

## BMW R1250 RT



### » TESTE

APRILIA TUONO V4 FACTORY

### » APRESENTAÇÃO

APRILIA TUAREG 660

BMW R 18 TRANSCONTINENTAL / R 18 B

DUCATI PANIGALE V2 BAYLISS

HONDA CRF250R / CRF250RX

KTM RC 8C

SUZUKI LUCKY KATANA BY LUCKY CAT GARAGE

VOGE 500DSX / 300ACX

### » REPORTAGEM

TORSTEN HALLMAN

MOTOGP - O QUE ACONTECE ÀS MOTOS!

### » TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

## DOSSIER

## CLÁSSICAS MODERNAS

**TODOS  
OS DIAS  
SÃO DIAS  
DIVERTIDOS**

**NC750X**



**NOVA NC750X. PASSEIOS TRANQUILOS, DE SEGUNDA A DOMINGO.**

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



# PORQUE NÃO...



**Rogério Carmo**  
*Publisher*

## Góis e as Motos

O Góis Moto Clube preparou um evento para celebrar a cultura motociclística. Impossibilitado novamente de realizar a sua popular concentração anual, devido à pandemia, esta foi a forma de fazer regressar as motos às margens do rio Ceira.

Exposições, palestras, cinema e sessões solenes, espalharam-se pela vila com o fim-de-semana de 13 (o feriado municipal goiense), 14 e 15 a destacar-se com um reforço de atrações para aliciar os motociclistas.

Uma homenagem ao Motociclismo, com a entrega de medalhas de mérito municipal ao Presidente da Fim, Jorge Viegas, ao presidente da comissão de moto turismo da FMP, Tó Manel, e à própria Federação de Motociclismo de Portugal, foi a forma que a vila de Góis encontrou, através da sua edilidade, de agradecer aos homenageados a ajuda que, ao longo dos anos têm dado ao Góis Moto Clube, que tem sido um excelente veículo promocional da região, seja através da sua concentração anual, seja por via de eventos desportivos ou moto turísticos que organiza.

Outro momento alto do fim-de-semana foi a geminação das cidades de Faro e Chaves, com a vila de Góis, através de um protocolo que pretende olhar pelo futuro turístico da

mítica estrada N2, que atravessa o concelho.

Em ambos os momentos falou-se no potencial turístico da bela vila, agora e mais do que nunca alavancado pelo interesse suscitado pelo traçado da N2.

Mas se Góis é, indiscutivelmente, um destino turístico de excelência, a verdade é que poucos turistas (independentemente de serem motociclistas ou não) estão dispostos a ouvir a toda a hora do dia e da noite os escapes das muitas motos que circulam pela região (e ao longo de todo o ano) que não cumprem minimamente os requisitos legais referentes à poluição sonora!

Menos ainda quando, madrugada adentro, têm que suportar a falta de respeito mostrada por alguns imbecis que usam as motos para, durante horas seguidas, comprovarem a sua falta de civismo e inteligência, fazendo rateres e burnouts dentro da vila e nos seus arredores, sendo impossível que não percebam que estão a incomodar toda a gente.

Não sei se há uma solução eficaz para este problema, mas sei que há lugares muito mais pacatos para visitar e passar férias! E porque não quero voltar a ouvir dizer que o pior de Góis são as motos, é preciso, de alguma forma, resolver este assunto //

**8** *MOTO NEWS*

## **APRESENTAÇÃO**

- 22** *SUZUKI LUCKY KATANA BY LUCKY CAT GARAGE*
- 28** *APRILIA TUAREG 660*
- 30** *BMW R 18 TRANSCONTINENTAL /R 18 B*
- 34** *DUCATI PANIGALE V2 BAYLISS*
- 40** *KTM RC 8C*
- 44** *VOGE 500DSX*
- 48** *VOGE 300ACX*
- 52** *HONDA CRF250R / CRF250RX*

## **DOSSIER**

- 56** *CLÁSSICAS MODERNAS*

## **TESTE**

- 86** *BMW R1250 RT*
- 96** *APRILIA TUONO V4 FACTORY*

## **EQUIPAMENTO**

- 112** *FALCO AIRFORCE*
- 114** *MV AGUSTA LOGO LEVEL 1*
- 116** *REV'IT! SHELBY LADIES*
- 118** *REV'IT! G-FORCE*

## **REPORTAGEM**

- 126** *MOTOGP - O QUE ACONTECE ÀS MOTOS!*
- 132** *TORSTEN HALLMAN*

## **CRÔNICA**

- 3** *ROGÉRIO CARMO: GÓIS E AS MOTOS*
- 6** *BRUNO GOMES: GRAZIE VALE!*
- 108** *PEDRO PEREIRA: VOLTAR A ANDAR DE MOTO DEPOIS DE UM EPISÓDIO TRAUMÁTICO*
- 120** *HENRIQUE SARAIVA: O MAFARRICO DEIXOU A PORTA ABERTA*
- 140** *SUSANA ESTEVES: VIAJAR SOZINHA DE MOTO - SIM OU NÃO?*



# 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

## GRAZIE Vale!

**V**alentino Rossi, já “quarentão” e a caminho de dar as boas-vindas à sua filha com a modelo Francesca Sofia Novello, anunciou que vai colocar um ponto final na sua já longa carreira. São mais de 25 anos a competir ao mais alto nível, e certamente que este não seria o final de carreira que “Il Dottore” e todos os seus fãs gostariam de ver, enquanto luta para escapar aos últimos lugares de cada corrida de MotoGP.

Desde a sua primeira corrida em Sepang, no longínquo ano de 1996, então com 17 anos, até agora, Rossi contabiliza títulos de campeão em 125 cc, 250 cc, 500 cc e também em MotoGP. São nove títulos mundiais. Escapou-lhe o 10º, o tão ambicionado décimo título. Mas apesar de recordes e corridas que ficarão na memória de todos nós, julgo que o que Rossi deu ao mundo das duas rodas foi o reconhecimento por parte daqueles a quem as motos nem sequer interessam. Basta falar no piloto que veste de amarelo fluorescente e de imediato as pessoas sabem de quem estamos a falar. Valentino Rossi é alguém que estará sempre ligado às motos mesmo depois do seu abandono.

Deixará um vazio enorme no paddock de MotoGP. Mesmo não estando na luta pelo título e pelas vitórias, é impressionante perceber que continua a ser o piloto mais procurado pelos fãs sempre que o paddock está aberto ao público. Aliás, basta ver a festa que foi nas bancadas do Grande Prémio da Áustria, com os seus fãs em delírio.

Temos até ao final desta temporada para desfrutar

da presença do astro italiano nas pistas de MotoGP aos comandos de uma moto. Eu comprei bilhete e já assegurei que consigo ver ao vivo a última corrida de Rossi em Portugal, e serei um dos seus apoiantes nas bancadas do Autódromo Internacional do Algarve em novembro. Não consegui ver a primeira corrida de Rossi, e também não pude estar num circuito numa corrida que venceu ou celebrou um dos seus títulos. Mas não me perdoava se falhasse este GP em Portugal, e participar numa festa do motociclismo (e espero que vitória do Miguel Oliveira, claro!), mas naquela que certamente será uma enorme festa portuguesa a homenagear um dos maiores nomes do motociclismo mundial.

Aliás, a sua importância é de tal forma relevante para o mundo das duas rodas que até mesmo rivais acérrimos como Casey Stoner ou Max Biaggi, apenas para lembrar alguns, mas também marcas rivais e que nunca estiveram ligadas a Valentino Rossi, fizeram questão de publicamente reconhecer o seu talento neste momento de fim de carreira.

Se haverá alguém capaz de preencher o vazio que ficará após 2021 no paddock? Penso que é injusto colocar essa “pressão” noutros pilotos, jovens que procuram trilhar o seu caminho, conquistar o seu espaço. Para nós que pudemos ver o talentoso italiano de Tavullia a competir no seu auge, fica o prazer de podermos lembrar o que aconteceu em inúmeras ocasiões, prestações memoráveis e celebrações que ficam na história do Mundial de Velocidade.

Por tudo isto, mas por muito mais que nos deste, Grazie Vale! //

4 | Ever  
DUCATI

4 anos de garantia



## Nova Ducati Multistrada V4 Domina todas as estradas

**Ducati Active** | Trocar  
Ficar  
Devolver

Prepara-te para descobrir a quarta geração da Multistrada.

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

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

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

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

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

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

Cilindrada 1.158cc | Potência 170 cv (125 kw) às 10.500 rpm | Binário máximo 12,7 kgm (125 Nm) às 8.750 rpm | Peso 215 kg | Consumo 6,5 L  
Emissões CO2 162 gr/km

Garantia 4 anos com quilometragem ilimitada e assistência em viagem





## MV Stories - A nova Banda Desenhada da MV Agusta

UMA SÉRIE INSPIRADORA QUE PROTAGONIZA OS MODELOS DA ICÓNICA MARCA ITALIANA

A **MV AGUSTA** acaba de apresentar uma Banda Desenhada cuja temática gira em volta da sua gama de motos.

Diversos personagens reforçam o caráter de cada um dos modelos, como é o caso de Cesare, o protagonista do primeiro episódio, intitulado “Soul of the Mountain”, que foi recentemente lançado no site oficial da MV Agusta.

Cesare é um piloto de helicópteros de resgate que, nas horas vagas, adora percorrer com a sua Turismo Veloce as belas estradas montanhosas em redor da base aérea.

Outras motos que aparecerão nos próximos episódios da série incluem a Brutale, a Brutale de 4 cilindros, a Rush, a Dragster, a F3 e a versão Rosso da Turismo Veloce. As outras personagens, entre elas duas mulheres, são igualmente intrigantes e atraentes e refletem as características e a personalidade das motos que usam.

O projeto foi desenvolvido com o apoio da Scuola Internazionale di Comics di Reggio Emilia, da Academia de Artes Visuais e Novas Mídias, uma das escolas de banda desenhada mais importantes da Itália.

O conceito é baseado numa série de episódios que contam a história de MV Agusta de uma forma nova e envolvente, inspirada em parte pelo estilo “noir” e em parte por heróis BD do automobilismo dos anos 1970. A personalidade das motos apresentadas nos diferentes episódios, e os personagens correspondentes, permitem enredos ousados e graficamente espetaculares.

Uma seção especial do site da MV Agusta foi criada especificamente para hospedar esta Banda Desenhada ([clique aqui para ver](#)).

Tommaso De Stefanis, que escreveu os episódios, está ativo na cena BD desde 2007 e é um talento reconhecido »

na área a nível internacional. Para este projeto colaborou com o artista Davide Castelluccio, o autor dos desenhos.

**Filippo Bassoli, Diretor de Marketing, MV Agusta Motor S.p.A., comentou:**

*“Para conquistar novos públicos e penetrar em novos mercados, devemos manter a mente aberta e não termos medo de fazer as coisas de forma diferente. A MV Agusta está atualmente a expandir sua base de clientes e entrando em novos segmentos de mercado. Esta série de banda desenhada é uma pequena revolução na forma como tradicionalmente comunicamos a nossa marca.*

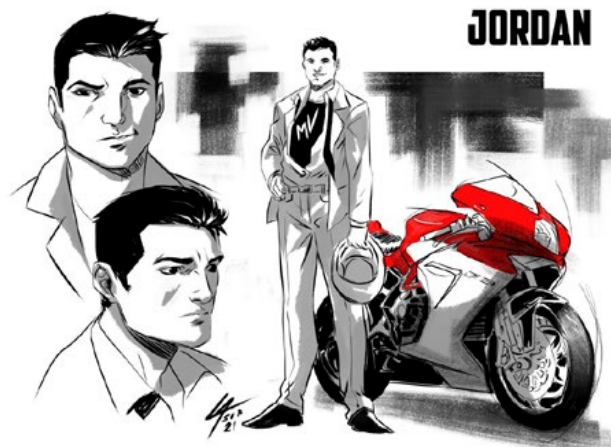
*É também uma evolução, uma vez que a nova narrativa em torno dos nossos modelos mais recentes se dirige claramente aos motociclistas da geração mais jovem, mas também apela a uma clientela mais madura.*

*Os oito personagens representam a personificação das aspirações dos nossos fãs para os seus modelos MV Agusta preferidos.*

*Mas, além de quaisquer considerações de branding e marketing, essas histórias são bem escritas, divertidas de ler e muito bem desenhadas. Tenho a certeza de que os fãs de MV Agusta de todo o mundo vão gostar delas e sentir-se parte de uma comunidade mais ampla que se estende além das fronteiras políticas e sociais.” //*




**CESARE**



**JORDAN**

**CAISMOTOR**

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

 **Husqvarna**

**Seja imparável.**



Encontre a sua E-Bike num concessionário Caismotor



## RAME MOTO importador da marca OHVALE para Portugal

A MARCA DE MOTOS ITALIANA OHVALE TEM NOVO REPRESENTANTE NACIONAL E SERÁ IGUALMENTE A IMAGEM DO NOVO CAMPEONATO FIM MINI GP WORLD SERIES

**DIA 1 DE AGOSTO**, que teve lugar a apresentação da empresa Rame Moto como importador oficial e exclusivo da marca Ohvale para Portugal.

A cerimónia decorreu no kartódromo do Bombarral – KIRO, e foi conduzida pelo vice-presidente da FMP, coronel Armando Marques e por Carmen Canelas, em representação da Rame Moto, e teve como objetivo dar a conhecer o novo importador da marca e os trâmites do campeonato que já conta com algumas provas agendadas.

Relativamente ao campeonato FIM Mini GP World Series, ele é apoiado pela FIM, Dorna e pela Federação de Motociclismo de Portugal, sendo elegível para crianças com idades compreendidas entre os 10 e os 14 anos que corram com motos de marca Ohvale, mas destinado exclusivamente ao modelo GP-160.

Leia também - Mini Velocidade realizou primeira prova 2021 no Bombarral

A Ohvale GP-0 160 4 Velocidades é propulsionada por um motor monocilíndrico a 4 tempos com uma cilindrada de 155,5 cc, alimentado por um carburador KF-PZ 27, e a respirar por um escape em aço inox que termina numa ponteira Arrow em titânio instalada debaixo do assento.

Na ciclística destacam-se a forquilha invertida de 33 mm de diâmetro e o monoamortecedor, ambos completamente reguláveis, e no caso do amortecedor traseiro ancorado num braço oscilante em alumínio.

Ao nível dos travões, o material de fricção é fornecido pela Formula, contando com pinças radiais de 4 pistões na frente e de 2 pistões na traseira. As rodas são de 2,50x10 polegadas na frente e 3,00x10" na traseira.

As inscrições para o FIM Mini GP já estão abertas e as motos disponíveis para entrega imediata. Para mais informações deverá contactar a Rame Moto/ Ohvale Portugal. //





**JUROS**  
**24 MESES**  
**0% TAEG**  
**SEM ENTRADA**

Campanha válida 1 de julho  
a 30 de setembro



**HERO50**



**SPIRIT125**



**BLUROC125**



**VBOB250**



**HERO125**



**HUNT XC125**



**BLUROC250**



**HERO250**



**TAEG DA CAMPANHA 0% JUROS: 0%.**

Exemplo Representativo fora desta campanha: Limite de Crédito de 1.500 € a ser pago em 12 mensalidades iguais de capital. TAN: 14,26%. A Green Factory Lda atua como intermediários de crédito a título acessório e sem carácter de exclusividade. Condições válidas até 30 de setembro 2021. Crédito disponibilizado pela Abanca Servicios Financieros e sujeito à sua aprovação. Para mais esclarecimentos, informe-se nos concessionários aderentes ou através do 226 057 220 (Abanca Servicios Financieros). TAEG DO CARTÃO DE CRÉDITO: 15,60%.



## Triumph radicaliza a sua gama com modelos de Enduro e Motocross

OS PILOTOS RICKY CARMICHAEL E IVÁN CERVANTES JUNTAM-SE À EQUIPA DE DESENVOLVIMENTO.

**O COMUNICADO** oficial, acabado de chegar à nossa redação, e esclarece que ao longo dos próximos meses a marca vai anunciar as datas do lançamento e apresentação das novas motos, bem como o seu programa de competição, assim como todos os detalhes que revelarão as vantagens que as Triumph de MX e Enduro terão para oferecer.

Para cumprir este compromisso, e ajudar no desenvolvimento das motos a Triumph recrutou dois grandes nomes do motociclismo mundial:

Ricky Carmichael, uma lenda mundial do Motocross com lugar no Hall of Fame que, enquanto amador venceu 67 campeonatos nacionais, antes de se tornar profissional aos 17 anos. Na sua carreira profissional venceu o número record de 15 campeonatos de motocross e 5 campeonatos de Supercross, somando um total de 150 vitórias.

Iván Cervantes, cinco vezes Campeão do Mundo de Enduro, conquistou ainda cinco títulos nacionais, antes de se mudar para o enduro em 2002. Com 23 anos de idade fez história ao tornar-se o primeiro espanhol Campeão em Enduro GP E1.

Seguiram-se mais três títulos mundiais em EnduroGP e uma Taça mundial de Enduro Indoor. Em 2008 foi vencedor à geral dos International Six Days Enduro. Tendo participado por três ocasiões no mais duro rali do mundo, Iván terminou o Rali Dakar por duas vezes.

Em abril deste ano, a Triumph já tinha anunciado a contratação de Jeremy Appleton para o cargo de Global Racing Manager, que iria trazer para Hinckley sua vasta experiência na competição, depois de ter

passado pelo MotoGP, WSBK, MXGP e AMA Supercross.

Desde a sua fundação, em 1902, a Triumph tem uma longa história na competição em duas rodas. Venceu a segunda edição do TT da Ilha de Man, em 1908, repetindo a vitória em 2014 e 2019 na categoria Supersport, entre outros títulos em diversos campeonatos.

Em 1956 a Triumph ficou famosa quando bateu o recorde de velocidade terrestre nos Salt Flats de Bonneville, no estado americano do Utah. E desde 2019 a marca britânica é a fornecedora oficial dos motores para o campeonato FIM Moto2.

### **Nick Bloor, o CEO Triumph Motorcycles Ltd. :**

*“O anúncio que fizemos hoje marca o início de um novo capítulo na história da marca, no qual todos nós, na Triumph, temos bastante orgulho em participar.*

*Estamos 100% apostados em causar um forte impacto, a longo prazo, neste altamente competitivo e exigente mundo, com uma só ambição, a de apresentar uma linha de motos vencedora para uma nova geração de motociclistas e pilotos Triumph.”*

### **Ricky Carmichael:**

*“É com grande entusiasmo que informo ter-me juntado à família Triumph e ainda mais por fazer parte desta sua nova aventura no segmento dos produtos para off-road.*

*É, para mim, uma oportunidade incrível para me juntar a esta marca histórica, sinto-me honrado e grato por poder fazer parte do desenvolvimento e do lançamento das suas novas motos de off-road. Construir algo do zero é algo fantástico nesta fase da minha carreira.*



O que mais me impressiona é a dedicação da Triumph e a sua paixão no desenvolvimento de um produto de topo. Toda a gente com que tenho estado envolvido neste projeto, desde os engenheiros aos desenhadores, ao departamento de R&D, etc., mostraram uma enorme paixão pelo que estão a fazer e essa é a receita para o sucesso e algo de que adoro fazer parte.

Todos partilhamos a mesma paixão; queremos ser os melhores. Se está familiarizado com a marca Triumph, já sabe que a qualidade de construção é de topo, e os modelos de off-road vão seguir esse caminho!

Vivemos um momento entusiasmante, não só para mim, mas para a indústria do off-road ao juntar mais uma marca à cena e às oportunidades que se abrem para o consumidor destes produtos. Mal posso esperar pelas reações quando as motos

chegarem aos concessionários.”

#### Ivan Cervantes ainda concluiu:

“Sou um apaixonado pelas motos Triumph desde menino, quando as via no cinema e na televisão.

Por isso, poder trabalhar na Triumph desde o início deste projeto é uma oportunidade incrível, não só porque estou a trabalhar para uma das maiores marcas do mundo, mas também por estar a fazer algo desde o zero.

É o sonho de qualquer piloto! Tal como eu, toda a gente com que estou a trabalhar na Triumph está concentrada em fazer as melhores motos possíveis.

Mal posso esperar para ver as motos a competir a nível mundial, mas também estou muito desejoso de vê-las num concessionário Triumph e saber que fiz parte deste projeto tão especial.” //



## FOR THE RIDE

**ROYAL ENFIELD**

ROYALENFIELD.COM

**METEOR**  
350

**CRUISE EASY**

Sistema de navegação Tripper™

**METEOR 350**

**PVPR desde 4.345€**

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: 2.79 l/100km  
Emissão de CO<sub>2</sub>: 67,25 g/km.



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





## Manuel Marinheiro reeleito na Federação de Motociclismo de Portugal

VAI LIDERAR OS DESÍGNIOS DO MOTOCICLISMO NACIONAL ATÉ 2025 COM O APOIO DE 32 DOS 39 DELEGADOS

**REALIZOU-SE** no passado dia 18 de Julho de 2021 mais um acto eleitoral com vista à eleição da direção da Federação de Motociclismo de Portugal para o próximo quadriénio (2021-2025).

Ao sufrágio concorreu apenas a lista 'Pelo Motociclismo' liderada por Manuel Marinheiro, o advogado de 55 anos, natural da Figueira da Foz, que se recandidatou a um terceiro mandato à frente dos destinos do organismo que rege o motociclismo nacional.

Manuel Marinheiro, que em 2013 sucedeu no cargo

a Jorge Viegas (actual presidente da FIM - Federação Internacional de Motociclismo), mereceu novamente a votação positiva por parte de 32 dos 39 delegados, e continuará assim por mais quatro anos à frente da entidade maior do motociclismo nacional.

Em palavras suas: "esta direção pretende "continuar a aumentar o número de atletas federados", e acrescentou que o foco vai estar, "não só nas modalidades desportivas mas, também, no mototurismo". //

# 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.





## Geminação N2 - Chaves - Góis - Faro

PARA QUE A POPULARIDADE DA N2 NÃO SE DESVANEÇA, MOTO CLUBES UNEM-SE POR MELHORES CONDIÇÕES PARA OS MOTOCICLISTAS.

**SENDO ACTUALMENTE** um dos poucos motores do desenvolvimento de um interior cada vez mais abandonado e esquecido, a rota da N2 está na moda e muitos motociclistas a percorrem para descobrir os seus encantos paisagísticos, gastronómicos e antropológicos.

Mas como todas as modas tendem a ser efémeras, estes 3 clubes decidiram juntar-se para evitarem que isso aconteça.

O objetivo do protocolo, que ficou marcado com o descerramento de uma placa na entrada da bonita sede do Góis Moto Clube, será dinamizar o percurso através de melhores condições rodoviárias e criação de novos pontos de interesse, que mantenham o visitante interessado e com vontade de regressar, para ver e sentir mais emoções.

Filipe Carvalhais, presidente do Clube Motard de Chaves e José Amaro, presidente do Moto Clube de

Faro também estiveram presentes nesta sessão a que também assistiram o presidente da FIM, Jorge Viegas, o presidente da FMP, Manuel Marinheiro, e Maria de Lurdes Castanheira, presidente da edilidade.

Góis é o concelho que tem mais quilómetros de N2 a atravessá-lo, e o retorno financeiro tem sido importante para a economia local, por isso Nuno Bandeira, presidente do GMC, insiste que é necessário gerir com responsabilidade este verdadeiro fenómeno que trouxe para a ribalta a estrada com 75 anos de existência, não deixando massificar o turismo para que a experiência não seja banalizada.

Com este protocolo, além de criarem sinergias, estes clubes pretendem ter uma maior intervenção junto da Associação de Municípios da Rota da Estrada Nacional 2 (AMREN2), que representa os 35 concelhos que são atravessados pela N2. //

INDIAN SCOUT® BOBBER

# AS COISAS BOAS CHEGAM A TODOS AQUELES QUE AS PERSEGUEM

INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2021 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.





## Motociclismo homenageado em Góis

### FMP, JORGE VIEGAS E TÓ MANEL DISTINGUIDOS COM A MEDALHA DE MÉRITO MUNICIPAL

**FOI PERANTE** uma restrita audiência na Casa da Cultura de Góis que, no passado dia 13 de Agosto de 2021 - feriado municipal da vila, Maria de Lurdes Castanheira, presidente da edilidade ao longo dos últimos 12 anos, entregou a distinção aos homenageados, por considerar extremamente importante a sua colaboração ao longo dos anos com o Góis Moto Clube, na projeção do concelho como uma referência nacional no mundo do moto turismo e do motociclismo desportivo.

Aproveitando a ocasião para recordar muitas histórias, momentos e protagonistas ligados ao motociclismo, foi João Paixão, natural da vila, fundador e antigo presidente do clube de motociclismo goiense, que apresentou o presidente da FIM, Jorge Viegas, e António Manuel Francisco (mais conhecido por Tó Manel), presidente da Comissão de Mototurismo da Federação de Motociclismo de Portugal, salientando aspectos importantes que justificaram esta homenagem.

Também em representação da FMP, o presidente da Federação de Motociclismo de Portugal, Manuel Marinho, recebeu a distinta medalha, fazendo questão

de, mal a ter recebido, a dedicar ao Góis Moto Clube, baseando-se no facto do clube ter uma equipa e um vigor que, ao longo dos anos tem mostrado competência e profissionalismo na organização dos mais diversos eventos, desportivos ou moto turísticos, que o tornam um dos clubes nacionais federados mais activos e ecléticos.

Propondo aos futuros autarcas a criação de novos e maiores atrativos em Góis, potenciando a popularidade da vila entre os motociclistas e também aproveitando a presença do presidente da FIM e do presidente da FMP, João Paixão lançou duas ideias que seriam importantes, a curto prazo, para o desenvolvimento de Góis e de toda a região.

A primeira seria a realização de uma prova do campeonato do mundo de Enduro, com organização a cargo do Góis Moto Clube, e a segunda seria a construção de um Museu dedicado às motos clássicas e às motos desportivas, que pudesse exibir as muitas dezenas de coleções privadas de motos existentes na região e cujos proprietários necessitam de ajuda para preservar! //

**3**  
ANOS  
GARANTIA

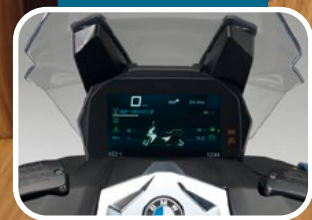


**BMW  
MOTORRAD**

# BMW C 400 X <sup>e</sup> GT

**SEM ENTRADA INICIAL,  
DESDE 99€/MÊS\*.**

**INCLUI BMW  
MOTORRAD  
CONNECTIVITY**



- Ecrã TFT de alta definição.
- Conexão Bluetooth entre a moto, smartphone e capacete.
- BMW Motorrad Navigator.
- Gestão de chamadas por sistema de mãos-líves.
- Acesso a multimédia.

**Ao final de 4 anos, podes decidir:**

- 1 Trocas**
- 2 Devolves**
- 3 Compras**

**MAKE LIFE A RIDE\*\***

<b>1,0%</b> TAN	<b>7.766€</b> MTC	<b>8.526,79€</b> MTIC
<b>3,5%</b> TAEG	<b>49 MESES</b> PRAZO	<b>3.417,37€</b> PRESTAÇÃO FINAL

\*Condições em Select Motorrad (Crédito Automóvel em taxa fixa) para BMW C 400 X Connectivity. PVP: 7.766€ MTIC: 8.526,79€. Comissões: de abertura 124,80€ e de gestão mensal de 3,6€. 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 31-12-2021. Motociclo não contratual. Informe-se junto da BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa. Limitado ao stock existente.

\*\*A tua vida é uma viagem.



## Brembo anuncia Centro de Excelência para desenvolver IA para sistemas de travagem

A FAMOSA MARCA ITALIANA ACABA DE ANUNCIAR A ABERTURA DE UM CENTRO DE EXCELÊNCIA DENOMINADO “INSPIRATION LAB” EM SILICON VALLEY PARA DESENVOLVER INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA SISTEMAS DE TRAVAGEM.

**O MUNDO** das motos está a adaptar-se cada vez mais e mais rapidamente às novas tecnologias. Mais um bom exemplo disso é a abertura de um Centro de Excelência que a Brembo está a construir em Silicon Valley, na Califórnia.

Esta nova unidade denominada de “Inspiration Lab” (laboratório de inspiração) vai dedicar-se, principalmente, à pesquisa e desenvolvimento de Inteligência Artificial para ser aplicada aos sistemas de travagem que a Brembo está a desenvolver para diversas aplicações, incluindo, claro, para as motos, onde a marca italiana tem uma forte presença quer a nível do consumidor, mas também ao nível da competição.

A abertura das instalações está prevista para o úl-

# "VAI DEDICAR-SE, PRINCIPALMENTE, À PESQUISA E DESENVOLVIMENTO DE **INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL** PARA SER APLICADA AOS SISTEMAS DE TRAVAGEM"

timo trimestre de 2021. Localizada numa área particularmente ativa ao nível das novas tecnologias, o novo Centro de Excelência da Brembo em Silicon Valley promete tornar-se num dos pontos fulcrais para garantir a implementação do plano estratégico que Daniele Schillaci, CEO da Brembo, definiu em 2020.

Schillaci, em reação à confirmação da abertura das instalações americanas, afirma que “Estamos muito satisfeitos por abrir o primeiro Centro de Excelência da Brembo em Silicon Valley. Estamos a entrar e investir numa localização mundialmente famosa pela alta tecnologia e inovação, com o objetivo claro de enfrentar os desafios sem precedentes que a indústria enfrenta. Vivemos numa era de informação e ciência, e aplicação de Inteligência Artificial, o que nos oferece a oportunidade de construir o nosso futuro e reforçar a liderança tecnológica”. //



 **HONDA**



Conheça a nova gama 2021 na:

## Wingmotor

# Uma Royal Serie BY LUCKY CAT GARAGE

O objectivo era "afiar" a Katana,  
e o resultado não desilude.





**A** Royal Vintage, uma plataforma de venda de modelos preparados e restaurados, juntou forças com o concessionário Suzuki de Chartres e o preparador Lucky Cat Garage, para criar a primeira Royal Series baseada na Suzuki Katana. As Royal Series são motos novas, preparadas e fabricadas em edições limitadas a poucos exemplares.

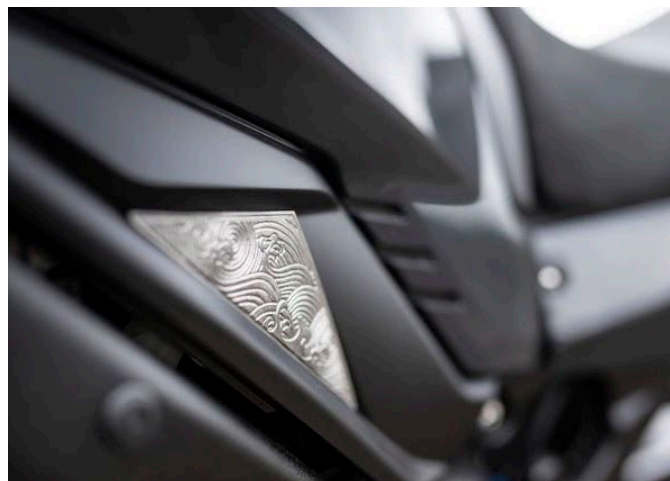
A Lucky Katana é um modelo excepcional cuja produção total é de apenas 10 exemplares numerados. Partindo de uma nova Suzuki Katana de série, Sébastien Lorentz, fundador da oficina Lucky Cat Garage e um dos fundadores das séries Sultans of Sprint, imaginou um visual radical para dar brilho a esta máquina icónica.

Sébastien trabalhou com o objetivo de refinar a máquina, tornando-a mais bruta e com linhas mais definidas, dando mais destaque à frente da moto e aligeirando a traseira, inspirando-se na cultura japonesa e em particular na arte do Samurai, o Kendo.

Após uma digitalização e desmontagem



APRESENTAÇÃO SUZUKI LUCKY KATANA



completa da moto, imaginou, com a ajuda de Olivier Faudière, responsável pela concessão Suzuki em Chartres, uma alteração completa para a parte traseira. Em palavras suas, “afiar a katana”!

O assento monoposto, feito à medida e forrado em Alcantara de especificação náutica, oferece maior conforto e um maior apoio, apesar de continuar a poder ser aberto com a fechadura original.

O guarda-lamas traseiro e a proteção da corrente, como aliás toda a traseira da moto, são fabricados em fibra de carbono, enquanto a dianteira é coberta por um guarda-lamas mais envolvente, do tipo do da GSX-S.

Peças de qualidade, cuidadosamente escolhidas, foram integradas nesta reconstrução, como os poisa-pés recuados e os respectivos comandos ajustáveis, o guiador de avanços, a tampa do depósito de combustível e a porca de aperto da coluna de direção.

O mesmo vale para os farolins LED Vision ou a tampa do cilindro mestre do travão dianteiro que



são originárias do catálogo da Rizoma. Para um aspecto qualitativo, os parafusos foram totalmente substituídos por unidades ProBolts em alumínio, aço inoxidável e titânio.

Para que a Katana pudesse expressar todo o seu carácter, foi instalada uma ponteira de escape homologada Yoshimura, modelo Japan R11sq Black »

**Motorway / Linhaway**

os seus concessionários



**Leve para casa a sua  
HONDA DE SONHO**

*Retomamos a sua moto ao melhor  
valor em troca da sua Honda de  
Sonho.*

**25 ANOS  
DE EXPERIÊNCIA  
HONDA**

LISBOA  
OEIRAS  
CASCAIS



**21 383 95 91 - Lisboa  
21 465 87 91 - Parede**

[WWW.MOTORWAY.PT](http://WWW.MOTORWAY.PT)  
[WWW.LINHAWAY.PT](http://WWW.LINHAWAY.PT)

## APRESENTAÇÃO SUZUKI LUCKY KATANA



Magic. Punhos Renthal e um suporte de matrícula redesenhado completam o conjunto.

Para a pintura, Sébastien trabalhou com a Laurence Chatokhine para obter um acabamento de alta qualidade: Foi utilizada a cor Bushido Gray, com entalhes em preciosa folha de platina Palladium. Um trabalho todo feito à mão.

A pintura contrasta perfeitamente com as inserções de fundição espalhadas aqui e ali, cada uma com um significado japonês preciso. Como não podia deixar de ser numa criação tão exclusiva, cada moto é entregue com seu suporte e placa de colecionador correspondentes. Uma verdadeira homenagem que dá à Katana uma imagem mais fresca, musculosa e refinada.

A Royal Lucky Katana Series está disponível para venda, exclusivamente, no revendedor parceiro deste projeto, a Olby Motos em Chartres, e na plataforma Royal Vintage. O preço? Isso é coisa que não se pergunta!

Pode ainda ver aqui o vídeo de apresentação, com mais pormenores e as declarações dos responsáveis por este projeto. //

# RS660

O COMEÇO DE UMA NOVA ERA





## **As primeiras imagens** **DA PROPOSTA OFF-ROAD DE NOALE**

A marca italiana divulgou as primeiras imagens da sua proposta para off-road. A nova Aprilia Tuareg 660 promete aventura sem limites com eletrônica adaptada a uma utilização extrema nos pisos de terra.

**A** casa italiana com sede em Noale revelou finalmente as primeiras imagens da sua proposta para off-road, a tão badalada Tuareg 660. Uma moto que eleva para três o número de modelos baseados na bem-sucedida plataforma 660 que foi lançada no final do ano passado.

O nome Tuareg não é totalmente desconhecido, quer para os fãs da marca, quer para a própria marca. Foi em 1985 que a Aprilia lançou a primeira Tuareg, moto que replicava os modelos usados pelos pilotos no famoso Paris-Dakar. Agora, em 2021, a Tuareg 660 abre novamente as portas do “off-road” para a Aprilia.

Apesar de basear-se na plataforma 660, a nova Tuareg 660 afasta-se bastante do conceito apresentado pela desportiva RS 660 e pela naked Tuono 660, ambas testadas pelo Andar de Moto, e ambas a merecerem nota muito positiva nas nossas análises. Porém, e porque tem de enfrentar cenários mais extremos fora de estrada, a Aprilia Tuareg 660 dá uso a componentes específicos e nem mesmo o motor bicilíndrico paralelo se mantém igual.

O motor, precisamente, vê a potência descer para os 80 cv, menos do que os 100 cv da RS e os 95 cv da Tuono. O binário máximo é de 70 Nm. Os engenheiros da marca conseguiram trabalhar a injeção e os parâmetros eletrónicos de gestão do motor de forma a dotar a Tuareg 660 de uma resposta mais contundente nos baixos e médios regimes, em comparação com as suas irmãs. O resultado será uma moto mais divertida e mais apta a ser desfrutada fora de estrada.

A estrutura que fixa o motor dois cilindros foi totalmente criada em exclusivo para a nova Tuareg 660. A Aprilia regressa às bases e opta por usar um quadro tubular em aço, que permite fixar o motor em seis apoios. Juntamente com as placas laterais de reforço, este quadro e sub-quadro tubular garantem a flexibilidade para permitir

que o condutor sinta o que o conjunto está a fazer em condução mais agressiva, mas também a resistência estrutural para evitar problemas quando a Tuareg 660 for abusada fora de estrada.

O design da Aprilia Tuareg 660 também se afasta do que vemos habitualmente nos modelos da casa de Noale. Ao contrário da RS e da Tuono, a trail de aventura de média cilindrada opta por uma ótica tripla, mas com um design específico, mantendo luzes diurnas em LED e iluminação “full LED”.

No frontal elevado, ao melhor estilo das motos de competição do Dakar, a Aprilia Tuareg 660 esconde um painel de instrumentos TFT de 5 polegadas, recheado de informação, a cores, e que apresenta os diversos modos de condução que o condutor pode selecionar através dos novos comutadores no punho esquerdo.

Ao todo serão quatro modos de condução, dois deles personalizáveis, e com o APRC da Aprilia a fazer a gestão das ajudas à condução como controlo de tração, potência do motor, efeito travão-motor, ou mesmo definir o nível de intervenção do ABS que pode inclusivamente atuar apenas sobre a roda dianteira facilitando a condução fora de estrada.

Com os eixos das jantes de 21 e 18 polegadas separadas por cerca de 1500 mm, a Tuareg 660 está apoiada numa forquilha dianteira com bainhas de 43 mm, e o curso da roda será bastante longo, chegando aos 240 mm.

Com 187 kg, um depósito de 18 litros de capacidade e ainda pneus adaptados para o “off-road”, a nova Aprilia Tuareg 660 deverá estar disponível nos concessionários, decorada com o clássico tema tricolor, ainda antes do final do ano. >>

Quanto a preço, a Aprilia Portugal ainda não nos revelou qualquer informação que permita ficar com uma ideia de qual será o posicionamento da marca para a Tuareg 660, tendo em conta que o segmento trail de média cilindrada conta com diversas propostas a preço bastante competitivo.//





» [Galeria de fotos aqui](#)



## A FAMÍLIA BMW R 18 cresce em 2022

Duas novas opções estarão disponíveis em 2022 para a gama R 18. A BMW Motorrad já divulgou as imagens oficiais das novas R 18 Transcontinental e R 18 B, a variante bagger.

**A** gama R 18 que dá uso ao enorme motor bicilíndrico Big Boxer vai crescer em 2022 com a chegada de duas novas variantes. A BMW Motorrad finalmente divulgou as imagens oficiais das novas R 18 Transcontinental, a gran tourer, e da R 18 B, a proposta bagger.

Tecnicamente estas duas novidades partilham grande parte dos componentes já conhecidos e usados na R 18. Mas no caso da R 18 Transcontinental e R 18 B, a BMW Motorrad aproveitou para ir mais longe e dotar estas novidades com características específicas e componentes que lhes conferem ainda mais luxo e polivalência.

O motor continua, obviamente, a ser o enorme Big Boxer, o maior motor de produção de cilindros horizontalmente opostos e instalado no mesmo quadro em tubos de aço que conhecemos da R 18.

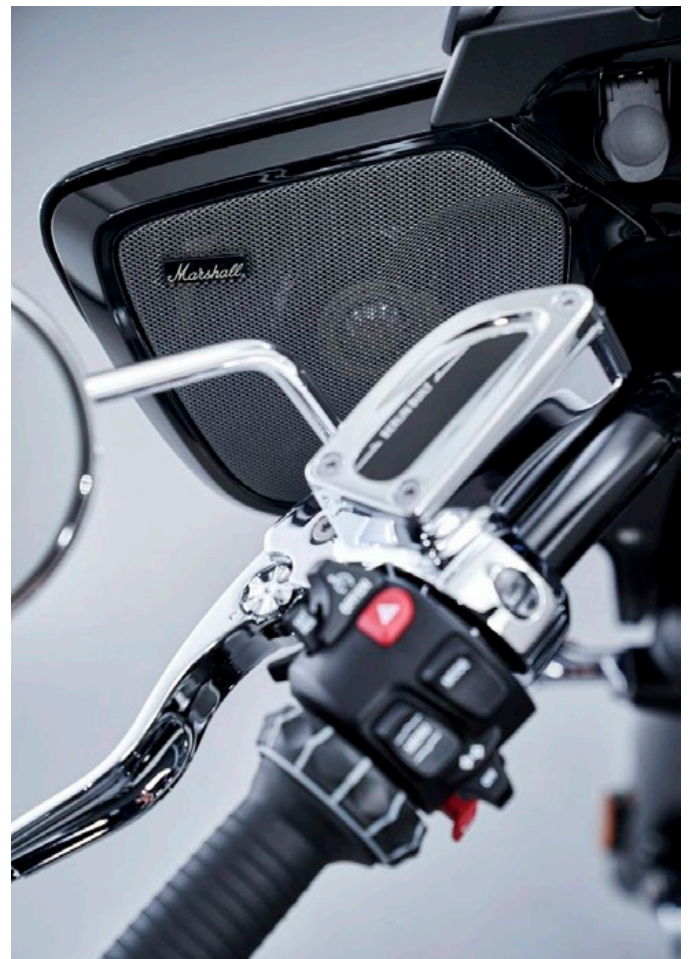
Mantém por isso a cilindrada nos 1802 cc, tal como a potência permanece nos 91 cv às 4750 rpm. O massivo binário gerado pelo Big Boxer é entusiasmante, particularmente entre as 2000 e

as 4000 rpm, altura em que a marca de Munique garante que os dois cilindros estarão a entregar à roda traseira mais de 150 Nm!

Três modos de condução – Rain, Roll e Rock – estão incluídos na lista de equipamento de série, tal como o ASR – controlo automático de estabilidade, para além do controlo MSR de binário. Olhando para as opções que podem ser usadas na R 18 Transcontinental e R 18 B, encontramos a marcha-atrás para facilitar as manobras a baixa velocidade, como também o assistente de arranque em inclinação.

A forquilha telescópica com bainhas de 49 mm e um amortecedor cantilever fixo diretamente ao oscilante garantem que o conjunto se mantém estável, mesmo em situações de maior carga, como por exemplo com passageiro e malas carregadas de equipamento.

A travagem fica garantida por discos e ABS Integral Full, e nas ajudas à condução encontramos ainda o cruise-control ativo, que mantém a distância de segurança para o veículo à frente de acordo com os parâmetros definidos pelo condutor e usando radar escondido na carenagem. >>



## APRESENTAÇÃO *BMW R 18 TRANSCONTINENTAL / B*



Para aqueles motociclistas que não dispensam ouvir as suas músicas preferidas enquanto viajam aos comandos das R 18 Transcontinental e R 18 B, a BMW Motorrad propõe um sistema de áudio “premium” Marshall Gold Series Stage 1 ou Stage 2, com até quatro colunas e dois subwoofers de 280W.

Olhando para os elementos específicos de cada versão, a R 18 Transcontinental é a gran tourer por excelência. Para-brisas elevado instalado numa grande carenagem dianteira, defletores e pequenas asas para desviar o ar de zonas específicas do corpo do condutor, como por exemplo as mãos, um painel de instrumentos com mostradores analógicos e um generoso ecrã TFT a cores, barras de proteção do motor, malas laterais e superior, assento aquecido e detalhes cromados.

Já a bagger R 18 B aposta numa aparência mais radical. A mala superior desaparece e as malas laterais são mais compactas. Na frente, o para-brisas é mais baixo para conferir uma imagem mais dinâmica, mas ao mesmo tempo garantir uma boa proteção do condutor a velocidades mais elevadas, o assento é menos almofadado e o motor Big Boxer da R 18 B conta com acabamento em preto mate.

Sendo motos pensadas para grandes viagens, a BMW Motorrad garante uma enorme autonomia de mais de 300 km graças ao depósito de combustível com capacidade para armazenar 24 litros de gasolina.





Para além das diferentes opções de cores e acessórios oficiais que podem ser instalados de fábrica, para uma personalização ao gosto e necessidades de cada cliente, a BMW Motorrad irá disponibilizar também uma versão First Edition tanto da R 18 Transcontinental como da R 18 B, que mistura a clássica cor preto com faixas brancas.

Ainda não temos a confirmação da data exata de chegada da R 18 Transcontinental e da R 18 B ao mercado nacional. Estamos também à espera de saber os valores pedidos pela BMW Motorrad Portugal para estas duas novidades que vão elevar o nível da gama R 18 da marca de Munique. //



APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V2 BAYLISS*  
*1ST CHAMPIONSHIP 20TH ANNIVERSARY*



# Exclusividade

Uma moto especial de série numerada que é um tributo a Troy Bayliss e ao primeiro título de campeã da marca, conquistado há 20 anos.



**A** Ducati Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary caracteriza-se pelo esquema gráfico comemorativo que remete para a Ducati 996 R que conquistou o primeiro título no Mundial de Superbike pela mão do piloto australiano Troy Bayliss em 2001.

O número 21 tem sido um número mágico para a Ducati desde o momento em que Troy Bayliss o gravou na história do motociclismo com as suas vitórias. Precisamente em 2021, 20 anos após ter ganho o Campeonato do Mundo de Superbike em 2001, a Ducati presta homenagem à lendária carreira do piloto australiano, dedicando-lhe uma moto especial, produzida numa série numerada, que celebra o primeiro dos três títulos mundiais de SBK conquistados por Bayliss: a Ducati Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary.

A ligação entre Bayliss e a Ducati Corse no Campeonato do Mundo de Superbike é uma das histórias mais fascinantes no universo do desporto motorizado. Os resultados desta bela aventura contam-se em 52 vitórias, 94 pódios e três títulos mundiais (2001, 2006 e 2008) ganhos com três motos diferentes: as bicilíndricas 996 R, 999 R e 1098 R.

Troy Bayliss é o único piloto na história que foi capaz de vencer em MotoGP e no Mundial de Superbike na »





mesma temporada (2006) e os seus feitos em corrida gravaram de forma indelével o nome do australiano nos corações de todos os Ducatisti.

Agora, a química vencedora entre a Ducati e "Bayliss" reacende-se com a criação desta Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary, cujo nome foi escolhido pelo próprio piloto, que também contribuiu ativamente para a criação do conceito gráfico.

Esta série numerada está equipada com componentes especiais e embelezada com pormenores que evidenciam o seu carácter desportivo e destina-se a conquistar um lugar no coração dos fãs de Troy e da Ducati em todo o Mundo.

Feita a partir da base da Panigale V2, a versão "Bayliss 1st Championship 20th Anniversary" caracteriza-se pelo esquema de cores especial, cujo grafismo é inspirado no da 996 R que, na temporada de 2001, levou Troy Bayliss à conquista do seu primeiro título mundial, revisitando as suas cores e recortes.

A principal cor da moto é o Ducati Red, que se junta ao verde e branco num tributo ao espírito italiano do fabricante de motos de Bolonha, enquanto o icónico número #21 de Troy Bayliss e o logótipo da Shell reforçam visualmente a ligação à moto de corrida,

destacando-se à frente e em ambos os lados.

O autógrafa de Troy Bayliss é reproduzido no depósito de combustível, enquanto as mesas de direção em alumínio mostram o nome da moto e a numeração progressiva deste modelo de edição limitada e munerada.

Para tornar a moto ainda mais eficaz em pista, a Ducati equipou a Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary com componentes Öhlins. A forquilha NX30 e o amortecedor traseiro TTX36 garantem a máxima suavidade e são projetados para conseguirem as melhores prestações em circuito, com afinações que tornam a moto mais precisa e com melhores sensações de condução resumidas num maior apoio em todas as fases da pilotagem.

O amortecedor de direção, graças às possibilidades de ajuste com que está equipado, permite personalizar a sua calibragem adaptando-o ao estilo de pilotagem e às características da pista.

Comparativamente à versão standard, a Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary é também 3 kg mais leve, graças à adoção de uma bateria de íões de lítio e à escolha da configuração monolugar, que remete de forma explícita para a imagem da moto de competição.



O equipamento fica completo com punhos desportivos, cobertura do silenciador em fibra de carbono e titânio e ao assento do condutor, elaborado de forma a combinar dois materiais técnicos diferentes, com dupla costura a vermelho.

O número 21 de Troy está bordado no assento e, juntamente com as faixas verde e vermelha, compõem a bandeira italiana. A moto está também equipada com bombas de travão e embraiagem de sangramento automático, com reservatórios em cinzento fumado.

A Panigale V2 é a 'super-mid' das motos desportivas da Ducati e representa o modelo de entrada na família Panigale. É movida pelo motor bicilíndrico Superquadro de 955 cc (com homologação Euro 5), que debita uma potência máxima de 155 cv às 10.750 rpm e um binário máximo de 104 Nm às 9.000 rpm. A ciclística assenta num quadro monocoque, com o elegante e desportivo design inspirado no da Panigale V4.

O pacote de eletrónica, dedicado à segurança ativa e ao controlo da dinâmica do veículo, inclui a função "cornering" proporcionada pelo ABS Bosch, o quick shifter eletrónico que também trabalha sob reduções, os controlos de tração, de travão-motor e anti-wheelie (Ducati Quick Shift, Ducati Traction Control, Ducati Wheelie Control, Engine Brake Control).





Todos os sistemas estão integrados nos três Riding Modes (Race, Sport e Street) que podem ser modificados através do ecrã TFT a cores de 4,3' polegadas, com um grafismo e interface desenhados para tornar intuitiva a navegação nos menus e ajuste das definições, bem como para a identificação imediata do Riding Mode selecionado.

A moto foi oficialmente apresentada pela Ducati num episódio especial da Ducati World Première filmado no Museu Ducati, em pista e na casa de Troy na Austrália.

O CEO da Ducati, Claudio Domenicali, o Team Manager da Ducati Corse, Davide Tardozzi, que esteve ao lado de Bayliss ao longo da sua carreira na Ducati, o Diretor do Centro Stile Ducati, Andrea Ferraresi, e o Responsável pela Comunicação de Produto na Ducati, Giulio Fabbri, todos contribuíram para a apresentação das características da moto e para o relato da incrível relação entre a Ducati e Bayliss.

O próprio Troy tomou parte neste vídeo, partilhando com os Ducatisti as suas mais indelévels memórias e emoções vividas na moto. O universo do Mundial de Superbike vai também prestar homenagem à carreira de Bayliss durante a Ronda 5 desta temporada de 2021, agenda para o fim de semana na pista de Assen.

Na sexta-feira 23 de julho, às 13.00 (12.00 em Portugal), o campeão australiano será o protagonista de uma conferência de imprensa virtual no Paddock Show, juntamente com o Diretor Desportivo da Ducati Corse, Paolo Ciabatti, durante a qual as mais importantes etapas que levaram Troy ao seu primeiro título, ganho no traçado de Assen, serão recordadas.

No domingo 25 de julho às 11.05 (PT), após a Corrida SuperPole, a Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary irá completar uma volta de honra à pista, pilotada pro Michael Rinaldi, piloto de fábrica da Aruba.it Racing – Ducati, que compete no WorldSBK com o mesmo número de Bayliss.

O vigésimo aniversário da conquista do primeiro título de Troy Bayliss com a Ducati está a ser celebrada em Borgo Panigale com uma exposição temporária no Museu Ducati intitulada "Troy Story: The Legend of a Champion", exibindo as motos com as quais Troy conseguiu escrever alguns capítulos memoráveis na história da competição motociclística.

A exibição pode ser visitada até 19 de setembro de 2021 (aqui encontra mais informação sobre o Museu Ducati).

A Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary estará disponível em todos os Vendedores Autorizados da rede Ducati a partir de outubro, com um preço de 21.795€.

# MOTO PONTO



## EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

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

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

Venha visitar-nos e traga também a sua máscara.

Até já!

#### **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)

APRESENTAÇÃO *KTM RC 8C*

# A nova KTM RC 8C ESTÁ READY TO RACE

Uma moto exclusiva, de edição limitada, para utilização exclusiva em circuito.



» [Galeria de fotos aqui](#)





**A** KTM RC 8C é uma moto de produção limitada construída especificamente para os circuitos. Equipada com um quadro vocacionado para a competição, esta moto cuja produção está limitada a apenas 100 unidades para todo o mundo, conta com o bem conhecido motor LC8c da KTM 890 DUKE R.

A fiabilidade e disponibilidade de peças deste motor de grande produção permite aos mais exigentes terem a oportunidade de possuir uma máquina fiável que é o mais próximo possível de uma moto de competição de fábrica, mas sem as desvantagens de precisar de uma equipe especializada e um orçamento avultado para a manter.

Projetada para estar 100% pronta para a pista, a KTM RC 8C é uma máquina totalmente construída à mão, propulsada por um motor de elevado binário que permitiu uma fácil manutenção.

Sob carenagens reforçadas com Kevlar e fibra de carbono e linhas inspiradas na KTM RC16 que o Miguel Oliveira utiliza, incluindo as asas aerodinâmicas, encontra-se o bicilíndrico paralelo LC8c de 889cc, desenvolvido em parceria com a Krämer Motorcycles, cuja dupla árvore de cames à cabeça comanda as 8 válvulas gêmeas paralelas,

debitando 128cv de potência máxima.

A linha de escape exclusiva, igualmente desenvolvida pela Krämer, conta com uma ponteira Akrapovič em titânio finalizada a fibra de carbono. Uma versão que debita apenas 98 dB pode ser adquirida em separado, para aqueles casos em que a legislação o exija.

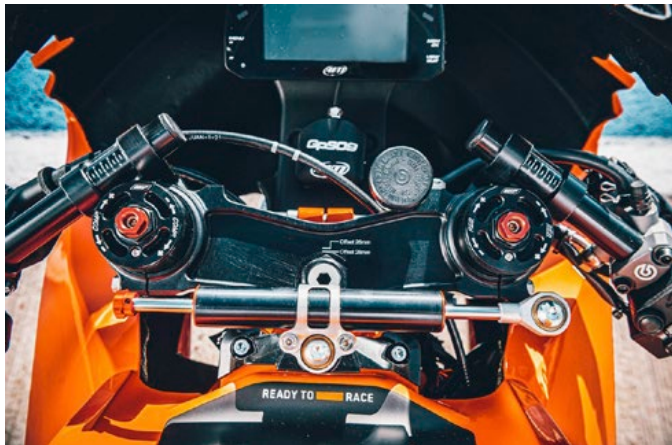
A admissão de ar é feita com a ajuda de uma caixa de grande volume que maximiza o funcionamento da injeção de combustível. Colocada no lugar onde convencionalmente se encontra o depósito de combustível, contribui para uma melhor distribuição de massas, que é ainda mais eficaz devido à colocação do depósito de combustível debaixo do assento.

O motor está aparafusado a um quadro tubular dedicado fabricado em liga de aço e cromo molibdênio, que suporta uma suspensão otimizada com componentes WP Pro em ambos os eixos, permite ao conjunto acusar um peso de apenas 140 kg a seco.

Na frente é usada uma forquilha WP APEX PRO 7543 de 43 mm de diâmetro fabricada à mão e com materiais leves e de alta qualidade. Desenvolvida com a experiência adquirida com os esforços da KTM Factory Racing em vários campeonatos internacionais, esta forquilha é



## APRESENTAÇÃO KTM RC 8C



montada no mesmo departamento que constrói e mantém a suspensão da KTM RC16 de MotoGP, garantindo o melhor desempenho para os pilotos amadores e profissionais.

Na traseira, a KTM RC 8C está equipada com um amortecedor WP APEX PRO 7746 que oferece regulação de pré-carga bem como ajustes independentes de compressão e expansão em alta e baixa velocidade.

O desempenho máximo de travagem é garantido por equipamento Brembo com especificação de competição, nomeadamente pinças monobloco Stylema que mordem discos de 290mm em alumínio, fixados por parafusos de titânio, totalmente flutuantes.

Um cilindro mestre radial Brembo 19RCS CORSA CORTA, que apresenta uma série de inovações, com muitas das soluções técnicas adotadas, retiradas diretamente dos cilindros mestre usados

no MotoGP, permite que seja ajustado o “ponto de mordida” exatamente onde pretendido, através de um seletor de fácil acesso colocado na parte superior do próprio cilindro mestre.

Na traseira, uma pinça Brembo de dois pistões actua sobre um disco de 230mm, igualmente totalmente flutuante.

O painel de instrumentos AIM MXS 1.2 RACE permite que os dados sejam gravados e agrupados para posterior avaliação no AIM Race Studio, contando com função GPS integrada. Todas as informações são exibidas através de um ecrã TFT de 5 polegadas.

Por ser uma moto voltada para a pista, todos os detalhes foram pensados, pelo que o depósito de combustível (com capacidade para 16 litros de gasolina e com sistema de drenagem rápida) e os painéis da carroceria são de liberação rápida.

As rodas contam com jantes leves Dymag UP7X >>

que instalam pneus slick Pirelli SC1 de dimensões 120/70R17 e 180/60R17, podendo na traseira ser usada a medida 200/55. Toda a moto foi desenhada para minimizar os efeitos de uma eventual queda, contando com proteções nas laterais do “depósito”, no braço oscilante e na forquilha.

Esta exclusiva KTM RC 8C esteve disponível para pré-reserva a 22 de Julho de 2021 e o preço anunciado é de 35.000 euros.

A par com a KTM RC 8C a marca disponibiliza, para apenas 25 clientes, a possibilidade de participarem num evento exclusivo em pista, no Circuito de Jerez de La Frontera, com a Red Bull KTM Factory Racing, beneficiando da presença dos pilotos Dani Pedrosa e Mika Kallio que os acompanharão ao longo do dia.

Quem aderir a esta experiência, receberá também um “Pack Race Track” que conta com um par de jantes Dymag extra, um conjunto extra de discos de travão, cavaletes de paddock (dianteiro e traseiro), mantas de aquecimento de pneus e ainda um tapete KTM para completar o cenário dentro de qualquer box, ou garagem! //



## SEVENTY <sup>70°</sup> DEGREES



PVP 124,32€

**SD-JR49**  
SENHORA



PVP 141,30€

**SD-JR47**  
HOMEM



Aprovação CE



100% Membrana WINTERTEX



Proteção de ombros



Proteção de costas



# Mais aventura PARA A TRAIL MAIS ACESSÍVEL

A marca premium da Loncin acaba de apresentar uma nova versão da sua trail acessível. A nova Voge 500DSX promete mais aventura.

**D**epois de nos surpreender e impressionar com a 500DS, uma trail acessível e cheia de caráter, a Voge, marca premium do grupo asiático Loncin, acaba de apresentar uma nova versão da sua trail bicilíndrica de média cilindrada e que vem equipada para viagens cheias de aventuras “off-road”.

A nova Voge 500DSX destaca-se pela utilização de jantes de raios equipadas com pneus mistos de tacos, uma novidade em termos de equipamento montado de fábrica e que permite ao condutor desta trail de média cilindrada enfrentar os percursos fora de estrada com mais confiança.

O motor bicilíndrico em linha de 500 cc da DSX que, com a adaptação ao Euro5, apresenta uma potência de 46,9 cv, entra dentro dos regulamentos que permitem a utilização por parte de condutores com carta de condução A2.

O seu motor foi especialmente desenvolvido para conferir uma condução alegre e divertida, mostrando uma grande disposição para subir rapidamente de rotação e alcançar as melhores prestações dentro da gama Voge. Esta mecânica de refrigeração líquida e caixa de seis velocidades conta com uma distribuição DOHC e 4 válvulas por cilindro, com a gestão eletrónica do seu sistema de injeção fornecida pelos alemães da Bosch.

O aspeto exterior da 500DSX destaca-se pela sua envergadura, aparentando inclusivamente ser uma proposta de maior cilindrada. Dado o seu consumo contido, o depósito de 17 litros de capacidade permite uma autonomia de 450 km, mesmo com passageiro e bagagem, um dado fundamental para a considerar como uma trail de aventura de longo curso.

As formas do depósito prolongam-se até à parte dianteira, formando o característico frontal “bico de pato” salvaguardado por tubos de proteção, numa zona onde têm um papel importante o para-brisas regulável em altura e a ótica do farol Full LED.

Também é importante destacar a completa instrumentação que emprega um ecrã TFT a cores de grande dimensão e, junto a ele, uma prática tomada de corrente USB para utilizar um telemóvel como aparelho de navegação GPS.

Na parte posterior, também encontramos tecnologia de iluminação LED para o farolim e os intermitentes que, além disto, incorporam um funcionamento sequencial.

A posição de condução é confortável, sobretudo quando se pensa em longos trajetos sem parar, com o assento a posicionar-se a 830 mm do solo, permitindo aos utilizadores de estatura média chegar com facilidade ao solo e “remar” com os pés para enfrentar troços de off-road mais difíceis, também graças ao seu contido peso em ordem de marcha de apenas 206 kg.

Entre os seus componentes, as Voge 500DSX conta com componentes de marcas reconhecidas pela sua qualidade. Assim, por exemplo, a japonesa Kayaba disponibiliza para o trem dianteiro uma forquilha invertida com bainhas de 41 mm, enquanto na traseira a 500DSX recorre a um monoamortecedor de funcionamento progressivo com bielas, atuando sobre um braço oscilante de alumínio fundido.

Os travões empregam discos recortados e pinças Nissin com duplo disco de 298 mm na frente e pinças de duplo pistão, enquanto atrás está instalado um disco de 240 mm com pinça de pistão simples. O sistema de travagem fica



## APRESENTAÇÃO VOGÉ 500DSX



completo com um modulador ABS de dois canais que permite ser desligado para facilitar o uso em off-road.

A principal diferença que se destaca na nova 500DSX são as jantes de raios calçadas com uns pneus tubeless Metzeler de tacos, de uso misto, com a roda dianteira de 19 polegadas e que reforça a sua utilização na terra, tanto pela aderência em estrada e off-road, como pela flexibilidade das jantes face aos impactos, convertendo-se, deste modo, numa ainda melhor opção trail aventura de média cilindrada.

E a pensar numa utilização em viagens de aventura, a Onetrón Motos, responsável pela Voge em Portugal, coloca à disposição dos proprietários da 500DSX, e também da 500DS, o conjunto de top-case e malas laterais em alumínio originais da Voge a um preço de campanha de 700€ (o preço de tabela é de 1.200€).

A nova Voge 500DSX estará disponível a partir de setembro nas cores vermelho, cinzento e negro, com um preço de lançamento de 6.545€, o que significa uma importante redução de preço de 350€ sobre o valor de tabela de 6.895€. //



# O MELHOR SISTEMA DE COMUNICAÇÃO DO MUNDO



A verdadeira comunicação dinâmica desde 2015

APRESENTAÇÃO *VOGE 300 ACX*

# Uma scrambler

## COM PERSONALIDADE DIFERENCIADA

A marca premium asiática completa a sua gama “trezentos” com a chegada de uma nova scrambler com personalidade diferenciada. Fique a conhecer os detalhes e preço da nova Voge 300 ACX.



» [Galeria de fotos aqui](#)



**N**o momento em que assinala um ano de presença no mercado nacional, a Voge, marca premium asiática que pertence ao gigante grupo Loncin, acaba de anunciar a chegada de uma novidade que de certeza fará as delícias daqueles motociclistas que procuram uma scrambler com uma personalidade diferenciada.

A nova Voge 300 ACX toma como ponto de partida a já conhecida 300 AC. Porém adiciona-lhe um “look” mais agressivo, que vinca o espírito scrambler.

Emprega como propulsor o bicilíndrico YF300 acoplado a uma caixa de seis velocidades – conjunto que também encontramos nas neo-retro AC, a naked R, a desportiva RR e a trail aventura DS -, uma mecânica de dimensões muito compactas, com medidas internas de curso curto que favorecem a potência em altos regimes e uma maior facilidade para subir rapidamente de rotações.

Nesta mais recente evolução e que cumpre a diretiva antipoluição Euro5, os valores de potência das primeiras versões Euro 4 (25,8 cv às 8.500 rpm) mantêm-se inalterados. Já o valor de binário máximo é mesmo superado ligeiramente (23,5 Nm às 6.500 rpm).

Esta motor de dois cilindros com refrigeração líquida utiliza uma cabeça com dupla árvore de cames (DOHC) e 4 válvulas por cilindro, a injeção eletrónica foi desenvolvida pelos especialistas alemães da Bosch, e para anular as vibrações naturais o motor dispõe de um veio de equilíbrio contrarrotante ligado à cambota.

O quadro da Voge 300 ACX é uma estrutura multitubular que fica à vista entre o depósito e a cabeça do motor, fechado na sua parte inferior por um berço simples. O braço oscilante é assimétrico

mostrando do lado esquerdo um perfil reto de secção retangular, enquanto do lado direito se curva em forma de “banana” para acompanhar a saída de escape, a qual adota uma forma de megafone com ponteira elevada e linhas ligeiramente diferentes em relação à sua irmã 300 AC.

O depósito, com 15 litros de capacidade, conta com formas arredondadas clássicas, estreitando-se na zona de apoio dos joelhos, o que garante que o condutor consegue fixar melhor as pernas junto do depósito para maior controlo sobre os movimentos do conjunto que pesa 170 kg a cheio.

Aos comandos o condutor encontrará um assento envolvente, com um revestimento superior acolchoado. Este assento eleva-se a somente 798 mm do solo, perfeito para que condutores de todas as estaturas possam chegar ao chão. A ergonomia, com uma posição de condução cómoda, recorre a um guiador elevado e largo, com manetes de embraiagem e de travão dianteiro reguláveis por intermédio de um rolete de quatro posições.

Para acentuar o seu carácter “off-road”, os designers da Voge aplicaram na nova 300 ACX um guarda-lamas traseiro elevado, em lugar do elemento junto à roda e fixo ao braço oscilante como utiliza a 300 AC.

Em contraste com este elemento clássico das scrambler, a 300 ACX emprega a última tecnologia de iluminação do século XXI: LED. Todos os componentes do sistema de iluminação são LED, com um farol dianteiro de forma tradicional, circular, agrupando vários módulos LED de alta intensidade entre duas fileiras verticais LED que fazem de luz DRL ou de presença.

Já o farolim traseiro emprega uma guia luminosa em forma de U invertido para a luz de presença, que envolve uma matriz de díodos no seu interior >>

## APRESENTAÇÃO *VOGE 300 ACX*

para a luz de travão. Esse recurso, empregando fileiras de díodos, aplica-se aos quatro piscas com o U apontado para o exterior.

Mesmo por cima do farol, esta 300 ACX estreia um para-brisas fumado que afasta a pressão de ar em andamento do condutor, permitindo assim uma condução menos exigente do ponto de vista físico numa utilização em trajetos de maior duração.

Também as suspensões se adaptam aos tempos atuais. Na frente encontramos na Voge 300 ACX uma forquilha invertida, com bainhas de 35 mm de diâmetro, e que por sua vez garantem um curso máximo da roda de 110 mm. No eixo traseiro a Voge completa o sistema de suspensões com a instalação de um monoamortecedor dotado de bielas para conseguir um funcionamento de progressividade variável, contribuindo assim para garantir uma condução suave, mesmo nos pisos mais degradados.

As jantes da 300 ACX são de raios, sublinhando a sua utilização “off-road”. Uma opção que também tem em conta o design clássico dos modelos scrambler. As jantes são de 17 polegadas e montam pneus mistos com grandes tacos centrais e próximos entre si, para conseguir o melhor compromisso “off/on road”.

A travagem foi também algo em que a Voge quis

garantir máxima eficácia dentro dos parâmetros de uma scrambler desta cilindrada.

Na dianteira instalaram nada menos que dois discos de 300 mm (uma opção pouco usual em motos desta cilindrada) com correspondentes pinças de dois pistões, enquanto na traseira se emprega um disco de 220 mm com pinça de pistão simples. O potente conjunto de travagem completa-se com um sistema ABS.

Aos comandos da Voge 300 ACX o condutor terá acesso a toda a informação sobre a moto através do ecrã LCD de alto contraste, com seis avisadores luminosos e uma tomada de corrente USB que garante que vai poder ligar um telemóvel ou um sistema de navegação GPS. Além do obrigatório velocímetro com conta-rotações gráfico, o ecrã digital inclui um indicador de mudança engrenada, conta-quilómetros total e parcial, bem como nível gráfico do depósito de combustível.

A nova Voge 300 ACX encontra-se já disponível em toda a rede de pontos de venda Voge pelo preço de 4.395€. Porém, e aproveitando este momento inicial, a Voge revela que scrambler 300 ACS está disponível por um valor mais competitivo de 4.145€, válido para as primeiras unidades adquiridas até 30 de setembro. //





sprintmoto.pt

## BLUSÃO KOOL

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

Cores disponíveis 





# Honda anuncia novidades PARA AS CRF250R E CRF250RX

O fabricante japonês anunciou as alterações realizadas nas CRF250R e CRF250RX para 2022. Fique a conhecer os detalhes destas duas propostas da Honda para o “off-road”.

**C**erca de dois meses depois de anunciar as novidades específicas para as maiores CRF450R e CRF450RX, a Honda dá o passo final na atualização da sua gama “off-road”, apresentando agora as novas CRF250R e CRF250RX devidamente atualizadas para dominar os eventos fora de estrada.

A ligação com os modelos “quatro e meio” está agora mais profunda, e as duas CRF250 contam com o quadro revisto e utilizado na mais recente geração das CRF450. Tanto o quadro como o braço oscilante são derivados dos elementos usados por Tim Gajser no MXGP, componentes que lhe permitiram conquistar dois campeonatos consecutivos na categoria rainha do motocross mundial.

Em comparação com a geração anterior, o novo quadro e braço oscilante das CRF250R e CRF250RX viu a sua rigidez estrutural ser otimizada, garantindo uma maior resistência às forças de torção, uma alteração depois complementada pela nova geometria do quadro e utilização de uma forquilha Showa com novas válvulas.

O resultado é um maior controlo do piloto sobre o conjunto, mais agilidade e maneabilidade, resultando numa maior capacidade de realizar curvas a velocidades mais elevadas, mesmo nos

pisos mais exigentes onde é necessário maior tração.

Em motos em que o peso reduziu 3 kg, destaca-se o motor revisto para 2022.

Tanto a CRF250R como a CRF250RX contam com um monocilíndrico que apresenta extensas revisões na admissão e no escape, agora bastante mais eficientes, para além da maior capacidade da caixa do filtro do ar, injetores de combustível com novo ângulo, novo comando das válvulas, porta de escape “descendente e a direito” e um novo sistema de escape mais leve com uma só panela.

A potência do motor passa por uma nova embraiagem de 9 discos, desenvolvida para melhorar a robustez e a sensação (com uma ação mais leve na manete) e uma caixa de relações revistas. O efeito geral destas alterações no motor, de acordo com a Honda, é uma melhoria de 10% na potência máxima e mais 15% de binário nos médios regimes, aumentando a velocidade máxima e a tração a baixa e média rotação.

Concebidas com recurso às tecnologias CFD de Dinâmicas de Fluxo simuladas em Computador (Computational Flow Dynamics), as tampas do radiador agora são feitas de uma só peça de plástico e possuem uma nova ventilação inferior para melhorar o fluxo de ar para este importante componente.

O banco renovado está agora mais curto, também >>



## APRESENTAÇÃO HONDA CRF250R / CRF250RX



mais leve e 10 mm mais baixo na secção traseira, ajudando à liberdade de movimentos do piloto.

Com novos gráficos a adornar as agressivas carenagens pintadas de vermelho, a Honda CRF250RX destaca-se da variante R de motocross pela utilização de mapas de injeção específicos e adaptados às provas de enduro, um depósito de combustível em plástico e com 8 litros de capacidade (a CRF250R tem depósito de 6,3 litros e é em titânio), enquanto o descanso lateral forjado e as proteções de punho completam o equipamento de série da nova CRF250RX. //

# Muc-Off



LANÇAMENTO DE NOVOS PRODUTOS MUC-OFF ATÉ 2021



DISPONÍVEL EM **Bihre**.eu



# Dossier

## CLÁSSICAS MODERNAS

# O Mundo das Motos tem modelos que fazem reviver o passado, mas que possuem alma moderna e proporcionam todas as mordomias que a tecnologia actual consegue oferecer.

**N**esta edição vamos partilhar consigo sete motos Clássicas Modernas que recentemente tivemos oportunidade de testar. Todas elas modelos de 2021, e todas também já com homologação Euro5.

Umhas a evocar motos desportivas, outras mais inspiradas em modelos utilitários e ainda algumas a instigar grandes aventuras. Umhas a serem completas novidades e outras a serem modelos que têm um longo historial nas gamas das respectivas marcas. Umhas mais caras e outras mais acessíveis, umhas mais rápidas e outras nem por isso, mas todas elas dignas

soluções de alta mobilidade para quem pretende exclusividade.

Apesar dos diversos níveis de potência e electrónica, todas elas, apesar das diferentes tipologias, evocam “os bons velhos tempos”, mas sem os problemas de fiabilidade ou a falta de segurança das suas ancestrais musas.

Se também é fã de um pouco de revivalismo, se procura uma moto diferente para animar a sua vida, ou se apenas gosta de ficar a conhecer o que o mercado tem para oferecer, então fique connosco e veja, a seguir, os testes que preparámos para si, numa seleção de motos que, em comum, apenas têm charme às carradas! //





# Aventura RETRO

*BMW R NINE T URBAN G/S*

A R nine T Urban G/S é muito mais do que um exercício de estilo, ou uma evocação histórica. É, acima de tudo, uma moto confortável, espaçosa, divertida de conduzir, eficaz em qualquer tipo de utilização e dona de uma qualidade de construção assinalável.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte

**A**R nine T Urban G/S é muito mais do que um exercício de estilo, ou uma evocação histórica. É, acima de tudo, uma moto confortável, espaçosa, divertida de conduzir, eficaz em qualquer tipo de utilização e dona de uma qualidade de construção assinalável.

As suas linhas, fortemente marcadas pelo guarda-lamas frontal generoso e elevado, e pelo pequeno apêndice aerodinâmico que envolve o farol, são realçadas por um esquema cromático que é uma homenagem às primeiras e lendárias motos de enduro de viagem da BMW Motorrad, nomeadamente a R 100 GS, cujos destaque marcantes fazem lembrar claramente a máquina que no passado ficou conhecida como “Bumblebee” pelos apontamentos de cor amarela realçados pela cor negra do quadro (que fazem lembrar uma abelha - Bumblebee), pelo motor e pelo paralever, o conjunto que incorpora o monobraço oscilante e o veio de transmissão.

A sua ergonomia perfeita, promovida por um guidador largo e muito espaço para o condutor poder manobrar, a par com a relativa pouca altura ao solo e com a grande leveza e sensibilidade dos comandos, tornam-na muito fácil e agradável de conduzir.

Tal como a R nine T original, que remonta a 2013, a Urban GS aproveita o motor boxer de 8 válvulas e de dupla árvore de cames à cabeça, acionadas por

corrente, que deu à R1200GS a sua fama de incansável e fiel aventureira.

O motor bicilíndrico boxer, refrigerado a ar, de 1170cc e já com homologação Euro5, debita uns muito saudáveis e solícitos 109 cv de potência máxima a partir de um binário de 116Nm, que é assistido por uma caixa de velocidades de funcionamento irrepreensível, que transporta o prazer de condução para outro nível. A tudo isto, acresce a inspiradora sinfonia emitida pelo escape Akrapovic de dupla ponteira, e a perfeita resposta do motor ao acelerador.

O pacote electrónico inclui dois modos de condução, um normal e outro para chuva, que diminui a entrega de potência e, à semelhança das suas irmãs mais potentes, conta com o sistema de corte da alimentação sob forte travagem, para evitar qualquer percalço em situações de emergência. O pack Confort instalado nesta unidade ainda oferecia a conveniente função de Cruise Control.

Na ciclística, o quadro modular que utiliza o motor como elemento estruturante garante uma rigidez inabalável, a par com o excelente desempenho das suspensões, que oferecem um curso de 125mm na frente e 140mm na traseira.

Nesta versão, a forquilha invertida típica das R nine T foi, por razões óbvias, substituída por uma forquilha convencional, provida de foles na zona onde as bainhas entram nas jarras, de forma a aumentar >>





a longevidade e a eficácia, quando se lhe exigir que conviva com caminhos de piso menos regular. E, não sendo uma moto vocacionada para o Offroad, permite umas escapadelas bastante revigorantes por caminhos de terra, sobretudo se for equipada com pneus cardados. Até porque, com a mais-valia do sistema de transmissão final por veio, não obriga a manutenção frequente nem a cuidados especiais depois de andar na terra.

As jantes, de raios cruzados, sendo que a dianteira é de 19 polegadas, incentiva os mais aventureiros a fazerem-se ao caminho, sem necessitarem do asfalto para nada. Para isso, também contam os poisa pés e o pedal do travão traseiro serrilhados, para garantir uma perfeita aderência das botas, sobretudo em ambientes escorregadios.

A Urban G/S apresenta uma travagem referencial, potente e muito doseável, a cargo de material Brembo, em ambos os eixos, com discos de 320mm e pinças monobloco de 4 pistões na roda dianteira. Convenientemente o ABS, assistido por unidade de medição de inércia, pode ser desligado.

Se é certo que na ficha técnica a Urban G/S acusa uns expressivos 223kg, também é certo que o seu centro de gravidade, extremamente baixo graças

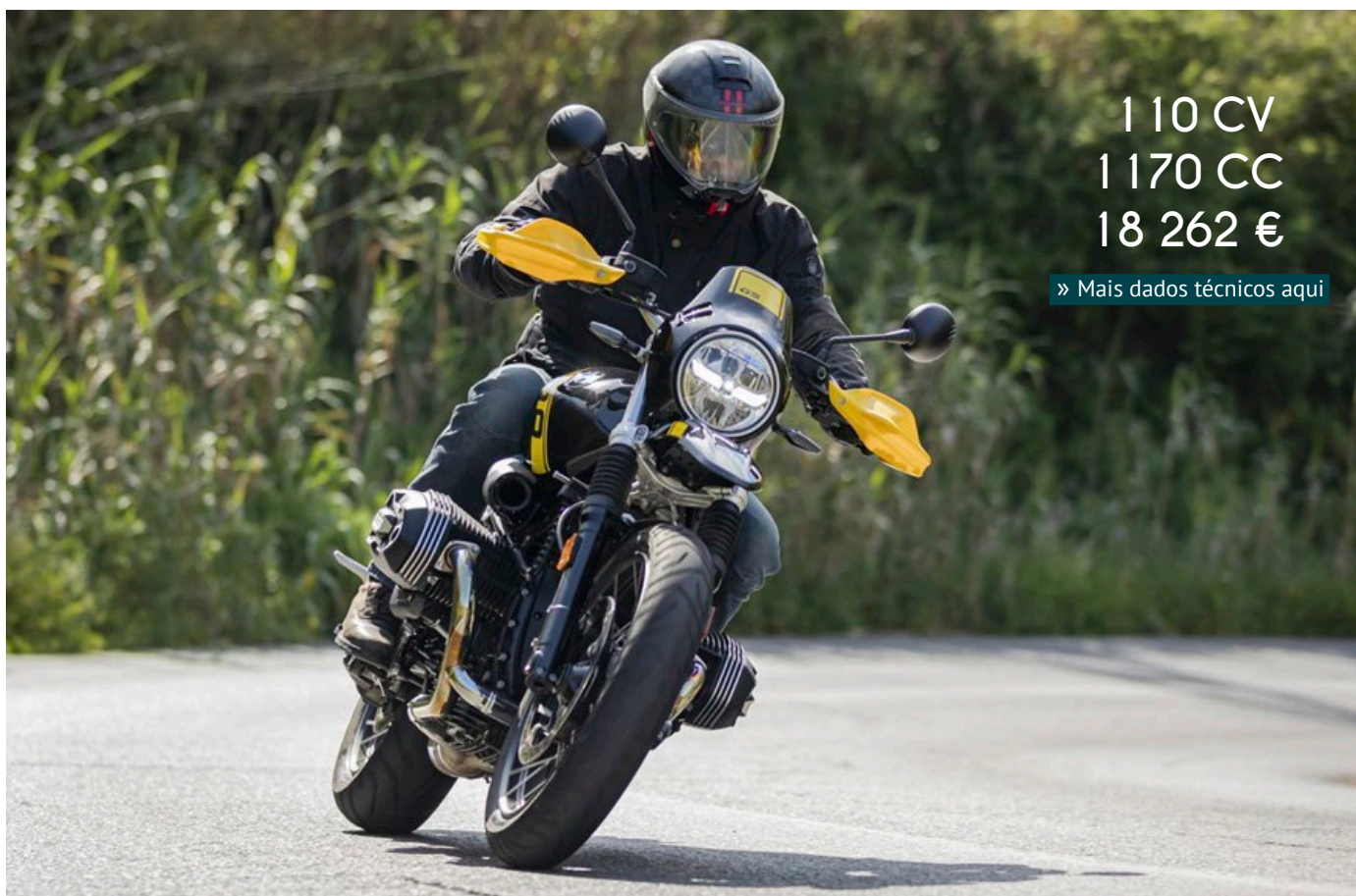
à configuração “boxer” do motor, mitiga esse facto, enquanto proporciona uma elevada confiança em pisos firmes e em manobras a baixa velocidade.

O painel de instrumentos, de inspiração retro, apesar de minimalista consegue transmitir toda a informação básica necessária a uma utilização normal, e além das funções essenciais de conta-quilómetros e totalizadores parciais, informa sobre as horas, a mudança engrenada, a autonomia, o consumo e a velocidade média.

Dependendo do espírito do condutor, o consumo varia bastante, e os 17 litros de capacidade do depósito de combustível, que inclui uma reserva de 3,5 litros, garantem uma autonomia teórica que pode variar entre os 300 quilómetros anunciados pela marca (em modo WMTC) e os cerca de 200 que registei durante o teste. Sendo completamente incapaz de resistir ao desempenho do boxer, e aos arranques 0-100 km/h em menos de 4 segundos que ela proporciona, claro que não fiquei admirado com estes valores.

A Urban G/S tem uma velocidade máxima que ronda os 200km/h, e considerando a escassa protecção aerodinâmica, isso faz todo o sentido. Até porque, importante mesmo, é a rapidez com que se lá chega, e nisso ela não nos desilude minimamente, já que





110 CV  
1170 CC  
18 262 €

» Mais dados técnicos aqui

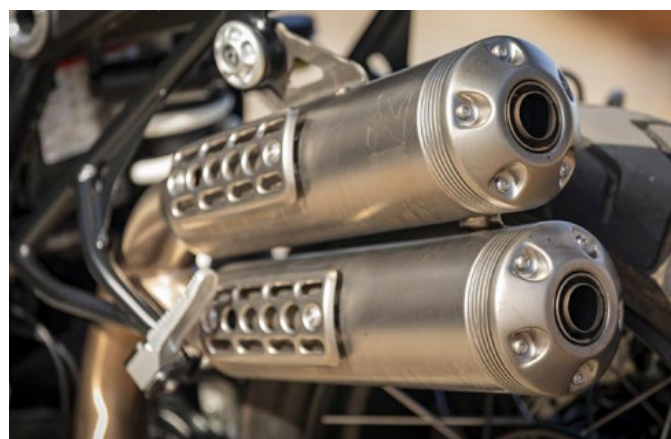
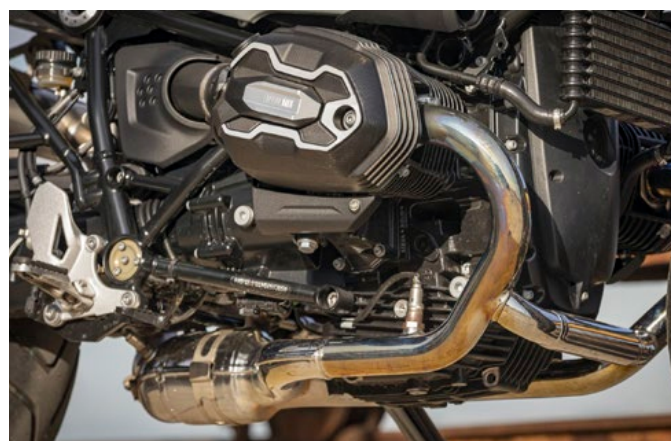
o motor sobe de rotação com extrema facilidade ao longo de toda a faixa de rotação.

Mas a Urban G/S é sobretudo uma moto polivalente, sendo também uma opção muito viável para viajar. Sobretudo a solo! E com muito estilo.

Permite uma utilização urbana diária, já que a excelente brecagem ajuda imenso a escapar aos engarrafamentos, ao passo que a boa altura livre ao solo permite subir e descer facilmente passeios e até mesmo degraus. O conforto da suspensão, é outro dos grandes argumentos, pois permite ultrapassar os pisos degradados das nossas cidades sem qualquer dificuldade.

Confortável, ergonómica, ágil e fácil de manobrar, com um motor bastante elástico e os comandos dóceis, permite longas tiradas em qualquer tipo de condução e por qualquer caminho. Apenas a intempérie pode estragar os planos de qualquer aventureiro, já que a escassa protecção aerodinâmica vai-se fazer sentir, sobretudo a baixas temperaturas, ou sob chuva intensa.

A versão aqui testada, que incluía acessórios extra, nomeadamente alguns da exclusiva gama Option 719, ronda os 19.000 euros. Um preço a pagar por uma clássica moderna exclusiva que oferece um prazer de condução muito elevado. //





# Inspirada NO PASSADO

*BULLIT SPIRIT 125CC*

Uma Cafe Racer cheia de estilo  
para espalhar charme pelas ruas da  
cidade!

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

A classe das motos 125cc é dominada pelas scooters, mais simples de conduzir devido à sua transmissão automática, que apenas depende do acelerador, mas há quem prefira as motos com caixa de velocidades e embraiagem, e nessa categoria encontramos uma grande variedade de modelos, desde os mais utilitários aos mais estilosos.

Há uns meses apresentámos-lhe a Bullit Bluroc 125, uma racer urbana concebida para enfrentar sem compromissos o trânsito nas grandes urbes. Agora apresentamos-lhe a Bullit Spirit 125, uma Cafe Racer urbana cheia de estilo, que não passa despercebida.

A pedra basilar de qualquer Cafe Racer é a simplicidade. Remover da moto tudo o que não seja estritamente essencial, promovendo a ligeireza que potencia um desempenho desportivo, é o fundamento desta filosofia.

O guiador de avanços, o painel de instrumentos minimalista, tal como o farol e os farolins, o assento de estilo “solo” rematado pela tradicional bossa “aerodinâmica”, são características comuns a este estilo.

A posição de condução é inevitavelmente desportiva, com os pés recuados, para melhor suportar a aceleração e o peso do tronco a cair sobre os pulsos,

para baixar o centro de gravidade, proporcionando menos resistência aerodinâmica, e aplicar mais peso na roda dianteira.

Os espelhos retrovisores estão bem colocados e cumprem perfeitamente a sua finalidade.

Além da razoável brecagem, esta moto é muito fácil de manobrar, devido sobretudo ao baixo peso do conjunto (116kg) e à reduzida altura do assento ao chão. Considerando ainda as reduzidas dimensões da Bullit Spirit, quem fica favorecido são os condutores de estatura mais baixa.

A suspensão tem um carácter desportivo, apesar de permitir algum conforto em pisos mais irregulares, mostrando-se suficientemente eficaz para as prestações do motor.

A forquilha invertida confere uma maior precisão à direção, além de proporcionar um aspecto mais desportivo, e na traseira, molas progressivas emparelham com amortecedores reguláveis com reservatório de expansão exterior, que além da “pinta de racer” garantem um melhor desempenho quando solicitados intensamente.

A travagem conta com discos em ambos os eixos, e não sendo um dos melhores argumentos da Spirit (talvez para autenticar o feeling vintage) mostra-se



» Galeria de fotos aqui



suficientemente competente para dominar o conjunto.

Apesar de não estar equipada com ABS, a travagem é assistida por um sistema de repartição que, ao apertar a manete ou ao pisar o pedal, acciona os travões em simultâneo em ambas as rodas, tal como é exigido pela norma Euro5, para as motos até 125cc.

O motor mostra-se bastante solícito no arranque e também na resposta ao acelerador, oferecendo um funcionamento muito regular e uma entrega de potência linear. O seu consumo ronda os 3,3 litros/100km pelo que os 14 litros de capacidade do depósito de combustível garantem uma autonomia na casa dos 400 quilómetros.

A caixa de 5 velocidades revela-se bastante precisa e com um accionamento muito suave, apesar de o curso da alavanca ser um pouco mais longo do que o desejável. A embraiagem tem um accionamento suave e bastante controlável e a manete não exige muito esforço no aperto.

Mas a pièce de résistance desta racer espiritual é o seu design. As linhas limpas de inspiração vintage ressaltadas pela pintura negra da maior parte dos componentes; as proporções perfeitas, que fazem as rodas de 17 polegadas com jantes de raios parecerem enormes.

Os pormenores de acabamento são cuidados, destacando-se os apontamentos cromados dos instrumentos do painel.

A qualidade de construção, revelou-se pelo desempenho do motor, que requer intervalos de manutenção de 5.000 quilómetros, e pela ausência de ruídos parasitas ou reações inesperadas, são uma agradável surpresa, sobretudo quando se tem em conta o preço!

A Bullit Spirit 125 tem um P.V.P. recomendado: de 2.799,00 Euros, e pode ser adquirida em mensalidades desde 65,16 Euros para uma duração de 60 meses. //





9,9 CV  
125 CC  
2 999 €

» Mais dados técnicos aqui



**LOMBAS E CURVAS**

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

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



# Inspiração NOTURNA

*DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT*

A Ducati simplificou a gama Scrambler com a introdução da variante Nightshift que une elementos das antigas Full Throttle e Café Racer. O resultado é uma scrambler italiana de inspiração no lado mais escuro da noite.

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

O fator “cool”, o agradável estilo neo-retro, a imagem rebelde das scrambler preparadas para aventuras fora de estrada, tudo isto contribuiu para que a gama Ducati Scrambler se tornasse numa favorita do público e, principalmente, conseguisse atrair para a família da marca de Borgo Panigale uma enorme quantidade de novos Ducatisti.

Como qualquer scrambler que se preze, a Ducati Scrambler Nightshift dispensa qualquer elemento supérfluo e aposta na simplicidade, quer em termos estéticos, quer ainda em termos mecânicos. É por essa razão que a equipa que criou a Nightshift optou por manter relativamente intocado o motor L-Twin de 803 cc.

Se o caro leitor se conseguir lembrar – e eu estou certo que se lembra! –, podemos traçar as origens deste motor à Monster 796, moto que também desapareceu do catálogo da marca italiana. É um motor esbelto do ponto de vista estético, com um acabamento em preto brilhante e no qual se destacam detalhes maquinados em ambos os lados, o que acaba por criar um contraste muito interessante.

Do ponto de vista mecânico, o L-twin refrigerado por ar e óleo não vai impressionar aqueles motociclistas que procuram potência “pura e dura”,

números de performance que impressionem os amigos nas conversas de café. Mas aquilo que este motor bicilíndrico em L oferece é um comportamento muito linear, progressivo e fácil de explorar, sem esquecer o fator diversão que associamos sempre a um modelo scrambler.

Para cumprir com as mais restritivas normas Euro5 a Ducati foi obrigada a alterar alguns dos componentes internos. É verdade que o diâmetro e curso dos pistões manteve-se inalterado para uma cilindrada de 803 cc. Mas válvulas, injetores, sistema de escape, admissão e a caixa de ar são tudo elementos novos. Adicionalmente, os parâmetros da injeção foram também redefinidos.

Quando colocamos o motor a funcionar e está frio, devido às muitas restrições Euro5, o bicilíndrico apresenta um funcionamento bastante rude. E muitas vezes vai abaixo! Mas não é avaria. É apenas até ganhar alguma temperatura. Não podemos chegar de manhã à Nightshift e esperar arrancar com ela assim que carregamos na ignição. Será necessário aguardar um pouco até sentirmos o tom da sonoridade viciante que emana das ponteiras laterais mudar ligeiramente. A partir daí, a pequena italiana está pronta para a diversão.

Com uma potência de 73 cv às 8.250 rpm e binário máximo ligeiramente superior aos 66 Nm, >>





esta unidade motriz não impressiona pela sua performance. Mas a forma como nos ligamos através do acelerador ao dois cilindros é maravilhosa, e a cada rodar de punho direito corresponde uma subida de rotações previsível e rápida.

Acima das 6.000 rpm sente-se que o motor começa a perder fôlego e as vibrações aumentam, e é quase irrelevante levar as rotações para cima desse patamar à espera de encontrar algo mais. O melhor mesmo é desfrutar da alegria com que os pouco mais de 70 cv italianos correm nos médios regimes, num ritmo descontraído, amigável e pouco intimidante.

As trocas de caixa podem (e devem!) ser realizadas de forma antecipada em relação ao que habitualmente faríamos noutras motos, surfando então na onda de binário logo a partir das 3.500 rpm e que fica disponível até às 5.700 rpm sem apresentar falhas. Como referi, é um motor simples, mas com bastante caráter, e que nos leva a divertir enquanto exploramos aquilo que tem para nos oferecer.

Outra característica em que se nota diferença nesta Scrambler Nightshift para outras variantes da gama é a sua posição de condução.

O guiador é plano e estreito, sem ser muito

elevado. Uma grande diferença para a variante Full Throttle. Mas também não deixa o condutor “deitar-se” totalmente sobre o depósito em forma de gota e com capacidade para 13,5 litros de combustível. Aos comandos da Scrambler Nightshift ficamos um pouco mais descaídos sobre a dianteira da moto, sem que os braços fiquem em esforço como acontecia na Scrambler Café Racer com os seus avanços baixos.

É uma posição de condução agradável e que se ajusta perfeitamente às capacidades dinâmicas da Nightshift. A estrutura que suporta o motor e todo o conjunto é o bem conhecido quadro em aço tubular, com desenho em treliça. A sua geometria não é agressiva, ou seja, isto garante que os movimentos do conjunto são naturais e a moto revela-se pouco nervosa apesar da curta distância entre eixos de 1445 mm.

Com 196 kg de peso a cheio, esta scrambler italiana movimenta-se com graciosidade de curva em curva enquanto trocamos de caixa e descobrimos a leveza da embraiagem hidráulica que substituiu a embraiagem por cabo em 2019.

As trocas de caixa têm um tato algo mecânico, o curso do seletor é um pouco mais longo, mas a engrenagem de cada relação é precisa, e a



73 CV  
803 CC  
11 145 €

» Mais dados técnicos aqui



transmissão está bem escalonada para garantir que temos sempre boa aceleração à saída das curvas e depois temos velocidade máxima suficiente para uns “esticarços” em autoestrada, embora a proteção aerodinâmica seja nula. De qualquer forma, a Nightshift não foi pensada para este tipo de ambiente.

As desacelerações para entrada em curva são acompanhadas por ruidosos “pops & bangs”, algo que contribui, definitivamente, para conferir um fator emocional superior a esta italiana. Apesar de todas as restrições impostas pelo Euro5 e contenção de decibéis, a Ducati consegue sempre ultrapassar esta questão e as suas motos são sempre das mais agradáveis em termos sonoros.

### VEREDICTO

A nova variante Nightshift é uma agradável surpresa a vários níveis. Dinamicamente não desilude e é o claro exemplo de que os engenheiros italianos sabem o que fazem no desenvolvimento de uma ciclística que se revela divertida e até certo ponto desafiante.

O motor bicilíndrico pode não ser um portento em performance. Mas é económico, fácil de explorar,

particularmente por motociclistas que estão agora a chegar a cilindradas maiores e precisam de um motor menos exigente, e com mais de dez anos de evolução este L-twin tem uma fiabilidade que será muito assinalável.

Convém ter em conta o seu preço. A gama Scrambler é a mais acessível da família Ducati. São as Scrambler que trazem novos clientes para a marca. Mas esta Nightshift já tem um PVP que ultrapassa os 11.000€. Não é exagerado para a sua qualidade, mas já começa a aproximar-se de outros patamares. //





# Eterna NOSTALGIA

*MOTO GUZZI V7 STONE*

O aspeto clássico e nostálgico une-se a alguma tecnologia para criar uma clássica moderna mais eficaz. A nova Moto Guzzi V7 Stone não desilude.

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

**P**or mais moderna que seja, uma clássica moderna tem de contar sempre com o lado mais nostálgico e que leva os motociclistas a recordarem os bons velhos tempos dos modelos originais. Mais de 50 anos depois do lançamento da primeira geração da icónica V7, a Moto Guzzi continua a reinventar o conceito deste modelo, e a mais recente V7 Stone mantém essa nostalgia, mas alia-a a elementos mais modernos e até a alguma tecnologia, tornando-se assim numa moto bem interessante.

A maior novidade é o seu motor. Mantém-se um V-twin em posição transversal, com uma cilindrada que sobe para os 853 cc, e com isso vê a potência subir nada menos do que 25% em comparação com a anterior V7 III. Assim, a Moto Guzzi anuncia uma potência máxima de 65 cv às 6.800 rpm (também disponível versão limitada a 35 kW) enquanto o binário cresce para os 73 Nm às 5.000 rpm.

Neste motor bicilíndrico italiano encontramos no seu interior uma cambota que foi trabalhada para reduzir o conhecido efeito que sentimos quando aceleramos e a moto abana de um lado para o outro. A cambota reequilibrada mantém um pouco dessa característica,

embora agora se sinta menos a moto a abanar.

Com 65 cv de potência, não podemos dizer que a nova V7 Stone é um portento. Mas a verdade é que assim que nos sentamos no assento a 780 mm de altura do solo e aceleramos estrada fora, sentimos que o bicilíndrico em V apresenta uma entrega de potência mais imediata, particularmente notória a partir das 3.500 rpm, embora isso esteja agora acompanhado de maior quantidade de vibrações que passam para o condutor através do guiador, elevado e bem posicionado.

Até nos aproximarmos das 5.000 rpm, o motor vai mantendo um fulgor interessante para uma moto deste tipo, e cada rodar de punho direito resulta num momento de aceleração em que sentimos a entrega do binário de forma mais contundente. Não é uma moto para grandes correrias, e a caixa de velocidades, com as cinco primeiras relações bem escalonadas requer passagens de caixa mais tranquilas para que tudo engrene bem. A 6ª relação existe apenas como "overdrive", para usar em estrada mais aberta. Caso o condutor queira ser mais agressivo, existe uma grande probabilidade da relação não engrenar convenientemente ou encontrarmos ponto-morto. E também de acionar o controlo de tração (pode ser >>





desligado), que se revelou bastante intrusivo mesmo em piso seco.

O quadro mantém-se praticamente intocado em comparação com a geração anterior. A estrutura tubular continua a apresentar uma enorme flexibilidade torsional, o que resulta numa condução plena de sensações, enquanto a direção se mantém estável e firme na trajetória definida à entrada da curva. Convém ter algum cuidado com os ângulos de inclinação, pois a altura dos poisa-pés ao asfalto é reduzida, e se adotarmos um estilo de condução agressivo, rapidamente estamos a desgastar não só os poisa-pés como também as proteções dos coletores de escape.

No eixo traseiro brilha um novo braço oscilante. De dimensões mais generosas e mais reforçado, serve de apoio a dois amortecedores que também crescem em dimensões, particularmente ao nível do curso. Em condução, isto significa que a nova V7 Stone se revela mais complacente com as irregularidades do asfalto, o que permite desfrutar de uma condução confortável. Até porque o assento com um acabamento aveludado é bem almofadado e de cor contrastante com o conjunto garante uma imagem bem nostálgica.

A V7 Stone entra em curva com bastante facilidade,

e agora com a ajuda da potência extra, temos também a capacidade de acelerar mais rapidamente na saída da curva. Convém ter em atenção alguma instabilidade provocada pelo acelerador de tato mais direto do que o desejável, particularmente nos primeiros momentos do seu curso. O ideal será o condutor ser mais progressivo na forma como roda o punho direito, e assim que sente o motor V-twin italiano ganhar velocidade, então sim, acelerar de forma mais contundente.

Com 218 kg de peso a cheio, a Moto Guzzi V7 Stone não é propriamente uma moto leve. Para extrair dela o seu máximo potencial será necessário esforçarmo-nos um pouco mais do que o habitual. Particularmente nas trocas de direção. Não só as suspensões de afinação mais suave têm de trabalhar arduamente para aguentar as transferências de massas de um lado para o outro, como também a jante dianteira de 18 polegadas torna a direção um pouco menos rápida de reações. Por outro lado, e contando com uma generosa distância entre eixos, a estabilidade em linha reta é exemplar.

A travagem é exatamente aquilo que esperamos encontrar numa clássica moderna. Um disco em cada eixo, com 320 mm à frente e 260 mm na traseira,





65 CV  
853 CC  
8 499 €

» Mais dados técnicos aqui

pinças Brembo para uma mordida mais forte e consistente, e ABS para ajudar a digerir a falta de aderência. Ao nível da travagem não há muito a dizer da V7 Stone. Funciona tudo como deve funcionar, a potência de travagem disponível é suficiente para uma moto que não está pensada para alta velocidade, e acima de tudo essa potência é disponibilizada de forma bastante progressiva, mas sem oferecer um tato esponjoso na manete.

Não posso também deixar de referir, e porque estamos perante uma clássica moderna, que a V7 Stone dá uso a um sistema de iluminação LED, onde se destaca o efeito bem conseguido da luz diurna bem a meio da ótica dianteira. Mais acima, o painel de instrumentos totalmente digital inclui boa quantidade de informação, e que está facilmente visível, mesmo quando a luminosidade exterior é intensa.

### VEREDICTO

Num segmento recheado de muitas propostas dos mais variados fabricantes, a Moto Guzzi continua a ter na nostálgica V7 Stone uma opção sólida, bem construída, com detalhes interessantes como o acabamento das aletas do motor ou o depósito de



combustível esguio e com laterais perfeitas para encaixar as pernas.

O novo motor Euro5 mostra-se bem-adaptado às necessidades da V7 Stone. Enérgico “q.b.”, contido nos consumos, fiável, e com um carácter que não deixa ninguém indiferente. Esta confortável italiana está cada vez melhor, bem equipada para o patamar de preço a que está disponível nos concessionários, e mesmo a versão base Stone que aqui testamos permite uma personalização ao gosto de cada cliente. //



# Easy CRUISER

*ROYAL ENFIELD METEOR 350*

A celebrar os seus 120 anos de existência, a Royal Enfield aposta forte na conquista de um público mais jovem. A nova Meteor 350 surpreende. E aqui contamos-lhe o que vale esta “easy cruiser” indiana.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte

**C**om a Meteor 350 a Royal Enfield acredita que tem aquilo que é preciso para chegar a um público mais jovem – principalmente o feminino – e para descobrir se esta “easy cruiser” tem o que é preciso para convencer, foi em Madrid que passámos um dia aos comandos desta novidade que recupera o nome Meteor, modelo que nasceu nos anos 50 do século passado, então em formato roadster e com um motor bicilíndrico de 500 cc.

Ao contrário do motor da Meteor do século passado, a nova Meteor 350 conta com um motor monocilíndrico de refrigeração ar / óleo. Com 349 cc, este “mono”, coberto por um acabamento negro e bem conseguido, contribuindo para a estética cruiser, desenvolve uma potência de 20,2 cv às 6.100 rpm enquanto o binário máximo de 27 Nm é atingido às 4.000 rpm.

Com uma entrega de binário linear e bastante progressiva, os condutores menos experientes vão sentir-se perfeitamente à vontade para conduzir a Meteor 350. Dificilmente encantar-se-á pelas acelerações, mas, por outro lado, a suavidade de funcionamento concedida pela utilização de um veio de equilíbrio permite reduzir as vibrações para a quantidade

suficiente, de forma a que o motor não se torne num “pãozinho sem sal”.

A sonoridade emanada pela ponteira torna-se viciante enquanto as rotações sobem. A este nível não posso deixar de referir que a falta de um conta-rotações é notada, e temos apenas o nosso “feeling” para nos guiarmos em relação ao momento em que devemos trocar de caixa, usando para isso o seletor que engrena cada relação de forma suave e precisa.

E já que referimos a ausência de conta-rotações, convém também referir que a instrumentação da Meteor 350 adota um design clássico, com mostradores circulares, informações legíveis mesmo em condições de muita luminosidade, e onde destacamos o pequeno, mas muito útil mostrador digital dedicado ao sistema Royal Enfield Tripper.

O Tripper é um pequeno GPS (equipamento de série) e que permite a ligação ao smartphone do condutor através da app dedicada. A conexão acontece de forma intuitiva, e a partir daí, e usando por base o sistema Google Maps, o condutor recebe as indicações de GPS neste pequeno ecrã digital.

“Ah, mas o meu telemóvel não tem bateria suficiente!”. Não há problema! Uma ficha USB escondida no punho esquerdo permite ligar e carregar >>>



## TESTE ROYAL ENFIELD METEOR 350



o telemóvel sem qualquer problema. E sim, esta ficha USB também faz parte do equipamento de série. De repente os 4.345€ pedidos pela Meteor 350 Fireball começam a parecer um bom negócio.

Aos comandos da Meteor 350 a nossa primeira reação é de que a moto é significativamente maior em termos de dimensões do que aquilo que as fotos podem fazer acreditar. Mas isso tem as suas vantagens. Por exemplo, para condutores de maior estatura, a posição de condução está perfeita. O assento tem a distância ideal para agarrar os punhos sem ficarmos com as costas em esforço.

Como seria de esperar de um motor com pouco mais de 20 cv de potência e que tem de puxar um conjunto de 191 kg a cheio, as suas acelerações não impressionam. Ainda assim, a Meteor 350 acelera de forma alegre e a ausência de vibrações é notada. Rapidamente estamos a rolar a 80 km/h enquanto subimos de caixa usando a embraiagem leve de acionar. A partir deste patamar de velocidade o ponteiro demora mais a subir. Entre os 80 e os 100 km/h nota-se uma falta de fôlego, principalmente nos percursos com inclinação. Isso faz com que seja necessário calcular bem o momento de ultrapassagem de um veículo à nossa frente.

Como referimos, os 191 kg de peso colocam esta Royal Enfield num lado “pesado” da balança. O peso nota-se nos momentos de troca de direção e também nas travagens, quando a pinça ByBre de dois pistões tenta morder com o máximo de força que tem o disco de 300 mm para conseguir abrandar a Meteor a tempo de fazermos a curva na trajetória desejada.

A travagem não será uma referência no segmento, mas cumpre, desde que não abusemos de forma repetida, situação em que se vai notar uma certa fadiga e maior necessidade de apertar pela manete para sentir a potência de travagem.

O centro de gravidade está posicionado bastante perto do solo, e isso, aliado à boa distância entre eixos, garante estabilidade em linha reta, reações neutras por parte da direção, e uma boa estabilidade em curva, desde que não abusemos muito da inclinação pois os poisa-pés rapidamente raspam no asfalto obrigando a alargar a trajetória se continuarmos à procura do limite.

Também convém destacar que o quadro duplo berço em aço foi desenhado pelos especialistas britânicos da Harris Performance. Garantia de solidez estrutural e uma geometria adaptada a uma condução descontraída, mas que não se nega a alguns >>



20,2 CV  
349 CC  
DESDE 4 345 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

momentos mais desportivos numa estrada de curvas encadeadas.

Uma última nota para alguns equipamentos que tivemos a oportunidade de testar nesta apresentação organizada pelo importador da marca, a Motorien.

Na Meteor 350 Supernova – versão que se distingue pela pintura de dois tons em azul e preto – é impossível não dar nota positiva à proteção aerodinâmica proporcionada pelo pequeno, mas eficaz, para-brisas dianteiro que, além do mais, consegue dar uma imagem mais bem acabada à zona da ótica dianteira com luz diurna em LED.

Também na Supernova destacam-se os espelhos retrovisores na extremidade dos punhos, que oferecem boa visibilidade para trás. O único senão nesta versão com mais equipamento são os tubos de proteção do motor, que não têm apoios de borracha, e em andamento causam um ruído bastante notório provocado pela vibração.

### VEREDICTO

Esta “easy cruiser” pode não ser a mais impressionante em termos de números que aparecem na ficha técnica. Mas isso não conta toda a história! Na realidade a polivalência e facilidade de condução

desta Meteor 350 é impressionante se tivermos em conta que é uma moto que tem de servir as necessidades de condução de um público mais amplo.

É uma moto para ser desfrutada a ritmos mais descontraídos, e o seu motor com menor pulmão a isso irá obrigar. Sente-se falta de mais uns 5 cv de potência para garantir a força extra que permitisse manter a aceleração constante para lá dos 80 km/h. Uma transmissão mais curta também ajudaria. //





# Street QUEEN

*TRIUMPH BONNEVILLE STREET TWIN*

Divertida, competente, estilosa e económica! Uma moto polivalente e fácil de conduzir, que se revela realmente uma rainha da estrada!

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte

**A**cho que a Triumph podia ter arranjado uma denominação mais realista para esta sua Bonneville! Street Queen seria muito mais apropriado.

Inspirada nas linhas da consagrada Bonneville T100, a Street Twin apresenta pormenores de design que lhe proporcionam o mesmo aspecto nostálgico e a posicionam como uma das mais apetecíveis “clássicas modernas” do mercado.

Renovada para 2021, a Bonneville Street Twin tem sido um sucesso dentro da gama Bonneville, com mais de 30.000 unidades vendidas globalmente desde o seu lançamento em 2016.

Uma popularidade perfeitamente justificada seja pelos seus atributos dinâmicos e estilísticos, bem como pela facilidade com que cada motociclista a pode personalizar a seu gosto, graças a uma gama com cerca de 120 acessórios oficiais da marca.

Pode ficar a conhecer todas as novas especificações da gama Bonneville da Triumph se clicar aqui.

Mal nos sentamos nesta Bonneville Street Twin

somos como que transportados para um mar de felicidade e encanto. Claro que, para quem as motos se medem aos cavalos e são reduzidas a números de uma ficha técnica, esta Street Twin é extremamente modesta, mas para quem aprecia uma moto sobretudo pela mobilidade e prazer de condução que proporciona, então o caso muda de figura.

Durante os dias que pude desfrutar da sua companhia, a Street Twin revelou-se uma moto extremamente polivalente, segura e extremamente fácil de conduzir.

Competente em ambiente urbano, onde a resposta pronta do seu motor garante arranques vigorosos, a eficácia da suspensão alisa os pisos mais degradados e a grande brecagem garante uma agilidade bastante acima da média, a mais modesta das Bonneville mostrou-se igualmente competente em estrada, desde que não se lhe exija que tenha prestações iguais às de uma superbike.

No entanto, o binário consistente, com 80Nm disponíveis ainda abaixo das 4.000 rpm, e a alegria com que o motor bicilíndrico High Torque de 900cc sobe de rotação, a par com uma ciclística sólida e equipamento de muita qualidade, permitem





fazer passeios bastante agradáveis, com ou sem passageiro, tampouco desiludindo em qualquer escapadinha terapêutica.

A configuração típica do bicilíndrico paralelo, com um ângulo de cambota de 270°, contribui para uma banda sonora muito interessante, potenciada pela dupla ponteira de escape, e a eletrónica confere uma resposta perfeita ao acelerador a qualquer regime.

Por falar nela, o único senão da eletrónica (que é comum a toda a gama) é o compasso de espera que faz, sempre que se pretende dar arranque ao motor, e que deixa o condutor à espera, durante escassos segundos é certo, enquanto faz o diagnóstico do sistema, mas que em dias de ânimo mais exasperado, pode ser bastante irritante!

Cabe aqui um destaque para a caixa de cinco velocidades, extremamente suave e precisa, e para a embraiagem que, graças à sua especificação "slip & assist", proporciona um accionamento muito leve da manete, além de uma grande confiança nas reduções mais bruscas, mitigando o bloqueio da roda traseira em caso de excesso de binário negativo.

Os comandos leves e agradáveis ao toque, a precisão da direção, o centro de gravidade bastante

baixo, que disfarça bastante um peso em ordem de marcha declarado de 216 kg, e o assento a apenas 765mm do solo, posicionam-na como uma excelente opção para os motociclistas de estatura mais baixa, bem como para os menos experientes.

A posição de condução é muito ergonómica, o painel de instrumentos é muito legível e agradável, contendo informação mais do que suficiente, a suspensão é confortável mas firme, sobretudo graças à forquilha de 41mm de diâmetro, a visibilidade proporcionada pelos espelhos retrovisores é muito boa e os comandos estão bastante bem colocados, factores que aumentam ainda mais a confiança e o encanto que todo o conjunto transmite.

A travagem revela-se potente e muito doseável, apesar do único disco de travão dianteiro, uma peça com instalação flutuante, com 310mm de diâmetro, mordido por uma pinça convencional Brembo de 4 pistões. Quando acontece, o ABS intervém de forma bastante discreta.

Como é característico da marca, a qualidade de construção é muito elevada, contando com pormenores em alumínio maquinado, com acabamento escovado, linha de escape e ponteira >>



65 CV  
900 CC  
9 200 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

fabricadas em aço Inox, que contrastam com o motor e outras peças pintadas em negro, iluminação integral em LED, encaixes perfeitos e uma solidez impressionante, que se expressa pela total ausência de ruídos e vibrações parasitas.

Tudo isto se reflete na suavidade de funcionamento e, conseqüentemente, no prazer de condução.

O depósito de combustível, com uma capacidade de 12 litros, evita frequentes idas à bomba já que o consumo extremamente regrado (o fabricante anuncia 4,1 l/100km que na prática se traduzem em valores ligeiramente abaixo dos 5 l/100km) permite autonomias a rondar os 200 quilómetros.

Outro aspecto em que a Triumph também facilita a vida aos seus clientes e que também representa uma garantia sobre a qualidade de construção, são os intervalos de manutenção a cada 16.000 quilómetros.

Claro que, para levar esta intemporal rainha da estrada para casa, vai ter que desembolsar, pelo menos e caso resista à gama de acessórios oficial, cerca de 10.000 euros. No entanto, o élan da marca e a qualidade de construção são bastante superiores às de outras motos parecidas, mas de preço bastante inferior. //





# Retro CHIC

*YAMAHA XSR 125*

A benjamim da gama neo-retro da Yamaha mostra-se uma excelente opção tanto para a cidade como para percursos extra-urbanos. A nova Yamaha XSR 125 é uma retro chic pronta para a diversão.

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

O estilo neo-retro que vai buscar inspiração em termos de design aos modelos vintage está na moda. Se calhar, aquilo que muitos pensaram ser uma moda passageira, provocada pela enorme quantidade de modelos café racer e scrambler que invadiram, literalmente, as nossas estradas, está a ser mais do que apenas passageira. Neste aspeto, a Yamaha conta com a gama XSR inserida no que a marca de Iwata denomina de movimento “Sport Heritage” para enfrentar a muita concorrência.

Este ano marca o momento em que a Yamaha apresenta, ou melhor, abre as portas, da gama Sport Heritage aos motociclistas menos experientes e que procuram o estilo das XSR mais poderosas, mas ao mesmo tempo pretendem uma moto acessível em termos de custos e também a nível dinâmico. A resposta para esta procura é a XSR 125, uma retro chic de pleno direito.

A plataforma que serve de base para a XSR 125 é nada menos do que a MT-125, uma naked divertida e fácil. As novidades introduzidas pela Yamaha, para além da linguagem de estilo mais retro e onde se aposta na qualidade de acabamentos e construção,

onde destacamos os painéis pintados, incluindo o guarda-lamas dianteiro, centram-se numa posição de condução menos exigente do ponto de vista físico.

A Yamaha alterou por completo o triângulo composto pelo assento plano, poisa-pés e guiador. O assento está agora a 815 mm de altura do solo. É muito confortável, mas, mais do que isso, é esguio, o que facilita chegar com os pés ao solo sem dificuldade, mesmo para condutores de menor estatura. Por outro lado, o guiador tem 756 mm de largura e está mais elevado, o que posiciona a anca do condutor mais atrás e permite adotar uma posição de condução descontraída, mas sem deixar de garantir um controlo aprimorado da dianteira.

Sentado aos comandos da XSR 125, o condutor descobre um posto de condução onde tudo está onde devia estar. Os comandos “caem” mesmo no local onde ficam os dedos, o painel de instrumentos de design redondo mas com ecrã LCD permite visualizar muita informação de forma rápida, e assim que pressionamos o botão de arranque o motor monocilíndrico de 124 cc acorda para a vida com pequena vibração.

Penso que já o disse noutras ocasiões, mas repito-o: considero o motor Yamaha como um dos melhores deste segmento. Recorrendo à tecnologia VVA de



» Galeria de fotos aqui



abertura variável de válvulas, a unidade motriz que equipa a XSR 125 revela-se rápida na subida de rotações. Os arranques de semáforo em semáforo acontecem de forma natural, sem hesitações.

Até pouco acima das 7000 rpm a parametrização do sistema VVA mantém a árvore de cames no seu perfil mais baixo, o que maximiza a economia de combustível. Aliás, por falar nisso, a pequena neo-retro japonesa apresenta consumos muito contidos. Neste teste pelas ruas de Lisboa, com muito pára/arranca nas sessões fotográficas, a média visualizada no painel de instrumentos ficou-se pelos 2,4 litros.

Mas será difícil conter o entusiasmo e não acelerar! Tudo porque o motor oferece um máximo de 15 cv e os 11,5 Nm às 8.000 rpm permitem ganhar velocidade rapidamente à saída das curvas, levando as rotações para lá das já referidas 7000 rpm, altura em que o VVA modifica o perfil da árvore de cames para maior curso, e parece encontrar uma dose de energia extra.

O resultado é uma XSR 125 que revela uma enorme vivacidade, recupera bem a velocidade, e depois mantém um ritmo forte nos altos regimes, rodando facilmente perto e ligeiramente acima dos 120 km/h visualizados no painel de instrumentos.

Outra boa característica que encontramos enquanto

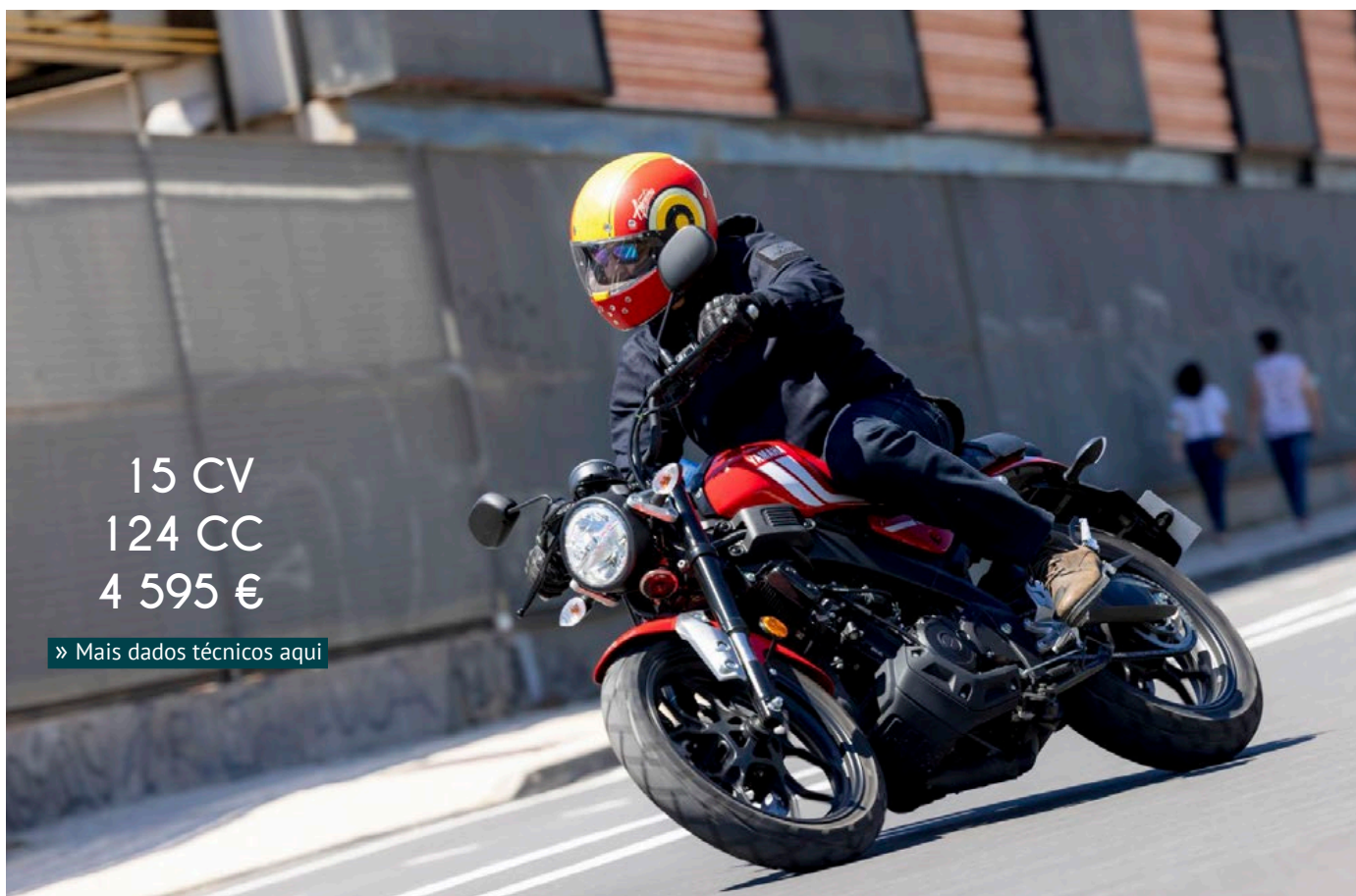
desfrutamos da XSR 125 é a certeza de reações. O quadro Deltabox, na realidade um quadro dupla trave em alumínio ao qual a Yamaha adiciona forquilha Kayaba invertida com bainhas de 37 mm e um amortecedor por bielas também da Kayaba, revela uma estabilidade acima da média para uma moto com apenas 1330 mm de distância entre eixos.

Por outro lado, nos percursos com maior quantidade de curvas para digerir, principalmente curvas encadeadas, a XSR 125 adiciona uma boa dose de neutralidade de reações à agilidade correspondente a uma moto que deriva de uma plataforma de cariz desportivo.

Num ritmo mais vivo nota-se que as suspensões KYB sofrem um pouco para digerir as irregularidades do asfalto quando nos empenhamos na condução. Nesse momento é notório que os 130 mm de curso do eixo dianteiro são percorridos de forma algo rápida, mas sem nunca chegarmos a notar o bater da forquilha no fundo. Já o eixo traseiro, com menos curso, apresenta-se mais estável em termos de compressão, impede com alguma eficiência que a traseira baixe em demasia.

Pela positiva destaca-se a opção pelos pneus IRC Trailwinner D211. O seu design poderia indiciar um





15 CV  
124 CC  
4 595 €

» Mais dados técnicos aqui

pneu menos aderente ao asfalto e mais a pender para o estilo. Mas na realidade, os pneus respondem bem às necessidades dinâmicas do conjunto que pesa apenas 140 kg a cheio.

Pela negativa tenho de referir o travão dianteiro. A pinça de dois pistões morde um disco de 267 mm de diâmetro. A progressividade quando apertamos a manete é notada, mas ao mesmo tempo descobrimos que a potência de travagem é muito reduzida. Não será das piores do segmento 125 cc, mas não vai ser pela travagem que a nova Yamaha XSR 125 vai brilhar.

### VEREDICTO

A Yamaha XSR 125 pode ser a benjamim da gama Sport Heritage da casa de Iwata. Mas nem por isso deixa de se apresentar recheada de argumentos válidos. O melhor dos argumentos é o seu motor monocilíndrico, suave, poderoso, e bastante económico. Uma delícia de explorar!

Depois encontramos uma ciclística sólida, com comportamento estável e ao mesmo tempo polivalente para nos sentirmos confortáveis em qualquer ritmo. A XSR 125 é uma moto especialmente apta a ajudar os condutores menos experientes a progredir na sua carreira nas duas rodas. Mas os mais



experientes também se divertem.

Sem contar com o travão dianteiro menos potente do que estamos habituados a encontrar numa Yamaha, é difícil apontar o dedo ou encontrar grandes defeitos na pequena e simpática XSR 125. Nem mesmo as opções de cor disponíveis – Tech Black, Impact Yellow e Redline – destoam da imagem retro. E para os clientes mais exigentes, os acessórios oficiais Racer Pack e Street Pack são a solução para quem procura algo mais do que XSR 125 de série. //

# REQUINTE Turístico



## *BMW R1250 RT*

Para viajar, para impressionar, para encantar, para desfrutar, para ir a todo o lado, com estilo, a RT é única na sua classe e nível de desempenho.

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

**D**esde há muito que me rendi aos encantos da RT. As linhas distintas, o conforto que proporciona, tanto ao nível da aerodinâmica como da suspensão, a instrumentação completa e, sobretudo, o irrepreensível comportamento

dinâmico, cativaram-me e quando penso numa grande viagem, esta é a primeira moto que imagino como companheira.

Apesar do seu aspecto imponente, dominado pelo grande volume das carenagens, a RT é uma moto que impressiona pela agilidade. Enquanto as grandes turísticas são ótimas para fazer quilómetros em auto-estrada, esta BMW sente-se também à vontade nas mais contorcidas e degradadas estradas secundárias, ou nos mais intrincados centros históricos. O seu segredo está no facto de, basicamente, ser uma GS que, em vez de fato de ginástica, está vestida para uma soirée de luxo.

Imenso espaço para condutor, passageiro e bagagem, um motor mais do que suficiente para manter ritmos interessantes e que nos brinda com

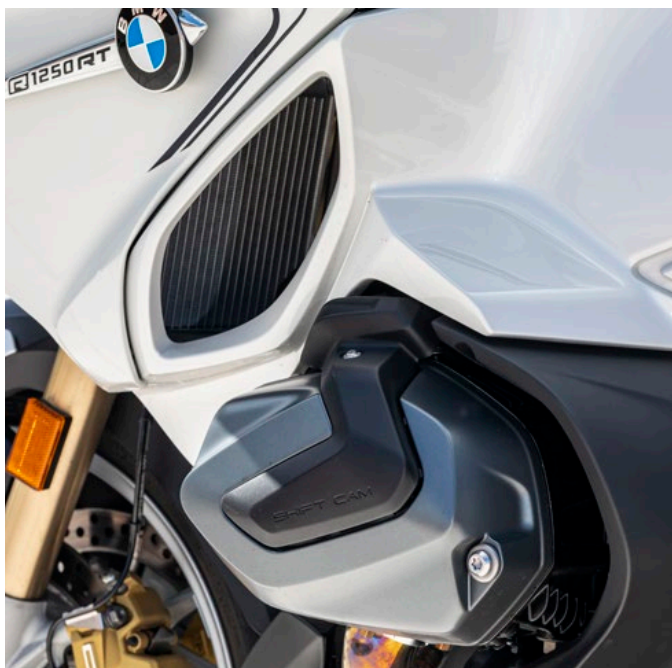
uma excelente capacidade de resposta e uma sonoridade viciante, uma boa autonomia, uma ciclística extremamente competente para enfrentar qualquer tipo de estrada e uma iluminação soberba, são os grandes argumentos da RT desde que a primeira versão foi lançada no mercado há cerca de 40 anos.

Mas a BMW não pára de fazer evoluir a sua “dynamic tourer” e, para esta versão de 2021, dotou-a com a mais recente inovação tecnológica no mundo das motos: o Cruise Control Adaptativo, disponível como acessório de fábrica. Destinado sobretudo a quem tem que fazer muitos quilómetros em auto-estrada, este sistema permite programar a velocidade máxima a que pretendemos circular, e não nos preocupamos mais com isso.

Caso seja necessário reduzir a velocidade, o sistema que funciona com a ajuda de um dispositivo de radar, detecta o obstáculo (normalmente o carro ou camião que circulam mais lento na sua frente), e regula a velocidade em conformidade, mantendo uma distância que pode ser programada, até que volte novamente a ter >>



» Galeria de fotos aqui



*"O SEU SEGREDO ESTÁ NO FACTO DE, BASICAMENTE, SER UMA GS QUE, EM VEZ DE FATO DE GINÁSTICA, ESTÁ VESTIDA PARA UMA **SOIRÉE DE LUXO.**"*

espaço livre à sua frente, altura em que o sistema acelera até atingir a velocidade inicialmente programada. Basicamente evita ter que se desligar o cruise control, e ter de o voltar a ligar novamente. Parece pouco, mas na prática, e com o passar dos quilómetros, é realmente uma grande ajuda para manter a atenção focada no trânsito.

Outro grande upgrade da RT, nesta versão de 2021, é o impressionante painel de instrumentos, composto por um inovador TFT a cores com 10,25 polegadas de diagonal, que tem uma resolução de 1920x720 pixels. O seu formato alongado permite que seja configurado em duas secções, o que lhe permite, por exemplo, exibir em simultâneo as informações sobre a condução e o mapa de navegação ou as informações sobre o estado da moto. Uma cobertura anti-risco e anti-reflexo proporciona uma visibilidade impecável em qualquer situação. A seleção dos vários painéis de informação é feita através do multicontrolador, o botão em forma de anel, exclusivo da BMW, que está instalado ao alcance do polegar e indicador esquerdos, e que se revela extremamente prático.

O painel conta ainda com sistema de

emparelhamento via Bluetooth com dois canais, para ligar o sistema de intercomunicador do capacete do condutor, e um smartphone que, caso seja de dimensões normais, conta com um compartimento à prova de água, ventilado e dotado de carregador de bateria. Com a BMW Motorrad Connected App, uma aplicação gratuita disponível para iOS e Android, pode-se aceder a muitas outras funcionalidades, nomeadamente a partilha de rotas.

Mas a BMW R1250RT de 2021 tem muitas mais novidades. A começar pela iluminação LED, com o farol dianteiro a incluir função de curva, e que espalha o foco de luz, de forma horizontal, mesmo quando a moto está inclinada. O sistema ainda conta com luzes de cortesia como a "follow me home" que mantém o farol ligado durante alguns segundos depois de desligada a ignição, e que se revela oportuno quando se estaciona a moto em locais escuros.

Também o sistema de travagem automática em piso inclinado, conta agora com diversas funções selecionáveis, que incluem travão de estacionamento automático sempre que é





1 170 CC  
125 CV  
20 414 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"MUITO MAIS DO QUE UMA VITRINE TECNOLÓGICA. É UMA MOTO DE VIAGEM QUE ENCANTA SOBRETUDO PELO SEU **COMPORTAMENTO DINÂMICO.**"*

detectada uma inclinação superior a 3%. Claro que este sistema só funciona com o motor em funcionamento, mas é uma solução perfeita para ajudar na subida ou descida do passageiro.

A suspensão electrónica ganhou ajuste automático, de acordo com o modo de condução selecionado e o tipo de piso detectado, assim como ajuste de nível automático. Possui ainda dois modos de regulação, um mais confortável e outro, o "dynamic", com uma taragem mais desportiva, que podem ser selecionados em andamento, a partir de um botão dedicado.

E ficariam aqui bastantes mais páginas se fosse descrever com detalhe todas as funcionalidades que a electrónica disponibiliza nesta moto, e até poderia parecer que seria só isso que a RT tem para oferecer. Mas não!

A RT é muito mais do que uma vitrine

tecnológica. É uma moto de viagem que encanta sobretudo pelo seu comportamento dinâmico.


Aos comandos desta versão Option 719 Mineral White Metallic, o que mais me chamou a atenção foi o desempenho do motor. O boxer bicilíndrico com tecnologia ShiftCam, um sistema de variação de abertura das válvulas de admissão, disponibiliza 120Nm de binário logo às 2.000 rpm, crescendo linearmente até aos 143Nm às 6.250 rpm, momento em que está perto de registar 137cv de potência máxima às 7.750rpm.

Com uma tão grande disponibilidade de potência, o prazer de condução está garantido, mais ainda quando potenciado por uma caixa de velocidade muito suave e precisa, equipada com um sistema de quickshifter que funciona na perfeição, mesmo a baixa rotação. Basta apanhar-lhe o jeito!

Claro que a potência não serve para nada se





 merlin\_portugal



 merlinportugal



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

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



não puder ser controlada, por isso, também a ciclística impressiona, seja ao nível da suspensão, que é referencial, seja ao nível da travagem, que, como seria de esperar é também ela de grande eficácia, com uma mordida potente, e uma dosagem quase cirúrgica da manete e do pedal.

O sistema conta com repartição automática do esforço de travagem por ambas as rodas, e graças à Unidade de Medição de Inércia (IMU) de seis eixos, o ABS tem função "cornering", que permite manter a travagem até bem para lá da entrada em curva. Nesse momento, pode-se acelerar com convicção, já que o controlo de tracção trata de manter a roda traseira bem colada ao asfalto, enquanto a

"O PAINEL CONTA AINDA COM SISTEMA DE EMPARELHAMENTO VIA BLUETOOTH COM DOIS CANAIS, PARA LIGAR O SISTEMA DE INTERCOMUNICADOR DO CAPACETE DO CONDUTOR"

suspensão mantém o conjunto nivelado, sem qualquer afundamento, contribuindo para uma estabilidade impressionante, impossível de encontrar em motos que não estejam equipadas com este sistema, e que confere elevados níveis de confiança que contribui para uma condução mais descontraída e, conseqüentemente menos fatigante, sobretudo em condições desfavoráveis.

Mas não é só para andar depressa que a RT está preparada. Para podermos atravessar devagar um centro urbano e desfrutar da paisagem, o cruise control, além da já mencionada função adaptativa, também pode ser accionado logo a partir dos 20km/h, garantindo um andamento suave, sem solavancos, que se revela muito interessante quando se viaja com passageiro, >>



## TESTE *BMW R1250 RT*

sobretudo quando o piso não é muito regular.

O sistema sem chave é outro dos grandes argumentos da RT, já que é menos um factor a necessitar de ser controlado. A chave fica sempre guardada no bolso, não sendo necessária nem para trancar as malas ou a direção, nem para abrir o depósito de combustível.

E já que estou a falar dele, a sua capacidade para 25 litros de combustível, é suficiente para garantir grandes tiradas sem paragens. A marca anuncia consumos de 4,75 litros/100km sob a norma WMTC, e na prática, mais ou menos a cumprir os limites de velocidade legais, conseguem-se facilmente médias na casa dos 5,5 litros/100km. Mas claro que, se quisermos desfrutar dos arranques de 0-100 em menos de 4 segundos, e deixarmos a admissão e o escape respirarem a plenos pulmões, vamos ter consumos muito mais elevados. No entanto, em auto estrada, é perfeitamente possível fazermos paragens a cada 300 quilómetros, de duas em duas horas, mesmo com passageiro e carga, antes de entrarmos na reserva.

Manobrar a RT pode parecer muito mais difícil do que é na realidade. Seja a baixa velocidade, seja à mão, as manobras são simplificadas pelo baixo

centro de gravidade proporcionado pelo motor boxer, que faz os quase 280 quilos em ordem de marcha anunciados pela marca, parecerem muito mais leves. Por falar em carga, a RT tem capacidade para carregar cerca de 220 kg no total.

Os condutores de estatura mais baixa vão ter alguma dificuldade em chegar com os pés ao chão. A marca disponibiliza assentos que reduzem um pouco a altura, mas também penalizam o conforto. Para os condutores de estatura mais alta existem assentos que ajudam a manter as pernas menos fletidas, e a BMW também disponibiliza um ecrã mais elevado, que usa igualmente a funcionalidade de regulação elétrica em altura.

O preço base da BMW R1250RT começa ligeiramente acima dos 20.000 euros, mas a versão aqui mostrada, com pintura Mineral White Metallic e que conta com diversos packs e alguns acessórios de fábrica, incluindo alguns da gama premium Option 719, cifra-se bem acima dos 28.500 euros.

Muito fica por dizer sobre a RT. Por isso, se está à procura de uma moto para viagem, mas que também permite uns passeios de descoberta ao fim-de-semana, então não hesite e marque um test ride num dos concessionários da marca. //



### EQUIPAMENTO

**Capacete** Nolan N100-5 Plus

**Blusão** REV'IT! Offtrack

**Luvas** REV'IT! Dirt 3

**Jeans** RSW Peter

**Botas** TCX Jupiter 4 GTX

# PROTEJA A SUA MOTO!

## INSTALE O MONIMOTO O LOCALIZADOR GPS INTELIGENTE



### INSTALAÇÃO ULTRA-RÁPIDA

Faça a instalação sem ajuda em menos de 5 minutos.



### ALIMENTADO POR PILHAS

Sem cabos. A bateria dura até 12 meses.



### APLICAÇÃO MÓVEL

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

O LOCALIZADOR GPS  
INTELIGENTE PARA MOTOS

SAIBA MAIS @GOLDENBAT.PT





# AFINADA para a pista

## *APRILIA TUONO V4 FACTORY*

A nova Tuono V4 Factory é uma powernaked afinada para a pista. Suspensões eletrónicas, ciclística redefinida, um aPRC ainda mais evoluído e um design arrebatador fazem desta uma das melhores Aprilia que podemos comprar.

Texto: Bruno Gomes Fotos: Luís Duarte

**S**e há algo que a mudança para um novo regulamento europeu, como por exemplo o recente Euro5, nos garante, é que os fabricantes aproveitam essa mudança para disponibilizar versões atualizadas dos seus modelos mais importantes, ou então aproveitam mesmo para renovar por completo esses modelos.

É precisamente isso que acontece com a Aprilia Tuono V4, com a powernaked de Noale a passar a cumprir com as normas Euro5, mas também a apresentar-se ao serviço profundamente renovada. Aqui no Andar de Moto já testámos a versão base Tuono V4, uma variante que adota uma temática mais turística, mais confortável e pensada para uma utilização em estrada.

Porém, a gama powernaked de Noale é ainda composta pela variante mais exótica e chamativa. A nova Aprilia Tuono V4 Factory é a versão afinada

para pista, elevando a performance e eficácia do “trovão” italiano (Tuono significa trovão em italiano) para patamares de excelência acessíveis ao comum motociclista que procura desfrutar do melhor que existe no segmento das naked de alta cilindrada.

Para além do quadro dupla trave em alumínio que deriva diretamente da sua irmã superdesportiva RSV4, a Tuono V4 Factory apresenta-se ao serviço com um poderoso motor de quatro cilindros em V a 65 graus. Nesta geração a cilindrada mantém-se nos 1077 cc, embora o limite de rotações suba ligeiramente, e assim o V4 ganha 300 rpm extra para brincar.

Não tem a potência extrema de algumas rivais como a Ducati Streetfighter V4, a MV Agusta Brutale 1000 RR (estas duas estão acima dos 200 cv) ou ainda a KTM 1290 Super Duke R e a Triumph Speed Triple 1200 RS (estas últimas atingem os 180 cv). Porém, a italiana de Noale apresenta uma potência assinalável de 175 cv e o binário máximo está nos 121 Nm. Números suficientemente elevados para



» [Galeria de fotos aqui](#)





*"A APRILIA ESTEVE MUITO BEM, E O NOVO DESENHO DAS LATERAIS DO DEPÓSITO PERMITE AO CONDUTOR APOIAR BEM AS PERNAS EM CURVA."*

tornar esta naked da Aprilia numa moto temida pela concorrência, mas também um excelente motivo de conversa entre os amigos que encontramos no café e adoram comparar números.

O aumento de rotações para um teto máximo de 12.800 rpm deriva da utilização da nova centralina Magneti Marelli 11MP. Mais poderoso do que nunca, este "cérebro" que controla todos os parâmetros eletrónicos da Tuono V4 Factory conta com parametrizações de injeção novas, mais precisas, que trabalham em conjunto com algumas novidades mecânicas ao nível das molas das válvulas, mais leves. Os 175 cv são disponibilizados na sua totalidade um pouco acima nas rotações quando comparamos com a geração anterior, 350 rpm para ser mais exato.

Numa moto tão desportiva como é esta Factory, e mesmo tendo em conta que tem menos carenagens do que a RSV4, o que efetivamente a torna numa naked, é notório que o motor V4 se torna bastante "quentinho" quando circulamos a baixa velocidade.

Se queremos potência, o reverso da medalha é um aumento de temperatura. Mas em cidade não é o ambiente ideal para conduzir esta italiana, até porque a sua transmissão longa acaba por obrigar a trabalhar mais com a caixa para manter as rotações num nível que impede os quatro cilindros de protestarem com algumas vibrações mais excessivas.

É em plena estrada de montanha ou em percursos mais abertos que podemos então desfrutar da excelência do trabalho realizado pela Aprilia nesta nova geração Tuono V4 Factory. O quadro mantém-se como o grande destaque. Mas agora o novo braço oscilante, de reforços inferiores, adotando o estilo das MotoGP, garante uma maior rigidez e baixa o centro de gravidade. Isto resulta, e isso é notório assim que podemos acelerar com maior impetuosidade, numa melhor tração mecânica enquanto o Pirelli Supercorsa SP V3 traseiro se agarra ao asfalto, empurrando os 209 kg de peso a cheio rumo à curva seguinte. >>>

# 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.**



*"A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO MANTÉM-SE RELATIVAMENTE SEMELHANTE AO QUE ESTAMOS HABITUADOS A ENCONTRAR NUMA NAKED DESTE SEGMENTO.*

A distribuição de pesos é perfeita, o equilíbrio do conjunto transmite confiança para puxarmos pela Tuono V4 Factory ao seu limite, e com muita distância livre ao solo podemos inclinar esta naked para ângulos bastante pronunciados sem raspar com os poisa-pés no asfalto.

A posição de condução mantém-se relativamente semelhante ao que estamos habituados a encontrar numa naked deste segmento. O guiador elevado deixa o condutor perfeitamente confortável e sem causar grande stress nos pulsos. Ainda assim, o tronco do condutor fica um pouco mais descaído sobre o depósito de combustível, que com quase 18 litros de capacidade, apresenta um novo formato. Neste aspeto a Aprilia esteve muito bem, e o novo desenho das laterais do depósito permite ao condutor apoiar bem as pernas em curva. E nos momentos de travagem mais forte é fácil fixar os joelhos ao depósito, distribuindo então o esforço físico entre braços e pernas de forma mais eficiente, o que se traduz em menor esforço.

E de facto não é necessário fazer muito esforço

para nos divertirmos aos comandos da nova Tuono V4 Factory. Rápida em aceleração, com o motor V4 a mostrar enorme disponibilidade por volta das 4.000 rpm, os quatro pistões de 81 mm de diâmetro movem-se para cima e para baixo com uma velocidade incrível, transmitindo alguma vibração, apenas o suficiente para conferir um certo carácter ao seu funcionamento.

A partir das 6.000 rpm o V4 de Noale “explode” enquanto rodamos o punho direito e desfrutamos de uma ligação quase umbilical entre o nosso punho e o motor. A roda da frente quer levantar, mas a combinação da aerodinâmica evoluída, com destaque para as pequenas asas embutidas nas compactas carenagens duplas, e da função “anti-wheelie”, garante que a Tuono se mantém estável e avança sem que o condutor seja obrigado a cortar muito o acelerador. A velocidade sobe a um ritmo alucinante. E isso é facilmente perceptível enquanto olhamos para a grande quantidade de informações apresentadas no novo painel de instrumentos TFT de 5 polegadas, com a velocidade em maior destaque bem ao centro. >>



1077 CC  
175 CV  
19 700 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

## TESTE APRILIA TUONO V4 FACTORY

Para garantir que podemos explorar e usufruir de tamanha performance, a Aprilia evoluiu ainda mais o seu pacote eletrónico. O aPRC – Aprilia Performance Ride Control atinge nesta versão 2021 uma excelência bastante superior. Usando as informações recolhidas pela plataforma de medição de inércia de 6 eixos, o novo aPRC conta com parametrizações mais refinadas, tornando-se mais suave nas intervenções que efetua nas várias ajudas eletrónicas.

Mantendo algumas opções da geração anterior, como o controlo de tração ou o “anti-wheelie”, a Aprilia adiciona agora novidades interessantes do ponto de vista da personalização da moto. O Aprilia Engine Map permite selecionar um de três níveis de entrega da potência, op que altera a forma como o motor V4 responde aos impulsos no acelerador, enquanto o Aprilia Engine Brake, também ajustável em 3 níveis, desbloqueia o ajuste do efeito travão motor. Anteriormente, estas duas opções estavam

integradas nos modos de condução, e não era possível o seu ajuste individual.

Para quem não pretender perder muito tempo a selecionar as diferentes intensidades das ajudas eletrónicas de forma individual, dois modos de condução para estrada pré-definidos (Tour e Sport) e um modo de pista (Race) definem de forma automática a intervenção do aPRC de acordo com parâmetros que a casa de Noale acredita serem os mais apropriados para determinadas situações. Quem quiser um comportamento mais personalizado, o modo User para estrada e os dois modos de pista Track 1 e Track 2 permitem um grau de personalização superior.

Sem entrar em grandes detalhes sobre a forma como cada opção do renovado aPRC funciona, até porque será impossível abordar o comportamento da Tuono V4 Factory falando de cada opção de forma individual, podemos definir o funcionamento

*"PARA GARANTIR QUE PODEMOS EXPLORAR E USUFRUIR DE TAMANHA PERFORMANCE, A **APRILIA** EVOLUIU AINDA MAIS O SEU PACOTE ELETRÓNICO. "*





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

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





*"AS PINÇAS **BREMBO M50** MANTÊM-SE COMO UMA EXCELENTE OPÇÃO PARA UMA PROPOSTA COMO A TUONO V4 FACTORY."*

das ajudas eletrônicas como muito bom, a roçar a excelência.

Para uma condução descontraída, o controle de tração, ajustável em andamento através dos botões dedicados no punho esquerdo, colocado em nível 4 a 6 será o mais indicado. Acima disso o TC vai-se notar de forma mais intensa e corta bastante a aceleração. Abaixo do nível 4 o seu funcionamento é bastante menos notório, e quando entra em ação é mais suave. Por outro lado, o “anti-wheelie” continua muito eficaz, como sempre foi, mantendo a roda dianteira bem próxima do asfalto, mesmo quando os 175 cv e os 121 Nm tentam fazer o contrário.

Nas novidades eletrônicas destaco o controle do travão motor. A maior parte do tempo preferi conduzir a Tuono V4 Factory com o AEB em nível 1, o menos forte, sentindo o V4 mais solto na entrada em curva. Porém, em nível 3 é claramente um efeito travão muito acentuado, o que ajudará a abrandar mais rapidamente a moto.

Em condução, tudo isto resulta numa experiência enriquecedora do ponto de vista de um motociclista que gosta de sentir adrenalina e

emoções fortes. As rotações sobem rapidamente, o motor sente-se sempre pronto, e as trocas de caixa acontecem de forma ainda mais precisa do que anteriormente. O curso do seletor de caixa é curto, o tato é suave, mas suficiente para sentirmos que a caixa passou de mudança.

O “quickshift” apenas fica ativo a partir das 4.000 rpm. Isso faz com que em cidade seja necessário usar a embraiagem por cabo, o que ao fim de algum tempo se torna um pouco cansativo, pois embora não sendo “pesada”, é menos leve do que uma embraiagem hidráulica. Por outro lado, o sistema permite agora reduzir de caixa sem usar a embraiagem e mantendo o acelerador aberto.

E por falar em travagem, as pinças Brembo M50 mantêm-se como uma excelente opção para uma proposta como a Tuono V4 Factory. A bomba PR17 controla de forma precisa a potência de travagem, garantindo um nível de “feedback” na manete muito acima da média. O momento inicial da “mordida” das pinças monobloco nos discos de 330 mm é algo a que temos de nos habituar. Mas após alguns quilómetros, rapidamente percebemos»



## TESTE APRILIA TUONO V4 FACTORY

que temos à nossa disposição um sistema de travagem muito eficaz, com capacidade de digerir rapidamente os nossos exageros.

Para isso também conta, claro, a eficácia do sistema de controlo eletrónico das suspensões. A Aprilia optou pelo aclamado sistema Öhlins Smart EC 2.0, que disponibiliza três modos de funcionamento ativos, e três modos fixos. Em todos eles é possível ajustar diferentes parâmetros e tendo por base um objetivo final, como por exemplo mais apoio em curva. Mais do que as inúmeras opções a que acedemos através do menu de forma intuitiva, o que realmente impressiona é a capacidade de gerir as transferências de peso e a forma como os maiores impactos são amortecidos.

Nas travagens mais fortes a dianteira mantém-se imperturbável, estável, ajudando o condutor a sentir tudo aquilo que a roda da frente está a fazer, mesmo nos momentos de condução mais agressiva e em que antigamente as suspensões eletrónicas ofereciam um “feedback” um pouco vago. Nas acelerações, o amortecedor TTX36 aguenta a pressão, e efetivamente trabalha em conjunto com o braço oscilante para garantir tração, reduzindo assim a necessidade do controlo de tração intervir, o que se traduz em maior aceleração e velocidade. E com tudo isto, divertimo-nos muito mais!

### VEREDICTO

Se a versão base da Tuono é mais propícia para viajar, esta nova Factory é sem sombra de dúvidas uma moto que se sente muito mais à vontade quando a conduzimos de forma agressiva ou em pista, onde podemos soltar toda a ferocidade dos seus 175 cv. É uma naked que, graças às pequenas carenagens, oferece uma relativamente boa proteção aerodinâmica.

Não é uma moto para quem se está a iniciar nestas andanças. É preciso saber o que se tem debaixo de nós e todo o potencial que está incluído neste conjunto com ADN de moto de competição. No entanto, a Aprilia Tuono V4 Factory é também fácil de explorar, uma moto bem conseguida do ponto de vista estético, boa qualidade de construção, e muito bem equipada de série.

O pacote eletrónico e o seu motor V4 são os grandes destaques. Mas tudo funciona em unísono. E o resultado é uma moto de excelência, capaz de nos deixar com a adrenalina a “bombar” forte nas veias. A Aprilia Tuono V4 Factory é uma das melhores naked do mercado, e nesta nova geração, ainda mais afinada para a pista, torna-se numa proposta quase irresistível. //



### EQUIPAMENTO

**Capacete** X-lite X803 RS Ultra Carbon

**Fato** REV'IT! Akira

**Luvas** REV'IT! Jerez Pro 3

**Botas** TCX RT-Race



**NA COMPRA DA TUA**

**FKM**

**OFERECEMOS-TE  
O EQUIPAMENTO!**



**SP SPRINT**  
Motorcycle Equipment



**CITY**  
(Grafismo à escolha)



**ENERGY**  
(Cor à escolha)



**SP08**  
(Cor à escolha)

Consulta um concessionário FK Motors para mais informações.  
Campanha válida de 13 de Agosto a 30 de Setembro de 2021. Limitado ao stock existente.



**Pedro Pereira**

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

## VOLTAR A ANDAR DE MOTO depois de um episódio traumático

**NÃO É PRECISO** olhar para as estatísticas ou para as tabelas das seguradoras (as conhecidas bônus/malus) para perceber que andar de moto comporta riscos, mesmo quando somos bastante cuidadosos na condução e adotamos uma postura defensiva.

Torna-se até compreensível que muitos pais e educadores tentem, por todos os meios, que os seus adolescentes e jovens, evitem as motos, sobretudo naquela fase da vida em que a loucura e irresponsabilidade são maiores...

Resumindo o óbvio: o prazer, a liberdade, a rapidez, o bem-estar que andar de moto proporcionam têm associado um risco significativo de acidente/queda/despiste com consequências mais ou menos graves.

Dito de forma popular e algo exagerada, existem 2 tipos de motards: os que já caíram e os mentirosos/as!!!

### SITUAÇÕES TRAUMÁTICAS LIGADAS ÀS MOTOS

Dispensa-se ter passado por um Centro de Reabilitação após acidente, sofrer a amputação de um membro ou de assistir à morte de um/a Colega motard para que uma situação desta natureza seja geradora de um forte stress pós-traumático. Facilmente a recuperação se torna complexa e é necessária ajuda médica especializada.

Situações de um grande trauma (físico, psicológico ou ambos) causado por um acidente de moto podem gerar um impacto tão forte que há casos de pessoas que perderam a confiança e nunca mais voltaram a andar de moto, seja a conduzir ou à pendura!

Pode até ser uma situação que não é na primeira pessoa ou, se é, sem grandes consequências do ponto de vista físico ou mesmo para a moto. Porém, a pessoa pode perder a motivação, o medo instala-se e não

há coragem para continuar a andar de moto, sendo a forma da recuperação algo muito pessoal e um processo mais ou menos moroso!

Dando um exemplo na primeira pessoa, passei por um episódio desses em que um Colega motard acabou por falecer ao pé de mim (tenho muitas saudades dele e já se passaram anos). O trauma foi tão grande que, naquela altura, acabei por vender a minha moto! Simplesmente, tinha dificuldade em andar nela e quando andava não tinha prazer nisso!

Mais tarde, fui recuperando e acabei por comprar outra, mas a mágoa nunca mais se apagou e aquele acontecimento mudou para sempre um pouco a minha forma de olhar para o mundo das motos e dos riscos que corremos, alguns deles perfeitamente evitáveis!

Lembro-me também de uma pessoa próxima, que nem sequer anda de moto, ter tido um acidente em que foi a moto que veio embater no carro dela (estava parada) e o motard até sobreviveu e ela foi visitá-lo ao hospital, onde ele esteve internado e em coma bastante tempo...

Ainda hoje se assusta um pouco cada vez que ouve uma moto mais próxima ou a vê "furar" na fila ao lado do seu carro! Ou seja, o stress pós-traumático nunca desapareceu por completo e confidenciou que nem quer ouvir falar da hipótese dos filhos, ambos adolescentes, andarem de moto. Diz que se o fizerem que os expulsa de casa e se for o marido... pede o divórcio!

Quem sofre, de forma mais ou menos direta, este tipo de trauma pode ficar debilitado, seja por cansaço físico, seja por fatores orgânicos ou emocionais e a necessidade de ajuda profissional aumenta, sendo fundamental que a pessoa assuma a sua condição de paciente. >>



Além disso, a busca de “soluções alternativas”, como o consumo excessivo de álcool, drogas ou medicamentos aumenta a instabilidade emocional, cria dependências e dificuldade de adaptação, com efeitos na vida pessoal, familiar, profissional, nas relações humanas...

Nem quero imaginar como teria sido, por exemplo, um dia destes, ter atropelado mortalmente o praticante de BTT que me surgiu à saída de uma curva, num trilho de fora de estrada. Ele vinha todo feliz, completamente fora de mão, e consegui desviar-me por milagre ou instinto, nem sei bem! Já nem me refiro às questões legais e burocráticas decorrentes do embate!

Como seria a minha vida se lhe tivesse causado a morte ou ele ficasse paraplégico? Qual seria a minha reação dali para a frente? Como seria enfrentar a família dele? Mesmo que eu não ficasse com sequelas físicas, será que iria ultrapassar a situação sozinho? Qual seria o apoio da minha família e amigos? Como seria o meu desempenho profissional? Iria continuar a andar de moto? Seria capaz de pegar novamente naquela moto em particular?

São dúvidas que me passaram e continuam a passar pela mente, mas deduzo que ocorra algo similar convosco, e sei que muitos de vós já passaram por situações tão ou mais traumáticas que aquelas que acabo de referir, muitas vezes sem qualquer responsabilidade direta na ocorrência.

### **VOLTAR A ANDAR DE MOTO OU A CAPACIDADE DE SE REERGUER**

Todos nós já fomos, em tempos, crianças. Há até alguns, entre os quais me incluo, que nunca chegaram a crescer verdadeiramente, mas esses são um caso perdido que não vale a pena destacar!

Provavelmente, não temos memórias da nossa infância antes dos 2 ou 3 anos. É a chamada amnésia infantil e está diretamente ligada à “curva de esquecimento”, mas o que quero destacar é que não nos lembramos de aprender a caminhar.

Olhando para os nossos filhos, sobrinhos, netos... percebemos que é um processo gradual, de tentativa e erro, mas que, por regra, não causa traumas.

Já a aprendizagem de andar de bicicleta (o tal equilíbrio fundamental para andar de moto) costuma ocorrer mais tarde e é vulgar muitos de nós recordarem-se perfeitamente, inclusive das quedas, dos arranhões e talvez até de uma clavícula fraturada!

Porém, esses acontecimentos, mais ou menos traumáticos, não nos desincentivaram a continuar a andar de bicicleta, mesmo que a nossa pele tenha por lá umas cicatrizes a mostrar que as marcas são indelévels e que o asfalto ou a terra são mesmo muito duros!

À medida que vamos crescendo, a nossa perceção do mundo e de nós próprios vai-se alterando, além de que vamos assumindo novos papéis e temos novas responsabilidades, pelo que acabamos por ficar também mais permeáveis às situações traumáticas e a ter de viver com as suas consequências.

Uma simples queda de moto pode causar-nos pesadelos, estarmos constantemente a ter um flashback do que ocorreu, a reviver milhares de vezes aquela cena, a ter crises de pânico e de ansiedade ou gerar em nós sentimentos de culpa e tristeza...

Se ao que foi descrito no parágrafo anterior acrescentarmos uma sensação de falta de energia e motivação, de algum entorpecimento, apatia e indolência... é uma situação de alerta! Há que fazer alguma coisa o mais rapidamente possível, não vá a situação agravar-se! >>

# 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

É aqui que pode ser o momento para pedir ajuda profissional, antes que seja tarde demais! A depressão pode estar à espreita e é uma doença e pode ser curada, mas tem de partir de nós, e termos a coragem de assumir que necessitamos de apoio é meio caminho para a recuperação!

Termino esta crónica com algumas sugestões que, penso eu, podem ajudar e que eu próprio já pus em prática:

Partilhe e enfrente os seus traumas, medos e fantasmas: ninguém diz que é simples e fácil, mas pode ser a melhor forma de, gradualmente, seguir em frente. Não espere voltar a andar de moto rapidamente como antes. Tudo tem o seu tempo! Não se envergonhe de falar sobre o ocorrido com pessoas que lhe são próximas. Vai sentir-se melhor e perceber que talvez não seja caso isolado;

Pratique exercício físico e respiratório: a meditação, a respiração controlada são formas milenares de nos sentirmos bem, de ganhar autocontrole. Experimente! Se a isso associar algum exercício físico será ainda mais fácil libertar-se das emoções negativas, da ansiedade e exorcizar os seus medos e fobias;

Dedique tempo a fazer coisas de que gosta: claro que gosta de motos, mas há todo outro mundo para lá delas! Aprender uma nova língua, a tocar um instrumento musical, escrever um livro, dedicar-se à jardinagem, arranjar um animal de estimação... são apenas alguns exemplos do que pode fazer para se libertar dos traumas e seguir em frente;

Altere os seus hábitos e rotinas: seja um pouco mais disciplinado com o que come, evite os excessos, aproveite a oportunidade para, por exemplo, deixar de fumar. Faça umas caminhadas, só ou acompanhado, mas faça! Ocupe o seu corpo e mente e vai ver que a situação traumática vai-se desvanecendo, de forma natural;

Fuja dos ambientes tóxicos: estar permanentemente em ambientes e com pessoas negativas e tristes em nada o ajuda. Procure amizades com pessoas positivas que não o estejam a condenar por gostar de motos. Pode até ser uma oportunidade para mudar de vida, por exemplo, abraçar um novo desafio profissional;

Aprenda a desistir: deixei para o fim este item por uma razão óbvia. Pode mesmo acontecer que nunca mais queira voltar a andar de moto! É improvável, mas possível. Se for esse o caso, desista de andar de moto, mas não desista de Si! De fazer coisas de que gosta e de lutar por ser feliz e fazer os outros felizes! //

**vespa**®



**SEAN WOTHERSPOON X VESPA**



**EXPLOSÃO DE COR E IRREVERÊNCIA**

P  
P  
Pr  
Pri  
Priv



# Para homem E SENHORA

ELEGANTES, DISCRETAS E DE ESTILO CASUAL, ESTAS BOTAS FORAM DESENVOLVIDAS PARA UMA UTILIZAÇÃO URBANA DIÁRIA, ESTANDO DISPONÍVEIS EM MODELOS ESPECIFICAMENTE DESENHADOS PARA A ANATOMIA MASCULINA E TAMBÉM PARA A ANATOMIA FEMININA.

**A**s Botas Falco Airforce são produzidas em tecido Micro-Synth que incorpora painéis de malha 3D que, combinados com o forro Air-Tech, proporcionam ventilação e conforto nos dias de mais calor.

Contam ainda com vários elementos de segurança, nomeadamente uma sola de borracha dupla, reforços em D30 nos tornozelos, no calcanhar e nos dedos, tudo isto com certificação CE de acordo com EN 13634.

As botas Falco Airforce estão disponíveis nos tamanhos 40 ao 47, na cor: Preto, por um P.V.P. recomendado de 119,95 Euros.

As botas Falco Airforce estão também disponíveis numa versão específica para senhora, apresentando uma ergonomia específica para o pé feminino, mantendo todas as especificações iguais às do modelo masculino, nos tamanhos 36 ao 41,

na cor: Preto, por um P.V.P. recomendado de 119,95 Euros.

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



# 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)



# EQUIPAMENTO MV AGUSTA LOGO LEVEL 1



## MV Agusta apresenta a COLEÇÃO DE STREETWEAR LOGO LEVEL 1

A MARCA DE VARESE APOSTA CADA VEZ MAIS EM ROUPA DECORADA COM A IMAGEM DA MV AGUSTA. A NOVA COLEÇÃO MV AGUSTA LOGO LEVEL 1 JÁ ESTÁ DISPONÍVEL ATRAVÉS DO WEBSITE OFICIAL.

**D**epois de nos mostrar a coleção City Pack, que serviu de “rampa de lançamento” para a nova webstore oficial, a MV Agusta acaba de disponibilizar uma nova coleção de streetwear e acessórios denominada Logo Level 1.

A MV Agusta Logo Level 1 é uma coleção criada para atrair clientes que não estando ligados diretamente ao mundo das motos, ainda assim sentem uma atração pelas duas rodas e, claro, em particular pela casa de Varese que começou em 1945.

A coleção é composta por diversos tipos de roupa: o icônico “bomber jacket” Logo Level 1 é a peça de destaque da coleção, em vermelho vivo e com um grande logótipo MV Agusta estampado

nas costas. O mesmo tecido do “bomber jacket” é também usado na mala de viagem Logo Level 1, que integra a lista de diversos acessórios disponibilizados nesta coleção “Made in Italy”.

Desta coleção fazem ainda parte diversos tipos de camisolas, com e sem capuz, t-shirts e calças de fato de treino, mas também corta-vento e diferentes acessórios como chapéus.

A MV Agusta Logo Level 1 foi criada pelo designer Danilo Paura, o corte “relax” garante conforto, e a marca italiana garante que são usados apenas os melhores tecidos e materiais na sua confecção.

De acordo com a marca, a coleção Logo Level 1 é uma edição limitada e já pode ser adquirida na loja online da MV Agusta aqui. //

TRK 502



PURA PASSIONE DAL 1911

# PAIXÃO DE 0 A 100%

CAMPANHA 0% JUROS (TAEG 4,0%) PARA TODA A GAMA +125CC

Prazo 48 meses / Mensalidade 128,55€ / PVP/Financiamento 6.170€

Entrada 0€ / 0% TAN / 4,0% TAEG / MTIC 6.638,29€ / Validade 31/08/2021

Exemplo de Financiamento para Benelli TRK 502 (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



# Proteção EM FORMATO "SKINNY FIT"

A MARCA HOLANDESA APRESENTA AS NOVAS CALÇAS SHELBY LADIES, PARA AS SENHORAS QUE PROCURAM PROTEÇÃO PARA ANDAR DE MOTO EM FORMATO "SKINNY FIT". FIQUE A CONHECER OS DETALHES DESTA PROPOSTA DE JEANS DE MOTOCICLISMO DA REV'IT!.

**A** pensar nas senhoras que gostam de desfrutar da sua moto estando totalmente protegidas nas pernas, a REV'IT! acaba de apresentar as novas calças Shelby Ladies. Para além dos habituais níveis de proteção elevados que associamos aos equipamentos da marca holandesa, estes jeans de senhora destacam-se pelo seu corte "skinny fit" para uma aparência moderna e adaptada às formas específicas do corpo das senhoras.

As calças REV'IT! Shelby Ladies são fabricadas em Cordura Denim de 12,5 onças. A utilização deste material permite garantir, para além de uma boa resistência à abrasão em caso de queda, uma enorme flexibilidade de movimentos, o que as torna confortáveis quando são usadas durante longos períodos de tempo.

Com um corte "skinny fit", a aparência esguia das calças Shelby Ladies é mantida graças à utilização de proteções rígidas compactas. A REV'IT! opta

por usar nos joelhos as proteções Seesmart CE de nível 1, sendo possível adquirir como opcional as proteções de anca Seesmart CE nível 1.

A segurança passiva é também melhorada graças à utilização de bainhas com material refletor Scotchlite da conhecida marca 3M. Desta forma as calças Shelby Ladies contam com certificação de classificação A de acordo com a norma EN 17092.

A nível de utilização, e tal como acontece habitualmente nuns jeans convencionais, a REV'IT! posiciona dois bolsos de grandes dimensões atrás e outros dois à frente. Desta forma é possível guardar e transportar os objetos essenciais do dia-a-dia.

Os jeans Shelby Ladies da REV'IT! estão disponíveis em azul-claro usado e têm duas alturas de perna disponíveis (30 e 32), com tamanhos de cintura desde o 24 ao 36 e um PVPR de 179,99€.

Para mais informações pode contactar o representante da REV'IT! em Portugal, a Golden Bat ([clique aqui](#)). //

0

%

**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

**VIESTE 125**

apenas  
**86,00€/mês**

PVP **2.580,00€** | PRAZO **29 meses** | ENTRADA **86,00€** | TAEG **0%** | FINANCIAMENTO **2.494,00€**

Exemplo de Financiamento para Vieste 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.



# Inspiração desportiva

## PARA USO DIÁRIO

A MARCA HOLANDESA APRESENTA UMAS BOTAS DESPORTIVAS DESENHADAS PARA USO DIÁRIO. FIQUE A CONHECER OS DETALHES DAS BOTAS REV'IT! G-FORCE.

Inspirando-se nos mundos do MotoGP e das SBK, as novas botas desportivas G-Force foram desenhadas para combinar na perfeição com os jeans e os blusões da REV'IT!.

As REV'IT! G-Force foram desenvolvidas para ser utilizadas nas viagens diárias, ou numa volta ao fim de semana, garantindo proteção e um elevado conforto que permite a sua utilização durante todo o dia, sem problemas.

Vocacionadas para o tempo quente, a ventilação das botas G-Force está assegurada graças à utilização de uma malha na língua das botas que permite a entrada de ar fresco para os pés e também a evaporação da humidade interior provocada pela transpiração durante a condução em dias mais quentes.

Os atacadores permitem um ajuste simples, e no

interior destaca-se a presença de uma palmilha OrthoLite X40 que assegura um amortecimento perfeito e duradouro. A sola possui um desenho que maximiza a aderência e existem proteções na zona do calcanhar e na biqueira, assim como reforços laterais e no tornozelo, mas sem que belisquem o conforto pois estas proteções são termo formadas, para que a sua presença passe despercebida.

Para além disso, na zona do seletor de mudanças também existe um reforço em borracha.

As botas REV'IT! G-Force estão disponíveis nas cores preto/vermelho néon e preto/branco, com um PVP de 139,99€. Os tamanhos disponíveis vão desde o 39 ao 47.

Para mais informações pode contactar o representante nacional da marca, a Golden Bat, através do e-mail [geral@goldenbat.pt](mailto:geral@goldenbat.pt) .//



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

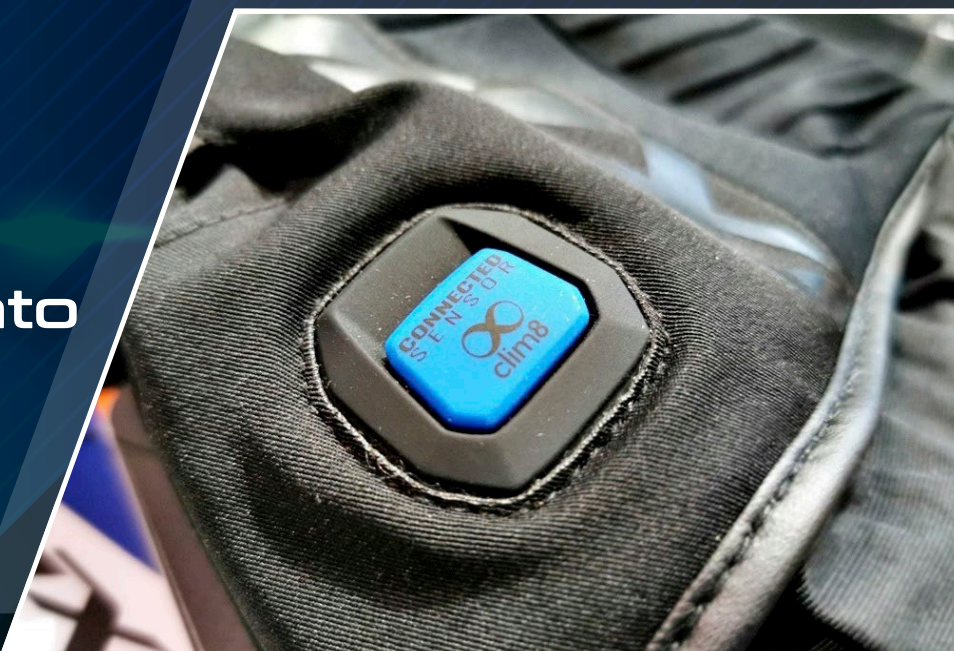


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**



**Henrique Saraiva**

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

## O MAFARRICO deixou a porta aberta

**T**al como a generalidade dos vertebrados, temos um chassis a que chamamos esqueleto e à volta deste, para lhe dar as formas que nos caracterizam, uma camada variável de chicha! O que nos diferencia dos restantes e torna únicos é o lado espiritual: o raciocínio, os sentimentos e aquilo a que alguns chamam “alma”.

Quando a parte física e a espiritual se separam, geralmente por fadiga do material ou outra razão ponderosa, aquela é remetida para as cinzas e a alma inicia um novo percurso: vai fazer um estágio não remunerado por tempo indeterminado numa instituição chamada Purgatório que, como o nome indica, a liberta de impurezas.

No final, submete-se a um exame final de admissão. Se aprovada, sobe aos Céu. Se reprova desce ao Inferno! Algumas há que nunca chegam ao exame, vá-se lá saber porquê...são as chamadas almas penadas!

E o meu ponto é este: se por tradição se diz que se “desce ao Inferno”, por que razão nesta viagem, para chegar à entrada do Inferno, é preciso subir?

(Atenção: era apenas uma visita para ver as vistas... nada de mais definitivo, embora a dado passo a coisa não tenha sido fácil, como explicarei).

O facto é que subimos até ao Portal do Inferno. E não é que estava aberto? O Mafarrico, que seria suposto ser o porteiro, baldou-se!

Entrámos, mas... já vos conto o resto mais adiante, porque até aqui chegar ainda houve caminho a fazer.

### O AQUECIMENTO: DO CARAMULO A SÃO PEDRO DO SUL

A manhã ia adiantada quando saímos do Caramulo. Na crónica anterior contei-vos a história do trajecto até aqui. E agora, seríamos apenas dois a prosseguir

viagem.

O objectivo era, para já, chegar a S. Pedro do Sul. Saindo da vila do Caramulo continuámos a subir a serra pela EN230.

Pouco depois, já a descer, toponímia curiosa - Monteteso - indicava-nos que pouco mais à frente teríamos que virar à direita e seguir por estradas municipais - as CM 1285 e 1310 - que nos levariam a passar pela Torre Medieval de Alcofra. Depois, já pela M619 passámos em Vilharigues e pela EN 333 chegámos a Vouzela.

Foi aí que o Zé disse de sua justiça:

”-Vouzela! Temos que ir provar os pastéis de Vouzela...”

Perguntei:

”- O que são?”

Resposta imediata:

”-São como os de Tentúgal... mas melhores!”

Não quero ofender ninguém de Tentúgal, até porque não tinha ali nenhum para fazer a comparação imediata. Mas que são óptimos os pastéis de Vouzela isso é inegável. E justificaram a breve paragem. Lá teremos que ir a Tentúgal um destes dias, para tirar a prova dos nove...

Seguiu-se S. Pedro do Sul onde chegámos pela EN16. A cidade merece visita pormenorizada, até porque o seu passado histórico é bem evidente no balneário termal construído no ano 1 da nossa era pelos Romanos. E que foi sendo sucessivamente utilizado desde há 2.000 anos. É exemplar único. A última vez que por aqui passei, ainda a actual cidade era vila. E mais pequena... De passagem, pudemos ver que está bem arranjada, que tem muito movimento e que terá certamente boa qualidade de vida.

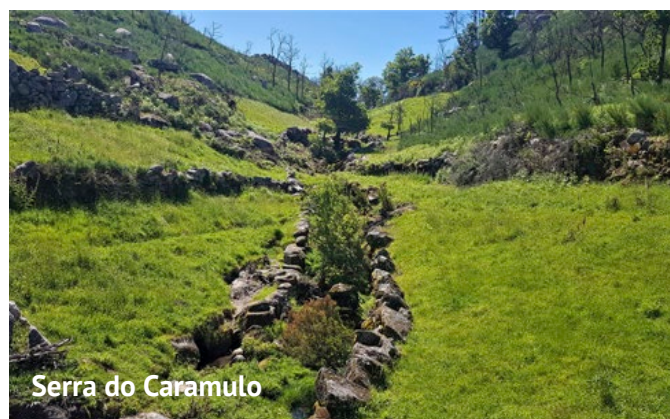
Mas o nosso destino não era uma cura de águas, »



Torre Medieval de Alcofra



Serra do Caramulo



Serra do Caramulo



Rua de Vouzela

mas sim a visita ao Inferno. E a demanda começou mesmo à saída da cidade.

### COMEÇA A SUBIDA ATÉ AO INFERNO!

S. Pedro do Sul é atravessada pela EN 16. À saída viramos à esquerda pela Avenida da Ponte tomamos o rumo da EN227...e começamos a subir em direção à Serra da Arada. Por enquanto, a estrada ainda é larga, com algum trânsito. Mas...rapidamente chegamos à rotunda que nos manda virar à direita para a R326. E aqui começa de verdade a subida. Passamos Sá e entramos na CM1123. A estrada que nos vai conduzir até ao Portal do Inferno.

A estrada estreita bastante, com vegetação à volta, predominantemente eucaliptal (ups...já percebo por que razão há por ali tantos incêndios). Ainda assim o verde é “sol de pouca dura” porque depois de uma curva da estrada vislumbramos o maciço da serra. E esta é completamente careca!

E aqui deixo uma nota pessoal: desde há alguns anos que padeço de episódios de forte ansiedade quando estou próximo de precipícios ou declives acentuados. Não são vertigens nem a “atração do abismo”, mas chego ao ponto de ficar bloqueado. É »

# CRÓNICA

evidente que tento controlar a ansiedade e acima de tudo não deixar de fazer o que quero fazer. Mas o esforço é grande, acreditem.

Por esta razão, subir uma estrada de montanha em que esta está rodeada de arvoredo e vegetação ou, ao contrário, nada havendo que me evite a visão do declive é totalmente diferente. E isto independentemente da inclinação ou sinuosidade do traçado. Quando, olhei em frente e vi o que me esperava tive plena consciência que ia ser duro. A luta comigo próprio seria exigente. Mais do que o esperado...

O caminho faz-se em frente e assim avançámos. À medida que subimos o panorama crescia à frente dos nossos olhos e a fronteira do horizonte era cada vez mais longínqua: serranias e mais serranias. Por aquelas zonas, dá a sensação que mão poderosa amarfanhou o terreno, porque planície é coisa que não há.

Actualmente, ribeiro sem passadiço e miradouro sem baloiço é coisa que não existe. Como aqui. Ainda não tínhamos parado de subir e num gancho à esquerda lá está, do outro lado da estrada um improvisado miradouro - um pedaço de terreno plano com uma vista magnífica - e o inevitável baloiço. Parámos!

Balancé para cá, balancé para lá, fotos para mais tarde recordar e siga a viagem.

Pouco depois, a maior pendente da subida: 27%. As

características da estrada mantiveram-se: estreita, muito sinuosa, com raras protecções nas bermas quase inexistentes e sem marcações, com um piso bastante rugoso, mas em estado razoável e sem armadilhas.

## NO PORTAL DO INFERNO

Rondávamos os 1.000m. E foi a essa altitude que encontramos o Portal do Inferno. Subimos para “descer ao Inferno”. A vida tem destas contradições! Desde S. Pedro do Sul tínhamos percorrido 20 km.

Esperava ser recebido pelo Mafarrico. Afinal, o Diabo é personagem integrante do imaginário do Inferno. Sendo o locatário da coisa, deveria estar à nossa espera. Mas nada! Assim, só nos restava seguir por este caminho - M567 - que dizem ser infernal.

A parte inicial segue por um pequeno planalto. À nossa frente percebemos a existência de um vale e logo depois, a marcar a linha do horizonte, a Serra de S. Macário. As curvas continuam e seguimos pela linha das cumeadas dos montes.

De vez em quando, uma depressão. Lá vai uma descida e mais umas curvas. Logo a seguir, sobe-se e mais curvas. A altitude continua a rondar os 1.000 m e andamos pelos cumes da serra. Sem vegetação, vemos bem o que nos espera se houver uma distracção. Mas também vemos ao longe, ora a Serra da >>>



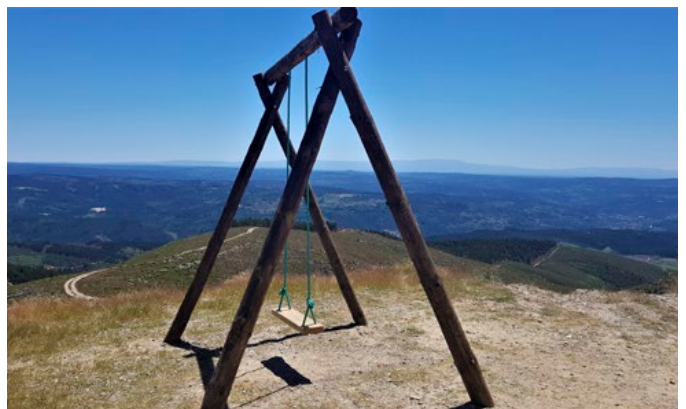
Igreja Matriz de Vouzela



Antigo edifício das Termas de S. Pedro do Sul



Igreja de Sá



Miradouro e baloiço



Freita, ora a de S. Macário. Afinal todas fazem parte do mesmo conjunto.

O percurso do Portal do Inferno (entre as placas que o assinalam) tem cerca de 9 quilómetros - desde o cruzamento para S. Macário até ao cruzamento para Regoufe - e é uma sequência de sobe e desce constante, de curta duração cada um, mas em que encontramos por vezes pendentes bastante acentuadas.

Mais ou menos a meio, quando estamos próximos de Drave - uma aldeia abandonada situada à cota dos 650 m - encontramos as pendentes máximas: cerca de 27% ascendente e aproximadamente 35% descendente! São pequenos troços, mas ainda assim a justificarem muita atenção... até porque a paisagem também merece ser contemplada.

### **DO INFERNO AO PARAÍSO (LEIA-SE, UMA POSTA AROUQUESA)**

Chegados ao final, restava-nos optar: ou à direita, pela encosta da Serra de S. Macário em direcção a Janarde e assim seguiríamos no mesmo registo até Castro Daire, ou em frente, até Arouca onde nos esperava uma belíssima Posta Arouquesa. Atendendo ao adiantado da hora... seguimos em frente! Mas até Arouca, pela M510 - ainda tínhamos bastante "mão de obra" porque à medida que descíamos, a paisagem também mudava, agora já bastante arborizada e verdejante e a estrada passava a ser muito mais sinuosa, com curvas e contracurvas sucessivas.

Passámos em Ponte de Telhe, com uma vista para-

disíaca e pouco depois, estávamos em Arouca.

Lançámo-nos à Posta como se não houvesse amanhã.

Nesta altura estávamos ainda bem longe do nosso destino! E o cansaço (no meu caso, aumentado pelo motivo atrás referido) destes cerca de 60 km pela Serra da Arada e também um pedaço da Freita, justificavam a paragem.

### **A CAMINHO DE CASTRO DAIRE**

Depois de reabastecermos as máquinas e consolar-mos o estômago, fizemo-nos novamente à estrada. Seguimos pela R326-1 até Alvarenga (cerca de 20 km), uma estrada bastante sinuosa e interessante não fosse ter imensa procura: é por ela que se acede aos famosíssimos Passadiços do Paiva e à nova Ponte Suspensa que dizem ser a maior do mundo (esta nossa mania de termos que ser os maiores do mundo... em minudências!).

E se a moda dos passadiços alastrou (já falei dos baloiços...) prevejo que em breve teremos pontes suspensas um pouco por todo o lado...

Em Alvarenga fizemos nossa a EN225.

Recomendo vivamente esta estrada (que começa em Castelo de Paiva), nos 40 km que vão de Alvarenga até Castro Daire. Lindíssima pelo enquadramento paisagístico, com recantos com quedas de água e divertidas sequências de curvas. Peca apenas pelo estado do piso. Descuidado e certamente negligenciado por quem dele é responsável (nada de novo, infelizmente).



Penalva do Castelo



Fornos de Algodres



Solar dos Cáceres



Fontanário em Casal Vasco

## A CAMINHO DO FINAL DA JORNADA

Já os restantes 20 km que percorremos na EN225, até Vila Nova de Paiva, são o contrário: bom piso e estrada “a direito”. Pouco interessantes e sem história. Aqui já a decisão estava tomada: o final da jornada seria em Fornos de Algodres.

Pelo caminho ainda uma breve paragem em Penalva do Castelo - do Castelo nem sombra... - e foi seguir viagem que a hora ia adiantada e já nos aguardavam para o merecido jantar.

Termino com uma recomendação: o Solar dos Cáceres em Casal Vasco - Fornos de Algodres. Excelentes condições, onde o velho solar está enquadrado por moderna arquitectura e uma convidativa piscina com a envolvente do espaço verde que a rodeia, tudo condimentado com a simpatia no acolhimento que nos deixa vontade de voltar.

Este percurso que fizemos não era o inicialmente planeado. Mas uma das características de um bom plano é o poder em cada momento ser adaptado à realidade do momento. De facto, optámos pela Posta Arouquesa em vez de continuar pelo caminho serrano. O desvio a Penedono e Sernancelhe ficou para melhor oportunidade...até porque o tempo não seria suficiente.

Chegámos ao final, com plena satisfação sobre as opções tomadas. E fartinhos (não exageremos... cansados sim, fartos não!) de curvas. De tal forma que no dia seguinte.... a D. Estrela acolheu-nos! Mas essa é outra história...ao virar da esquina a ANDAR DE MOTO.

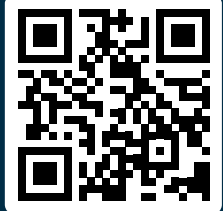
Até à próxima, se não for antes! //



**COMER,  
CONDUZIR,  
DORMIR,  
E REPETIR**

**V-STROM 650A**  
**AGORA 8.399€ +**  
**OFERTA KIT BASIC\***  
**COMPRA JÁ!**

\* PREÇO VÁLIDO PARA V-STROM 650A



SCAN ME!

+ **V-Strom 650**  
ABS

## A POLIVALÊNCIA DEFINITIVA

Agora podes ter a Suzuki V-Strom 650cc pelo incrível preço de 8.399€ + Oferta Kit Basic\*.

A V-Strom 650A é uma verdadeira multifunções. Das tuas deslocações diárias, até às condições mais difíceis, em sinuosas estradas secundárias ou em longos percursos em autoestrada, nunca te vai desiludir, assegurando conforto para duas pessoas em todos os momentos. A resposta a qualquer pensamento.

\*O preço inclui IVA e é válido para V-Strom 650 A. Não inclui, ISV, despesas de legalização e transporte e Eco Valor, o Kit Basic Suzuki é composto por Protecção de Mãos e de Motor básicas Suzuki. Campanha válida nos concessionários aderentes até 31 de Agosto de 2021 e limitada ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor. As imagens e descrições não são contratuais, podem ocorrer variações de cores, versões, equipamento, acessórios e extras. A Moteo Portugal reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar, versões, acessórios, equipamentos e extras sem aviso prévio.

- + CONFORTO PERMANENTE
- + DESIGN OTIMIZADO DO ECRÃ
- + UM V-TWIN EFICAZ
- + SISTEMA DE CONTROLO DE TRACÇÃO
- + DEPÓSITO ESTREITO, 20 LITROS DE CAPACIDADE

WWW.SUZUKIMOTO.PT

**MOTUL**  **cetelem**  
Mais responsáveis, juntos  
CULTURA DAS PARTES

  
**SUZUKI**

Way of Life!



# O que acontece às motos QUANDO TERMINA A TEMPORADA?

Os protótipos de MotoGP são motos muitos especiais e que valem milhões de euros. Têm uma vida útil relativamente curta e, no final de cada temporada, as equipas têm de decidir o que lhes acontece.

**A** categoria rainha do motociclismo de velocidade conta com a participação de dezenas de motos, verdadeiros protótipos que, nas mãos dos melhores pilotos do mundo, conseguem atingir performances fantásticas que um comum motociclista apenas consegue sonhar em sentir.

Estas motos, que fazem qualquer um sonhar, valem muitos milhões de euros, mas o que lhes acontece quando termina a temporada?

Enquanto nas categorias inferiores existem muitas equipas, principalmente as privadas, que adquirem motos que pertencem às equipas de fábrica e as “reciclam”, por vezes com novos componentes, quando há orçamento para isso, na categoria rainha MotoGP o nível é tão elevado e a evolução tecnológica está a acontecer a um ritmo tão veloz que não faz sentido, para a grande maioria das equipas, reutilizar as motos que foram usadas na temporada anterior.

Num passado não muito distante, as equipas de fábrica disponibilizavam, em formato aluguer ou mesmo a vender, as suas motos usadas e correspondente material suplente da temporada anterior às equipas privadas. Outras vezes, as motos que chegavam ao fim da sua vida útil acabavam por se tornar modelos de exposição em feiras e eventos de motociclismo.



Um caso curioso, e até rocambolesco, aconteceu com uma Honda RC166, a moto com que Mike “The Bike” Hailwood foi campeão em 1966 e 1967. A Honda ofereceu a Mike Hailwood um contrato muito interessante do ponto de vista financeiro e que incluía, também, a obrigação da marca japonesa entregar ao piloto diversas motos com as quais ele tinha sido campeão nas mais diversas provas internacionais.

No Japão, a Honda acreditou que essas motos estavam guardadas numa garagem. No entanto, o HRC não estava a par do destino concreto dessa moto campeã.

Inicialmente a Honda RC166 acabou na posse da Honda Alemanha, que a levou a várias exposições de motos na Europa. Sem se saber bem ao certo >>





*"HÁ UNS MESES FOI A LEILÃO UMA BENELLI 250/4 COM QUE KEL CARRUTHERS FOI CAMPEÃO DO MUNDIAL 250 EM 1969."*



como foi possível, mas a verdade é que aconteceu, essa moto, uma 250 de 6 cilindros apareceu nos treinos para o Grande Prémio da Alemanha em 1969, pilotada por Gerhardt Heukerott, um desconhecido piloto alemão que conseguiu convencer a Honda Alemanha a disponibilizar-lhe a moto.

O que Gerhardt Heukerott e a Honda Alemanha não tiveram em conta, como muitas vezes acontece, foi que a Honda RC166 era uma moto altamente sofisticada para a época, e obrigava a uma manutenção muito cuidada para que pudesse funcionar na perfeição. Essa manutenção realizada pelos especialistas da Honda não foi feita conforme previsto, a RC166 sofreu uma avaria e nem sequer correu nesse Grande Prémio.

Infelizmente, e tal como aconteceu a muitas motos de competição, exemplares únicos, perdeu-se o rasto a essa Honda RC166 depois deste episódio caricato em que uma moto de exposição tentou competir num Grande Prémio.

#### **LEILÕES E COLEÇÕES**

Outras vezes acontecem coisas muito curiosas às motos de competição. Há uns meses foi a leilão uma Benelli 250/4 com que Kel Carruthers foi campeão do Mundial 250 em 1969. Esse foi o ano em que foram introduzidas alterações aos



regulamentos técnicos do Mundial de Velocidade, e por isso o destino da moto seria a coleção particular da família Benelli.

No entanto, quando a marca foi adquirida pelo grupo De Tomaso, em 1972, Marco Benelli, filho de Giuseppe Benelli, um dos fundadores da Benelli, removeu o motor da moto e instalou-o na sua moto particular que regularmente conduzia em estrada! No mínimo, uma situação insólita.

Posteriormente, todo o material dessa moto campeã, incluindo o motor, foram recuperados por Giancarlo Morbidelli e a moto foi restaurada no Museu Morbidelli. O museu acabou por ser desmantelado há cerca de três anos, e o seu conteúdo acabou por ser leiloado. A Benelli 250/4 de Kel Carruthers acabou por ser arrebatada em leilão por um colecionador particular.

Outras motos de competição acabam em coleções dos pilotos. É Ángel Nieto, o famoso espanhol que foi campeão mundial “12+1” vezes, conseguiu criar uma coleção bem especial, graças às suas vitórias em pista.

Ángel Nieto conseguiu sempre ficar com uma das motos com que se sagrava campeão, criando assim uma coleção muito valiosa. Nieto tinha uma forma especial de conseguir as suas motos: numa ocasião chegou mesmo a garantir para si uma Minarelli 125, quando estava com o proprietário da marca

no pódio... minutos depois de se sagrar campeão! “Sabia que se lhe pedisse nesse momento, ele não iria recusar o meu pedido”, afirmou Ángel Nieto ao recordar esta história.

### ATUALIDADE DO MOTOGP

Em MotoGP, chegou a dar-se o caso de fabricantes, depois de usarem algumas unidades para testes, acabarem por enviar para a sucata outras unidades às quais já não iam dar uso. Hoje em dia isto já não acontece, até porque, tão importante como um bom design é poupar nos custos.

Convém ter em conta que, em MotoGP, cada piloto tem duas motos (nas Moto2 e Moto3 apenas uma moto por piloto), e que para além dos que competem no campeonato, cada fabricante tem uma equipa de testes que conta com material diverso e trabalha com diferentes unidades: motos da temporada atual, motos da temporada anterior, protótipos...

Por exemplo, na Honda, as motos de uma temporada servem de base para evoluir a moto da temporada seguinte. No passado estas motos eram usadas pelas equipas satélite do fabricante, mas com este a fornecerem às equipas satélite motos quase idênticas às motos usadas pelas equipas de fábrica, isto já não acontece na grande maioria dos casos. >>

Assim, e no caso da Honda, as motos que já não são usadas têm destinos diferentes. Algumas são enviadas para o Japão onde são usadas em vários eventos, algumas são ainda entregues aos patrocinadores. Por exemplo, a Repsol, na sua sede em Madrid, conta com uma bela coleção de motos Honda de 500 cc e de MotoGP.

No caso da Ducati, as motos são usadas como bancada de teste para a temporada seguinte. O tempo de vida útil de uma MotoGP pode estender-se por duas ou até três temporadas, caso exista essa necessidade.

Mas chegará um momento em que já não as podem usar. E o que acontece às motos nesse momento?

*“Depende dos contratos de leasing que fazemos com as equipas independentes”, confirma a Ducati Corse. “Algumas motos sofrem uma atualização e são usadas na temporada seguinte, outras são vendidas a colecionadores, mas há sempre uma que acaba no Museu Ducati”.*

Mas se as motos não forem parar a nenhuma coleção nem ao museu, o que lhes acontece? Ken Kawauchi, diretor técnico da Suzuki Racing, responde: “Algumas motos passam a ser usadas

pela equipa de testes, outras têm como destino o banco de potência, e outras acabam por se tornar motos de exposição”.

Mas a KTM adotou uma estratégia bastante diferente e até pouco habitual. Em meados de 2020 a marca austríaca anunciou que colocava à venda duas unidades da sua MotoGP, a RC16. Foi a primeira vez que uma marca colocou à venda, de uma forma tão aberta e pública, protótipos genuínos de MotoGP.

A Ducati Corse já tinha vendido motos de competição a colecionadores particulares, mas nunca o fez de forma tão aberta. No caso da KTM a dimensão do negócio foi enorme, tal como o preço pedido, que começava nos 288.000€ + IVA, mas o valor das RC16 acabou por ser superior, pois houve bastante procura por parte de colecionadores de motos de competição que não quiseram perder a oportunidade de “deitar a mão” a um verdadeiro protótipo de MotoGP.

Este preço “desde 288.000€” anunciado pela KTM está longe de ser o real valor destas motos tão especiais. Mas serve de base para ficarmos com uma ideia de quanto poderá custar comprar uma MotoGP para ter na sua garagem. //



# BRIXTON DEALS

brixton-motorcycles.com

✕ PVP 2.999,00€ ✕ MTIC\*\* 3.118,53€

✕ MENSALIDADE\* 99,97€

✕ TAEG 3,2% ✕ 30 MESES

✕ MONTANTE FINANCIADO 2.999,00€

PREPARA-TE  
PARA O VERÃO



Não percas a oportunidade de comprar a tua Felsberg 125 XC sem juros. Máximo conforto e esforço mínimo. Consulta o concessionário Brixton Motorcycles oficial mais próximo de ti e conhece todas as condições desta campanha.

\*Exemplo para Contrato de Crédito Automóvel para uma Felsberg 125 XC, PVP de 2.999,00€, sem entrada inicial e 30 prestações de 99,97€, montante financiado 2.999€, MTIC 3.118,53€, TAN de 0,000% e TAEG de 3,2%. Acresce comissão de abertura de 40€. Condições válidas até 31 de Agosto de 2021 e limitada ao stock existente, não acumula com qualquer outra campanha em vigor. Reservado aos concessionários que atuam como intermediário de crédito a título acessório do Banco Santander Consumer Portugal, S.A. Informe-se no Banco Santander Consumer Portugal, S.A.

Os preços apresentados incluem IVA e ISV, não incluindo Ecovalor, Despesas de legalização e Transporte. Não acumulável com outras campanhas em vigor, limitado ao stock existente. As imagens e descrições não são contratuais, podem ocorrer variações de cores, versões, equipamento, acessórios e extras. Sujeito a erro. A Moteo Portugal reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar, versões, acessórios, equipamentos e extras sem aviso prévio.

BRIXTON  
MOTORCYCLES



## Torsten Hallman,

# O PILOTO QUE AJUDOU A EVITAR O FIM DAS MOTOS HUSQVARNA

Quatro vezes campeão mundial de motocross na classe de 250 cc, Torsten Hallman ajudou a evitar o fim da atividade da Husqvarna no mundo das duas rodas. O fundador da marca de equipamentos THOR, Torsten Hallman fala-nos sobre o que aconteceu no início da década de 60.

**A** Husqvarna foi fundada em 1903 e o seu nome tem um lugar de destaque no mundo das duas rodas, mas desde que se tornou parte do gigantesco grupo KTM a marca de origem nórdica tem estado particularmente ativa na apresentação de várias novidades.

Uma das motos mais aguardadas para o próximo ano é, precisamente, a nova Husqvarna Norden 901. Mas alguns modelos elétricos também estão em destaque, como são os casos da E-Pilen ou da recém-anunciada scooter elétrica Vektorr Concept.

Porém, apesar de hoje em dia a Husqvarna demonstrar ser uma marca com uma forte capacidade para aguentar eventuais períodos de crise, fruto do saneamento económico e da otimização de recursos proporcionada pelo grupo KTM, a marca nórdica passou, na sua já centenária história, por um período realmente difícil.

Foi no início da década de 60 do século passado que a administração do grupo Husqvarna quase decidiu pelo encerramento do departamento dedicado às motos. No final de 1961 a ordem era para acabar com a produção de motos. O fim estava próximo. No entanto, e tal como em outros casos, quis o destino que a competição fosse a salvação. >>





Nesse ano de 1961, e de acordo com os registos da marca, apenas foram fabricadas 423 unidades, um número claramente insuficiente para manter vivo o negócio, numa altura em que a antes bem-sucedida, mas entretanto já bastante desatualizada, Silverpilen (Seta Prateada) chegava ao fim do seu período de vida útil, com os clientes a nela perderem o interesse.

Foi nesse momento negro, quando tudo parecia que ia acabar, que apareceu Torsten Hallman, um piloto da Husqvarna na classe 250 cc nos campeonatos de motocross.

Nascido em Uppsala, Suécia, Hallman integrou uma geração de pilotos suecos que deram cartas no motocross a nível internacional. As suas batalhas com o belga Jöel Robert ficaram famosas e são consideradas como algumas das mais entusiasmantes da história dos GP de motocross.

Leia também - Husqvarna atinge a marca de 100 títulos mundiais

Hallman recorda-se perfeitamente do que aconteceu em 1961: *“A produção da Silverpilen estava a terminar pois a procura estava a decrescer. A administração decidiu que não iria investir mais dinheiro a desenvolver uma gama de motos. Como eu era um piloto apoiado pela fábrica, na classe 250 cc, avisaram-me que eu teria de procurar um caminho diferente para 1962 pois era o fim. Não haveria mais motos Husqvarna.”*

Otimista por natureza, Torsten Hallman revela que *“Não fiquei preocupado. Tinha vencido o meu*

*primeiro Grande Prémio em 1961, e o futuro era promissor. Depois de uns testes em novembro, recebi uma chamada de Ruben Helmin, engenheiro chefe da Husqvarna, que me disse que tinham conseguido poupar algum dinheiro da divisão de motoserras, que seria usado no desenvolvimento de um modelo de 250 cc mais competitivo. Algum dinheiro seria também usado no desenvolvimento do projeto de uma 500 cc a quatro tempos, e Rolf Tibblin foi contratado como piloto. Perguntaram-me se eu estaria interessado em pilotar a nova 250 cc da Husqvarna. Claro que eu estava interessado!”.*

O sonho da Husqvarna em ser um nome de peso no mundo das duas rodas não estava, pelos vistos, no fim. E Torsten Hallman viria então a tornar-se numa lenda para a marca e para os aficionados da Husqvarna.

Em 1962 o piloto sueco conquistou o seu primeiro título mundial de 250 cc. *“Conseguí conquistar o título mundial em 1962 nas 250 cc, e o Rolf Tibblin fez o mesmo nas 500 cc, no que se tornou numa dobradinha importante para a Husqvarna nesse ano de conquistas. Nós os dois repetimos os títulos nos anos seguintes, e isso deu à Husqvarna uma enorme reputação a nível mundial”;*»

DESPERTE O DEMÓNIO QUE HÁ EM SI



**SPEED**  
TRIPLE 1200 RS

Equipada com o novo motor tricilíndrico de 1160cc e 180 cv, a Speed Triple 1200 RS é a Speed Triple mais potente, de maior binário e mais rápida na aceleração de sempre. Sendo 12 kg mais leve e dotada de equipamento premium com especificações de pista, é também a mais ágil, precisa e dinâmica. Acrescente-lhe painel TFT, quickshifter, ABS e Controlo de Tracção optimizados para curva, cinco modos de condução e sistema de conectividade como equipamento de série e estaremos perante a 'naked' desportiva mais apurada.

Disponível a partir de 18.250€ PVP

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



FOR THE RIDE

refere Torsten Hallman.

O sucesso na competição foi depois passado para as motos que foram vendidas aos clientes. A divisão de motocross de competição da Husqvarna conseguiu convencer a administração da marca a criar uma edição limitada a 100 exemplares da moto de competição de 250 cc pilotada com sucesso por Torsten Hallman. A proposta foi aceite, e ainda bem, pois toda a produção esgotou em pouco tempo.

Com o período mais negro já ultrapassado, e com a produção de motos a regressar ao normal, a Husqvarna iniciou então um processo de exportação de motos para os Estados Unidos, e também para outros pontos no globo. O interesse nas “Husky” cresceu exponencialmente em todo o lado, e Torsten Hallman mostra-se “Muito orgulhoso por ter feito parte dos passos que foram dados nesses anos quando o fabrico de motos recomeçou e resultou numa época industrial sueca de grande sucesso”.

Foi assim que Torsten Hallman ajudou a manter vivo o sonho das motos Husqvarna. As suas conquistas e feitos nas pistas de motocross ajudaram a evitar o

fim do negócio de motociclismo da marca nórdica, e permitiram, em última análise, que os motociclistas consigam usufruir hoje em dia das inovações técnicas apresentadas pela Husqvarna.

Torsten Hallman terminou a sua carreira como piloto do mundial com um total de 37 vitórias em Grandes Prémios de motocross e quatro títulos mundiais de MX. Trabalhou depois com a Yamaha e ajudou a desenvolver o sistema de suspensão traseira de monoamortecedor.

Depois disso iniciou a comercialização de calças e luvas de motocross para obter alguns rendimentos adicionais, e os produtos Hallman tornaram-se bastante populares nos Estados Unidos a meio dos anos 70 do século passado. Eventualmente, isso levou ao aparecimento da marca de equipamentos THOR - Torsten Hallman Original Racewear.

Torsten Hallman teve um papel importante na introdução do motocross na América, e por isso entrou para o AMA Hall of Fame no ano 2000 e em 2012 foi reconhecido como FIM Legend pelas suas conquistas no mundo das motos. //



# Kawasaki

Let the good times roll

## Z900

# TU DOMINAS OS TEUS LIMITES



- MODOS DE POTÊNCIA
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- MODOS DE CONDUÇÃO (SPORT, ROAD, RAIN, RIDER)
- CONECTIVIDADE COM SMARTPHONE
- PAINEL TFT A CORES
- DISPONÍVEL PARA CARTA A2 (35KW)

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



MANTER



TROCAR



DEVOLVER

## POR 135,43€/MÊS

<b>1.496€</b> ENTRADA	<b>48 MESES</b> PRAZO	<b>135,43€</b> MENSALIDADE	<b>8.499€</b> FINANCIAMENTO	<b>3.498,25€</b> PRESTAÇÃO FINAL	<b>10.323,26€</b> MTIC	<b>7,8%</b> TAEG	<b>5,8%</b> TAN
--------------------------	--------------------------	-------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	---------------------------	---------------------	--------------------

Exemplo de Financiamento para Z900. PVP: 9.995€. Financiamento: 8.499€. Entrada: 1.496€. 48 Prestações Mensais de 135,43€. Prestação Final: 3.498,25€. Comissão de Abertura: 100€ (inclui Imposto de selo). MTIC: 10.323,26€. TAEG: 7,8%. 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





# MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



**Susana Esteves**  
Jornalista e motociclista

## PARTIDA. LARGADA.

### Tudo a tirar o pó dos punhos!

**A**pandemia aprisionou muitas motas nas garagens e atirou muitos motociclistas para meses de tortura, depressão, privação e solidão.

OK, se calhar é drama a mais, mas a verdade é que as quarentenas, distanciamentos, recolheres obrigatórios, policiamentos, fronteiras fechadas, cercos e demais regras colocaram muitos motociclistas a ressacar dos passeios, viagens e encontros.

Agora que estamos (aos poucos) a entrar num pseudo-regresso à normalidade, a quantidade de motas na estrada é surreal. Nunca tinha encontrado tanta mota nas curvas da Serra da Estrela, nas bombas de gasolina (tradicionais pontos de encontro), nas IPs nacionais e nos recantos mais escondidos de Portugal.

A A2 passou a ser "IN". Uma espécie de procissão obrigatória para quem gosta das duas rodas. É vê-las passar... tipo montra para todos os gostos e carteiras.

O calmo e pacato Gerês parecia que ia receber ao mesmo tempo a concentração de Faro e de Góis. Mudaram a festa de sítio e não me avisaram?

E bastam dois dedos de conversa para perceber que - com mais, ou menos drama - o sentimento é o mesmo:

- Tinha saudades.
- Precisava disto.
- Estava ansioso por voltar aos passeios.
- É a terapia que precisava.
- Precisava de respirar novamente.
- Já sonhava com isto.

Muitos deixaram os carros em casa pela primeira vez, e decidiram rumar a locais menos movimentados, daqueles "que nem o covid conhece". Substituíram as malas grandes, a tecnologia e todos os acessórios muitas vezes dispensáveis que levamos para férias, por uma mochila, uma tenda e um espírito aventureiro e foram à procura de um mundo paralelo a este onde viveram no último ano e meio.

- "Está a ser a melhor viagem de sempre", confessaram. "Nunca mais venho de carro".

Se não odiasse tanto andar à pendura ainda me sentia tentada a dizer: leve-me consigo. Mas as viagens e aventuras só têm um sabor especial com as duas mãos no guiador

Mais velhos, mais novos, com motas desportivas, de turismo, em família, sozinhos ou com grandes grupos as duas rodas voltaram às estradas nacionais em força. E voltaram muito bem!

A liberdade é um dos melhores sentimentos do mundo. E apesar da nossa ainda não ter sido oficialmente restituída, em cima da mota ela é intocável.

Boas curvas //

"Nunca tinha encontrado tanta mota nas curvas da Serra da Estrela..."

# 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