta, há alguns anos atrás eram as da Asa Dourada) e se há participantes que gostam de uma certa ostentação. Nada disso me atormenta, pois é uma mera >>>

# 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€



[www.suzukimoto.pt](http://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!

escolha pessoal.

Vejo encantos numa moto de 300 kg, equipada até aos dentes com os últimos gritos da tecnologia, mas também aprecio uma nostálgica Vespa (e havia por lá várias) ou mesmo a coragem de fazer a N2 em 50 cc (coisa que também está nos meus planos futuros).

O que me preocupa de verdade e mostra a bondade divina é a falta de preparação e cuidado de alguns participantes e isso facilmente se torna perigoso para eles e para os outros!

Assisti a várias pequenas quedas a subir ou a descer da moto, por escolha inadequada da própria montada ou do local para o fazer, calçado impróprio ou gritante falta de técnica. Também vi demasiados casos de motards a “cortar curvas”, mesmo em locais de visibilidade muito reduzida, o

que exponencia o risco.

Menciono ainda os zig-zag por manuseio de gadgets (telemóveis, action cams, gps, distração com o/a pendura...) ou a condução sem equipamento minimamente adequado: condutores/as e “penduras” sem luvas, de t-shirt, calções e sandálias! Só pode ser mesmo de quem não avalia os riscos e a própria FMP deveria ter um papel mais pedagógico nesta matéria!

Não me interpretem mal! Não estou a dar lições de moral ou chazadas a ninguém! Apenas fico preocupado por ver tantas atrocidades que podem sair caro, inclusive a quem toma as devidas medidas de segurança, vai equipado e, por exemplo, é abalroado por motociclista que seguia distraído a olhar para a paisagem ou em amena cavaqueira ao telemóvel... //

## Quais os custos de uma participação no LaL?

APESAR da situação pandémica, o LaL é vítima do seu próprio sucesso e percebe-se facilmente que as inscrições se esgotem antes da data prevista, mas há que ter presente que os custos de participação são significativos e acabam por dissuadir muita gente a participar, incluindo pessoas mais jovens e senhoras, que importa atrair para o mundo das motos...

Apresento de seguida uma mera simulação de

custos, tendo presente que há muitas variáveis e estratégias que vão trazer flutuações. Tomo como referência o exemplo de alguém que vai participar na sua própria moto, sem “pendura”, que não abdica do conforto de um quarto só para si e que vai fazer troços com portagem na ida e no regresso.

Inscrição: 200€

Alojamento (4 noites): 240€

Combustível: 180€

Portagens: 40€

Diversos (refeições, recordações...): 90€

Total: 750€

É um mero valor de referência. Se a moto gastar pouquinho... melhor, mas e se gastar muito? Se ficar em parques de campismo ou partilhar quarto... poupo, mas e se optar por hotéis melhores? Se for comido nos almoços e nas bebidas no final das etapas... já sabem o resto! Pode ou não acrescer o aluguer da moto, uma eventual revisão ou a troca de pneus.

Em suma, não deixa de ser um custo significativo e podem existir outras prioridades que nos impeçam de participar neste fantástico evento, mas se for possível faça-o! Vai divertir-se muito e perceber que vale a pena, além de que vai “deixar” o seu dinheiro em Portugal, ajudando à economia local. //



## Notas finais

O LAL não termina quando chegamos a casa, são e salvos, com recordações para a vida, fotos, vídeos e novas amizades. Importa ver o estado da moto (pneus, limpeza geral, eventualmente o estado do filtro de ar, talvez até esticar a corrente...), limpar a viseira do capacete, lavar o forro interior, retirar as proteções do equipamento que também deve ser cuidadosamente lavado e assim por diante. Faz parte do encanto de andar de moto e não deve ser negligenciado.

Caso tenha feito troços de AE sem portagens físicas e não tenha Via Verde (sou utilizador e acérrimo defensor) não se esqueça de ir liquidar também essa conta. Se não o fizer, vai acumular-se e ser bem mais caro.

A participação do Rogério e a minha é um pouco diferente daquela que a maioria dos participantes faz. Paramos para fotografar a caravana, fazer entrevistas, fotos e vídeos para a revista, site e redes sociais... é como se existisse uma mistura de trabalho e prazer. Dizem que não se devem misturar, mas aqui resulta bem!

Ainda uma nota muito especial para a Abelha Maia. Foi uma grande surpresa e o exemplo perfeito de como “menos é mais”! Levar duas motos bastante distintas para o LaL serviu

também para ilustrar isso mesmo. Apesar desta ser “metade” em potência, binário, preço... nem por isso deixou de ser uma moto divertida e perfeitamente à altura das expectativas!

Sei que se fala na possibilidade de ser descontinuada (espero que não) ou pelo menos atualizada (espero que sim) um pouco à imagem e semelhança do que ocorreu com a irmã mais velha: mais alguma tecnologia e até um ligeiro aumento de cilindrada podem dar-lhe uma nova vida!

Nota mais também para os excelentes Bridgestone Battlax Adventure. De perfil mais aventureiro, cumpriram impecavelmente nos troços fora do alcatrão (e foram alguns), mas brilharam no asfalto! Um comportamento muito saudável e uma capacidade de curvar com segurança até acima do que estava à espera!

Não consigo compreender como, nos dias de hoje, ainda se vendem motos novas com pneus de má qualidade! Pagando um pouco mais o consumidor anda mais seguro e diverte-se muito mais!

Um agradecimento especial à Federação, a toda a Organização (Ernesto, és grande), aos Municípios que compõem a Rota, às Associações, aos Motoclubes, os Concessionários, às Forças de Segurança e a todas as pessoas que, de uma forma ou de outra, tornaram possível esta aventura.

Da minha parte vou ficar por aqui, não quero ser muito maçador e sou o primeiro a assumir que escrever um romance pode afastar o/a Leitor/a, mas o que descrevo faço-o com paixão e muita vontade de voltar em 2022.

Fica já como hipótese de prenda para o meu meio século de vida que se concretiza no próximo ano! //





# MOTOS **USADAS**



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



**ANDAR DE MOTO**



**Susana Esteves**  
*Jornalista e motociclista*

## QUATRO PATAS em duas rodas

**H**abitualmente quando alguém decide comprar ou adotar um cão pensa nas camas e demais acessórios, no espaço, no dinheiro que vai gastar no veterinário, no relacionamento com crianças, vizinhos ou outros animais, nas férias, na dose extra de paciência quando aparecerem coisas roídas, nos calmantes que vão ter de comprar quando aparecerem mmmuuuittas coisas roídas ...

Eu pensei: e agora as viagens de mota?

A maior parte dos passeios de fim de semana, de ocasião ou mesmo nas férias são feitos sobre duas rodas. Isto é especialmente verdade quando a viagem até ao destino envolve trânsito, dificuldade em estacionar, parques pagos e cenários semelhantes. Além disso, a viagem é mais interessante, calma e parece sempre muito mais rápida. Nos carros o meu espírito regressa à infância: Falta muito? Nunca mais chegamos? Quanto tempo falta? Podemos ir mais depressa?

Mas e agora com um cão?

Conheço quem viaje pela Europa de mota na companhia de um patudo adorável, mas eu posso fazer a mesma coisa? Até que ponto isto é possível.

Se investigarmos um pouco online encontramos todo o tipo de acessórios de transporte animal para motos – mochilas, bolsas, bancos e até top cases especificamente criadas para o efeito. Descobrimos inclusive também um mundo de acessórios mini – óculos, capas, capacetes, cintos “de segurança”, entre outras coisas.

É certo que o meu novo cãopanheiro não é o mais pequeno exemplar da espécie, mas com jeitinho conseguia enfiá-lo numa caixa confortável para ele viajar comigo para todo o lado.

Mas a última pesquisa esmagou totalmente os meus sonhos e planos de educar e treinar um cão

motociclista. É possível transportar animais em motos em Portugal, uma vez que há acessórios de transporte comercialmente disponíveis?

Questionei a Polícia de Segurança Pública sobre o enquadramento legal no nosso país.

Muito atenciosamente, a PSP explicou o seguinte:

**1.** O Código da Estrada prevê, no seu artigo 92.º, n.º 1 que: “O transporte de carga em motociclo, triciclo, quadriciclo, ciclomotor ou velocípede só pode fazer-se em reboque ou caixa de carga”;

**2.** Conforme n.º 2 do mesmo artigo, é proibido aos condutores e passageiros desses veículos transportar “objetos suscetíveis de prejudicar a condução ou constituir perigo para a segurança das pessoas e das coisas ou embaraço para o trânsito”;

**3.** Na mesma senda, o artigo 3.º do Código da Estrada estabelece que “as pessoas devem abster-se de atos que impeçam ou embarquem o trânsito ou comprometam a segurança, a visibilidade ou a comodidade dos utilizadores da via”;

Ou seja, apesar do Código da Estrada não se referir expressamente a animais como ‘carga’, não deixa de ser imprescindível que “ao viajar com gatos e/ou cães, o transporte destes não afete a segurança e a condução, pois qualquer movimento imprevisível do animal de estimação pode dar origem a uma situação de perigo ou, em último caso, provocar um acidente”.

Quem infringir as situações referidas acima incorre numa prática contraordenacional, sancionada com coima de 60€ a 300€.

Resumindo e concluindo: o cão motociclista que tanto queria vai transformar-se – no limite - no copiloto do meu enlatado. Já eu vou procurar marcas de calmantes para aguentar trânsito, parques de estacionamento lotados, parquímetros, etc. etc.

Boas curvas //

# 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).

 808 910 911  
honda.pt