

KAWASAKI

Z650 RS

» TESTE

VOGE 500 DSX

» APRESENTAÇÃO

CF MOTO

NAWA RACER

TRIUMPH TIGER 1200

» REPORTAGEM

EXERCÍCIOS FÍSICOS MOTOCICLISMO (2ª PARTE)

» DESPORTO

A ASCENSÃO DA YAMAHA

» TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



ESPECIAL 31 PÁGINAS
SALÃO DE MILÃO 2021



Todos os dias são dias divertidos.

Escolha Honda Options e Ganhe 2 Anos Adicionais de Garantia

APENAS 99,00€/MÊS • TAEG 8,0%

- Prazo: 36 meses
- TAN: 4,50%
- PVPR: 8.300,00€

- Montante Financiado: 6.479,50€
- Entrada Inicial: 1.820,50€
- MTIC: 7.621,06€
- Última mensalidade: 3.735,00€

HONDA
Financial Services



Exemplo para um contrato de crédito automóvel com reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 8.300€, entrada inicial obrigatória de 1.820,50€ mais 35 mensalidades no montante de 99€ e última mensalidade de 3.735€. Comissão de Abertura de Contrato de 250€, TAN 4,50%, TAEG 8,0%, MTIC de 7.621,06€. O valor da mensalidade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando refletido no MTIC e na TAEG. O exemplo de financiamento é válido para veículos novos durante a **campanha válida para contratos até 31 de dezembro de 2021**, para o modelo NC750X Std, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal, NIPC 980677750, com sede na Rua Galileu Galilei, nº 2 - 8º Piso, Torre Ocidente, Centro Colombo 1500 - 392 Lisboa. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

EICMA 2021

O Salão de Milão voltou a abrir as suas portas em 2021, depois de um ano de interregno causado pela pandemia.

Foi um regresso um tanto débil, graças à ausência de alguns fabricantes que, após dois anos de descoberta do mundo virtual que a Internet proporciona, se renderam aos encantos e confortos da comunicação audiovisual à distância.

A ausência de grandes nomes da indústria europeia e a ameaça do risco de contaminação viral não foram, no entanto, suficientes para refrear a vontade do público de ver de perto, de tocar e de sentir os novos modelos dos veículos da sua paixão, e a EICMA 2021 recebeu quase 350.000 fãs dos veículos de duas rodas.

Apesar de as novidades absolutas serem poucas, pois muitas das marcas, mesmo as presentes, já tinham apresentado os seus mais recentes modelos nas diversas plataformas virtuais, o Salão de Milão viu serem apresentados muitos novos modelos elétricos destinados à mobilidade urbana, e não só.

Isto prova que o futuro está cada vez mais perto e que as motos com motores de combustão interna, cada vez mais limitados pelas normas de redução de emissão de poluentes, têm os seus dias contados, seja pela falta de recursos para desenvolvimento, pela dificuldade técnica, pela incerteza no retorno do investimento ou até mesmo por uma questão de moda, como está a acontecer

com os automóveis.

A isto junta-se o facto das marcas saberem que a construção de um veículo elétrico consome muito menos mão de obra e necessita de incomparavelmente menos componentes e consequente logística, e que a sua comercialização deixa de necessitar de uma rede de distribuição e manutenção dedicada e especializada. E porque não, ainda, juntar o desinteresse que as novas gerações mostram por qualquer veículo que não inclua motorista?

Mas, apesar de tudo, seja num contexto global ou doméstico, 2021 foi um ano excelente para a venda de veículos de duas rodas. E não fosse a destabilização causada pelas roturas de stock, que interromperam o funcionamento das linhas de montagem, e o caos instalado nas infraestruturas de transporte, o ano que agora acaba tinha sido ainda melhor. Vamos ver o que nos aguarda em 2022. //

**"O Salão de Milão
voltou a abrir as
suas portas em 2021,
depois de um ano de
interregno"**

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 24 TRIUMPH TIGER 1200
- 30 CFMOTO 700CL-X SPORT, 700CL HERITAGE E 800MT
- 38 NAWA RACER

ESPECIAL

- 40 SALÃO DE MILÃO - EICMA 2021

TESTE

- 80 KAWASAKI Z650 RS
- 90 VOGUE 500 DSX

EQUIPAMENTO

- 104 COLEÇÃO ALPINESTARS MX22, CAPACETE SHARK SPARTAN RS, GPS MONIMOTO MM7, CAPACETE NOLAN N80-8, HARLEY-DAVIDSON MOTORCLOTHES, SUGESTÕES DE NATAL GOLDEN BAT, RISEMOUSSE BSURE

REPORTAGEM

- 132 EXERCÍCIOS FÍSICOS PARA MOTOCICLISTAS (2ª PARTE)

DESPORTO

- 140 SPORT NEWS
- 148 A ASCENSÃO DA YAMAHA EM 2021

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: EICMA 2021
- 6 BRUNO GOMES: DUCATI: QUANTOS MAIS, MELHOR!
- 22 ADELINA GRAÇA: UMA AVENTURA NAS RODAS GRANDES
- 100 PEDRO PEREIRA: MELHORAR O CONFORTO DO ASSENTO DA MOTO. SIM OU NÃO?
- 120 HENRIQUE SARAIVA: E SE PITÁGORAS ANDASSE DE MOTO?...
- 146 PAULO ARAUJO: DE HERÓI A VILÃO
- 152 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 154 SUSANA ESTEVES: NÃO VÁS ÀS CEGAS QUE PODES DESILUDIR-TE



NOVA TRIUMPH TRIDENT

VANTAGEM TRIPLA



FOR THE RIDE

TRIDENT

Desempenho único do motor trecilíndrico 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 8.295€ (PVP). A nova Trident 660. Pura diversão garantida.

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



Bruno Gomes
Jornalista

DUCATI: quantos mais, melhor!

Há quem diga que “quantos mais, melhor!”. No caso do projeto da Ducati em MotoGP, podemos colar esta ideia ao sucesso desportivo da casa de Borgo Panigale na categoria rainha do motociclismo de velocidade. Em 2022 será claramente a marca com maior número de motos em pista. Num total de 24 motos, a Ducati vai apresentar-se à partida com nada menos do que 8 Desmosedici. É o mesmo número de motos que terão Yamaha e Honda... em conjunto!

O projeto da Ducati Corse na categoria MotoGP, e que tem no genial Gigi Dall'Igna a mente que define as linhas pelas quais a Ducati se rege, está a ganhar consistência, e se em 2021 faltou o título de pilotos, a verdade é que mais motos em pista têm permitido à Ducati apresentar uma evolução de resultados que os coloca como a força dominante de MotoGP.

Com tanta moto em pista, foi possível à Ducati Corse transformar o protótipo Desmosedici numa moto que, para além de se manter como a mais veloz em linha reta, é agora “dócil” para vários pilotos, e que não teme os circuitos sinuosos. A Ducati Desmosedici tornou-se numa moto equilibrada e, acreditando nos pilotos de MotoGP, a melhor moto do plantel. Uma evolução tão rápida apenas acontece quando se tem muita informação a ser recolhida pelos pilotos. E quando se sabe o que fazer com essa informação, claro.

Mas o projeto da Ducati em MotoGP é mais do que apenas a quantidade. É também a perspicácia. O fabricante italiano soube aliar-se a boas equipas e não teve receio de lhes fornecer o apoio técnico. Só

assim foi possível Jorge Martin ou Enea Bastianini obterem os resultados que apresentaram.

E depois, com tanta moto em pista, foi-lhes também possível “coleccionar” um cartel de pilotos de elevado potencial. Francesco Bagnaia e Jack Miller são os “pontas de lança”. Mas Johann Zarco, Martin ou Bastianini estão logo atrás. E foram buscar Fabio DiGiannantonio e Marco Bezzecchi às Moto2. Os responsáveis italianos revelam aqui uma visão virada para o futuro também, sem esquecer o presente. Talvez neste particular apenas encontrem rival na KTM, que também tem jovens talentos assegurados.

E com uma estratégia desportiva tão bem definida, torna-se evidente que a Ducati está a preparar-se para ser a grande dominadora da próxima temporada de MotoGP. A satisfação de Bagnaia no último teste em Jerez é uma clara demonstração da confiança que reina na equipa. E a esta “receita” temos ainda de adicionar outros “ingredientes”, como são o regresso de Casey Stoner a um papel de consultor / treinador dos pilotos, ou ainda as fantásticas inovações que a equipa liderada por Gigi Dall'Igna consegue trazer para as pistas todos os anos e que os deixa um passo à frente da concorrência.

Quantos mais, melhor. E esta é uma ideia que a Ducati tem sabido colocar em prática em MotoGP. O futuro apresenta-se risonho para a casa de Borgo Panigale. Será que algum fabricante rival consegue encontrar o antídoto para esta força dominadora? Esperemos que sim, ou prevejo um passeio da Ducati em 2022. //

4 | Ever
DUCATI

4 anos de garantia



2 DOIS Ducati Smart Jacket, de oferta. COLETES AIRBAG autónomos de última geração

Nova Ducati Multistrada V4 Domina todas as estradas com a segurança do Ducati Smart Jacket

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.

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

Com a aquisição da tua nova Multistrada V4*, oferecemos-te dos Ducati Smart Jacket, os coletes airbag autónomos de última geração, que garante um elevado nível de proteção.

Promoção válida até 31/12/2021

*Promoção não válida para a MTS V4 Pikes Peak

Ducati
Active

Trocar
 Ficar
 Devolver





» [Galeria de fotos aqui](#)

Descoberto e restaurado um protótipo Triumph de 1901!

A MARCA BRITÂNICA ANUNCIOU A DESCOBERTA E RESTAURO DE UM PROTÓTIPO QUE ANTECIPOU A COMERCIALIZAÇÃO DA PRIMEIRA MOTO DA TRIUMPH. ESTE PROTÓTIPO DE 1901 SERÁ INTEGRADO NA TRIUMPH FACTORY VISITOR EXPERIENCE EM HINCKLEY.

NO MOMENTO em que celebra os 120 anos de vida, a Triumph acaba de anunciar aquele que será, sem dúvida, um dos grandes destaques que marcam a celebração desta ocasião tão especial e que começou recentemente com a revelação da Triumph “Um Milhão”, de que o Andar de Moto já lhe falou aqui em detalhe.

Desta feita, a marca britânica anunciou que descobriu e de seguida restaurou por completo um protótipo do ano 1901, protótipo esse que antecipou o lançamento comercial da primeira moto Triumph em 1902.

A moto foi descoberta por aquele que é o maior colecionador de modelos Triumph, Dick Shepherd, confirmando assim os rumores de que em 1901 teria sido fabricado um protótipo, equipado com motor belga da

marca Minerva, e que foi criado apenas para lançar no público o desejo de adquirir uma moto Triumph que viria a ser comercializada no ano seguinte.

Com o início da atividade comercial da Triumph no mundo das motos, o protótipo acabou por ficar “perdido” numa coleção privada, até que, recentemente, Dick Shepherd acabou por ter a sorte de a descobrir, conforme o próprio colecionador explica:

“Fui abordado pelo amigo de um colecionador, que infelizmente faleceu recentemente, para avaliar uma Triumph antiga. Reparei que essa moto tinha detalhes que não conhecia de nenhuma das Triumph inicialmente produzidas. Juntamente com a moto, esse colecionador tinha recebido uma carta da Triumph, datada de 1937,

que autenticava a sua origem e detalhava algumas características. A moto apresentava um número de motor que é consistente com as referências apontadas em registos do construtor Minerva para uma primeira Triumph, em 1901. A partir desse momento, o significado histórico desta descoberta ficou absolutamente claro. Na qualidade de apaixonado de toda uma vida pela história e feitos desta incrível marca britânica, ter descoberto esta sobrevivente e tê-la restaurado para uma condição gloriosa semelhante à de quando foi apresentada pela primeira vez em 1901, é algo que me dá uma enorme satisfação”.

Apresentada ao público pela primeira vez no Salão Motorcycle Live em 1901, este protótipo estará em exposição num evento especial dedicado à circunstância, no Triumph Factory Visitor Experience, em Hinckley, no dia 14 de dezembro, onde foi conduzido em público pela primeira vez em 100 anos.

Em breve, a Triumph irá inaugurar a exposição dedicada aos 120 anos da marca, no Triumph Factory Visitor Experience, onde este protótipo original de 1901 poderá ser visto juntamente com a recém revelada Tiger 900 Rally Pro “Um Milhão”, para além de outros modelos que fazem parte da história da marca.//



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

ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN
ROYALENFIELD.COM



#HIMALAYAN
PVP 5.349€

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

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



Sócios do ACP com descontos na compra de uma Super Soco

A MOTEU PORTUGAL E O AUTOMÓVEL CLUBE DE PORTUGAL ANUNCIAM O INÍCIO DE UMA PARCERIA QUE PERMITE ADQUIRIR UMA MOTO ELÉTRICA DA SUPER SOCO COM ACESSO A DESCONTOS.

A **SUPER SOCO** tem vindo a conquistar um espaço importante no mercado das duas rodas em Portugal, com muitos motociclistas a procurarem o lado económico proporcionado pelas motos elétricas. E agora que começam a chegar aos concessionários as Super Soco TC-Max com novas cores de 2022, o representante da marca no nosso país, a Moteu Portugal, acaba de anunciar uma nova e importante parceria com o Automóvel Clube de Portugal.

Esta parceria Super Soco e ACP insere-se no âmbito do programa ACP Descontos, um conjunto de benefícios acessíveis aos sócios do ACP, e que agora também inclui aquisição destas motos elétricas beneficiando

de descontos.

Os associados do ACP podem usufruir da oferta das despesas de legalização (transporte não incluído) na compra de qualquer modelo da gama Super Soco num concessionário oficial da marca, numa oferta de até 221,40€. Para mais informações sobre este desconto clique aqui.

A gama da Super Soco é constituída por modelos 100% elétricos L1e (equivalentes a 50 cc) e L3e (equivalentes a 125 cc) que se assumem como uma solução de mobilidade urbana, simples e descomplicada, eficiente e económica. Para ficar a conhecer em detalhe a gama completa de modelos Super Soco clique aqui.//



**BMW
MOTORRAD**

SEGURANÇA E CONFORTO NUNCA ESTÃO FORA DE MODA.

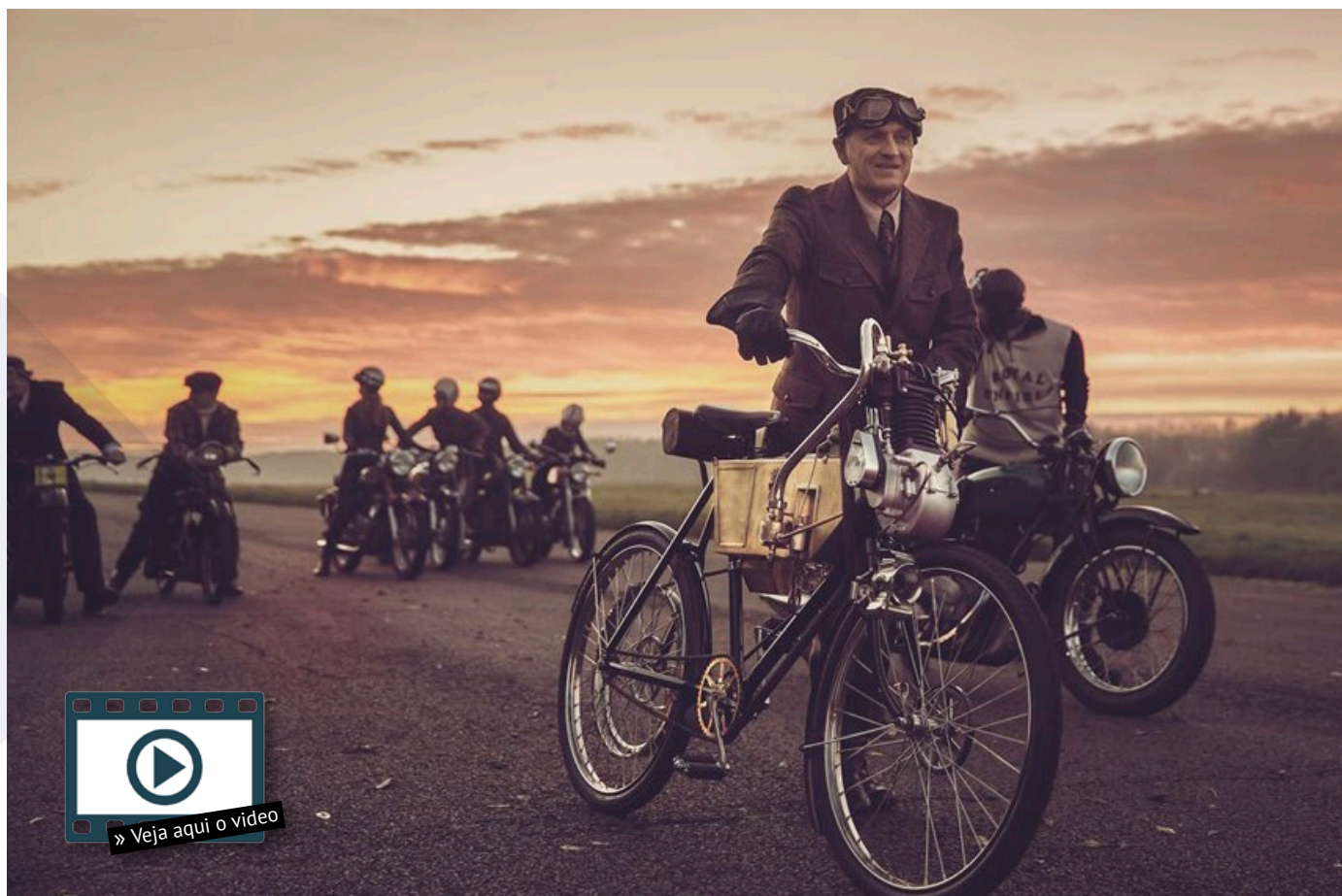
**DRESS CODE: BMW MOTORRAD.
30% DE DESCONTO EM EQUIPAMENTO.**

Se a estrada é a tua passerelle, até 31 de dezembro de 2021 podes usufruir de 30% de desconto em Equipamento Ride & Style selecionado. Visita o Concessionário BMW Motorrad mais perto de ti.

bmw-motorrad.pt

Campanha válida nos Concessionários aderentes.
Não acumulável com outras campanhas em vigor e limitada ao stock existente dos produtos selecionados. *A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*



Royal Enfield apresenta o Projeto Origem para celebrar os 120 anos de vida

A MARCA INDIANA CONSEGUIU RECRIAR A SUA PRIMEIRA BICICLETA A MOTOR. O PROJETO ORIGEM TORNA-SE NO PONTO CENTRAL DA COMEMORAÇÃO DOS 120 ANOS DE VIDA DA ROYAL ENFIELD.

NUMA marca como a Royal Enfield, com uma história riquíssima conseguida à custa do trabalho de dedicação dos seus trabalhadores ao longo dos últimos 120 anos, a procura pelas origens que levaram à criação das bases que hoje conhecemos como a face moderna da marca indiana é algo que permitiu recriar um modelo histórico e do qual não se conhecia, até agora, nenhum exemplar funcional.

Como forma de comemoração dos 120 anos de vida, a Royal Enfield, através do seu historiador interno Gordon May, lançou um interessante desafio às suas equipas de engenharia e design: recriarem a primeira bicicleta a motor da Royal Enfield.

Uma equipa de funcionários da marca indiana rapidamente aceitou o desafio, apropriadamente denominado e conhecido como Projeto Origem.

A primeira bicicleta a motor da Royal Enfield foi desenvolvida pelo francês Jules Gobiet em 1901, na altura em parceria com o co-fundador da marca e principal designer, Bob Walker Smith. O protótipo dessa bicicleta a motor foi revelado ao mundo no Stanley Cycle Show em Londres em novembro de 1901 e depois disso, a Royal Enfield iniciou-se no mundo das duas rodas a motor até hoje, produzindo de forma contínua.

Neste momento de celebração do 120.º aniversário »

da fundação da Royal Enfield, a equipa do Projeto Origem conseguiu, de forma algo surpreendente, pois não tiveram acesso a esquemas técnicos, recriar essa primeira bicicleta a motor de 1901. Os membros da equipa foram obrigados a estudar diversos registos históricos, incluindo fotografias, publicidades ou artigos de jornais daquele ano e que apresentavam pequenas ilustrações que serviram de base de trabalho.

O Projeto Origem começou então a ganhar “velocidade”, com um trabalho em conjunto entre as equipas nos centros técnicos da Royal Enfield no Reino Unido e Índia, e com a Harris Performance e outros especialistas da comunidade de motociclismo clássico a também oferecerem os seus serviços e conhecimentos para recriar esta peça histórica.

Ficou rapidamente à vista que a mecânica, engenharia e ergonomia da bicicleta a motor original da Royal Enfield representavam um mundo à parte em comparação com as motos de hoje. Uma das diferenças mais óbvias era a posição de montagem do motor de 1 3/4 cv, que estava fixo à mesa de direção acima da roda dianteira e que, por sua vez, acionava a roda traseira através de uma correia em couro cruzada e longa.

Com esta arquitetura de motor e sistema de transmissão, Gobiet esperava que, ao tornar a roda traseira motriz, fosse possível reduzir o deslizamento lateral associado às bicicletas a motor Werner com roda dianteira motriz. Ao contrário da maioria dos outros motores, a cambota da Royal Enfield estava dividida horizontalmente. Isto evitou as consequências desastrosas de fuga de óleo para a roda dianteira causada pelas cambotas divididas verticalmente.

O motor desta bicicleta Royal Enfield dispunha de um carburador de pulverização Longuemare na parte lateral do depósito de gasolina, abaixo do nível da cabeça do cilindro do motor, tendo sido retirada uma alimentação secundária do escape e que passou à volta da câmara de mistura do carburador para aquecer o combustível e evitar a congelação.

A lubrificação era de perda total e um dos destaques bastante curiosos deste motor.

O piloto esguichava uma carga de óleo para o cárter através de uma bomba de óleo manual situada no lado esquerdo do cilindro. Esta queimava após 15 a 25 km e, nesse momento, era preciso outra carga de lubrificante.

A cabeça do cilindro tinha uma válvula de escape mecânica e uma válvula de admissão automática. A válvula de admissão era mantida fechada por uma mola fraca e aberta por vácuo. À medida que o pistão descia no cilindro, a válvula de admissão era aberta por aspiração permitindo a entrada de uma carga de mistura de ar-combustível. Um disjuntor de contacto no eixo do lado da correia acionava uma bobina vibratória que enviava uma sucessão rápida de impulsos para a vela de incandescência. Isto originava uma combustão rica apesar de funcionar a rotações muito baixas.

Para se colocar o motor a funcionar era necessário usar a potência dos pedais e, de seguida, assim que o motor arrancava, o carburador abria da posição de ralenti para totalmente aberta através da alavanca situada no lado direito do depósito de gasolina. Além disso, não tinha acelerador, a velocidade era modulada pela utilização de um elevador de válvula. Isto abria a válvula de escape e passava a não haver vácuo no cilindro, a válvula de admissão automática permanecia fechada, sem entrada de mistura de ar-combustível na cabeça do cilindro.

Assim que o condutor fechava a válvula de escape, a válvula de admissão abria e o motor arrancava. Assim, um observador pouco conhecedor do modelo Royal Enfield, poderia achar que o motor estava a falhar intermitentemente e, em vez disso, o condutor estava simplesmente a controlar a velocidade.

A roda dianteira tinha um travão de correia que era acionado através de um conjunto de alavanca e cabo Bowden operado pela mão esquerda do condutor. A »





roda traseira também tinha um travão de correia que era acionado pedalando para trás. O selim era um Lycette La Grande em couro e as rodas de 26" tinham 2 pneus Clipper de 2".

A primeira bicicleta a motor Royal Enfield custava exatamente 50 libras, o equivalente a 4745€ nos dias de hoje.

“Armados” com estas informações, os voluntários do Projeto Origem colocaram “mãos à obra”. Foram então obrigados a utilizar métodos de fabrico e tecnologias modernas para recriar todos os componentes da bicicleta a motor de 1901.

À medida que o projeto foi ganhando forma, foi rapidamente notório o nível de perícia e experiência necessário para fabricar determinados componentes da bicicleta a motor. Um dos elementos mais complexos e intrincados era a construção do depósito de latão dobrado que foi fabricado a partir de uma única chapa de latão - dobrado, moldado, martelado e soldado utilizando ferramentas e técnicas antigas, praticamente esquecidas no fabrico moderno.

Por outro lado, foram usadas técnicas modernas.

O quadro tubular da bicicleta a motor foi moldado primorosamente pela equipa da Harris Performance, assim como algumas alavancas e interruptores em latão trabalhados à mão. O motor foi construído de raiz e sem referência a projetos ou diagramas técnicos, a equipa foi obrigada a estudar minuciosamente as poucas fotografias e ilustrações disponíveis de



1901 para desenvolver desenhos em CAD para cada componente que, posteriormente, foi moldado ou trabalhado individualmente à mão.

Além disso, a equipa do Projeto Origem fabricou à mão as pegas em madeira, os travões de correia dianteiro e traseiro, e construiu o carburador de raiz. As peças originais de viragem do século que a equipa conseguiu obter – o farol de querosene, a buzina, o selim em couro, as rodas – foram todas recondiçionadas e revestidas a níquel para dar a impressão de que a bicicleta a motor do Projeto Origem concluída agora estava tal como há exatamente 120 anos, quando foi apresentada no Stanley Cycle Show em 1901, e que atualmente é celebrada com a criação de edições especiais da Continental GT 650 e Interceptor 650. //

NOVA PIAGGIO BEVERLY 400

- **NOVO DESIGN E UMA NOVA ARQUITETURA DE CHASSIS**
- **MAIS POTÊNCIA COM A AGILIDADE DE SEMPRE:**
O CARÁTER DE UMA SCOOTER DE RODA ALTA COM AS PERFORMANCES DE UMA GRANDE GT
- **NOVA TECNOLOGIA:** SISTEMA KEYLESS, INSTRUMENTAÇÃO DIGITAL, FULL LED E SISTEMA DE CONETIVIDADE AVANÇADO **PIAGGIO MIA** QUE PERMITE A CONEXÃO DO SMARTPHONE À ELETRÓNICA DA BEVERLY VIA BLUETOOTH

PIAGGIO RIDE

PRESTAÇÃO MENSAL: 70€ · PRAZO: 48 MESES

PVP: 7.128€ · ENTRADA INICIAL: 2.130€

ÚLTIMA MENSALIDADE: 2.494,80€

MONTANTE FINANCIADO: 4.998,00€

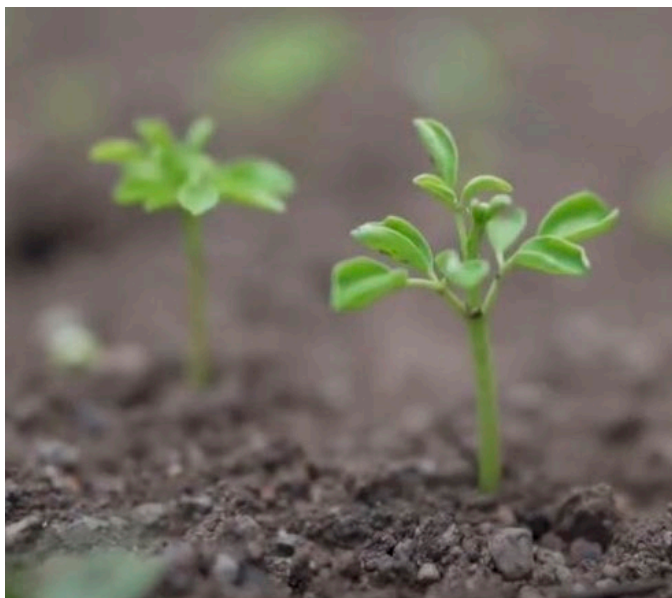
TAEG: 7,4%



PIAGGIO®

piaggio.pt  

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 7.128€, entrada inicial obrigatória: 2.130,00€ + 47 mensalidades: 70€, última mensalidade: 2.494,80€. Montante Financiado: 4.998,00€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 7,4%, MTIC: 6.041,75€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2021**, para a Piaggio Beverly 400, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Os Concessionários aderentes a esta campanha Piaggio são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem caráter de exclusividade.



Brembo anuncia plantação de 14.000 árvores



O GRUPO ITALIANO BREMBO PRETENDE ATINGIR O OBJETIVO DE SER NEUTRO EM CARBONO ATRAVÉS DE INICIATIVAS AMBIENTAIS COMO A PLANTAÇÃO DE UMA FLORESTA BREMBO NO QUÊNIA, COM 14.000 ÁRVORES QUE SERVIRÃO PARA CAPTAR MAIS DE 7 TONELADAS DE CO₂ DA ATMOSFERA E AJUDAR A POPULAÇÃO LOCAL.

NO MOMENTO em que celebra os seus 60 anos de existência, e no sentido de ajudar a garantir o futuro da empresa, mas também da humanidade, a Brembo, especialista em sistemas de travagem, acaba de anunciar a plantação da Floresta Brembo.

Esta iniciativa ambiental é apenas uma das várias que a Brembo tem vindo a organizar. A marca italiana pretende tornar-se numa empresa neutra em carbono até 2040, e para isso muito contribuirá a plantação das 14.000 árvores que farão parte da Floresta Brembo no Quênia.

As árvores ficarão nas margens do Lago Vitória, serão plantadas com a ajuda de 1300 agricultores locais, e permitem que todo o ecossistema local consiga captar, ao longo de um período de dez anos, um total de mais de 7 toneladas de CO₂ da atmosfera!

Para além disso, a Floresta Brembo conta com árvores de fruto e não só, apropriadas para aquela zona em específico, e que vão permitir que a comunidade local consiga aproveitar as suas características, beneficiando também da plantação desta enorme floresta no Quênia.

A Brembo pretende que esta iniciativa seja depois replicada em mais dez locais espalhados por todo o globo, servindo assim para ajudar a cumprir com alguns dos 17 objetivos definidos pela Agenda UN 2030 para um Desenvolvimento Sustentado.

A plantação da Floresta Brembo poderá ser seguida online, um projeto inovador que a Brembo está a desenvolver com diversas Organizações Não Governamentais.

Cristina Bombassei, da Brembo, afirma que este projeto de reflorestação está dentro dos parâmetros da COP26 em Glasgow, e demonstra que o crescimento sustentável é possível com a cooperação de diversos setores da sociedade. Na Brembo, temos uma forte cultura de sustentabilidade, que se reflete no uso da matéria prima, reciclagem dos materiais, redução de emissões e também no compromisso de desenvolver produtos mais ecológicos. A floresta representa apenas um aspeto da nossa visão mais global, seguindo o exemplo das Nações Unidas de integrar não apenas nações e indivíduos, mas também empresas, na luta contra as alterações climáticas". //

Kawasaki
Let the good times roll

Z 650



PAINEL TFT
COM CONECTIVIDADE
SMARTPHONE



EMBRAIAGEM
ASSISTIDA E DESLIZANTE



DISPONÍVEL
PARA CARTA A2
(35KW)

**OFERTA
EQUIPAMENTO
NO VALOR DE 410€**

CAPACETE
**SCORPION EXO
490 SUPERNOVA**



BLUSÃO
**ALPINESTARS
GUNNER**

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

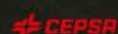
Multimoto

Recomendamos Equipamentos



**SCORPION
EXO**

Recomendamos Lubrificantes





Bimota já trabalha numa adventure-tourer baseada na Tesi

A EXÓTICA MARCA ITALIANA BIMOTA CONFIRMA QUE TEM INTERESSE E UM PROJETO EM ANDAMENTO PARA ENTRAR NO SEGMENTO ADVENTURE-TOURER COM UMA NOVIDADE BASEADA NA DESPORTIVA TESI.

COM SEDE em Rimini, o pequeno e exótico fabricante Bimota continua a sua nova vida em parceria com a Kawasaki. No recente Salão de Milão EICMA 2021 mostrou-nos as novas KB4 e KB4 RC, modelos baseados na japonesa S1000SX, e que seguem as pisadas da mais poderosa e desportiva Bimota Tesi H2 com motor sobrealimentado da Ninja H2.

É precisamente a Tesi H2 que estará a servir de base para o desenvolvimento de uma nova proposta da Bimota, uma moto que levará o fabricante italiano para um novo segmento: as adventure-tourer.

Durante a EICMA 2021, Pierluigi Marconi, CEO da Bimota, confirmou em entrevista ao website britânico MCN que a sua empresa está já a trabalhar nessa novidade turística e argumentos aventureiros, e que, ao contrário do habitual, utilizará a plataforma Tesi, algo que até agora estava apenas reservado para os modelos desportivos.

A Bimota acredita que pode aplicar com sucesso as suas soluções técnicas exclusivas, onde se destaca, para além de um quadro especial, a utilização de um sistema de controlo de direção centralizado no cubo da roda dianteira, e que separa as forças de amortecimento / extensão da

suspensão dianteira da própria direção.

Por outro lado, aquela que será a Bimota adventure-tourer do futuro irá dar uso ao mais recente motor sobrealimentado de quatro cilindros em linha produzido pela Kawasaki para a nova geração da Ninja H2 SX, também ela uma novidade apresentada no Salão de Milão EICMA 2021.

Isto significa que a próxima Bimota adventure-tourer com base na plataforma Tesi terá o motor de 200 cv equipado com compressor volumétrico. Marconi confirma isso, mas não revela, por exemplo, se a Bimota terá acesso ao mesmo sistema de radar estreado na nova Ninja H2 SX. Porém, o presidente da Kawasaki Motors, Hiroshi Ito, no seu discurso na EICMA 2021, mostrou-se muito satisfeito com a parceria que a marca japonesa tem com a Bimota, e prometeu disponibilizar todo o apoio e materiais para futuros modelos da marca italiana.

Uma primeira imagem “teaser” divulgada pela Bimota já permite ficar com uma ideia de como será a nova Tesi em variante adventure-tourer. O plano será apresentar a versão de produção dentro de um prazo máximo de dois anos, provavelmente no Salão de Milão EICMA de 2023. //

3 CAMINHOS PARA A TUA SUZUKI

MANTÉM TROCA DEVOLVE



SUZUKI



GSX-S1000GT

APENAS 136,50€/MÊS - TAEG:6,8%

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| + PVP: 15.449,00€ | + Prazo: 48 Meses |
| + MTIC*: 13.005,60€ | + TAN: 5,0% |
| + Mensalidade**: 136,50€ | + Última Mensalidade: |
| + Montante Financiado: 10.814,30€ | 6.179,60€ |
| + Entrada Inicial: 4.634,70€ | |



SCAN ME!

www.suzukimoto.pt

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 15.449,00€, entrada inicial obrigatória: 4.639,70€ + 47 mensalidades**: 136,50€, última mensalidade: 6.179,60€. Montante Financiado: 10.814,30€. Comissão de Abertura de Contrato: 125,00€, TAN 5,00%, TAEG 6,8%, MTIC: 13.005,60€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2021**, para o modelo GSX-S1000GT, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Todos os concessionários são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

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





Max Biaggi atinge novo recorde com moto elétrica: 455,737 km/h!

O ANTIGO PILOTO ITALIANO VOLTOU A SENTAR-SE AOS COMANDOS DA VOXAN WATTMAN E BATEU AQUELE QUE JÁ ERA O SEU RECORDE DE VELOCIDADE MÁXIMA NUMA MOTO ELÉTRICA. MAX BIAGGI ATINGIU OS 455,737 KM/H NO CENTRO ESPACIAL KENNEDY E BATEU DIVERSOS RECORDES DE MOTOS ELÉTRICAS.

A INCESSANTE procura por recordes, e em particular pelos recordes de velocidade, é algo que existe desde que foi inventado o primeiro veículo. O Homem sente uma necessidade primordial de ultrapassar os limites, e com a proliferação das motos elétricas, os recordes específicos destes veículos zero emissões estão a tornar-se no centro das atenções dos fãs.

Depois de há um ano ter estreado a Voxan Wattman nas tentativas de velocidade, Max Biaggi voltou a sentar-se aos comandos da moto elétrica e desta vez teve à sua disposição a pista de aterragem do vaivém espacial da NASA para levar a Wattman aos seus limites.

O piloto italiano, campeão mundial de Superbike e campeão mundial de 250 cc, tem estado bastante envolvido no projeto Voxan Wattman, e desde o início ajudou a equipa monegasca a desenvolver esta moto elétrica criada especificamente para mostrar as capacidades das motos elétricas e da tecnologia da Voxan, propriedade do grupo Venturi.

Entre os dias 18 e 23 de novembro, Biaggi e a Voxan Wattman estiveram então no Centro Espacial Kennedy

na Flórida, e nesse espaço de tempo conseguiram registar nada menos do que 21 novos recordes FIM para motos elétricas!

O mais cobiçado de todos os recordes, o de velocidade máxima, foi atingido no dia 22 de novembro. Biaggi logrou atingir os 455,737 km/h na categoria “moto elétrica abaixo de 300 kg e parcialmente carenada”. De acordo com os regulamentos da Federação Internacional de Motociclismo, a medição da velocidade foi realizada a partir de um arranque em movimento e ao longo de 1 km, em direções opostas, e com um tempo máximo de duas horas para cumprir os dois trajetos. O resultado final e novo recorde mundial é a velocidade média destes dois trajetos.

Mais impressionante ainda foi o facto do GPS instalado na Voxan Wattman ter registado uma velocidade máxima instantânea de uns impressionantes 470,257 km/h! Isto significa que em breve a barreira dos 500 km/h para motos elétricas pode ser batida e novos recordes serão anunciados.

Um dia antes do recorde principal que já referimos, Max Biaggi pilotou uma variante sem carenagem da

Voxan Wattman. Registou uma velocidade de 369,626 km/h, o que também se torna no novo recorde para “moto elétrica abaixo de 300 kg e sem carenagens”.

Aqui ficam os recordes que Max Biaggi bateu aos comandos da Voxan Wattman no Centro Espacial Kennedy

MOTOS ELÉTRICAS COM MENOS DE 300 KG

- 1 milha, arranque em movimento, com carenagens: 454 km/h
- 1 milha, arranque em movimento, sem carenagens: 368 km/h
- ¼ de milha, arranque em movimento, com carenagens: 293 km/h
- ¼ de milha, arranque em movimento, sem carenagens: 285 km/h
- 1 milha, arranque parado, com carenagens: 273 km/h
- 1 milha, arranque parado, sem carenagens: 260 km/h
- 1 km, arranque parado, com carenagens: 223 km/h
- 1 km, arranque parado, sem carenagens: 219 km/h
- ¼ de milha, arranque parado, sem carenagens: 156 km/h
- ¼ de milha, arranque parado, com carenagens: 149 km/h

MOTOS ELÉTRICAS COM MAIS DE 300 KG

- 1 km, arranque em movimento, com carenagens: 408 km/h

- 1 milha, arranque em movimento, com carenagens: 404 km/h
- 1 milha, arranque em movimento, sem carenagens: 367 km/h
- 1 km, arranque em movimento, sem carenagens: 364 km/h
- 1 milha, arranque parado, com carenagens: 255 km/h
- 1 km, arranque parado, com carenagens: 216 km/h
- 1 milha, arranque parado, sem carenagens: 216 km/h
- ¼ de milha, arranque parado, sem carenagens: 153 km/h
- ¼ de milha, arranque parado, com carenagens: 142 km/h

Em reação ao sucesso desta missão eletrizante, Gildo Pastor, presidente do grupo Venturi que detém a Voxan, afirma que “em menos de um ano, conseguimos reduzir o peso da moto e aumentar a potência, e ao mesmo tempo melhorar a estabilidade. Depois dos recordes em novembro de 2020 na categoria ‘mais de 300 kg’, estes 21 novos recordes representam mais um prémio para o grupo Venturi, para o Max Biaggi, e para os nossos valiosos parceiros da Saft, Michelin e Mercedes. Estou satisfeito por pensar que a experiência ganha aqui vai contribuir para a ecomobilidade. Partilho estes recordes com o Mónaco, que faz muito para promover um desenvolvimento sustentado”. //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

UMA AVENTURA nas rodas grandes

O MUNDO das motos tem para mim um significado importante. Desde muito nova aprendi que a melhor forma de chegar à escola com estilo era, sem qualquer dúvida, de moto. No Alentejo dos anos 80/90, uma miúda chegar à escola numa Yamaha RZ era, no mínimo, superstar!!!

Como é natural, fazia furor naquelas ruas de Serpa e no caminho casa/escola. De Vale de Vargo para Serpa era sempre... a abrir!

Com o desenrolar das vicissitudes da vida pessoal e com a ida para Lisboa, acabei por abandonar aquela luz que me fazia todos os dias dar ao pedal e seguir em frente. E a azáfama familiar foi-se desenrolando longe das motos.

Mas a vida vai-nos pregando partidas e no meio de momentos mais ou menos felizes, houve um dia, em Dezembro de 2017, que cheguei à cama do hospital com uma notícia demolidora (tens um tumor na cabeça!).

Bem, como é que se ultrapassa isso? Abrindo o motor e trocando a junta...

Assim foi, fui operada e lá tiraram o dito (não sei se substituíram a junta!).

Claro está, a recuperação foi, como imaginam, uma epopeia de dificuldades psicológicas e motoras, aprender a andar aos 40 é uma aventura. Mas aos poucos lá me fui metendo em pé.

E a história começa aqui.

Um dia, no café matinal na empresa onde trabalho, surge a conversa, e tal como as cerejas e lá vêm as motos.

Fui aqui, fui ali, faz, acontece... o bicho que estava lá bem no fundo de imediato teima em chegar ao coração.

Nesse dia pensei: e se tirasse a carta?

Quando passas por alguns momentos assustadores na tua vida que põem em causa a tua sobrevivência aprendes uma coisa: como diria a Xana dos Rádio Macau, "o amanhã é sempre longe demais!". Por isso, inscrevi-me e lá fui eu.

Claro está, a única coisa que me lembrava era que a primeira é para baixo e depois... para cima.

Quem anda nunca esquece, se tudo me pareceu bastante fácil ao som do melodioso "epá estás à vontade, sabes andar bem, vai correr bem o exame", nada fazia prever que, no dia antes do exame, a gravidade fez das suas, tal como o Newton presenciou a queda da maçã, eu tive o azar de presenciar a queda da Hornet, que pesa um bocadinho mais e dá mais nas vistas.

Tudo bem, como caiu, lá se pôs de pé, com auxílio, claro, porque como sabem a gravidade ajuda mais na descida...

No dia seguinte, com o orgulho ainda a recuperar, lá fiz o exame e toma lá a carta, que já estás uns anos atrasada.

Bem, com a carta nas mãos só havia uma coisa a fazer: comprar a minha companheira de aventuras. Queria comprar uma moto para ir ao café, mas o café que idealizava ficava a alguns milhares de quilómetros.

Pensei, com os meus altivos 1,6 metros, vou comprar uma Big Trail, porquê? Bem, primeiro o café que imaginava ficava no fim do mundo e depois, 50 pares de sapatos, exigem malas grandes!

Depois de algumas noites a ver ensaios e vídeos de motos e com a sugestão de um amigo, lá pensei: vou comprar uma Triumph Tiger 800 xc, com rodas grandes e raios, tchiii raios, que pinta! E malas, grandes...

Quando disse ao meu amigo que ia comprar a Tiger, »



o coitado andou umas noites sem dormir, costuma-se dizer que a ignorância é uma bênção, no meu caso, fez de mim ousada e talvez um pouco inconsciente, não sei porquê, afinal era só uma moto com rodas grandes.

Em março de 2021 lá comprei a máquina, em segunda mão, estava linda, limpinha, é verdade, para os amigos que me conhecem, sim, a minha moto já esteve limpinha!

Quando a fui buscar, notei uma coisa de imediato: a moto não tinha só as rodas grandes... raio, era preciso uma escada e os pés ficavam, como direi? Faltava um pouco mais que um danoninho...

E agora? Bem, isto dá para baixar? Dá, mete-se uma cena aqui na suspensão e fica mais baixa, e ficou. Cheguei com as pontas dos pés, tipo bailarina, mas com menos glamour.

Depois, bem, depois veio a epopeia, apesar da gravidade do Newton me acompanhar ao longo destes últimos meses, foram 16 mil quilómetros de aventuras, por montanhas e vales. Desde a Andaluzia, Pirinéus, País Basco, Santander e até, imagine-se, voltas de barco no Mediterrâneo, sem que tenha conseguido entrar em Marrocos.

Entretanto, descobri que as rodas grandes têm um significado: andam na terra. Por isso, decidi experimentar tal feito e lá fui, com a minha experiência zero, para provar que, quando se quer, até os deuses têm pena de nós. Com algumas dicas lá fui tentando e, imagine-se, acabei por me inscrever no Torres Vedras TT! Embora tenha feito uma pequena parte do percurso, deu para perceber que a moto na terra tem vida própria, mas com cuidadinho lá vai para onde a mandamos.

Enfim, muitas histórias para contar, aventuras, muita piada e alguma sorte.

Com este texto, e depois de tanto carinho que tenho recebido dentro e fora de portas, de tanta compaixão, amizade e admiração que têm partilhado comigo, gostava de partilhar um pouco mais desses 16 mil que já lá vão, e também dos 16 mil que se seguirão, para dizer apenas uma coisa. Não há obstáculo maior que nós próprios, viver as motos é uma questão de seguir o sonho e, depois, haverá sempre uma forma de dar a volta às rodas grandes. //

"Desde muito nova aprendi que a melhor forma de chegar à escola com estilo era, sem qualquer dúvida, de moto. No Alentejo dos anos 80/90, uma miúda chegar à escola numa Yamaha RZ era, no mínimo, superstar!!!



A rainha



» Galeria de fotos aqui

DAS MAXITRAIL ESTÁ DE VOLTA

Mais leve e mais potente, mais opções de equipamento e estreia de variantes com depósito de 30 litros são algumas das novidades da renovada Triumph Tiger 1200. A rainha das maxitrail está de volta e melhor do que nunca! Fique a conhecer os detalhes e preço de cada versão.

Com o segmento das trail de média cilindrada a transformar-se num dos principais “campos de batalha” dos diversos fabricantes, convém não esquecer que é nas mais poderosas maxitrail, com motores acima dos 1000 cc, que encontramos os modelos mais relevantes para grande parte dos motociclistas que procuram aventuras, em estrada e fora dela.

A Triumph Motorcycles, depois de algum tempo a estudar e a analisar o que os fabricantes rivais trouxeram para o segmento maxitrail, finalmente revela uma totalmente renovada Tiger 1200. A rainha das maxitrail está de volta... e melhor do que nunca!

Pensada para ser uma moto que oferece o melhor do mundo das viagens mas também das aventuras fora de estrada, a nova Triumph Tiger 1200 renova-se também ao nível das variantes disponíveis e que, do ponto de vista da casa de Hinckley, permitem agora oferecer uma resposta adequada para todos os clientes, por mais exigentes que sejam.

Assim, a nova gama Tiger 1200 é composta por nada menos do que 5 variantes, três para pisos de asfalto e outras duas capazes de enfrentar sem problemas

os percursos de terra. Nos modelos de asfalto, encontramos as Tiger 1200 GT e GT Pro. Nos modelos mais aventureiros pontifica a Tiger 1200 Rally Pro. A estas juntam-se as novas Tiger 1200 GT Explorer e Tiger 1200 Rally Explorer, estas duas últimas variantes a estrear em absoluto na gama maxitrail um depósito de combustível de 30 litros de capacidade, tornando-se assim numas verdadeiras “globetrotter” com autonomia de cerca de 600 km!

No caso das Tiger 1200 GT, GT Pro e GT Explorer destacam-se as suspensões eletrónicas semi-ativas Showa de última geração, com afinação e parametrização específicas para condução em asfalto, enquanto as jantes fundidas são de 19” e 18”, respetivamente à frente e atrás. Os pneus das variantes GT são os Metzeler Tourance.

Já as Tiger 1200 Rally Pro e Explorer, contam com suspensões semi-ativas Showa mas com parametrização específicas para “off-road”, e que oferecem maior curso às jantes de 21” e 18”, sendo que estas são rodas de raios e pneus tubeless. Os pneus das variantes Rally são os Metzeler Karoo Street, sendo que a Triumph anota no livrete os pneus Michelin Anakee Wild como opção “off-road”. >>



APRESENTAÇÃO TRIUMPH TIGER 1200

Tiger 1200 GT
desde 18.950 €



Tiger 1200 GT Pro
desde 21.500 €



Tiger 1200 GT Explorer
desde 23.100 €



Tiger 1200 Rally Pro
desde 22.600 €



Tiger 1200 Rally Explorer
desde 24.100 €



Ao nível do motor, a Triumph não foge aquele que é o seu motor de eleição ao nível de prestações mais “agressivas”. Com uma arquitetura de três cilindros em linha, o motor T-Plane que equipa a nova Tiger 1200 (é igual em todas as variantes) apresenta uma cilindrada de 1160 cc e a potência disponibilizada chega aos 150 cv às 9.000 rpm, estando o binário máximo situado nos 130 Nm. Isto significa que a nova geração é 9 cv mais potente e 8 Nm mais generosa na entrega de força.

Com intervalos de ignição irregulares – a ordem de ignição é 180 – 270 – 270 graus – a Tiger 1200 garante uma entrega de performance linear e previsível, com a roda traseira a poder passar para o piso toda a força gerada pelo motor tricilíndrico T-Plane.

Este motor foi profundamente redesenhado, incluindo novas cotas de diâmetro e curso do pistão, cambota, cabeça dos cilindros, caixa de velocidades e embraiagem, e, claro, uma transmissão final por veio, mais um componente redesenhado pela equipa de desenvolvimento da Triumph, e que permite percorrer milhares de quilómetros sem necessitar de qualquer manutenção.

Depois, o motor Triumph T-Plane expira os gases de escape através de um sistema de escape redesenhado, e que termina numa ponteira mais compacta e que foi criada de forma a garantir uma sonoridade mais viciante e típica dos motores tricilíndrico fabricados em Hinckley.

Mas a melhoria nas performances da nova Tiger 1200 não foi o único “alvo” da Triumph. Na realidade, e talvez seja possível dizer que esta é a grande novidade, a maxitrail britânica emagreceu uns fantásticos 25 kg no total em comparação com a anterior geração! A Triumph destaca o facto de que isto coloca a Tiger 1200 num patamar de 17 kg mais leve do que a sua rival de transmissão por veio mais



próxima em especificações (BMW R 1250 GS).

Esta redução no peso do conjunto permite à nova Tiger 1200 apresentar-se como uma maxitrail bastante mais ágil e reativa na forma como reage aos impulsos do condutor.

Para conseguir reduzir o peso do conjunto de forma tão acentuada a Triumph desenvolveu um novo quadro tubular em aço, ao qual se aparafusou um subquadro em alumínio. Esta opção permitirá, em caso de queda e consequentes danos, substituir facilmente o subquadro. Outros componentes que permitiram reduzir o peso são o novo depósito de combustível em alumínio, e o novo braço oscilante Tril-link que é mais resistente do que o antigo monobraço e ao mesmo tempo 1,5 kg mais leve.

O novo quadro permitiu redefinir diversos componentes em termos de dimensões, redefinir a posição de condução e a própria ergonomia da Tiger 1200.

O assento está mais estreito para facilitar chegar com os pés ao solo. No caso das Tiger 1200 GT, GT Pro e GT Explorer, o assento pode ser posicionado a 850 ou a 870 mm. No caso das Tiger 1200 Rally Pro e Rally Explorer o assento pode ser posicionado a 875 ou 895 mm. Existe por isso uma diferença de 20 mm entre a posição mais baixa e a mais alta do assento. »



O para-brisas de todas as variantes Tiger 1200 pode ser ajustado em altura, através de um mecanismo mais fácil de usar com uma mão apenas, sendo que a Triumph posiciona também na frente da sua maxitrail pequenos defletores aerodinâmicos para melhorar a proteção aerodinâmica. O guiador é 20 mm mais largo, e no caso das Explorer está fixo 16 mm mais elevado.

Para ajudar o condutor a controlar de forma rápida e segura a nova Tiger 1200, a Triumph optou por instalar nesta maxitrail as pinças Brembo Stylema, sendo o sistema de ABS sensível à inclinação graças à unidade de medição de inércia de 6 eixos. As pinças são ativadas pela bomba radial Magura HC-1, totalmente ajustável.

O pacote tecnológico aplicado à nova geração da Triumph Tiger 1200 significa também um importante passo em frente neste particular. Em destaque, encontramos o radar dianteiro da Continental, que permite à maxitrail britânica beneficiar de aviso de ângulo morto e assistência à mudança de faixa. O radar (apenas na traseira) é equipamento exclusivo das versões Explorer. Todos os restantes equipamentos / acessórios, alguns instalados de série nas variantes mais equipadas, podem ser aplicados nas outras

variantes mais “básicas”.

Neste particular, destaca-se a ausência de um sistema de cruise-control adaptativo como algumas rivais oferecem. A Triumph defende a sua opção de não utilizar este sistema, justificando com o facto dos clientes não estarem à procura do cruise-control adaptativo, mas sim de outro tipo de avisos como ângulo morto. Por outro lado, a ausência do radar dianteiro e cruise-control adaptativo permite eliminar custos.

O controlo de tração faz parte da lista de ajudas à condução, tal como os diferentes modos de condução que adaptam de forma automática o comportamento da Tiger 1200 aos mais variados cenários e necessidades de condução:

- Tiger 1200 GT: Rain, Road e Sport
- Tiger 1200 GT Pro / GT Explorer: Road, Rain, Sport, Rider (personalizável) e Off-Road
- Tiger 1200 Rally Pro / Rally Explorer: Road, Rain, Sport, Rider (personalizável), Off-Road e Off-Road Pro

A lista de equipamento que podemos encontrar instalado nas novas Triumph Tiger 1200 continua com iluminação “full LED” e luzes de curva (exceto na Tiger

1200 GT), quickshift bidirecional para trocas de caixa suaves e sem recorrer à embraiagem (exceto na Tiger 1200 GT), punhos aquecidos (exceto Tiger 1200 GT), cruise-control e comandos retroiluminados, painel de instrumentos TFT a cores com ligação Bluetooth, descanso central (exceto na Tiger 1200 GT). Por fim, e falando nas variantes Explorer, destaque ainda para os assentos aquecidos (condutor e passageiro) e sistema de monitorização da pressão dos pneus.

Com toda uma completa gama de acessórios oficiais disponíveis, as novas Triumph Tiger 1200 chegam aos concessionários nacionais durante a próxima primavera de 2022 e nas seguintes opções de cor:

- Tiger 1200 Rally Pro e Rally Explorer - Snowdonia White; Sapphire Black; Matt Khaki
- Tiger 1200 GT Pro e GT Explorer - Snowdonia White; Sapphire Black; Lucerne Blue
- Tiger 1200 GT - Snowdonia White //



**"O NOVO
QUADRO** PERMITIU
REDEFINIR DIVERSOS
COMPONENTES EM
TERMOS DE DIMENSÕES,
REDEFINIR A POSIÇÃO
DE CONDUÇÃO E A
PRÓPRIA ERGONOMIA
DA TIGER 1200."



APRESENTAÇÃO CF MOTO

700CL-X SPORT, 700CL HERITAGE E 800MT



CF Moto REFORÇA GAMA

Um dos mais conceituados fabricantes asiáticos apresentou novos modelos em Portugal

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Marca

A PureTech, empresa importadora dos veículos CFMOTO para Portugal, organizou recentemente uma apresentação aos media dos novos modelos da sua gama para 2022, que começam agora a chegar ao nosso país.

O destaque desta acção foram as neo clássicas 700 CL-X, disponíveis em duas versões, Sport e Heritage, motorizadas com a unidade bicilíndrica que tem por base a tecnologia da Kawasaki, e a nova aventureira, a 800MT, equipada com um motor com tecnologia KTM.

O Andar de Moto teve oportunidade de um breve contacto com estes modelos, que foi suficiente para deixar uma boa impressão tanto em termos de design como em termos de qualidade de construção e acabamento destes modelos. Um pequeno percurso aos seus comandos permitiu avaliar a facilidade de condução e o conforto a bordo, bem como o comportamento geral da ciclística, mas qualquer avaliação detalhada terá que ser feita com mais tempo e pormenor. Aqui ficam as primeiras impressões e características.

CFMOTO 700CL-X SPORT

Estilo, desempenho e qualidade de construção são as palavras que melhor definem este novo modelo desportivo de inspiração Cafe Racer que causou furor na sua apresentação ao público em Milão, já nos idos da EICMA de 2019, e novamente na EICMA de 2021.

Motorizado com a mais recente evolução do motor bicilíndrico paralelo, baseado no das Kawasaki de média cilindrada, esta nova neo-retro de inspiração desportiva prima por um comportamento dinâmico prometededor, com uma sonoridade excelente e um elevado prazer de condução proporcionados por equipamento de nível superior.

A suspensão conta com uma forquilha invertida KYB com 41mm de diâmetro, completamente regulável, e um amortecedor da mesma marca, com bielas, regulável em pré-carga e compressão. Um curso de 150mm em ambos os eixos garante um excelente nível de conforto sem comprometer o desempenho em curva.

Ao nível da travagem a 700CL-X Sport está



DADOS TÉCNICOS 700CL-X SPORT: Motor: Tipo bicilíndrico paralelo a 4 tempos, refrigerado por líquido, com 4 válvulas por cilindro e dupla árvore de cames à cabeça Cilindrada: 693 cc Potência: 74 cv / 8.500 rpm Binário: 68 Nm / 7000 rpm Pneu Frente: 120/70 ZR17, MAXXIS MA-ST2 Pneu Traseiro: 180/55 ZR17, MAXXIS MA-ST2 Capacidade de combustível: 13 Litros Altura do assento: 795 mm Peso em ordem de marcha: 205 kg Preço: a definir

APRESENTAÇÃO CF MOTO 700CL-X SPORT, 700CL HERITAGE E 800MT



equipada com dois discos de travão de 300 mm de diâmetro na roda dianteira, mordidos por pinças monobloco Brembo Stilema de quatro pistões, que proporcionam uma travagem potente e bastante doseável.

Dotada de acelerador eletrónico, disponibiliza dois modos de condução (Sport e Eco) e cruise control. Uma embraiagem deslizante ajuda a digerir o binário negativo sob forte desaceleração, aumentando substancialmente a confiança na condução.

A posição de condução desportiva, graças ao guiador de avanços e aos poisa-pés bastante recuados e elevados, não se revela demasiado radical.

CFMOTO 700CL-X HERITAGE

Pronta para explorar velhos caminhos e permitir um maior contacto com a natureza, este novo modelo de inspiração scrambler, de linhas bem conseguidas, destaca-se pela posição de condução elevada proporcionada pelo amplo guiador.

Pensada para uma utilização sobretudo urbana e cheia de estilo, apresenta um assento corrido, em cor castanha, que conjuga bem com o dourado da





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

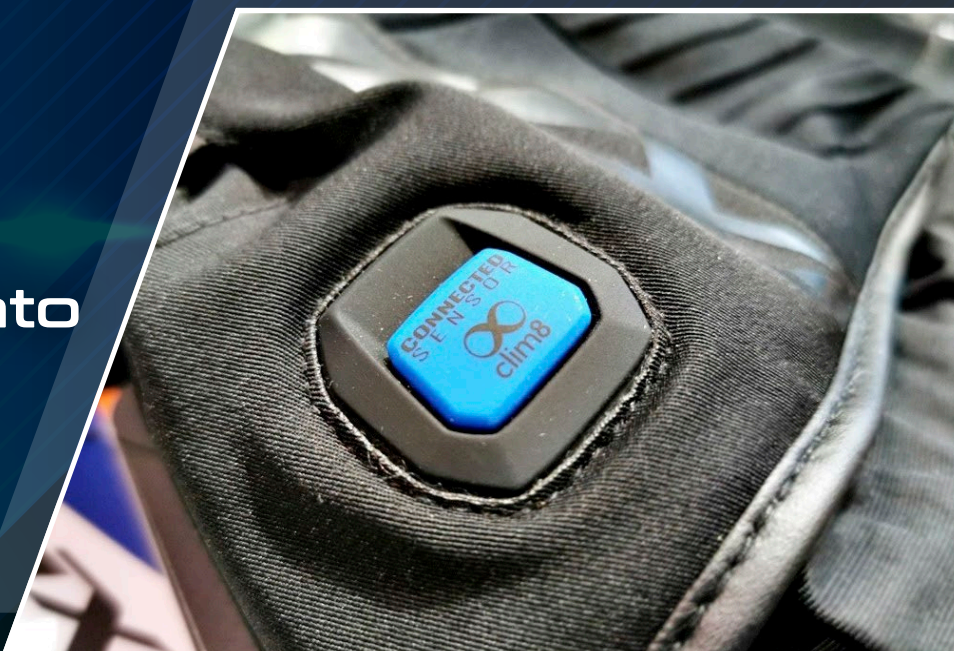


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO CF MOTO 700CL-X SPORT, 700CL HERITAGE E 800MT



DADOS TÉCNICOS 700CL-X HERITAGE: Motor: Tipo bicilíndrico paralelo a 4 tempos, refrigerado por líquido, com 4 válvulas por cilindro e dupla árvore de cames à cabeça Cilindrada: 693 cc Potência: 74 cv / 8.500 rpm Binário: 68 Nm / 7000 rpm Pneu Frente: 110/80-18" Pirelli MT60 Pneu Traseiro: 180/55-17" Pirelli MT60 Capacidade de combustível: 13 Litros Altura do assento: 800 mm Peso em ordem de marcha: 196 kg Preço: 7.490 €



forquilha e a cor bronze das jantes.

O painel de instrumentos redondo, em LCD, é pequeno no tamanho mas grande na quantidade de informações que exibe. Também de série, tal como a versão Sport, oferece conexão por Bluetooth, permitindo ouvir música ou atender chamadas de um smartphone emparelhado, além de permitir consultar facilmente diversos dados da moto ou da viagem, através de uma app específica.

Partilha com a 700CL-X Sport o bem desenhado farol redondo, em LED, embutido numa base em "X", além do motor bicilíndrico de pistões forjados, da caixa de seis velocidades, do quadro tubular e da suspensão, mas na travagem apresenta uma solução com pinças de instalação radial da J.Juan, cujo desempenho pareceu bastante interessante durante o pequeno percurso que pude efectuar aos seus comandos. A 700 CL-X Heritage também oferece cruise-control de série, bem como uma prática e acessível tomada USB.

Ao nível dos pneus, calçados em jantes anodizadas em tom de bronze, a 700CL-X Heritage está equipada com borrachas de perfil misto, aptas para desfrutar de pisos menos consistentes.



CFMOTO 800MT

Uma aventureira que promete e que, desde que foi anunciada, tem causado imenso interesse! Infelizmente, por razões burocráticas relativas à sua homologação, não foi possível sair do Kartódromo de Baltar com esta nova coqueluche asiática.

O pequeno e retorcido traçado do circuito de Baltar revelou-se manifestamente pequeno para permitir uma grande experiência de condução a uma moto deste tipo. No entanto, as suas sequências de curvas e ganchos apertados foram mais do que suficientes para perceber que a CFMoto 800 MT tem potencial para ser uma excelente companheira de viagem.

Ao instalar o bloco LC8 da KTM, proveniente dos modelos 790 da marca austríaca, do qual a marca chinesa detém os direitos e produz para todo o mundo, esta moto debita 95 cv às 6.500 rpm, com um binário máximo de 77 Nm registado às 6.800 rpm.

Relativamente à ciclística, o destaque vai para a suspensão, entregue a unidades KYB (Kayaba), com forquilha invertida de afinação integral a permitir um curso de 160mm e um amortecedor traseiro igualmente regulável, com um curso de 150mm.

Os travões contam com pinças de instalação



APRESENTAÇÃO CF MOTO 700CL-X SPORT, 700CL HERITAGE E 800MT



DADOS TÉCNICOS 800MT: Motor: Tipo bicilíndrico paralelo, 4 tempos, DOHC, 8 válvulas, refrigeração por líquido
Cilindrada: 799 cc Potência: 95 cv / 9.000 rpm Binário: 77 Nm / 7.500 rpm Pneu Frente: 110/80-19", Maxxis Tubless
Pneu Traseiro: 150/70-17", Maxxis Tubless Capacidade de combustível: 19 L Altura do assento: 850 mm Peso em ordem de marcha: 231 kg Preço: 9.990 €



radial da marca JJuan, fabricante espanhol que foi recentemente adquirido pelo grupo Brembo, destacando-se na frente o duplo disco de 320mm com pinças de 4 pistões.

Pormenores como embraiagem assistida e deslizante, ou ainda o amortecedor de direção, contribuem para uma condução refinada que permite explorar os limites com extrema confiança. Ao aquecimento de assento e punhos, sistema keyless (sem chave), luzes automáticas com DRL, faróis de nevoeiro, alarme antirroubo, sistema de navegação integrado e painel TFT de 7 polegadas, junta-se ainda uma eletrônica muito completa de série, na qual se destaca o acelerador eletrônico ride-by-wire ligado aos diversos modos de condução, quickshifter, cruise-control, sistema de monitorização da pressão dos pneus (TPMS) proteção de cárter e cavalete central.

Disponibilizada em duas versões, com rodas em liga leve ou de aros com raios cruzados, cobertas por pneus de estrada ou perfil misto, mas com o mesmo diâmetro (19 polegadas na frente e 17 polegadas atrás), a CFMoto 800MT tem o assento a 825 mm de altura do solo e um depósito de combustível com 19 litros de capacidade, sublinhando a vocação turística com um elevado grau de conforto.

Mas esta moto, desenhada pelo gabinete de Gerald Kiska, que tem fortes ligações ao grupo KTM, vai surpreender sobretudo pelas suas linhas agressivas e diferenciadas, já para não falar no preço. //



MOTO GUZZI V85 TT ENDURO



MOTO GUZZI RIDE

PRESTAÇÃO MENSAL: 125€ - PRAZO: 48 MESES

PVP: 12.624€ - ENTRADA INICIAL: 3.729,00€

ÚLTIMA MENSALIDADE: 4.418,40€

MONTANTE FINANCIADO: 8.895,00€

TAEG: 6,9%

MOTOGUZZI.COM  

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 12.624€, entrada inicial obrigatória: 3.729,00€ + 47 mensalidades: 125€, última mensalidade: 4.418,40€. Montante Financiado: 8.895,00€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,9%, MTIC: 10.653,23€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2021**, para a Moto Guzzi V85 TT Enduro, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Os Concessionários aderentes a esta campanha Moto Guzzi são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem caráter de exclusividade.

Tecnologia elétrica híbrida

ESTREIA NA EICMA 2021

A empresa francesa NAWA apresenta a sua primeira moto elétrica. A NAWA Racer estreia-se na EICMA 2021 utilizando tecnologia elétrica híbrida. Fique a conhecer os primeiros detalhes desta moto elétrica.





A tecnologia está a evoluir a um ritmo avassalador, em particular no que respeita às baterias que fornecem a energia para os veículos elétricos. Um bom exemplo dessa evolução tecnológica é a NAWA Racer, uma moto elétrica que foi apresentada em estreia mundial no Salão de Milão EICMA, certame italiano que o Andar de Moto acompanhou em pormenor.

A NAWA Racer é uma moto que propõe a utilização de duas tecnologias diferentes, ambas elétricas, tornando-se assim na primeira moto elétrica com tecnologia híbrida.

Aproveitando a tecnologia desenvolvida pela NAWA de ultracapacitores nano de nova geração, algo que a marca denomina da NAWACap, a Racer combina-os com as já conhecidas baterias de iões de lítio. O resultado é um sistema elétrico híbrido, sendo o grande destaque a tecnologia NAWACap que consegue captar 80% da energia gerada nos momentos de travagem, e que habitualmente é desperdiçada.

Quais são os benefícios de combinar estas duas opções elétricas na NAWA Racer?

De acordo com a NAWA, esta utilização combinada permitirá otimizar a utilização da energia elétrica, melhorar a eficiência evitando desperdício de energia, permite ainda reduzir as dimensões das convencionais baterias de iões de lítio e respetivos tempos de carga, e, potencialmente, poderá duplicar a autonomia dos

veículos elétricos como a NAWA Racer.

Na criação do protótipo que foi apresentado na edição do Salão de Milão EICMA, a NAWA contou com o apoio da empresa britânica Envisage Group, responsável pelo design. Para garantir que o protótipo francês é totalmente funcional, a NAWA recorreu aos conhecimentos e especialistas do Instituto Europeu de Inovação, mais precisamente à empresa InnoEnergy.

Em relação às suas performances e características, a NAWA Racer promete uma autonomia de até 300 km com uma carga apenas, sendo que para atingir esta autonomia a moto elétrica francesa só pode ser conduzida em meios urbanos. Em condução “mista”, a NAWA promete autonomia mínima de 150 km.

Para carregar 80% do sistema de armazenamento de energia a NAWA afirma que será necessário esperar apenas 1 hora.

O motor elétrico está posicionado na roda traseira “hubless”. Os diversos painéis usados para criar as formas aerodinâmicas e futuristas, para além de se inspirarem nas café racer, aproveitam os materiais mais exóticos como a fibra de carbono, permitindo assim à NAWA Racer atingir um peso significativamente mais baixo em comparação com outras motos elétricas equivalentes: 150 kg.

Em breve teremos mais detalhes da nova moto elétrica NAWA Racer. Fique atento ao Andar de Moto! //



O regresso



Os fãs das duas rodas puderam finalmente ver de perto e sentir as novidades dos diversos fabricantes. No Salão de Milão EICMA 2021 ficámos a conhecer mais de três dezenas de novos modelos. Aqui fica a reportagem do certame italiano.

Texto: Bruno Gomes

Depois da ausência em 2020 devido à pandemia que assolou o planeta, as portas dos pavilhões do Salão de Milão EICMA voltaram a abrir em 2021 para deixar entrar público e jornalistas, desejosos de ver de perto as mais recentes novidades dos diversos fabricantes.

A importância de uma exposição pode ser medida nas mais diversas vertentes. No caso da EICMA 2021, podemos medir o sucesso pelo facto de se ter realizado com o apoio de grande parte dos maiores fabricantes mundiais, apesar de ter sido notada a falta de alguns construtores europeus, como a Ducati, a BMW Motorrad ou as marcas do grupo KTM e os americanos, Harley-Davidson e Indian.

Outro fator de sucesso foi a quantidade de novidades que foram apresentadas na EICMA 2021 e, embora alguns fabricantes tenham optado por realizar apresentações virtuais, a verdade é que foi na exposição italiana que os fãs do motociclismo puderam ver de perto e tocar nas novidades que vão chegar ao mercado em 2022.

Porém, o aspeto mais significativo em termos de definição de sucesso da EICMA foi a quantidade de pessoas que fizeram questão de marcar presença, fisicamente, cumprindo com as regras de segurança sanitária impostas. Neste regresso da EICMA, e ao longo dos quatro dias em que os cinco pavilhões da área de exposições estiveram

acessíveis ao público, a organização revela que nada menos do que 342.644 pessoas visitaram o certame!

Por outro lado, os números em termos da presença de profissionais do setor do motociclismo também revelam a importância que a EICMA continua a ter a nível mundial: 28.841 profissionais da indústria do motociclismo estiveram presentes no certame italiano (43% estrangeiros), e ainda 45.127 jornalistas, “influencers”, técnicos e profissionais de comunicação (35% estrangeiros).

Como habitualmente acontece, os visitantes da feira puderam votar naquela que acharam ser a moto mais bonita em exposição. Este ano, a honra coube à MV Agusta Superveloce Ago, que conquistou o título de “Mais bela do salão”. A desportiva neo-retro italiana conquistou a preferência dos 12.567 visitantes que participaram na votação, com a Superveloce Ago a receber 47,2% dos votos, batendo por larga margem a segunda classificada Aprilia Tuareg 660 (19%), enquanto a Moto Morini X-Cape ficou no lugar mais baixo do pódio com 7,9%.

Nas páginas seguintes encontra um resumo do que foi apresentado por cada fabricante durante o Salão de Milão EICMA 2021. No entanto, em www.andardemoto.pt pode descobrir e ficar a conhecer todos os detalhes de cada novidade, desfrutando igualmente de extensas galerias de fotos para ficar a sonhar com a sua próxima moto. //

*"AO LONGO DOS QUATRO DIAS EM QUE OS CINCO PAVILHÕES DA ÁREA DE EXPOSIÇÕES ESTIVERAM ACESSÍVEIS AO PÚBLICO, A ORGANIZAÇÃO REVELA QUE NADA MENOS DO QUE **342.644 PESSOAS VISITARAM O CERTAME!**"*



Aprilia

- SR GT
- TUONO 660 FACTORY
- RS 660 LIMITED EDITION



Para além das novas cores para os modelos RSV4 e Tuono V4, a Aprilia apresentou-se na EICMA com três novidades em destaque. Talvez a menos esperada e que mais reações obteve fosse a scooter SR GT, que marca o regresso da Aprilia ao segmento das scooters 125 cc e precisamente com uma proposta que apresenta bons argumentos.

A versatilidade da nova Aprilia SR GT, que

estará disponível com motor i-Get de 125, fica rapidamente à vista quando olhamos para as suas carenagens de perfil aerodinâmico e que vão buscar inspiração aos modelos mais desportivos da marca. A Aprilia desenvolveu uma posição de condução que deixa o condutor mais descaído sobre a dianteira, chegando facilmente ao guidador elevado para obter um controlo total sobre a moto.

A suportar todo o conjunto está um quadro do tipo duplo berço fabricado em aço, acoplado a um conjunto de suspensões Showa que disponibilizam um curso relativamente longo para uma scooter, maximizando a polivalência da Aprilia SR GT, permitindo a sua condução em pisos mais irregulares.

Para garantir uma dinâmica assinalável, a Aprilia recorre depois à mais recente evolução do motor i-Get. Trata-se de um monocilíndrico de 125 cc, capaz de atingir os 15 cv às 8.750 rpm e os 12 Nm às 6.500 rpm. A nova Aprilia SR GT está equipada com sistema "Start & Stop", que neste caso abandona o motor de arranque convencional e utiliza um motor elétrico sem escovas, instalado diretamente na cambota.

Na frente brilha uma forquilha com bainhas de 33 mm de diâmetro e 122 mm de curso, enquanto os dois amortecedores traseiros, também da Showa, com um curso de 102 mm, permitem a afinação da pré-carga em cinco posições pré-definidas.

Com um peso de apenas 144 kg a cheio, a SR GT 125 deverá ser uma scooter urbana bastante ágil e manobrável nos espaços mais apertados.

Os modelos Aprilia com denominação Factory são conhecidos por disponibilizarem ao comum motociclista aquilo que de melhor a casa de Noale >>



Aprilia
SR GT 

consegue desenvolver para as pistas. No caso da nova Aprilia Tuono 660 Factory estamos a falar de várias melhorias em diferentes áreas.

A primeira grande melhoria na Tuono 660 Factory é a atualização do motor bicilíndrico paralelo. Com 660 cc, esta unidade motriz ganha 5 cv de potência em relação à versão base, mantendo os mesmos 67 Nm de binário máximo. Desta forma, a Tuono 660 Factory atinge um valor máximo de 100 cv, igualando assim a desportiva RS 660.

A acompanhar o aumento de potência via redefinição dos parâmetros de injeção eletrónica, encontramos um pinhão de ataque mais pequeno (16 dentes), menos um dente do que na Tuono 660, alterando assim a relação de transmissão final e permitindo à Tuono 660 Factory aplicar mais rapidamente a sua potência ao asfalto, apresentando melhor aceleração.

Por outro lado, a Aprilia e a sua equipa de desenvolvimento optaram por retirar peso ao conjunto. A Tuono 660 já é uma das naked de média cilindrada mais leves do mercado, com 183

kg a cheio. Porém, a variante Factory apresentada na EICMA 2021 eleva o patamar da relação peso/potência ao apresentar apenas 181 kg de peso a cheio. Esta redução no peso foi conseguida graças à utilização de uma bateria de lítio.

As melhorias continuam ao nível do chassis, nomeadamente com a utilização de suspensões que permitem um ajuste total das diferentes afinações em ambos os eixos. Para a frente, a Aprilia selecionou uma forquilha Kayaba com bainhas de 41 mm de diâmetro, enquanto na traseira brilha um monoamortecedor Sachs com reservatório externo.

Na eletrónica destaca-se a utilização da plataforma de medição de inércia, de 6 eixos. Para além de otimizar os parâmetros do aPRC, permite a utilização de faróis de iluminação em curva. A nova Aprilia Tuono 660 Factory estará disponível na opção de cor Factory Dark.

O primeiro ano de vida da desportiva RS 660 tem sido de bastante sucesso. As críticas têm sido favoráveis à moto italiana, e a sua



Aprilia

Tuono 660 Factory



estreia no campeonato americano Twins Cup foi absolutamente avassaladora! A Aprilia RS 660 ajudou Kaleb de Keyrel a conquistar o título neste competitivo campeonato americano, e na sua versão preparada para competição a moto de Noale revelou ser uma moto praticamente imbatível, assegurando 10 vitórias em 13 corridas disputadas, e ainda 16 pódios e 6 “pole positions”.

Uma prestação tão convincente no Twins Cup levou a Aprilia a celebrar a conquista do título com uma nova variante da desportiva média cilindrada: a RS 660 Limited Edition. A primeira coisa a ter em conta, em relação a esta novidade, é que apenas serão produzidos 1500 exemplares para todo o mundo. Cada moto estará numerada com uma placa única posicionada no depósito de combustível.

A RS 660 Limited Edition poderá assim tornar-se alvo de colecionadores, em particular aqueles que

seguem as conquistas da Aprilia nas pistas de todo o mundo, e que certamente vão querer adicionar a RS 660 Limited Edition à sua coleção.

A traseira recebe uma tampa do assento do passageiro (elemento que será também fornecido com a moto, juntamente com os poisa-pés do passageiro), enquanto na dianteira foi instalado um para-brisas de maiores dimensões, usado na competição, e que garante ao condutor uma maior e mais eficaz proteção aerodinâmica.

Ao nível da eletrónica, a Aprilia RS 660 Limited Edition, e ao contrário da versão normal, conta com software que permite configurar rapidamente a caixa de velocidade entre padrão convencional (1.ª para baixo e restantes para cima) ou padrão de competição invertido (1.ª para cima e restantes para baixo). Para além disso, a Aprilia garante que esta troca é exclusivamente de software, e não existe necessidade de trocar qualquer componente do seletor de caixa para fazer a inversão.

Com uma decoração única “Stars and Stripes”, uma clara referência aos Estados Unidos da América e àquele que é um dos seus maiores símbolos, a nova Aprilia RS 660 Limited Edition apresenta-se como uma proposta que, para além de poder ficar bem inserida numa coleção, pode, e deve, ser desfrutada na estrada ou nas pistas! //



Aprilia

RS 660 Limited Edition



aprilia®

RSV4



APRILIA RIDE

PRESTAÇÃO MENSAL: 197€ · PRAZO: 48 MESES

PVP: 20.126€ · ENTRADA INICIAL: 6.041,50€

ÚLTIMA MENSALIDADE: 7.044,10€

MONTANTE FINANCIADO: 14.084,50€

TAEG: 6,7%

apriliaportugal.pt  

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 20.126€, entrada inicial obrigatória: 6.041,50€ + 47 mensalidades: 197€, última mensalidade: 7.044,10€. Montante Financiado: 14.084,50€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,7%, MTIC: 16.799,93€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2021**, para a Aprilia RSV4, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Os Concessionários aderentes a esta campanha Aprilia são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem caráter de exclusividade.

Benelli

- LEONCINO 800
- LEONCINO 800 TRAIL
- TRK 800



Para 2022 as grandes novidades da Benelli dividem-se em três modelos: Leoncino 800 e Leoncino 800 Trail, e ainda a TRK 800.

Com uma imagem elegante e linhas que interpretam um estilo clássico, mas modernizado, a nova Leoncino 800 recebe o motor bicilíndrico paralelo de 754 cc com refrigeração por líquido. Esta unidade motriz consegue disponibilizar uma potência máxima de 76,2 cv às 8.500 rpm.

Este, que é o motor mais evoluído da gama Benelli, apresenta distribuição com duas árvores

de cames à cabeça, quatro válvulas por cilindro e ainda injeção eletrónica afinada para uma performance particularmente generosa nos baixos e médios regimes. A caixa de 6 velocidades é comandada pela embraiagem hidráulica, que por sua vez tem função deslizante para ajudar nas reduções de caixa mais agressivas.

O quadro é uma estrutura totalmente nova, em tubos de aço, a formar uma estrutura tipo treliça, com placas laterais para adicionar rigidez estrutural e torsional, garantindo, de acordo com a marca italiana, uma condução divertida, estável >>

Benelli

Leoncino 800





Benelli

Leoncino 800 Trail



e muito ágil. Na ciclística destaca-se ainda a forquilha invertida Marzocchi com bainhas de 50 mm, totalmente ajustável, e que permite que a roda dianteira de 17 polegadas percorra um curso total de 140 mm. Na traseira encontra-se instalado um monoamortecedor, que permite afinação da pré-carga e extensão. A travagem fica a cargo dos especialistas da Brembo, que fornecem os discos dianteiros de 320 mm mordidos por pinças monobloco de quatro pistões, enquanto o travão traseiro é composto por disco de 260 mm e pinça de dois pistões.

O depósito de combustível adota um formato clássico e tem 15 litros de capacidade, enquanto o sistema de iluminação é totalmente em LED.

A Leoncino 800 Trail, uma variante tipo scrambler, será a opção recomendada para os motociclistas que procuram algo divertido e fácil de explorar nas aventuras fora de estrada.

Partilhando bastantes componentes com a versão naked, a nova Leoncino 800 Trail aposta numa ciclística diferenciada, mais bem adaptada ao "off-road". Por exemplo, a forquilha Marzocchi invertida com bainhas de 50 mm oferece um curso maior de 148 mm em vez de apenas 140 mm, sendo totalmente ajustável em compressão, extensão e pré-carga. Na traseira, o monoamortecedor, colocado em posição central, conta com o mesmo curso e é ajustável em pré-

carga e extensão.

O resultado deste aumento de curso resulta também num aumento da altura do assento. Mantendo o desenho plano, forrado em material antiderrapante, o assento sobe dos 805 mm de altura na versão de estrada para os 834 mm nesta Benelli Leoncino 800 Trail.

Adotando uma imagem claramente scrambler, a Leoncino 800 Trail, apesar de manter o mesmo motor bicilíndrico paralelo de 754 cc capaz de disponibilizar 76,2 cv e 67 Nm, permite que os gases de escape saiam através de um sistema totalmente redesenhado e específico da Trail. Com duas ponteiras colocadas em posição elevada, este sistema de escape garante uma sonoridade bastante particular. No depósito de combustível, encontramos na Trail duas proteções laterais com relevos, de forma a permitir que o condutor apoie melhor as pernas nas laterais do depósito quando conduz de pé.

Para completar o pacote de equipamento da Leoncino 800 Trail, a Benelli instala uma combinação de jantes de raios de 19 e 17 polegadas, neste caso cobertas por pneus cardados para oferecer maior aderência nos pisos mais escorregadios de terra ou lama.

Com o design a cargo do Centro Stile da Benelli, a TRK 800 apresenta-se como uma moto bastante mais evoluída do que a variante 502, uma trail de »

Benelli

TRK 800



média cilindrada extremamente popular na Europa por oferecer uma excelente relação qualidade vs preço. Em termos de design, a TRK 800 adota um estilo típico dos modelos trail de cilindrada média / alta. Linhas de certa forma desportivas, que concentram a nossa atenção principalmente na parte frontal, onde encontramos um para-brisas ajustável em altura e um grupo ótico totalmente em LED.

Realce também para o cuidado que os designers da Benelli tiveram ao criar as formas laterais do depósito de combustível, conseguindo apresentar um elemento de aparência moderna sublinhado pelas pequenas reentrâncias por onde o ar conseguirá passar de forma a melhorar a estabilidade a velocidades mais elevadas.

O motor é o bicilíndrico paralelo que já referimos. Com uma cilindrada de 754 cc, esta unidade motriz que equipa a nova TRK 800 está equipada com corpos de acelerador de 46 mm, embraiagem deslizante e assistida, e a caixa de velocidades tem 6 relações.

Para suportar o motor, a Benelli criou um quadro tubular em aço, do tipo treliça, que garantirá a rigidez estrutural necessária para os momentos de

condução em asfalto, oferecendo igualmente um excelente equilíbrio e “feedback” numa condução fora de estrada.

Fixa ao quadro encontramos uma forquilha dianteira invertida, assinada pelos especialistas da Marzocchi, com bainhas de 50 mm, e que permite que a roda dianteira, de raios e 19 polegadas, percorra um curso máximo de 170 mm. Na traseira, o amortecedor da mesma marca está fixo a um braço oscilante em alumínio, sendo que a roda de 17 polegadas poderá percorrer um curso máximo de 171 mm. Estas especificações revelam que a Benelli TRK 800 está bastante adaptada a uma utilização mais intensa fora de estrada.

A travagem da TRK 800 fica a cargo da Brembo, que fornece os discos de 320 / 260 mm e também as pinças, com destaque para a frontal, do tipo monobloco com quatro pistões, que é monitorizada por ABS.

O painel de instrumentos é um ecrã TFT a cores, de 7 polegadas, e o grande depósito de combustível, com capacidade para 22 litros, permitirá ao condutor da Benelli TRK 800 percorrer muitos quilómetros sem preocupação com a autonomia. //



A VERDADEIRA COR DA AVENTURA

UMA EDIÇÃO EXCLUSIVA E LIMITADA* PARA AQUELES QUE NÃO TÊM LIMITES!



TRK 502 X ADVENTURE EDITION

Cada viagem é um guião inexplorado onde as distâncias e caminhos percorridos são provas de superação que expandem horizontes, revelando um novo mundo, um novo dia, uma nova aventura pintada de uma cor: a cor da exclusividade.

Sabe mais em cor-da-aventura-trk502x.benelli.pt

ADVENTURE
EDITION

* Limitada a 50 unidades.

Bimota

- KB4
- KB4 RC

Na EICMA 2021 a Bimota apresentou a sua mais recente criação, a KB4, uma desportiva totalmente carenada, e surpreendeu os visitantes do certame italiano com a revelação de uma versão naked denomina KB4 RC (Race Café).

O motor está encaixado num quadro tubular tipo treliça, e o braço oscilante, fabricado em alumínio, adota um design convencional. Mas “convencional” é algo que não podemos aplicar a estas Bimota! Tanto a KB4 como a KB4 RC utilizam um intrincado sistema de refrigeração do radiador, posicionado na traseira das motos. As condutas de ar começam logo abaixo da ótica dianteira de grandes dimensões, e prolongam-se pelas laterais, abaixo do assento do condutor, criando um design bastante particular.

Este sistema de refrigeração tão volumoso e o posicionamento do radiador na traseira, permitiu aos engenheiros da Bimota encurtar as KB4 e KB4 RC. A distância entre eixos é de apenas 1390 mm, e se a isso aliarmos o peso de 184 kg, significa que estas novidades italianas serão bastante ágeis e fáceis de manobrar.

As carenagens são fabricadas em fibra de carbono, enquanto componentes em alumínio maquinado ajudam a manter o nível de qualidade a que a Bimota nos habituou. As jantes em alumínio forjado adotam um desenho desportivo de cinco braços e estão cobertas por pneus Pirelli Supercorsa SP.

Como não poderia deixar de ser, a Bimota instala nas KB4 e KB4 RC componentes das melhores marcas. Exemplo disso, no caso da desportiva, são as suspensões Öhlins, com destaque para a forquilha FGRT 43 e o amortecedor TTX36, totalmente ajustáveis. No caso da naked KB4 RC as suspensões são da Marzocchi, enquanto as jantes estão pintadas de dourado.

A travagem está a cargo da Brembo, e a linha de escape é uma evolução do sistema usado na Kawasaki Z1000SX, de tamanho bastante generoso, mas que se torna imprescindível para garantir que as Bimota passam na homologação Euro5. De qualquer forma, estará disponível uma opção de escape da Arrow, mais contida e com melhor sonoridade. //



Bimota

KB4 / KB4 RC



ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

- **CONFORTÁVEL:** ajuste incomparável graças à possibilidade de personalizar os forros interiores
- **INTELIGENTE:** a nova referência de comunicação plug & play com o sistema SC2
- **SEGURO:** Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)
- **SILENCIOSO:** apenas 85 Db(A) a 100 km/h numa moto naked



SCHUBERTH

Honda

Honda
Novidades



- CBR1000RR-R SP 30º ANIVERSÁRIO
- ADV 350

Depois de já lhe termos apresentado várias novidades Honda ao longo dos últimos meses de 2021, a marca japonesa aproveitou o Salão de Milão EICMA para nos revelar mais duas novidades absolutas e que em breve estarão disponíveis nos concessionários da marca na Europa.

A maior novidade, e aquela que era talvez a mais aguardada pela vasta legião de fãs da icônica Fireblade, é a chegada de uma edição especial e de produção muito limitada. A superdesportiva CBR1000RR-R SP 30.º Aniversário, tal como o nome

indica, é uma versão de celebração de três décadas de Fireblade ao mais alto nível.

As carenagens aerodinâmicas da Honda CBR1000RR-R SP 30.º Aniversário estão decoradas com as cores e gráficos inspirados no modelo original de 1992 criado por Tadao Baba. Uma decoração tricolor que aproveita a imagem desportiva e que se tornou num ícone para muitos motociclistas, mas aqui, em 2022, com uma interpretação moderna e mais atual.

Já a Fireblade SP vai estar disponível em duas opções cromáticas de série, Vermelho Grand Prix





e Preto Pérola Mate Morion, ambas com jantes douradas e, por seu lado, a Fireblade variante base tem um esquema cromático Vermelho Grand Prix atualizado com placas de número brancas em posição proeminente na carenagem dianteira.

Mas as novidades na superdesportiva da Honda são mais do que apenas cores e gráficos!

Na realidade, a marca japonesa pediu à sua equipa de engenheiros que encontrasse uma forma de otimizar este modelo e obteve uma melhoria na performance do motor de quatro cilindros em linha. Com 217 cv de potência, esta unidade motriz foi trabalhada de forma a garantir melhores acelerações e tração. Adicionalmente, a relação de transmissão final foi alterada com a instalação de uma cremalheira de 43 dentes (mais 3 do que anteriormente), maximizando a aceleração à saída das curvas.

Para acompanhar esta alteração, a Honda recorreu aos seus pilotos oficiais, que ajudaram a redefinir os parâmetros da eletrónica, mais precisamente o HSTC. Nesta versão 2022 da CBR1000RR-R Fireblade, o funcionamento do controlo de tração está mais refinado, permitindo um maior controlo do condutor ao nível do acelerador.

Outras novidades em destaque na “Blade” são os pistões das pinças dianteiras de travão assinadas pela Nissin, com novo material e acabamento de superfície, que permitem melhorar o desempenho de travagem e a consistência numa utilização exigente

em pista. E para trocas de caixa ainda mais rápidas e suaves, o sistema Quickshifter bidirecional foi igualmente otimizado.

Em destaque no stand da Honda no Salão de Milão EICMA 2021 esteve também a novíssima scooter de aventura, a ADV350.

Devido ao enorme sucesso de vendas da irmã maior, a X-ADV, que este ano ocupa o lugar de moto da Honda mais vendida em solo europeu, a marca japonesa não perdeu tempo a desenvolver uma variante “três e meio”. A nova Honda ADV350 será fabricada em Itália (Atessa) e, para além da qualidade de acabamentos, promete uma dinâmica evoluída e equipamento “premium”.

O espaço debaixo do assento tem capacidade para dois capacetes integrais e o porta-luvas inclui uma ficha USB do tipo C, com o sistema Smart Key (ignição sem chave) a aumentar a funcionalidade da ADV350. O pára-brisas pode ser regulado em altura e o painel de instrumentos LCD integra o sistema HSVCs de controlo de voz para smartphones. O sistema HSTC de controlo variável de tração também faz parte do equipamento instalado de série.

O motor da ADV350 tem uma cilindrada de 330 cc, é um eSP+ (enhanced Smart Power+) com quatro válvulas, disponibilizando no seu pico de potência 21,5 kW (cerca de 29 cv) e 31,5 Nm de binário máximo.

A componente ciclística inclui uma forquilha





invertida, quadro tubular em aço, amortecedores traseiros com reservatório externo e uma grande distância livre ao solo para que a ADV350 consiga oferecer ao seu condutor uma condução divertida, mesmo nos terrenos mais agressivos. Jantes de 15 polegadas à frente e de 14 polegadas atrás têm baixo peso e estão cobertas com pneus mistos.

A nova Honda ADV350 vai estar disponível em Cinzento Metalizado Spangle, Cinzento Metalizado Mate Carbonium e Vermelho Metalizado Mate Carnelian.

Ainda em termos de novidades absolutas, a EICMA 2021 foi o cenário para uma notícia importante: o regresso da mítica Hornet! Depois de alguns anos de ausência, a Honda confirma agora que a Hornet estará de regresso à sua gama. Não é referido ainda quando é que isso vai acontecer, com o fabricante japonês a anunciar apenas que será num futuro próximo.

A nova Honda Hornet esteve presente em formato digital, numa área especialmente dedicada a esta novidade dentro do espaço de exposição da Honda, com os visitantes a poderem ter um primeiro contacto virtual com a versão conceptual e que dará em breve origem ao modelo de produção da nova Hornet.

A restante gama Honda marcou também presença no Salão de Milão EICMA 2021, com várias novidades

em termos de cores, conforme detalhamos de seguida:

- SH125i / SH150i: Novas cores Branco Pérola Mate Cool e Cinzento Mate Rock que apresentam detalhes exclusivos que incluem uma faixa de piso com logótipo SH, logótipos SH vermelhos e faixas de farol de cor prateada.

- X-ADV: Três novas cores são Preto Metalizado Mate Ballistic, Cinzento Metalizado Mate Iridium e Bege Harvest.

- Forza 125 / Forza 350: A 125 vai estar disponível em Cinzento Pérola Falcon, Cinzento-Escuro Metalizado Mate e Azul Pérola Mate Pacific. A Forza 350 em Vermelho Metalizado Mate Carnelian.

- CB650R / CBR650R: A naked CB650R tem uma nova cor Prata Metalizado Sword, enquanto as versões Preto Metalizado Mate Gunpowder e Vermelho Grand Prix da CBR650R apresentam um tratamento gráfico atualizado.

- CMX500 Rebel / CMX1100 Rebel: A CMX500 Rebel tem uma nova opção de cor Verde Pérola Organic. A 1100 Rebel vai estar também disponível em Castanho Pérola Stallion.

- GL1800 Gold Wing / Gold Wing Tour: A majestosa Gold Wing vai estar disponível numa nova cor Azul Metalizado Mate Jeans. A versão "Tour" tem duas novas opções denominadas Azul Metalizado Glint Wave e Branco Pérola Glare. //

UM OUTRO NÍVEL DE DESEMPENHO EM ESTRADA

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

INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2021 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC



Kawasaki

- NINJA H2 SX
- VERSYS 650



Kawasaki
Ninja H2 SX



Numa era onde as novas tecnologias estão a encontrar o seu espaço dentro do mundo das duas rodas, a Kawasaki aproveitou o Salão de Milão EICMA 2021 para nos mostrar aquela que será a segunda geração da poderosa “sport-touring” Ninja H2 SX, também disponível em variante SE, neste caso equipada com suspensões eletrónicas semi-ativas Showa e tecnologia Skyhook.

A Kawasaki e a sua equipa de desenvolvimento adotaram a mais recente tecnologia de radares à nova Ninja H2 SX e Ninja H2 SX SE. Para além do radar dianteiro, posicionado por debaixo da grande ótica “Full LED”, a nova proposta da casa de Akashi para percorrer longas distâncias a alta velocidade conta também com um segundo radar, na traseira.

Com a utilização destes dois radares, a Kawasaki consegue que as suas Ninja H2 SX e SE acedam a um conjunto de tecnologias, melhorando o nível de equipamento que é oferecido de série e ao mesmo tempo maximizando a segurança dos motociclistas. Em relação aos novos radares, o

destaque vai inteiramente para três sistemas: Aviso de Colisão Frontal, Cruise Control Adaptativo e Detecção de Ângulo Morto.

Estas são as maiores novidades nas novas Kawasaki Ninja H2 SX e Ninja H2 SX SE. Porém, estas “sport touring” sobrealimentadas escondem muitas outras características que as transformam em propostas “premium”.

Para além do design agressivo e com enormes “guelras” laterais que lhes conferem uma aparência dinâmica, estas Kawasaki contam com um pacote eletrónico avançado e que inclui modos de condução que integram controlo de tração sensível à inclinação e ajustável, controlo de arranque, controlo do efeito travão-motor, ou até mesmo um valioso quickshift bidirecional para trocas de caixa perfeitas.

A iluminação LED conta com faróis de curva, enquanto que, para facilitar os arranques, principalmente em subida e com passageiro e malas, a Kawasaki instala nas novas Ninja H2 SX e Ninja H2 SX SE o sistema de ajuda ao arranque.

Uma última nota para o facto do painel de



Kawasaki
Versys 650


instrumentos TFT a cores de 6,5 polegadas permitir, para além dos diferentes modos de visualização, emparelhar a moto com o smartphone do motociclista e aceder, no próprio painel de instrumentos, a nada menos do que 20 aplicações, que passam desde o habitual navegador GPS à música, condições climáticas, telefone e lista de contactos, entre outras coisas.

A pensar nos motociclistas que procuram polivalência, a nova Versys 650 também se mostrou renovada na EICMA. Mantendo a essência do modelo inalterada, a equipa de desenvolvimento da Kawasaki optou por refinar alguns elementos da Versys 650, dotando-a de uma imagem mais parecida com a variante 1000 cc, e ao mesmo tempo melhorando o conforto do condutor.

A grande novidade será a sua carenagem dianteira redesenhada e que agora recebe um pára-brisas ajustável em altura, em quatro posições pré-definidas. A Kawasaki anuncia que o seu mecanismo de ajuste foi simplificado, permitindo assim um manuseamento mais fácil.

Novamente disponíveis estarão os diferentes “packs” de equipamento. A Kawasaki confirma que a Versys 650 poderá estar equipada com o pacote Urban, Tourer, Tourer Plus e ainda o Grand Tourer. Cada um inclui diferentes conjuntos de acessórios instalados de fábrica, disponibilizados pela Kawasaki de forma separada através de um vasto catálogo de acessórios oficiais.

Tecnicamente, a “faz tudo” Versys 650 não apresenta novidades. O motor bicilíndrico paralelo de 649 cc mantém-se intocado para 2022, tal como o quadro tubular de configuração esguia, ou até mesmo o depósito de combustível com 21 litros de capacidade para garantir que podemos percorrer muitos quilómetros sem ter de parar para reabastecer.

O painel de instrumentos TFT a cores permite a conexão com o smartphone, que assim oferece ao motociclista acesso a diferentes funcionalidades disponíveis através da app Kawasaki Rideology, que também se apresenta atualizada para o novo ano. //

Moto Guzzi

• V100 MANDELLO



Esta V100 Mandello é a primeira Moto Guzzi de sempre a utilizar aerodinâmica adaptativa, plataforma de medição de inércia de seis eixos, ABS com função “cornering”, suspensões eletrônicas semi-ativas ou ainda um valioso quickshift para trocas de caixa precisas e suaves.

Em estreia na Moto Guzzi V100 Mandello foi apresentado um novo motor. A marca denomina-o de “Compact Block”. Apresenta uma cilindrada de 1042 cc e a sua estrutura é 103 mm mais curta do que o “small block” usado na V85 TT. Isso permitiu à Moto Guzzi reposicionar muitos componentes, incluindo a admissão e o sistema de injeção de combustível.

A potência máxima é de 115 cv e o binário atinge 105 Nm no seu pico, sendo de realçar que 90% deste binário fica disponível a partir das 3.500 rpm, enquanto o limitador de rotações entra em ação às 9.500 rpm.

Sendo a Moto Guzzi V100 Mandello uma moto pensada para viajar, a transmissão final é por veio, instalado no monobraço oscilante em alumínio. O veio de transmissão está posicionado mais abaixo em

relação ao motor, o que por sua vez permitiu à marca italiana eliminar as tradicionais bielas, reduzindo as reações do amortecedor durante os momentos de transferência de binário.

A Moto Guzzi aplica na V100 Mandello todo o seu “know how”. Através de um conjunto de apêndices aerodinâmicos ativos, o condutor usufrui de uma maior proteção aerodinâmica. Os defletores são controlados automaticamente e o ângulo de abertura dos mesmos é ajustado de acordo com a velocidade e o modo de condução selecionado. Na sua posição de abertura máxima, estes apêndices irão reduzir a pressão sobre o condutor na ordem dos 22%!

Graças a uma centralina Magneti Marelli 11MP e a uma plataforma de medição de inércia de seis eixos, a V100 Mandello coloca à disposição do condutor quatro modos de condução – Rain, Road, Sport e Travel – que ajustam as ajudas eletrônicas à condução e os três mapas de potência do motor, controlo de tração de 4 níveis, 3 níveis de efeito travão-motor, e ainda, na versão “premium”, ajustam os parâmetros de funcionamento das suspensões Öhlins Smart EC2.0. //

Moto Guzzi

V100 Mandello





L I M I T E D E D I T I O N

SIXDAYS

I T A L I A

EDIÇÃO
LIMITADA



MATERIAL
Composto de
alta performance



VENTILAÇÃO
Frontal
Topo
Queixeira
Traseira



FORRO
Removível e lavável
Hipoalergénico



PESO
1330g +- 50g



**SISTEMA
DE RETENÇÃO**
Dd-Ring

Mv Agusta

• LUCKY EXPLORER 5.5 / 9.5



A marca liderada por Timur Sardarov pretende expandir a sua gama a novos segmentos, e neste caso concreto, aos modelos trail de média e alta cilindrada. Com o Lucky Explorer Project, um programa que relembra as vitórias da Cagiva no Paris-Dakar, a MV Agusta apresenta as concept 5.5 e 9.5.

A MV Agusta 5.5 do Lucky Explorer Project está a ser desenvolvida em parceria com a chinesa Qianjiang Motor (que possui as marcas Benelli e Keeway entre outras). O motor é um bicilíndrico paralelo, com refrigeração por líquido e duas árvores de cames, com 550 cc. Em termos visuais, a Lucky Explorer 5.5 destaca-se pelas superestruturas que servem de apoio aos maiores componentes. As óticas são exclusivas, embora de uma forma geral a sua aparência se inspire na variante 9.5.

A MV Agusta 9.5 é uma visão conceptual do que será uma trail de maior porte. A 9.5 partilha vários elementos com a variante 5.5. Por exemplo, as coberturas dos radiadores servem de elemento de proteção, mas ao mesmo tempo incluem uma imagem de um semicírculo para conferir dinamismo ao conjunto. Os discos frontais contam com uma cobertura para proteção contra impactos numa utilização "off-road", garantindo também o correto fluxo de ar para uma refrigeração eficaz dos travões.

A equipa de design da MV Agusta prestou muita atenção à imagem destas motos. Por exemplo, a maior 9.5 recebe um sistema ótico específico, mais elaborado, com dois elementos DRL concêntricos para uma aparência agressiva e uma assinatura luminosa exclusiva.

O quadro da 9.5 é uma estrutura de duplo berço fechado, fabricada em aço. Esta estrutura está a ser desenvolvida de forma a garantir um equilíbrio ideal entre o conforto para as grandes viagens em asfalto e a resistência estrutural para uma utilização fora de estrada. Conta com secções forjadas de forma a adaptar a rigidez nas zonas onde o esforço é mais intenso.

O motor que equipa a MV Agusta 9.5 integrada no Lucky Explorer Project é um tricilíndrico. Na sua base, trata-se da variante 800 que a marca italiana já utiliza na gama de modelos que atualmente disponibiliza nos seus concessionários, mas foi trabalhado de forma a atingir os 960,63 cc. Estamos a aguardar os desenvolvimentos deste projeto e mais informações técnicas. //



Mv Agusta

Lucky Explorer 5.5 / 9.5





DESPIDA DE PRECONCEITOS

VESTIDA DE LIDERANÇA



EURO 5



P.V.P. 3.190,00€

IVA incluído.

A Keeway RKF 125 foi líder de vendas no mercado dos Motociclos 125cc em 2020.

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

Encontra-a num concessionário Keeway próximo de ti.

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

Royal Enfield

- TWINS 650 120º ANIVERSÁRIO
- SG650 CONCEPT



Em 2022, mais precisamente no primeiro trimestre, será possível adquirir a Interceptor 650 e a Continental GT 650 em edição 120.º Aniversário, modelos que celebram os 120 anos de vida da histórica marca indiana de origem britânica.

Idealizadas para mostrar a história da Royal Enfield, as motos edição 120.º Aniversário serão produzidas em série limitada a apenas 480 exemplares para todo o mundo, das quais 120 unidades apenas são destinadas à Europa, Índia, Sudeste Asiático e América, divididas entre 60 modelos Continental GT 650 e 60 Interceptor NT 650 para cada uma das quatro regiões referidas. Estas motos prometem tornar-se verdadeiros artigos de coleção.

O destaque nestes modelos especiais vai para o exclusivo esquema de cor, preto-cromado, uma pintura que foi desenvolvida internamente com a tecnologia de cromagem da Royal Enfield, na fábrica original que iniciou a sua actividade nos anos 50, em Thiruvottiyur, Chennai, Índia.

Para complementar os depósitos pretos e cromados, tanto a Continental GT 650 como a Interceptor 650 terão, pela primeira vez, componentes totalmente pretos, como é o caso do motor, sistema de escape e de outros elementos que adotam assim uma imagem enegrecida, que diferencia estes modelos 120.º Aniversário das normais 650 Twins.

As motos também virão equipadas com vários acessórios genuínos, tais como pára-brisas, protetores >>



Royal Enfield
SG650 Concept


de motor, protetores de calcanhar e espelhos retrovisores.

Os 480 exemplares da edição do 120.º Aniversário terão um emblema de depósito em latão fundido, exclusivo, e feito à mão, de aspeto luxuoso, que foram feitos em colaboração com a família "Sirpi Senthil", artesãos de várias gerações da cidade templo de Kumbakonam, Tamil Nadu, Índia.

Para tornar cada moto ainda mais exclusiva, outro emblema colocado na parte superior do depósito terá o número de série único para cada moto, indicando que é uma das motos exclusivas. Adicionalmente, as motos também terão um autocolante no painel lateral que é um tributo aos 120 anos da Royal Enfield.

A Royal Enfield SG650 Concept consiste numa interpretação moderna de uma cruiser, baseada na bem conhecida e popular plataforma 650 Twins, que atualmente conta com as variantes Interceptor e Continental. O objetivo desta novidade conceptual é marcar o início da transição da Royal Enfield, e embora adote elementos totalmente inovadores para a marca, mantém, ainda assim, diversos componentes que são reconhecidamente característicos dos modelos Royal Enfield.

Entre as características especiais que se destacam na SG650 Concept encontramos um depósito de combustível totalmente fabricado a partir de um bloco sólido de alumínio, que foi maquinado. O depósito está coberto por grafismos modernos e com temática digital. As jantes também foram

desenvolvidas recorrendo ao mesmo método de fabrico e material, sendo que os sensores do sistema ABS estão integrados na própria jante.

As pinças de travão foram desenhadas em exclusivo para a SG650 Concept e o sistema de travagem apresenta dois discos dianteiros em vez de um único disco.

A forquilha invertida, com a mesa de direção superior e cobertura da ótica em alumínio integradas, e o guiador extralargo, com os comutadores nos punhos em alumínio, dão um toque de originalidade e demonstram a progressão do design do protótipo rumo a uma imagem mais moderna.

Por outro lado, e de forma a fazer a ligação com os modelos mais clássicos, a Royal Enfield optou por amortecedores duplos atrás, montados num quadro de estilo clássico, e o assento em couro negro, apenas para condutor, está cosido à mão, demonstrando uma elevada atenção à qualidade dos acabamentos e multiplicidade dos detalhes. Estes elementos são um piscar de olhos ao passado e origens da marca.

O motor bicilíndrico 650 cc ganha um acabamento em preto, apenas com alguns detalhes polidos para maior contraste, enquanto o sistema de escape de duas ponteiros foi também ele desenhado em específico para complementar o "look" mais moderno da Royal Enfield SG650 Concept. Veremos quanto tempo demorará a marca indiana a apresentar algum modelo de produção tendo esta SG650 Concept como ponto de partida. //

Suzuki

- KATANA
- GSX-S1000 GT



Para 2022, a Suzuki introduz algumas novidades na icônica Katana. Para além das novas decorações Metallic Mat Stellar Blue (com jantes douradas) e Solid Iron Gray (jantes vermelhas) que combinam com cor dourada da forquilha e mola do amortecedor que passa de vermelho a cinzento, a Suzuki Katana apresenta um motor atualizado.

Cumprindo com as normas Euro5, o motor quatro cilindros em linha da Katana foi trabalhado em diversos aspetos para se tornar mais divertido de explorar. Tudo começa na introdução de um sistema de “ride-by-wire”, sendo acompanhado por novos corpos de acelerador de 40 mm e controlados eletronicamente, uma caixa de ar redesenhada

para garantir um fluxo de ar mais direto, árvores de cames com novos perfis de admissão e escape com menor sobreposição de válvulas, molas de válvulas mais resistentes, uma nova embraiagem com função deslizante, e um sistema de escape redesenhado.

Além disto, o sistema quickshift bidirecional será uma grande ajuda para desfrutar da potência adicional do motor da Katana, com a Suzuki a anunciar um aumento até aos 152 cv às 11.000 rpm. Quanto ao binário, o valor máximo de binário desce ligeiramente (valor não anunciado). Porém, a marca japonesa destaca que o condutor vai poder sentir mais força nos baixos regimes fruto das alterações no motor.

Outras novidades em destaque na Suzuki Katana



Suzuki
Katana





Suzuki

GSX-S1000 GT



de 2022 são os apoios em borracha do guidador, que permitem reduzir as vibrações que são transmitidas aos braços do condutor, resultando em menor fadiga física, e um sistema de controlo de tração que em vez dos anteriores 3 níveis de intervenção (+Off) passa a disponibilizar 5 níveis (+Off).

E de uma naked passamos a uma “sport-touring” capaz de percorrer muitos quilómetros, depressa, e em conforto! A nova Suzuki GSX-S1000 GT garante a capacidade dinâmica e conforto ideais para viajar e ir muito mais além! É o regresso da Suzuki aos modelos GT baseados nas suas naked.

Aproveitando a GSX-S1000 como base, os engenheiros da marca japonesa optaram por manter o mesmo motor. O quatro cilindros em linha, agora em variante Euro5, é capaz de disponibilizar nada menos do que 152 cv às 11.000 rpm e um binário máximo de 106 Nm às 9.250 rpm.

A suportar o motor encontramos uma estrutura que brilha pela sua torsional. O quadro dupla trave fabricado em alumínio é uma opção testada e comprovada, e a Suzuki GSX-S1000 GT adiciona a este quadro componentes de ciclística que permitem atingir novos patamares dinâmicos. De referir ainda que a Suzuki desenvolveu um novo subquadro traseiro, em aço tubular, mais forte para resistir ao peso adicional do passageiro e malas, que estão disponíveis como equipamento adicional.

Mas a característica mais diferenciadora desta

GSX-S1000 GT acaba por ser o seu design. A Suzuki adota uma linguagem estilística bastante agressiva, com linhas bem vincadas, em particular na secção frontal, que inclui iluminação “Full LED”, enquanto a carenagem conta com apêndices aerodinâmicas para garantir estabilidade a alta velocidade.

O Suzuki Intelligent Ride System – SIRS inclui acelerador eletrónico que controla os modos de condução SDMS (três modos diferentes à escolha) que alteram a resposta do motor, mantendo a potência máxima em todos eles, o controlo de tração STCS com cinco níveis de intervenção e que pode ser desligado, “cruise control” para viagens em total conforto, assistente de passagem de caixa bidirecional, arranque fácil Suzuki e assistente de baixas rotações, enquanto o painel de instrumentos TFT a cores e com 6,5 polegadas permite conexão com o smartphone para funcionalidades adicionais.

A posição de condução foi desenvolvida especificamente para que o condutor da GSX-S1000 GT se sinta perfeitamente confortável. Para isso, a Suzuki instala um guidador que é mais alto e mais largo do que a antiga GSX-S1000 F, sendo que os apoios do guidador são flutuantes para melhor absorção das vibrações. O preço é de 15.449€. As cores disponíveis serão Metallic Triton Blue, Metallic Reflective Blue ou ainda o Glass Sparkle Black. //

Triumph

- TIGER 1200
- TIGER 660 SPORT
- SPEED TRIPLE 1200 RR



Em Milão, apenas pudemos ver o protótipo da nova Tiger 1200, e já foi depois disso que a Triumph deu a conhecer todos os detalhes técnicos da sua nova aventureira de alta cilindrada.

A nova gama Tiger 1200 é composta por nada menos do que 5 variantes, três para pisos de asfalto e outras duas capazes de enfrentar, sem problemas, os percursos de terra. Nos modelos de asfalto encontramos as Tiger 1200 GT e GT Pro. Nos modelos mais aventureiros, pontifica a Tiger 1200 Rally Pro. A estas juntam-se as novas Tiger 1200

GT Explorer e Tiger 1200 Rally Explorer, variantes que estreiam um depósito de combustível de 30 litros de capacidade, tornando-se assim verdadeiras “globetrotters” com autonomias de cerca de 600 km!

No caso das Tiger 1200 GT, GT Pro e GT Explorer, destacam-se as suspensões eletrónicas semi-ativas Showa de última geração, com afinação e parametrização específicas para condução em asfalto, enquanto as jantes fundidas são de 19” e 18”, respetivamente à frente e atrás.

Já as Tiger 1200 Rally Pro e Explorer contam com suspensões semi-ativas Showa mas com



Triumph

Tiger 1200



Triumph Tiger 660 Sport



parametrização específicas para “off-road”, que oferecem maior curso às jantes de 21” e 18”, sendo que estas são rodas de raios e pneus tubeless. Os pneus das variantes Rally são os Metzeler Karoo Street, sendo que a Triumph anota no livrete os pneus Michelin Anakee Wild como opção “off-road”.

Ao nível do motor, a Triumph não foge aquele que é o seu motor de eleição ao nível de prestações mais “agressivas”. Com uma arquitetura de três cilindros em linha, o motor T-Plane que equipa a nova Tiger 1200 (é igual em todas as variantes) apresenta uma cilindrada de 1160 cc capaz de debitar uma potência máxima de 150 cv às 9.000 rpm, com um binário máximo de 130 Nm. Mas pode ficar a conhecer todos os detalhes no artigo que preparámos para si (clique aqui).

Também a ostentar o nome Tiger, encontramos em Milão uma nova versão com base na plataforma de média cilindrada da Triumph. A nova Tiger 660 Sport é a mais recente “sport-touring” que aposta numa unidade motriz de três cilindros com 660 cc. No caso da Tiger Sport 660, a marca anuncia uma potência de 81 cv às 10.250 rpm, enquanto o binário máximo de 64 Nm se revela às 6.250 rpm.

Tanto a potência como o binário foram trabalhados de forma a ser disponibilizados de forma linear e progressiva, com a gestão desta performance a ser feita pelo acelerador “ride by wire” que trabalha em conjunto com dois modos de condução: Rain ou Road, que por sua vez alteram parâmetros como controlo de tração ou resposta do acelerador. Ainda a nível das ajudas eletrónicas, a Tiger Sport 660 está equipada com ABS, e o condutor poderá conectar o seu smartphone à moto através da app My Triumph.

Mecanicamente, a Triumph Tiger Sport 660 destaca-se pela utilização de embraiagem deslizante e assistida, sendo que a caixa de 6 velocidades garantirá trocas de caixa precisas e suaves, apesar de não recorrer ao já habitual “quickshift”, componente que está disponível na gama de acessórios oficiais Triumph para este modelo.

Aos comandos da nova Triumph Tiger Sport 660, o motociclista irá encontrar, de acordo com a marca, uma posição de condução confortável, com um assento a apenas 835 mm de altura do solo que oferece uma boa visão para o painel de instrumentos TFT a cores que disponibiliza múltiplas informações sobre o estado da moto.

O passageiro sentirá maior segurança graças





Triumph

Speed Triple 1200 RR



às pegas para as mãos integradas na traseira desta “sport touring”. O PVP da nova Triumph Tiger 660 Sport em Portugal começa nos 9.095€.

Já a pensar nos motociclistas que procuram adrenalina, a Speed Triple 1200 RR é a desportiva com que a Triumph espera destacar-se em 2022. Aproveitando a excelente base que é a naked Speed Triple 1200 RS, os engenheiros de Hinckley criaram uma moto carregada de atitude desportiva.

O grande foco da nova Speed Triple 1200 RR são as características que a tornam numa moto pronta a atacar as trajetórias mais agressivas em pista. Para isso, a equipa de desenvolvimento da Triumph redesenhou por completo a posição de condução. Mantendo o assento na sua altura original relativamente à RS (830 mm), a Speed Triple 1200 RR conta com avanços posicionados 50 mm mais à frente em relação ao assento e 135 mm mais abaixo. Isso, em conjunto com os poisa-pés ligeiramente mais recuados e elevados, colocam o condutor deitado sobre o depósito, adotando uma postura de maior domínio, mais agressiva, mais adaptada a uma condução no limite.

As suspensões mecânicas da RS foram substituídas por unidades de controlo eletrónico. A Öhlins continua a ser o fornecedor e a RR mantém a forquilha NIX30 e amortecedor traseiro TTX36 da variante naked. Porém, o controlo é eletrónico e gerido pelo sistema Smart EC2.0, o software mais evoluído que os especialistas suecos da Öhlins disponibilizam.

Este sistema de funcionamento semi-ativo permite ao condutor da Speed Triple 1200 RR a possibilidade de ajustar o comportamento das suspensões, através do painel de instrumentos TFT a cores, disponibilizando diferentes modos de funcionamento, tanto automáticos como manuais, ajustando a parametrização do Smart EC2.0 de acordo com as suas preferências.

Esta moto sai de fábrica com cinco modos de condução. Em modo Rain, a potência desce para 100 cv e no modo Rider o condutor pode personalizar as opções eletrónicas: três mapas de potência, controlo de tração de quatro níveis, sendo que o controlo do levantamento da roda dianteira está diretamente ligado ao controlo de tração. O PVP da Speed Triple 1200 RR é de 21.250€. //



FOR THE RIDE

VERSATILIDADE PERFEITA
CONDUÇÃO INTUITIVA

TIGER
850 *SPORT*

PRONTA PARA TODOS OS CENÁRIOS

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

A nova Tiger 850 Sport: inspiradora de confiança para passeios memoráveis... todos os dias! **DESDE 11.550€** PVP.

Saiba mais em triumphmotorcycles.pt

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

Vespa

• ELLETRICA RED

Um dos grandes ícones do mundo das duas rodas marcou presença no Salão de Milão EICMA 2021 com uma decoração especial, alusiva à luta da organização RED, fundada em 2006 por pelo vocalista da icônica banda U2, Bono, e também por Bobby Shriver.

A RED é uma organização de cariz humanitário, que inicialmente lutou contra a SIDA e que, nos tempos mais recentes, passou também a atuar sobre a pandemia Covid-19, ajudando as comunidades e países mais afetados pelo vírus.

A parceria entre a Vespa e a RED iniciou-se em 2017 com o lançamento da Vespa 946 RED. Em 2020 foi a vez da popular Primavera RED se tornar numa das edições especiais para ajudar a organização humanitária e agora, em 2022, será a vez da Vespa Elettrica RED se tornar no terceiro elemento deste conjunto de modelos especiais.

Como o nome indica, a Vespa Elettrica RED apresenta uma decoração onde o vermelho domina por completo. Carenagens e assento, até mesmo as

jantes, tudo elementos cobertos pela cor vermelha da RED. Porém, e de forma a criar algum contraste, a Vespa apresenta detalhes cromados.

Mantendo as características técnicas da normal Vespa Elettrica que o Andar de Moto testou aqui, o grande destaque nesta variante RED é o facto de cada unidade vendida servir para imediatamente doar 100 dólares americanos para a conta da organização humanitária. Ao contrário de outras organizações com o mesmo teor humanitário, este valor será entregue diretamente pela RED às comunidades e países mais afetados, ajudando a melhorar os serviços de saúde locais, promovendo programas que permitem salvar vidas.

Até à data, os programas humanitários da RED já conseguiram gerar cerca de 700 milhões de dólares americanos para um Fundo Global. Com esse dinheiro, a organização ajudou mais de 220 milhões de pessoas e agora será a vez da Vespa Elettrica RED se juntar a este esforço verdadeiramente global. //





**A ALTERNATIVA REAL
AO AUTOMÓVEL.**

OFERTA
4 ANOS DE GARANTIA
+
2 ANOS DE MANUTENÇÃO PROGRAMADA

Na aquisição da tua MP3 até 31/12/2021 o preço anunciado inclui 4 anos de Garantia e 2 anos de manutenção programada (limite de 10.000KM / Inclui as revisões conforme o Manual de Manutenção Programada)

Sabe mais num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO RIDE

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



PIAGGIO®

piaggio.pt  

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 9.179€, 47 mensalidades: 154,77€, última mensalidade: 3.212,65€. Montante Financiado: 9.179€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 7,1%, MTIC: 10.854,17€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2021**, para a Piaggio MP3 400, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Os Concessionários aderentes a esta campanha Piaggio são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem caráter de exclusividade.

Vogé

- SR4 350
- 500 AC
- 300 GY RALLY

A nova Vogé SR4 350 é a estreia da marca no segmento scooters e assenta numa estrutura multitubular em aço de secção retangular, que suporta o bloco motor-transmissão, acompanhado por um braço oscilante fabricado em alumínio fundido que lhe confere uma grande rigidez torsional.

O motor é um monocilíndrico de 350 cc com refrigeração líquida e cabeça SOHC de quatro válvulas. Na sua conceção, foi dada uma especial atenção à redução das vibrações e à máxima suavidade de funcionamento. Por essa razão, foi instalado um veio de equilíbrio, assim como um variador contínuo reforçado, e sinoblocos nos suportes do motor para absorver ao máximo as vibrações.

As suspensões da nova Vogé SR4 350 estão a cargo da Kayaba, que disponibiliza uma forquilha com bainhas de 35 mm de diâmetro e permite 110 mm de curso à roda dianteira, enquanto na traseira brilham dois amortecedores com cinco posições de >>

Vogé

SR4 350




Voge
500 AC


ajuste da pré-carga, proporcionando um curso de 112 mm à roda traseira.

Para os travões, recorreu-se a elementos da marca espanhola JJuan. Na frente, encontramos dois discos de 265 mm com pinças flutuantes de fixação radial e quatro pistões, enquanto atrás um disco de 265 mm é “mordido” por uma pinça flutuante de pistão simples. O sistema de travagem fica completo com um modulador de ABS de dois canais independentes, de última geração, fornecido pela Continental. De realçar que o sistema de ABS é complementado por um sistema de controlo de tração.

Também é importante destacar na SR4 o sistema TMPS, que monitoriza a pressão dos pneus em tempo real, mostrando esses valores no painel de instrumentos e avisando quando acontece uma perda de pressão súbita ou significativa, bem como a fechadura inteligente com comando por proximidade, abertura elétrica do assento e tampão de gasolina (o depósito tem uma capacidade de 12,8

litros) e até mesmo uma câmara de vídeo, situada sobre o centro dos faróis, que permite gravar as viagens num cartão de memória MicroSD.

Já nas motos de média cilindrada, a Voge revelou mais uma novidade: a 500AC. Ainda que partilhe o robusto quadro multitubular das restantes Voge de 500 cc, a naked 500R e as trail 500DS e 500DSX, a nova 500AC apresenta uma profunda renovação no seu motor bicilíndrico em linha de 500 cc.

As modificações internas incidiram principalmente numa nova embraiagem deslizante. Para além disto, o bicilíndrico apresenta uma curva de entrega de potência e binário redefinida, registando, sob homologação Euro5, uma potência máxima de 47 cv (34,5 kW) às 8.500 rpm, ligeiramente superior aos modelos anteriores e no limite legal permitido para os detentores da carta de condução A2.

As suspensões estão a cargo da Kayaba, com uma forquilha invertida de bainhas de 41 mm no eixo





dianteiro, com um curso de 128 mm e, atrás, um monoamortecedor da mesma marca dotado de bielas para garantir uma firmeza progressiva ao longo do curso. A nível de travões, a Voge também optou por outro fabricante japonês reconhecido, a Nissin, que coloca o seu nome nos discos dianteiros, flutuantes de 298 mm de diâmetro, com pinças de duplo pistão, enquanto na roda posterior se dá uso a um disco único de 240 mm.

A posição de condução apresenta-se, de acordo com o fabricante, como sendo confortável, graças a um guiador elevado que contribui para manter as costas erguidas, destacando-se ainda a altura do assento de 790 mm. Isto permitirá a sua utilização por condutores de todas as estaturas. O passageiro, por seu lado, acomoda-se a uma altura superior, dispondo de pegadas laterais para se segurar.

Completam esta Voge 500AC um depósito de 19 litros de capacidade, que permite uma autonomia de quase 500 km sem abastecer, e um original silenciador em forma de megafone. O painel de instrumentos é um ecrã TFT que apresenta inclusivamente a pressão dos pneus e permite ligação ao smartphone.

A nova Voge 500AC começou a sua distribuição em toda a rede de pontos de venda da Onetrón em Portugal, nas cores azul, cinzento e prata mate, por um preço de 6.595€, ao qual se aplica uma promoção de lançamento de 350€, situando-se assim o preço nos 6.245€.

Em Milão, a Voge, marca premium do gigante chinês Loncin, apresentou ainda a nova 300 GY Rally.

Uma pequena aventureira dotada de jantes de 21 polegadas na roda dianteira e 18 polegadas na roda traseira, nitidamente pronta para desafiar os caminhos mais difíceis.

Com um peso de apenas 139 quilos a seco, não será de admirar que o motor de 292 cc seja capaz de mover com facilidade a 300 GY Rally. Ao contar com uma injeção eletrónica Bosch, o monocilíndrico com quatro válvulas consegue debitar uma potência máxima de 29 cv às 8500 rpm, a partir de um binário de 25Nm registrado às 7.500 rpm. Efectivamente, a marca anuncia uma velocidade máxima de 140 km/h.

Um quadro em aço, do tipo duplo berço é suportado por uma forquilha invertida e um monoamortecedor instalado num braço oscilante fabricado em alumínio, que garantem uma altura livre ao solo de 280 mm e uma distância entre eixos de 1.470 mm. O assento fica a 850 mm de altura do solo e o depósito tem uma capacidade de 12,5 litros de combustível.

A iluminação é integralmente em LED e a instrumentação é completamente digital.

A Voge 300 GY Rally vai estar disponível na Europa a partir da Primavera de 2022, com um preço previsto a rondar os 4.500 euros. No entanto, ainda não há confirmação da data de chegada nem do preço para Portugal. //



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

Yamaha

- MT-10 / SP
- TÉNÉRÉ 700 / RALLY / RAID PROTÓTIPO
- XSR700 / XTRIBUTE
- TMAX / TMAX TECH MAX

Na sua povernaked, em vez de optar por uma renovação completa, a Yamaha optou por apresentar uma nova versão que é uma evolução natural da MT-10. Assim, o motor tetracilíndrico em linha, também conhecido como CP4, derivado da superdesportiva YZF-R1, mantém-se como a unidade motriz escolhida e conta com pistões forjados em alumínio, bielas descentradas e cilindros com revestimento direto nas paredes, de forma a garantir a máxima eficiência.

Estas novidades mecânicas são acompanhadas de novos parâmetros da injeção eletrônica. O objetivo foi dotar este motor CP4 com uma resposta mais

contudente nos médios regimes, mais precisamente entre as 4.000 e as 8.000 rpm. Como resultado destas modificações, a Yamaha anuncia que a potência da nova MT-10 é de 165 cv, enquanto o binário atinge os 112 Nm às 11.500 rpm.

O quadro Deltabox dupla trave em alumínio mantém-se relativamente inalterado. Desenhado para suportar as exigências da R1 e dos seus 200 cv, esta estrutura conta com um braço oscilante, também em alumínio, mais longo, que faz com que a distância entre eixos aumente para 1405 mm. O sistema de travagem apresenta uma bomba principal Brembo.

Adotando as modificações já anunciadas para a



Yamaha

MT-10 SP



Yamaha

MT-10





Yamaha

Ténéré 700



Yamaha

Ténéré 700 Rally



Yamaha

Ténéré 700 Raid



MT-10, a MT-10 SP destaca-se da sua irmã pela utilização de um conjunto de suspensões eletrónicas semi-ativas da Öhlins. Estas suspensões utilizam uma tecnologia exclusiva de amortecimento e por isso oferecem um comportamento mais eficaz, seja numa condução de ritmo descontraído, seja numa pista onde todo o conjunto pode ser levado ao extremo das suas capacidades. A variante SP vai estar disponível numa opção de cor exclusiva Icon Performance.

No segmento trail média cilindrada, e para além da versão base disponível em novas cores, a Yamaha vai “atacar” com uma Ténéré 700 Rally Edition. Sairá equipada de fábrica com um conjunto variado de componentes que a tornam ainda mais apta a circular por percursos exigentes e pisos de terra. A gama de componentes genuínos Yamaha, que fazem parte da Ténéré 700 Rally Edition, inclui uma ponteira de escape “slip-on” Akrapovic, placa protetora de cárter, intermitentes em LED, guarda de corrente, proteção de radiador e almofadas de joelho.

Para além disso, esta nova versão da Rally estará disponível na nova cor Heritage White com carenagem branca decorada com os famosos

gráficos “Speed Block” da Yamaha, bem como um assento de dois tons vermelho/preto, enquanto as jantes adotam uma cor dourada para maior contraste.

Talvez o maior motivo de interesse na EICMA na gama Ténéré 700 tenha sido a presença do protótipo Raid. A Yamaha acredita que existe dentro da Ténéré 700 um enorme potencial para elevar ainda mais o nível de performance “off-road” deste modelo. E com o intuito de nos deixar ver, de forma antecipada, aquela que será certamente uma das grandes novidades da marca nos próximos anos, o Salão de Milão EICMA 2021 foi então o palco para a estreia mundial da Ténéré 700 Raid.

A Yamaha não tem estado indiferente aos pedidos dos clientes que “exigem” algo mais para a Ténéré 700. Muitos desses clientes, tendo em vista aventuras fora de estrada ou participação em eventos de cariz competitivo, têm vindo a realizar, por sua “conta e risco”, modificações, algumas bastante extensas e profundas, na trail da Yamaha.

O protótipo da Ténéré 700 Raid foi um dos grandes destaques no stand da Yamaha nesta edição da EICMA. Foi criada com a utilização de componentes que integram a lista de acessórios GYTR, com



Yamaha

XSR 700
XTribute



a equipa de desenvolvimento a socorrer-se das informações de pilotos consagrados como Alessandro Botturi e Pol Tarrés, que testaram a moto no deserto marroquino. Os componentes alteram características da ciclística e também da performance.

A nova Yamaha XSR700 foi apresentada no Salão de Milão EICMA 2021, juntamente com uma variante que recorda a mítica XT500, denominada XSR700 XTribute.

Num segmento em constante evolução, a XSR700 de 2022 utiliza o motor CP2 mais eficiente que a Yamaha fabrica, com 689 cc, agora de acordo com as normas Euro5. A Yamaha não anuncia novidades em termos de performance.

As novidades que podemos encontrar neste modelo são a nova ótica dianteira LED, com um projetor dividido e uma lâmpada de mínimos semicircular. O reposicionamento mais avançado do painel de instrumentos LCD será uma novidade bastante apreciada pelos condutores da Yamaha XSR700, pois poderão mais facilmente visualizar as diversas informações apresentadas.

As novidades na ciclística continuam com a utilização de um sistema de travagem melhorado

graças aos discos dianteiros de maior diâmetro, com 298 mm, sendo que a travagem e o comportamento dinâmico de uma forma geral, serão melhorados devido à instalação de pneus Michelin Road 5.

Partilhando a base da XSR700 e todas as novidades referidas, a Yamaha pretende agradar aos motociclistas que procuram um estilo mais clássico. Para isso, a equipa japonesa foi buscar inspiração à mítica XT500, criando assim a XSR700 XTribute.

Uma das características em maior destaque na XT500 e que lhe atribuiu mais de uma década de sucesso foi o estilo arrojado, mas simples. Esta mesma característica é partilhada com a XSR700 XTribute, com depósito de combustível de acabamento tipo alumínio escovado, coberto com um pacote gráfico inspirado na XT, que combina com os guarda-lamas brancos e com as imediatamente reconhecíveis jantes douradas.

O guiador da XTribute é mais elevado e largo, permitindo ao condutor adotar uma postura mais elevada, sem que isso penalize o controlo sobre o conjunto. Para garantir que o condutor tem total controlo, a Yamaha utiliza nesta variante punhos e poisa-pés específicos para maior aderência. De realçar a utilização de folios de proteção das



Yamaha

TMax
TMax Tech Max



bainhas, o que complementa o “look” scrambler que está patente nas jantes de raios, revestidas por pneus Pirelli MT60-RS.

Em 2022 as TMax e TMax Tech Max apresentam muitas novidades. A carenagem totalmente nova é mais compacta e apresenta um frontal radical com asas agressivas e proeminentes entradas de ar angulares, bem como faróis em LED duplos, mais finos e com intermitentes integrados, que dão um visual desportivo ainda mais vincado.

Instalado num quadro tubular de provas dadas pelo equilíbrio e resistência, encontramos na TMax um motor de dois cilindros paralelos de 560 cc com a sua cambota de 360 graus com um sistema de equilíbrio de pistão recíproco. Este design único ajuda a anular a vibração sem a necessidade de um veio de equilíbrio rotativo convencional, reduzindo a altura do motor e permitindo a utilização de uma área de armazenamento maior sob o assento.

Foi desenvolvida uma nova posição de condução para permitir ao condutor usufruir de todo o potencial desportivo do potente motor Euro5 e do chassis em alumínio leve da TMax. Todos os três pontos do triângulo ergonómico foram movidos para

criarem uma postura corporal ligeiramente mais desportiva, inclinada para a frente.

Isto foi conseguido com a utilização de um guiador de alumínio forjado com um novo formato, bem como com um assento e apoios de pés mais longos, que oferecem maior liberdade de movimentos.

Ao nível das suspensões a Yamaha redefiniu por completo as afinações base da forquilha invertida com bainhas de 41 mm e do monoamortecedor traseiro com sistema de bielas. O objetivo foi dotar as suspensões da TMax de maior firmeza, adaptando-a assim aos novos pneus Bridgestone Battlax SC2 especificamente desenvolvidos para retirar o maior partido das jantes Spin Forged.

Para os motociclistas que procuram algo mais exclusivo, a Yamaha disponibiliza a TMax Tech Max. Partilha das mesmas especificações base da TMax, mas beneficia de uma gama de tecnologia adicional.

O para-brisas da Tech Max é ajustável eletricamente. O nível de equipamento “premium” continua em termos de materiais utilizados no assento, no amortecedor traseiro ajustável, “cruise control”, punhos e assento aquecidos, além dos comandos nos punhos serem retroiluminados. //

CARISMA Retro



KAWASAKI Z650 RS



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma naked japonesa de inspiração retro que se adapta a qualquer tipo de utilização, brindando a jornada com o seu estilo intemporal.

Texto: Rogério Carmo

O

segmento naked é talvez o mais variado do mercado. Desde as motos com inspiração marcadamente oriental ou futurista às descaracterizadas utilitárias urbanas ou às pouco práticas povernakeds, a variedade

é grande. Mas há um segmento em particular que apaixona os amantes das duas rodas: são as motos de inspiração retro, também conhecidas por clássicas modernas, que fazem reviver memórias da juventude e evocam arquétipos que estão na base da cultura motociclística.

É o caso da nova Z650RS, inspirada na aclamada Kawasaki Z 650-B1 de 1977, e que à semelhança da Z900RS apresenta linhas esguias e simples, definidas pelo farol dianteiro e pelos manómetros redondos rematados a cromado, pelo depósito de combustível alongado e pelas jantes que, apesar de serem de fundição de alumínio, fazem lembrar aros raiados.

Os apontamentos cromados, o tradicional

remate da baquet em forma de bico de pato, as delicadas faixas pintadas que decoram o depósito que também é ornamentado pelo característico logótipo da marca em relevo, contribuem para um aspecto nostálgico e uma elegância extremamente bem conseguidas.

O posto de condução é espaçoso, dominado por um guiador largo e um assento baixo e estreito (a 820 mm do solo, podendo inclusivamente ser substituído por outro opcional que tem menos 20mm de altura) que favorece um acesso fácil. A boa ergonomia proporciona uma posição de condução elevada e extremamente cómoda que, aliada ao conforto proporcionado pela suspensão, incentiva a grandes passeios.

A par com o conforto está o prazer de condução promovido pelo desempenho do motor bicilíndrico de 649 cc, que é basicamente o mesmo que equipa a Kawasaki Z650. Com uma sonoridade muito interessante e discreta e com um binário significativo (64,0 Nm às 6.700 rpm), que permite uma grande tolerância na escolha da mudança engrenada, a Z650RS revela-se uma moto





"A NOVA Z650RS, INSPIRADA NA ACLAMADA KAWASAKI Z 650-B 1 DE 1977, E QUE À SEMELHANÇA DA Z900RS APRESENTA LINHAS ESGUIAS E SIMPLES"

extremamente fácil de conduzir. A entrega de potência (68 cv às 8.000 rpm) é extremamente suave abaixo das 3.000 rpm e vigorosa acima das 6.000 rpm, com uma entrega plana no intervalo, facto que permite uma condução despreocupada, com uma resposta rápida e irrepreensível ao acelerador.

Em termos de consumos, o fabricante anuncia uns espartanos 4,3 litros /100 km que, na prática, em andamento vivo, subiram para uns bastante aceitáveis 5,0 litros /100 km, segundo o computador de bordo, o que se pode converter numa autonomia prática a rondar os 200 quilómetros, graças a uma capacidade total de 12 litros do depósito de combustível.

A caixa de velocidades, apesar de ter um accionamento algo rude, é extremamente precisa e está bem escalonada, não revelando qualquer dificuldade em subir de rotação em nenhuma das relações engrenadas. A embraiagem, deslizante

e assistida, torna a manete extremamente leve e proporciona uma maior confiança nas reduções, já que evita o bloqueio da roda traseira sob forte desaceleração.

A travagem é bastante potente e muito doseável, com os dois discos dianteiros de 300 mm a apresentarem uma mordida inicial forte, a cargo de maxilas Nissin de pistão duplo, e o travão traseiro a proporcionar uma vantagem acrescida na inserção nas trajetórias, igualmente bastante doseável e sem nunca mostrar sinais de fadiga, mesmo quando bastante solicitado em andamentos mais rápidos. Ambos os eixos são monitorizados por uma eficaz unidade ABS Bosch 9.1M.

O peso contido (187 kg em ordem de marcha) com o centro de gravidade bastante baixo, a curta distância entre eixos (1405 mm) e a boa brecagem (raio de viragem 180° em apenas 2,6 metros) tornam a Z650RS extremamente ágil e fácil de



649 CC
67,3 CV
8 390 €

» Mais dados técnicos aqui





"UMA **MOTO POLIVALENTE**, FOCADA EM GARANTIR UM ELEVADO PRAZER DE CONDUÇÃO MESMO A MOTOCICLISTAS MENOS EXPERIENTES"

manobrar.

Com o motor a servir de elemento estruturante, o quadro, apesar de o seu peso ser de apenas 13,5 kg, revela-se extremamente rígido e, a par com o elegante braço oscilante em alumínio fundido que pesa apenas 4,8 kg, garante um excelente comportamento em curva, com muita estabilidade e precisão na inserção em ângulo.

Mesmo sob forte travagem, a suspensão, que como já referi se apresenta muito confortável, mesmo em pisos mais degradados, não mostra afundamento excessivo graças à forquilha convencional, que apesar de não permitir regulação, apresenta bainhas de 41 mm de diâmetro e, mesmo sob forte aceleração na saída da curva, consegue manter o conjunto bastante estável, graças também à ajuda do amortecedor

traseiro, que está colocado em posição horizontal com um sistema Back-link, bastante firme, e que apenas peca pelo facto de, apesar de permitir regulação da pré-carga, essa não ser uma operação fácil.

Mas a Z650RS não é uma moto desportiva. É uma moto polivalente, focada em garantir um elevado prazer de condução mesmo a motociclistas menos experientes, pelo que é, sem dúvida, recomendada aos recém-chegados ao mundo das motos ou a motociclistas de baixa estatura. Ainda assim, consegue ser uma excelente companheira para os motociclistas mais experientes que apenas pretendam uma moto fácil de conduzir e manobrar, seja para uma utilização polivalente intensiva ou apenas para ir espalhar charme ao fim-de-semana.

Foi o que senti, ao longo dos cerca de 150





DESCUBRA TODA A COLEÇÃO **Bihr.eu**

RST-MOTO.COM     #WEARERST

**NOVO RST
x KEVLAR®
CAMADA
UNICA**
CALÇAS EM
TECIDO



Front fly opening

*5
outer
pockets*

IT'S IN THE DETAIL

FEITO COM KEVLAR - ESTAS CALÇAS DE GANGA COM CERTIFICAÇÃO CE AA FORAM FEITAS COM DENIM E KEVLAR®, ENTRELAÇADOS PRÉVIAMENTE PARA CRIAR UM TECIDO DENIM DE CAMADA ÚNICA DE ALTA PROTEÇÃO, MAS AINDA LEVE E MACIO, TAL COMO UMAS CALÇAS DE GANGA NORMAIS.



Kevlar® fabric being

BUILT WITH

Kevlar



quilómetros que com ela partilhei algumas belas estradas do distrito de Coimbra, onde recentemente a Multimoto, o importador oficial da Kawasaki para Portugal, promoveu uma apresentação dinâmica da Z650RS aos meios de comunicação nacionais.

De manhã cedo, num dia frio e com o piso ainda encharcado pela humidade nocturna e pelas chuvadas das vésperas, as retorcidas estradas entre Coimbra e a Lousã foram o cenário perfeito para poder averiguar o potencial deste novo modelo. E nem mesmo a estreita estrada de acesso à bela Aldeia de Xisto do Talasnal, molhada e coberta de folhas outonais, impediu uma condução bastante alegre, sempre com uma grande sensação de controlo e segurança.

Numa moto deste tipo a simplicidade é muito apreciada, pelo que a Kawasaki manteve os

*"A TRAVAGEM É
BASTANTE POTENTE
E MUITO DOSEÁVEL,
COM OS DOIS DISCOS
DIANTEIROS DE 300 MM
A APRESENTAREM UMA
MORDIDA INICIAL FORTE"*

comandos convencionais e reduzidos ao mínimo e a electrónica reduzida ao essencial.

O painel de instrumentos incorpora um elegante painel de cristal líquido negativo, de fácil leitura, que fornece informação muito completa, com computador de bordo que calcula os consumos e a autonomia, totalizadores parciais, indicador de mudança engrenada, relógio, temperatura do líquido de refrigeração e ainda um indicador de condução económica que permite reduzir significativamente o consumo de combustível.

A Kawasaki fez um esforço para adaptar a tecnologia ao estilo retro, bem patente no farol oval traseiro, inspirado na gama Z dos anos 70 e que, apesar de ser em LED, tal como toda a iluminação, imita as convencionais lâmpadas





TESTE KAWASAKI Z650 RS

incandescentes. A marca japonesa apostou na qualidade de construção e em acabamentos cuidados, para colocar no mercado uma moto carismática e cheia de estilo, com uma presença bastante forte que não passa despercebida, a um preço muito concorrencial.

Ao final do dia de teste, a ergonomia revelou-se perfeita e nem os pulsos nem as costas ou o respetivo fundo, mostravam sinais de desconforto. Gostei também da boa visibilidade proporcionada pelos espelhos retrovisores, do facto de ambas as manetes serem reguláveis, da facilidade de acesso ao bastante estável descanso lateral e à quase completa ausência de vibrações ou ruídos parasitas. Também gostei do facto de poder navegar nas informações do painel de instrumentos sem ter que tirar as mãos do guidão, já que a Z650RS tem um botão dedicado na manete esquerda, ao alcance do polegar, que permite “azerar” os totalizadores parciais e alternar entre as diversas informações do computador de bordo.

A Z650RS vai estar brevemente disponível nos concessionários Kawasaki em três esquemas cromáticos diferentes: Verde (que pode ver nas imagens) e Cinza (ambas por um preço de 8.495 €) e Preto (8,390 €). //



EQUIPAMENTO

Capacete X-Lite X-1005 Ultra Carbon

Casaco Merlin Atlow

Luvax REV'IT! Neutron 2

Jeans REV'IT! Lombard 2 RF

Botas TCX Rook WP



 merlin_portugal



 merlinportugal



www.merlinbikegear.com

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Pronta PARA ROLAR

VOGE 500 DSX

Uma trail de média cilindrada,
muito acessível, capaz de
enfrentar grandes desafios.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Marca



» Galeria de fotos aqui





"A ERGONOMIA É MUITO BOA, COM AS MÃOS A CAÍREM PERFEITAMENTE NO AMPLO GUIADOR, QUE PROPORCIONA UM BOM APOIO"

A Vogé, marca premium do grupo asiático Loncin, apresentou à comunicação social europeia uma nova versão da sua trail de média cilindrada. Depois de o Andar de Moto ter testado a Vogé 300DS, que deixou uma boa impressão na nossa redação, foi agora nas montanhas de Teruel, em Espanha, que tive oportunidade de me fazer à estrada na nova Vogé 500DSX.

Equipada com um motor bicilíndrico paralelo de 471 cc de capacidade e refrigeração por líquido, já com homologação Euro5, a nova Vogé 500DSX apresenta uma potência de 46,9 cv que lhe permite ser conduzida por motociclistas com carta de condução A2. Com uma distribuição DOHC de 4 válvulas por cilindro e com uma gestão eletrónica do sistema de injeção assinada pelos alemães da Bosch, esta unidade motriz confere uma condução

alegre e divertida, mostrando uma grande facilidade em subir de rotação, sem qualquer hesitação na resposta ao acelerador, que permite explorar e até abusar da bem concebida ciclística, com uma agradável nota de escape a acompanhar.

Graças a um consumo contido, que o fabricante refere ser de 3,7 litros/100 km, o depósito de combustível, com 16,5 litros de capacidade, terá uma autonomia teórica de quase 450 quilómetros que, na prática e mesmo com passageiro e bagagem, facilmente garante mais de 400 quilómetros entre reabastecimentos, um dado fundamental para a poder considerar como uma trail de aventura para longas tiradas.

A condução é ainda premiada com uma caixa de velocidades de relações curtas, suave e precisa, focada sobretudo nas retomas e arranques, que garante uma velocidade máxima a rondar os 160 km/h, e por um nível de vibrações muito baixo, que apenas se torna perceptível nos regimes mais >>



471 CC

46,9 CV

6 895 €

» Mais dados técnicos aqui



"UMA DISTÂNCIA ENTRE EIXOS DE 1.445 MM CONFERE-LHE UMA **GRANDE AGILIDADE**, TANTO EM MANOBRA, A BAIXA VELOCIDADE, COMO NAS MUDANÇAS DE DIREÇÃO A ALTA VELOCIDADE."

elevados, sem no entanto se tornar demasiado incomodativo.

Em termos de ciclística, a Voge 500DSX conta com uma forquilha invertida de 41 mm de diâmetro, da marca japonesa Kayaba, com um curso de 156 mm e um monoamortecedor da mesma marca, de funcionamento progressivo, que actua através de bielas sobre um braço oscilante de alumínio fundido e que permite regulação da pré-carga da mola.

Uma distância entre eixos de 1.445 mm confere-lhe uma grande agilidade, tanto em manobra, a baixa velocidade, como nas mudanças de direção a alta velocidade. A taragem da suspensão surpreendeu-me pelo bom desempenho a alta velocidade, mantendo

as rodas bem coladas ao asfalto, sobretudo nas estradas com pisos mais degradados, sendo simultaneamente muito confortável.

Os travões empregam dois discos flutuantes recortados, de 298 mm de diâmetro e pinças Nissin de duplo pistão, na roda dianteira, sendo toda a travagem monitorizada por um sistema ABS de dois canais, que se mostra bastante discreto na sua intervenção e que pode ser desligado na roda traseira para facilitar a condução fora de estrada. Garantem uma mordida inicial forte, bastante doseável e incansável, mesmo em ritmos mais rápidos.

O nível de equipamento também é elevado, contando com manetes reguláveis, cavalete





sprintmoto.pt

BLUSÃO KOOL



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

Cores disponíveis





central, proteções da cárter, radiador, motor e carenagens, porta bagagens traseiro, controlo da pressão dos pneus com alarme de alerta para alterações súbitas de pressão, painel de instrumentos digital e iluminação integralmente em LED com luzes diurnas DRL.

Efetivamente, a Voge 500DSX apresenta um bom nível de construção e uma boa qualidade de acabamentos que a torna extremamente interessante, sobretudo quando se tem em conta o seu preço.

Num primeiro contacto, é impossível não reparar na envergadura do conjunto. Com uma estética consensual e um volume que aparenta pertencer a um segmento superior, não é difícil imaginar que a sua posição de



*"EFETIVAMENTE,
A VOGÉ 500DSX
APRESENTA UM
BOM NÍVEL DE
CONSTRUÇÃO E UMA
BOA QUALIDADE DE
ACABAMENTOS"*



condução é realmente confortável, desafogada e perfeitamente adaptada a longas viagens, com o assento bem desenhado e bastante estreito na zona frontal, a proporcionar uma grande acessibilidade ao solo e facilidade de manobra.

A ergonomia é muito boa, com as mãos a caírem perfeitamente no amplo guiador, que proporciona um bom apoio e uma boa alavanca para manobrar. Os mais altos, vão achar o guiador muito baixo para uma condução em pé mas, por outro lado, a pouca largura do conjunto permite manter os pés bem apoiados e os joelhos bem posicionados no depósito.

O assento confortável, ao posicionar-se a apenas 830 mm do solo, permite aos utilizadores de estatura mais baixa apoiarem bem os pés no chão. Ainda permite enfrentar com confiança »



troços de fora de estrada mais difíceis, também graças ao seu contido peso, cifrado em apenas 206 kg em ordem de marcha.

A proteção aerodinâmica é suficiente, graças ao ecrã pára-brisas regulável manualmente em altura, em duas posições, operação que infelizmente não pode ser feita em andamento. No entanto, o seu desenho não origina excessiva turbulência no capacete, nem chocalheiras ou ruídos parasitas.

O quadro foi concebido para garantir um bom compromisso entre a altura do assento e a altura livre ao solo. Construído em tubos de aço numa estrutura de duplo berço, mostra-se suficientemente rígido para assegurar uma boa firmeza do conjunto e garantir um bom comportamento em curva.

Até a escolha dos pneus, uns Metzeler Tourance (nas medidas 110/80R19 na frente e 150/70R17 na traseira), favorece o desempenho do conjunto, seja em curva, seja sob travagem, mesmo nos pisos mais degradados.

O painel de instrumentos, em TFT a cores, apresenta muita informação pertinente, de forma

legível sob qualquer condição de iluminação, já que comporta um sistema de iluminação com sensor crepuscular e uma tomada USB para carregamento de acessórios ou de um smartphone, que pode ser emparelhado com o sistema da moto via Bluetooth.

O passageiro conta com um assento elevado, independente, e umas pegadas de suporte bastante bem posicionadas, além de bastante espaço para não interferir com o condutor.

Disponível nos concessionários da marca em três cores, vermelho, azul e preto, e com uma boa gama de acessórios de fábrica, onde se destacam as malas laterais e topcase de excelente qualidade e a um preço muito acessível, a Vogé 500 DSX é, pela sua grande facilidade de condução, recomendada para uma utilização polivalente, afigurando-se como uma excelente escolha para iniciação ou para uma utilização urbana diária, com a vantagem de permitir umas boas e longas passeatas.

A Vogé também disponibiliza a versão 500DS, que apenas difere da DSX nas jantes, que em vez de raiadas são de fundição de alumínio. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth C4 Pro Carbon

Luvax REV'IT! Arch

Fato REV'IT! Poseidon 2 GTX

Botas TCX Clima Surround GTX



MOTO PONTO



EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Email: motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email: motoponto@gmail.com

Até já!



Pedro Pereira

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

MELHORAR O CONFORTO do assento da moto. Sim ou não?

COMO BEM SABEMOS, uma moto é um autêntico puzzle. São milhares de diferentes peças de vários tamanhos, cores, materiais e feitios, harmonizadas entre si. Para agudizar, existem muitos compromissos que se prendem com questões do ambiente, da estética, dos mercados a que se destinam e, muito importante, dos custos finais que depois serão imputados aos clientes.

Assim se percebe que um produto que é comercializado em larga escala, para ser rentável, tenha que ser alvo de uma série de requisitos que o tornem o mais universal possível, de modo a abranger o maior leque de consumidores nas diferentes partes do mundo, com o menor número de alterações.

Porém, isso nem sempre é possível ou desejável, até porque os gostos e as necessidades dos motociclistas variam muito e, como é óbvio, torna-se complexo tentar agradar a todos/as!

O que parecia uma ameaça acabou por se tornar numa oportunidade! Os construtores decidiram seguir as pegadas da indústria automóvel e lançaram, também para as motos, catálogos de extras e acessórios cada vez mais extensos.

Na prática, sobretudo nos mercados mais maduros, caso do Europeu e Norte-Americano, é comum que, de série, as motos sejam parcas em equipamento, cabendo depois a cada um enriquecer ou não a sua moto que, no ato da compra, é comum ter apenas o essencial: comandos, motor, rodas e pouco mais! Uma verdadeira lástima que, ainda por cima, permite homologar a moto como pesando menos, com consequentes menores consumos e emissões!

Do ponto de vista da gestão é uma opção brilhante! As marcas conseguem satisfazer as exigências dos clientes e, ao mesmo tempo, ganhar mais dinheiro! O reverso é que o preço de venda inicial até pode ser aliciante, mas se começarmos a adicionar extras, packs e afins o preço

final é altamente inflacionado e, numa futura venda, não serão significativamente valorizados!

O caso concreto de querer melhorar o conforto do assento do condutor

Um dos exemplos recentes desta estratégia para agradar mais ao consumidor (e sacar-lhe mais algum dinheiro, sejamos claros) está patente no(s) assento(s) da moto. Começaram a existir opções mais altas, mais baixas, mais confortáveis, com aquecimento incorporado... é só escolher e pagar!

Somos todos diferentes, também na nossa compleição física. Um bom exemplo deste facto é a forma como “sentimos” o assento da nossa moto, sobretudo nos casos em que fazemos viagens mais longas e não apenas tiradas curtas, de 15 ou 20 minutos, em que até um assento do tipo tábua parece suportável.

Além disso, há muitos outros fatores a ter em conta, como a idade (as queixas ao nível lombar e quejandos vão aumentando), a estrutura corporal de cada um, o peso, a atividade física que pratica ou não, isto apenas para dar alguns exemplos.

Tendo como referência a Yamaha Tracer 9, modelo de 2021 que adquiri recentemente, senti que numa qualquer viagem de maior duração o meu rabio se começava a queixar prematuramente, sensivelmente ao cabo de 2 horas, mesmo antes ainda de necessitar de parar para reabastecer. Era óbvio que tinha que fazer alguma coisa para tornar as viagens mais suportáveis...

Sendo uma moto definida pela marca como uma Sport Touring, a própria marca comercializa uma versão do assento Confort (e até uma versão aquecida). Era a opção mais lógica, até porque se não gostasse podia simplesmente tratar de o colocar posteriormente à venda e recuperar parte significativa do investimento...

Também podia optar por soluções mais simples como »



usar uns cullotes, tipo os de ciclismo, que são acolchoados, ou até aplicar um seat pad. Para quem não conhece, é uma espécie de almofada que se aplica sobre o assento e melhora o conforto, podendo ser retirada em qualquer altura (ótimo para quem tem mais que uma moto) e que é suposto reduzir a pressão sobre a coluna e aumentar o bem-estar quando se anda de moto.

Outra possibilidade ainda seria trabalhar ao nível da afinação das suspensões, mas também aqui não há milagres, mais ainda se quiser manter o desempenho desportivo nas mesmas, algo que pode ser facilmente melhorado no caso das suspensões eletrónicas que esta minha moto não tem, ao contrário da sua irmã GT.

Ainda assim, ponderei uma opção diferente: recorrer ao serviço especializado de um estofador e personalizar mais a minha escolha: queria manter a forma do assento, manter a capa do mesmo e que, a haver alteração na altura, pois que fosse mínima. No fundo, queria mais conforto, sem comprometer a facilidade de movimentos, indispensável numa condução mais animada a que esta moto também convida.

Em conversa com outros motociclistas e depois de diversas pesquisas na Internet, acabaram por me recomendar a Auto Estofos da Buraca, empresa que fica próxima de Lisboa e tem um serviço especializado para motos, pelo que liguei para lá explicando o que pretendia. A bem da verdade, primeiro enviei um e-mail, mas nunca obtive resposta. Que pena, em pleno século XXI, a não se aproveitar todas as potencialidades do mundo digital! É algo que me custa a entender!

Após contacto telefónico, fui informado que esse tipo de serviço para motos é feito apenas ao sábado e que, com marcação prévia, podia até aguardar pela realização do serviço e depois levar logo a moto, além de assistir ao trabalho e trocar impressões com o técnico. Ou seja, não ia ficar sem moto um único dia!

Na data combinada cheguei cedo e encontrei a porta fechada. Aguardei um bocado e liguei para a empresa, de onde me responderam que tinham 3 lojas na mesma rua, a uns 100 metros de distância umas das outras! Estava do lado oposto (para onde o GPS me tinha levado) do que tinha a porta aberta! Bem que podiam explicar isso na marcação telefónica que efetuei! Ou seja, não começámos sob uma boa estrela!

Quando cheguei ao local, retirei o assento e, enquanto esperava pela minha vez, vi vários assentos à espera (capas para trocar, reparações a fazer...) e assisti a um trabalho de rebaixamento de um assento de uma jovem motard que não teria mais de 1,50 m.

A moto, uma Honda CRF Rally 250, já tinha as suspensões rebaixadas, mas continuava a ser insuficiente. Foram retirados mais de 2 cm de esponja e colocada uma nova capa (a vermelha original estava já com a cor desmaiada e polida pelo uso) em tecido antiderrapante e o resultado final impressionou-me! Ainda acrescentou uma fita de suporte, à cor da nova capa do assento, para evitar problemas com as autoridades. Ao que consta, retirar essa fita/cinta pode significar dissabores...

Chegada a minha vez, trocámos algumas impressões, partilhei as minhas queixas e a recomendação, que aceitei, foi de aplicação apenas de gel, em lugar do visco gel que tem um efeito do tipo plasticina, pelo que vai perdendo progressivamente a elasticidade. Como não disponho de competências na matéria, aceitei a explicação e disse que era para avançar.

Habilmente, o funcionário efetuou um desenho e respetivo corte da esponja, aplicou o gel na zona cortada e escavada e aplicou por cima uma tela muito fina (tipo véu da noiva) para o proteger. Depois, uma camada de esponja cobrindo todo o assento, que evita o aumento da temperatura numa exposição solar prolongada, uma camada de plástico muito fina (vinha já no assento original) »

MOTO PONT©

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

CRÓNICA

e, por fim, a capa de assento original foi novamente agraçada à estrutura do assento propriamente dita.

Resultado final

Esperei algum tempo para que a cola aplicada fizesse o seu efeito. A olho nu, a diferença é praticamente impercetível. Só mesmo conhecendo bem o “antes e o depois” se percebe que o assento está marginalmente mais alto em toda a sua estrutura. Considero que não representa uma alteração estrutural e, mesmo perante as autoridades ou nas hipotéticas inspeções, sei que não vou ter problemas.

Aliás, cheguei a casa e perguntaram-me se tinha havido problemas na ida ao estofador, porque o assento estava igual! Elucidativo...

Já ao tato dá para perceber que o nível de acolchoamento é superior. Nem é preciso sentar! Basta comprimir para perceber que está diferente... para melhor, e era esse o meu objetivo. Até pelo lado interior, onde existem uns furos na estrutura do assento, se percebe a maior densidade, ao empurrar com o dedo.

Ainda não tive oportunidade de fazer uma viagem digna desse nome, mas as primeiras impressões são muito positivas e espero, muito em breve, poder confirmá-las passando mais tempo em cima da moto! Aqui está uma boa desculpa para uma escapadinha de fim de semana.

Mas sinto menos carga na região da bacia e glúteos e, correspondentemente, em toda a zona púbica com irradiação para a pélvica. Naturalmente que não será uma solução milagrosa ou que vou passar a ter um conforto acima da média, mas a percepção é que o ganho será notório e justifica perfeitamente o investimento.

Em termos práticos, por menos de 100 euros, obtive um resultado personalizado, definido de acordo com os meus desejos e que, segundo o técnico, virá a melhorar porque o gel se vai expandir ligeiramente com o uso.

Naturalmente que nem tudo são rosas, ou seja, esta minha opção teve um resultado irreversível. Já não será possível voltar por completo ao assento que tinha antes, mas como também não tenho planos de o fazer, não é preocupante.

Resumindo, como alternativa a assentos do catálogo de acessórios do fabricante ou de marcas mais ou menos conhecidas, a maior parte delas estrangeiras, a opção por um estofador pode ser bastante interessante, e ir ao encontro dos seus desejos, provavelmente com um custo menor, além de estar apoiar a economia nacional! //

aprilia®

RS660



APRILIA RIDE

PRESTAÇÃO MENSAL: 115€ · PRAZO: 48 MESES

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

ÚLTIMA MENSALIDADE: 4.249€

MONTANTE FINANCIADO: 8.333,10€

TAEG: 6,9%

apriiaporugal.pt  

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 12.140€, entrada inicial obrigatória: 3.806,90€ + 47 mensaldades: 115€, última mensalidade: 4.249€. Montante Financiado: 8.333,10€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,9%, MTIC: 9.998,99€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2021**, para a Aprilia RS660, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal. Os Concessionários aderentes a esta campanha Aprilia são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem caráter de exclusividade.



Alpinestars revela

COLEÇÃO MX22 PARA MOTOCROSS

A CONHECIDA MARCA DE EQUIPAMENTOS PARA MOTOCICLISMO APRESENTA UMA COLEÇÃO REPLETA DE DIFERENTES OPÇÕES PARA OS PRATICANTES DE MOTOCROSS. FIQUE A CONHECER OS DETALHES DA NOVA COLEÇÃO DA ALPINESTARS MX22.

Desenvolvida em conjunto com os atletas de alta competição, a linha MX22 da Alpinestars oferece maior funcionalidade técnica, melhor ajuste ao corpo e estilo, garantindo o máximo conforto, leveza e durabilidade, tão desejados pelos pilotos.

Com a nova gama MX22, a Alpinestars disponibiliza uma linha completa para todos os pilotos, desde os atletas profissionais até aos pilotos iniciantes de MX e Enduro. Esta linha de equipamentos inclui mais de 40 novos conjuntos e 12 novos estilos de equipamentos "Youth Racer".

Todos os equipamentos da coleção MX22 foram desenvolvidos com foco no ajuste e conforto, proporcionando máxima liberdade de movimentos e

ventilação. Todos os produtos desta coleção incluem ainda inovações tecnológicas que permitem melhorar o desempenho e comodidade dos pilotos enquanto tentam obter os melhores resultados em pista.

Os destaques da nova coleção Alpinestars MX22 são:

- **Supertech:** A linha de equipamentos Supertech é a mais inovadora da Alpinestars, criada para obter um desempenho de condução superior e inspiração nos modelos de competição.

- **Techstar:** Com uma construção extremamente leve, a linha Techstar garante uma excelente liberdade de movimentos e apresenta uma



zona do joelho aberta que permite maior flexibilidade. Incorpora pequenas zonas de malha, estrategicamente posicionadas para obter um maior fluxo de ar, para ventilação e resistência.

- **Racer:** A linha Racer foi desenvolvida e testada nos terrenos mais difíceis do mundo. Este é o equipamento ideal para os vários tipos de condução off-road, graças às suas mangas pré-curvadas e à construção das pernas em materiais muito resistentes, leves e repelentes da humidade.

- **Fluid:** A nova linha Fluid permite aos pilotos o acesso às melhores tecnologias, que aproveitam a construção e outros recursos das restantes linhas de equipamento a um preço mais acessível. Os equipamentos Fluid contam com várias combinações de cor distintas para uma aparência mais agressiva e desportiva.

Adicionalmente, a Alpinestars inclui na coleção MX22 uma gama pensada para os motociclistas que têm aventuras no seu pensamento. Dentro da linha Venture XT destaca-se o blusão com zonas reforçadas em película PU, proteção adicional

nas zonas mais expostas aos impactos, grandes aberturas para ventilação nas mangas e painel frontal Hyper Flow para os dias mais quentes.

As calças Venture XT, à semelhança do equipamento Techstar, incorporam aberturas na zona da coxa para uma ventilação otimizada e ainda zonas técnicas elásticas para uma maior liberdade de movimentos. As calças estarão disponíveis em 2 modelos distintos: a calça para vestir dentro da bota ou a calça para vestir por fora da bota.

Com o lançamento da nova coleção MX22, a linha de capacetes da Alpinestars foi, também, ampliada, dando lugar a novas cores e gráficos nos capacetes S-M10 Meta 2, S-M8 Factory, SM5 Speed, SM5 Venture, SM5 Bond, SM5 Beam e no SM5 Scout.

Da mesma forma, as botas Tech 10, Tech 10 Supervented, Tech 7, Tech 7 Enduro Drystar, Tech 7S, Tech 5, Tech 3, Tech 3S e as Tech 3S Kids recebem, também, novas cores para 2022. Nas luvas, encontramos novos gráficos e também uma nova paleta de cores para os modelos Techstar, Radar, Full Bore, Stella Full Bore, Youth Radar e Youth Full Bore.

Já nas proteções, a Alpinestars acaba de lançar um novo protetor de peito, o A-6, e introduz novas cores na gama Bionic Action. //





A evolução do integral ROADSTER FRANCÊS

A MARCA FRANCESA APRESENTA A EVOLUÇÃO DO SEU CAPACETE INTEGRAL ROADSTER. FIQUE A CONHECER TODOS OS DETALHES E PREÇO DO NOVO CAPACETE SHARK SPARTAN RS.

O capacete Spartan tem sido um bom companheiro nos testes e viagens do Andar de Moto desde 2019. Um capacete integral de design desportivo mas que não aposta num formato “racing” a 100%, disponibilizando detalhes que o tornam numa proposta polivalente.

Para a nova temporada 2022, a Shark apresenta uma nova variante deste capacete integral: o Spartan RS.

Esta novidade da marca francesa faz parte da nova geração de capacetes que já cumprem com as normas de homologação E 22-06, garantindo assim uma elevada resistência aos impactos e proteção total da cabeça do motociclista.

A calota exterior do Shark Spartan RS é fabricada em fibra compósita e está disponível em duas dimensões diferentes. A calota interior é fabricada em EPS de diferentes densidades, para maximizar a absorção e

dispersão das forças resultantes dos impactos em caso de queda, minimizando o risco de lesões.

Com um perfil aerodinâmico onde se destaca o spoiler superior ligeiramente prolongado, o Spartan RS permite a sua utilização a velocidades mais elevadas sem sofrer tanta turbulência aerodinâmica. Não só é mais confortável fisicamente para o motociclista, como esta melhoria aerodinâmica permitiu à Shark obter um capacete integral mais silencioso.

Por outro lado, a ventilação foi um fator que a Shark teve em conta de forma particular no desenvolvimento do novo Spartan RS. Neste caso encontramos 3 entradas e 4 saídas de ar, ajustáveis, e posicionadas de forma a garantir um fluxo de ar mais rápido. Isso resulta, nos dias de maior calor, numa regulação térmica otimizada, mas também permite que o motociclista receba “ar fresco” mais rapidamente.



No interior, encontramos um forro com almofadas morfológicas 3D, com desenho melhor adaptado às formas da cabeça, para um conforto melhorado e ainda maior insonorização. O acolchoamento interno combina camurça e tecido Alveotec, é removível e lavável, e conta com propriedades antibacterianas, anti-transpiração e anti-odor.

Para garantir uma excelente visibilidade em condução, a Shark instala no Spartan RS um conjunto de viseira de qualidade ótica superior.

A viseira exterior transparente VZ 300 de ultra performance é igual à utilizada no Spartan GT. De classe ótica nível 1, elimina distorções visuais, tem propriedades anti riscos, e está preparada para receber Pinlock 120 Max Vision, incluído na embalagem do capacete.

Um ponto a destacar nesta viseira do Spartan RS é o seu sistema de fixação. Deriva do sistema usado no Race-R Pro GP, o modelo de competição, e conta com nada menos do que quatro pontos de ancoragem, tornando-se assim mais resistente em caso de impacto.

Já a viseira escura interior UV 380, para além de garantir conforto protegendo a vista dos raios solares mais intensos, conta com um formato mais ergonómico e um sistema de ajuste que facilita o seu posicionamento de acordo com a



preferência do motociclista.

Por último, destaque ainda para o sistema de retenção com fivela e anel duplo D, e ainda o facto da Shark disponibilizar o Spartan RS com calota em fibra de carbono.

A Lusomotos, representante em Portugal dos capacetes Shark, confirma que o novo Spartan RS está disponível nos tamanhos do XS ao XXL, em diferentes decorações, e com PVPR de 358,74€. //



Euro 5

ACE
SPADES

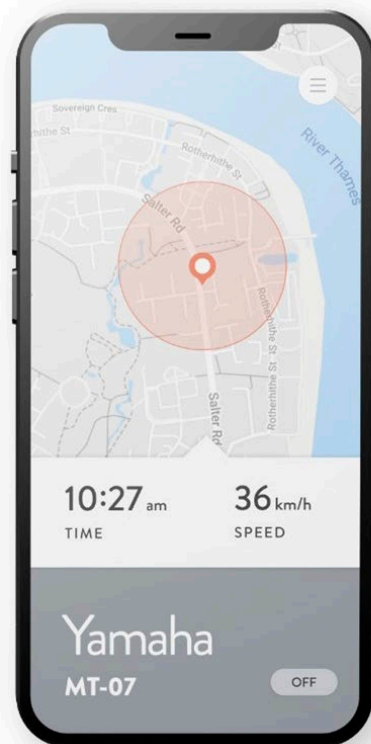
Gran Milano

OUTLAW

Ace of Spades 125 (ABS)
Gran Milano Outlaw 125 (ABS)

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

Mais pequeno E EFICAZ



O NOVO LOCALIZADOR INTELIGENTE DA MONIMOTO É AINDA MAIS COMPACTO E FÁCIL DE INSTALAR, E MANTÉM TODAS AS QUALIDADES QUE FIZERAM DESTA MARCA UMA REFERÊNCIA PARA OS MOTOCICLISTAS QUE PREZAM A PROTEÇÃO DO SEU VEÍCULO. CONHEÇA AQUI OS DETALHES DO LOCALIZADOR GPS MONIMOTO MM7.

Os localizadores Monimoto podem ser utilizados em motos, scooters, moto 4 e UTV, permitem uma instalação muito fácil e rápida, sem recurso a ferramentas, e funcionam de forma inteligente, notificando o proprietário do veículo sempre que ocorrer o manuseamento não autorizado do mesmo.

Com o novo localizador GPS MM7, a Monimoto dá um importante passo em frente na miniaturização do seu sistema, tornando a instalação ainda mais fácil. Devido às dimensões reduzidas e ao novo formato do localizador, foi simplificada a tarefa de encontrar um local escondido no interior do veículo onde a unidade pode ser fixada.

Outra das melhorias do MM7 face aos modelos anteriores é a utilização de pilhas com um formato mais comum, na unidade principal e na chave de comando, respetivamente, duas baterias de lítio AA 1,5V e uma CR2450.

De recordar que o Monimoto possui uma alimentação independente graças, precisamente, a estas baterias, e que por esse motivo não está ligado ao circuito elétrico do veículo, não descarregando a

sua bateria nem afetando a garantia.

Pelo facto de possuir alimentação própria e também porque o processo de instalação é muito simples (bastam três minutos para o fazer), o localizador GPS Monimoto MM7 pode ser facilmente transferido entre diferentes veículos, não requerendo manutenção e contando com uma vida útil das baterias de até 12 meses.

O Monimoto MM7 funciona nas frequências 2G, 3G e LTE-M (LTE Cat-M1) e vem equipado com um cartão SIM. Nos países da União Europeia, os primeiros dois meses de serviço GSM Roaming são gratuitos, custando apenas 3€/mês após este período. A Monimoto possui uma aplicação para o telemóvel que permite a configuração e gestão do dispositivo, nomeadamente a carga das baterias, o saldo do cartão SIM, a sensibilidade do sensor de movimento, o registo do evento e o suporte técnico.

O localizador inteligente GPS Monimoto MM7 tem um PVPR de 199,99€ e não requer custos adicionais de instalação. Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado Monimoto ou visite www.goldenbat.pt //

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





Um integral DE GAMA MÉDIA

MODERNO E ARROJADO, ESTE NOLAN É UM CAPACETE ADEQUADO A TODOS OS TIPOS DE UTILIZAÇÃO.

Herdeiro direto do popular Nolan N87, a nova referência entre os capacetes integrais de estrada, de gama média, é o Nolan N80-8. O seu desenho moderno e arrojado realça todos os detalhes, desde o formato da calota às entradas de ar.

Graças a avançadas características técnicas, o Nolan N80-8 é o capacete ideal para todas as situações, desde as jornadas citadinas do dia a dia, até à mais exigente viagem, qualquer que seja o tipo de moto utilizada ou o destino.

O novo capacete Nolan N80-8 está repleto de soluções técnicas que o colocam num patamar de qualidade superior, mas acessível a todos os motociclistas.

O eficaz sistema LPC (Liner Positioning Control) permite ajustar a posição dos forros para adaptar

o interior do capacete a diferentes formatos de cabeça. O tecido dos forros possui uma inovadora construção em rede que reforça a circulação do ar na parte superior da cabeça, recorrendo a um material obtido através de nylon reciclado.

O formato particular das almofadas do queixo facilita a colocação do capacete e impede uma entrada de ar exagerada. Os forros são removíveis e laváveis, e incluem ainda canais especificamente desenhados para permitir maior conforto aos motociclistas que usam óculos.

O N80-8 está equipado com um sistema de ventilação AirBooster, com seis canais distintos que distribuem o ar pelo interior do capacete e mantém controlada a temperatura no interior. O ar entra pela abertura superior e é distribuído pelas zonas críticas, evitando dispersão. »

Dois tamanhos de calota externa, fabricadas 100% em Lexan para proporcionar um elevado nível de proteção, resultam num capacete mais leve e compacto.

Com dimensões generosas, a viseira deste capacete integral é produzida 100% em Lexan transparente, que lhe confere uma elevada resistência a impactos e riscos. A viseira do N80-8 obedece também aos mais elevados padrões de qualidade ótica, não apresentando qualquer distorção no seu campo de visão.

Está ainda equipada de série com o sistema anti-embaciamento Pinlock, para uma visão 100% livre de condensação. O mecanismo de abertura possui um novo desenho que reduz o risco de abertura ou fecho acidentais, bem como as infiltrações, permitindo também o aumento da área coberta pelo Pinlock.

Para fazer face a situações com elevada luminosidade, o novo Nolan N80-8 está equipado com uma viseira interior escurecida UV400, ajustável em várias posições e resistente aos riscos, possuindo ainda tratamento anti-embaciamento e mecanismo de retração automática.

A Nolan é reconhecida pelos elevados padrões de segurança que define para o fabrico dos seus capacetes, pelo que o Nolan N80-8 cumpre, e até supera, os padrões exigidos pela nova norma ECE 22-06.

Com este objetivo em mente, a Nolan aplica testes adicionais de resistência aos diferentes componentes dos seus capacetes, equipando-os ainda com sistemas únicos de segurança, como é o caso do fecho Microlock2 das correias de retenção, que evita aberturas acidentais.

Outro exemplo é a presença do sistema NERS (Nolan Emergency Release System) que permite retirar as almofadas do queixo para mais fácil remoção do capacete, em caso de acidente, bastando apenas puxar as fitas vermelhas existentes nesse local.

O N80-8 está ainda preparado para receber os intercomunicadores N-Com B601R e B902R, assim como o inovador sistema ESS (Emergency Stop Signal).

Com um PVP recomendado a partir de 249,99€, o capacete Nolan N80-8 está disponível em diversas cores e decorações, em tamanhos entre o XXS (54) e o XXXL (65).

Para mais informações, contacte um distribuidor autorizado Nolan ou visite o site oficial do seu importador para Portugal, a Golden Bat. //



Propostas Harley-Davidson Motorclothes PARA OS DIAS FRIOS

A MARCA AMERICANA DISPONIBILIZA NA SUA COLEÇÃO MOTORCLOTHES UM CONJUNTO DE EQUIPAMENTOS INDICADOS PARA OS DIAS MAIS FRIOS. FIQUE A CONHECER AS PROPOSTAS HARLEY-DAVIDSON MOTORCLOTHES PARA ESTE INVERNO.

Com o outono e inverno chegam as condições climáticas mais instáveis e entramos no período mais chuvoso do ano. Para esta temporada, a Harley-Davidson sugere o equipamento ideal para proteção contra a chuva, sem se renunciar ao conforto.

A centenária marca americana com sede em Milwaukee conta com diferentes blusões e calças, equipamentos que asseguram conforto aos motociclistas e que os protege face a mudanças repentinas de temperatura ou condições meteorológicas adversas.

A Harley-Davidson apresenta dois blusões que se destacam por transmitir o bem conhecido estilo harlista que não passa despercebido. Para os mais ousados, o Hi Visibility Reflective Rain Jacket, com base laranja fosforescente, perfeito para se ser reconhecido em situações de pouca visibilidade. Para os mais clássicos e que procuram algo mais discreto, a marca dispõe do FXRG Rain Jacket, na cor preta e com detalhes em prata.

Ambos os blusões estão disponíveis para homem e mulher e apresentam o design casual e urbano habitualmente utilizado pela marca americana.

O Hi Visibility Reflective Rain Jacket atende a padrões extremamente exigentes de impermeabilização e respirabilidade da Harley-Davidson. É um blusão com elevado grau de refletividade e visibilidade que supera os requisitos da norma CE EN 1150 de alta visibilidade. Também é facilmente ajustável e é fabricado com materiais mais resistentes.

Por outro lado, utilizando a tecnologia Schoeller, o FXRG Rain Jacket garante um controlo da



temperatura corporal ideal graças ao interior com costuras seladas e ombros com costura dupla selada. As mangas pré-curvadas e o cordão elástico fazem dele um blusão ajustável que também tem um fecho bidirecional na frente, uma abertura de fecho nas axilas e reforços nos cotovelos e ombros para garantir que se adapta a qualquer condição climática. Conta ainda com material refletor 3M

Scotchlite para maior visibilidade na estrada.

Para máximo conforto, a Harley-Davidson sugere as FXRG Rain Pant, as calças para proteção contra condições meteorológicas adversas. A sua construção respirável e impermeável resiste às chuvas mais intensas. Além disso, os seus detalhes refletivos fornecem visibilidade em momentos de condução de luminosidade reduzida. São totalmente ajustáveis e têm as zonas das articulações reforçadas.

Todas as peças e acessórios para o outono e inverno Harley-Davidson MotorClothes podem ser vistas em detalhe em motorclothes.harley-davidson.eu. Também já se encontram disponíveis na rede de concessionários oficiais da marca no nosso país. //



[NOVIDADE]



SENA



SOR
SOS
NOVA GERAÇÃO



MESH 2.0



MÚLTIPLOS
CANAIS



COMANDO
VOZ



INTERCOM
8 KM



AÚDIO HD



RÁDIO FM



ASSISTENTE
DIGITAL



BLUETOOTH 5

Sugestões de Natal

DA GOLDEN BAT

VEJA AQUI AS DIVERSAS PROPOSTAS DE ACESSÓRIOS E EQUIPAMENTOS COM OPÇÕES DAS MARCAS REV'IT!, SHAPEHEART, CARDO, TCX, MONIMOTO E SMK. AQUI FICAM AS SUGESTÕES DE NATAL E RECOMENDAÇÕES DA GOLDEN BAT.

Estamos a chegar ao período do ano em que muitos motociclistas, e não só, procuram a prenda ideal para oferecer a si próprios ou a alguém. E foi precisamente a pensar nesta ocasião que a Golden Bat, representante em Portugal de diversas marcas conceituadas, acaba de nos enviar um conjunto de equipamentos e acessórios que podem tornar-se na prenda perfeita para os motociclistas.

As sugestões de Natal da Golden Bat incluem propostas diversas e provenientes de marcas como a REV'IT!, Shapeheart, Cardo, TCX, Monimoto e ainda da SMK. Fique a conhecer cada uma delas de seguida.

A REV'IT! e os especialistas da Kriega desenvolveram em conjunto a mochila Arid 9L H2O, um compromisso entre leveza, versatilidade e capacidade de transporte de bagagem. Esta mochila pode albergar o reservatório de hidratação de 3,75 lt, num compartimento dedicado, e conta com um arnês exclusivo (Kriega Quadloc-Lite) que transfere o peso dos ombros para o peito e para a parte superior do tronco.

Como o nome indica, a Arid 9L H2O é impermeável e possui um tecido perfurado na zona de contato com as costas, para reduzir a fricção e otimizar a ventilação dessa zona, evitando a criação de humidade excessiva. A mochila Arid 9L H2O está disponível em preto ou preto/camuflado cinzento.

Desenhado com base num dos blusões de verão mais bem-sucedidos da REV'IT!, o Eclipse, o Shade H2O é perfeito para todos os que procuram um blusão de entrada de gama, descomprometido e à prova de água. »



Mochila REV'IT! Arid 9L H2O

PVP: 169,99€



Blusão REV'IT! Shade H2O

PVP: 179,99€



Luvas REV'IT! Sand 4 H2O

PVP: 129,99€



Calças REV'IT! Jackson

PVP: 179,99€

Apesar de se tratar de um blusão de entrada de gama, não descarta as tradicionais preocupações da REV'IT! nos capítulos da segurança e da qualidade, sendo construído num material resistente à abrasão (polyester 600D de alta densidade) e equipado com proteções Seesmart CE-nível 1 nos ombros e cotovelos, podendo receber a proteção Seesoft CE-nível 2 nas costas.

Para que a chuva não seja um obstáculo à utilização da moto, o blusão Shade H2O está equipado com uma membrana hydratex que o torna impermeável, enquanto o frio é combatido com um forro térmico removível. O blusão está disponível nas cores verde escuro, camuflado, preto ou azul (preto, azul ou leopardo na versão Ladies), e nos tamanhos do S ao 3XL no caso da variante masculina, e XS ao XL no caso da variante feminina.

As luvas Sand 4 H2O foram desenhadas para complementarem na perfeição o conjunto de aventura Sand 4 (blusão e calças), mas têm vindo a posicionar-se como uma opção universal para os amantes das viagens, devido às suas qualidades em termos de conforto, proteção e versatilidade. São impermeáveis, garantem flexibilidade e



EQUIPAMENTO *GOLDEN BAT*

liberdade de movimentos, e permitem aceder a ecrãs táteis. As luvas REV'IT! Sand 4 H2O existem em preto ou preto/vermelho, com tamanhos desde o XS ao 4XL.

As calças de ganga "skinny fit" estão no topo das preferências atuais, e servem de inspiração para as calças REV'IT! Jackson, uma opção para os motociclistas que se preocupam com o estilo e a segurança. A silhueta elegante e esguia é mantida graças à utilização das finas e flexíveis proteções SEESMART CE-nível 1 nos joelhos e, para reforçar este aspeto dos jeans, é ainda possível instalar as proteções SEESMART CE-nível 1 nas ancas. Os jeans Jackson da REV'IT! são propostos em preto e têm três alturas de perna disponíveis (32, 34 e 36), com tamanhos de cintura que variam desde o 28 ao 38.

A Shapeheart lançou um novo suporte para telemóvel que pode ser montado em scooters e motos. Trata-se de um suporte fixo, com capacidade para abraçar hastes de espelhos com diâmetro entre os 8 e os 17 mm. A fixação da capa ao suporte é magnética e permite rotação de 360 graus, albergando todos os tamanhos de telemóveis e protegendo-os da chuva ou das vibrações.

A Cardo lançou a solução perfeita para treinadores e instrutores de motociclismo. Os

novos auscultadores Packtalk podem ser utilizados com os intercomunicadores Packtalk Bold e Black, e permitem uma comunicação efetiva com uma rede que pode ir até 15 utilizadores. Os instrutores podem transmitir as suas instruções e dicas aos alunos, que já não têm que parar para ouvir as suas instruções. Podem continuar a rodar na pista e sempre com um áudio da melhor qualidade.

Com um novo e atraente design, as TCX Street 3 WP são perfeitamente adaptadas ao uso diário em ambiente urbano. Para os dias frios e chuvosos as Street 3 WP estão equipadas com a membrana impermeável e respirável T-DRY, que assegura que os pés permanecem secos e com uma temperatura agradável durante todo o ano. A proteção é assegurada pela sola intermédia com estrutura ZPLATE, e pelos reforços ao nível dos tornozelos, biqueiras e calcanhares.

A sola Groundtrax garante elevada aderência mesmo em piso molhado, e a sua borracha possui grande resistência ao desgaste. As Street 3 WP têm estão disponíveis em três cores (castanho, preto ou verde) e tamanhos desde o 38 ao 48, existindo uma versão para senhoras, com um formato adaptado ao pé feminino.

Para evitar que os amigos do alheio possam levar a melhor sobre a sua moto, a Monimoto propõe agora o seu mais recente dispositivo antifurto. O MM7 é ainda mais compacto e fácil de instalar, mantendo todas as vantagens dos restantes equipamentos Monimoto. Este localizador GPS inteligente notifica-o sempre que ocorrer um uso ou manuseamento não >>



Auscultadores Cardo Packtalk

PVP: 129,99€

Suporte de telemóvel Shapeheart

PVP: 39,99€





Botas TCX Street 3 WP

PVP: 149,99€



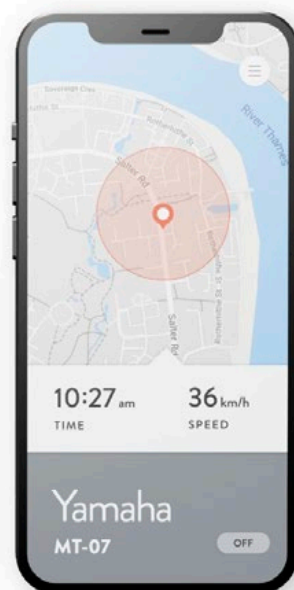
Capacete SMK Gullwing

PVP: 109,95€



**Carregador de bateria
Deltran Power Tender 1,25A**

PVP: 69,95€



Localizador GPS Monimoto MM7

PVP: 199,99€

autorizado da sua moto. Pode fazer a instalação em menos de três minutos e é um sistema que não utiliza a bateria da moto, fazendo uma chamada de alarme para o telemóvel sempre que deteta um movimento não autorizado do veículo.

Os capacetes modulares têm vindo a ganhar cada vez mais adeptos entre os motociclistas, graças essencialmente à sua versatilidade, pois podem ser utilizados com a queixeira fechada ou aberta. A evolução deste segmento tem permitido o acesso de mais utilizadores a modelos de entrada de gama, onde se insere o SMK Gullwing que, no entanto, está repleto de características que habitualmente são vistas apenas em segmentos superiores. Desenhado para ser confortável, bem equipado (possui viseira interior escurecida) e seguro (homologação dupla P/J – queixeira aberta ou fechada), este capacete pode ser precisamente a prenda que procura.

O carregador de bateria Deltran Power Tender 1,25A verifica o estado de cada bateria e possui um número diversificado de programas de carga, recuperação e manutenção, nunca deixando a bateria descarregar, aumentando assim o seu tempo de vida útil em mais de 50%. Graças ao seu processador e ao algoritmo incluído, este carregador está sempre atualizado e preparado para todas as baterias, inclusivamente para as de iões lítio e de células de gel.

Para mais informações sobre estes produtos, contacte a Golden Bat através do e-mail geral@goldenbat.pt . //

A nova SOLUÇÃO

UMA INOVAÇÃO PARA AS MOTOS DE ESTRADA

A Itália tem um historial inacreditável ligado às duas rodas. São pilotos de topo como Giacomo Agostini, Valentino Rossi, Antonio Cairoli, entre outros. São inúmeras marcas de motos, onde se destacam Vespa, Ducati, Moto Guzzi, Aprilia e mesmo imensos fabricantes de peças e acessórios Alpinestars, como a Dainese, a Brembo, a Nolan a Sidi ou a TCX.

Mas existem muitas outras empresas italianas, mais ou menos conhecidas, capazes de criar produtos inovadores que vão enriquecer e melhorar a oferta disponível aos consumidores, nomeadamente ao nível da segurança. É o caso concreto da Empresa Risemousse.

Tratase de uma companhia italiana, com sede em Lumezanne (próximo de Brescia, região da Lombardia e não muito distante de Milão) cuja especialidade era, até aqui, as mousses para os pneus das motos fora de estrada.

Na recente Feira de Milão, esta empresa, cuja produção é ainda exclusivamente realizada em Itália, anunciou que vai lançar uma gama completa de mousses para motos de estrada, uma nova gama a que chamou BSURE, abrindo desse modo novos horizontes para um mercado imenso!

Na apresentação feita à imprensa, na EICMA 2021, está previsto que, ao longo de 2022, as BSURE comecem a ser lançadas para vários modelos específicos de motos do dia-a-dia.

A mensagem principal da apresentação diz tudo: Nos próximos anos as mousses vão deixar de ser um acessório e vão passar a fazer parte da moto!

O projeto é bastante interessante, já que o



pneu (tubeless) continua a ser inflado com ar, e a mousse, que resulta da combinação de polímeros plásticos com nanotecnologia MEPP (Memory Expanded Plastic Polymer), permitirá, em caso de furo, continuar a circular até uma distância de 100 quilómetros, ainda que a uma velocidade mais reduzida, recomendada de 80 km/h, sem que o motociclista tenha que parar, fazer uma reparação ou chamar a Assistência em Viagem.

Para avisar o condutor da perda de pressão, que implica uma moderação na condução, o sistema conta com um sistema de alerta sem fios, composto por um sensor que é inserido na mousse, dentro da roda, e um pequeno painel que deve ser instalado perto do painel de instrumentos. A BSURE tem uma longevidade de até 4 anos, e pode ser reutilizada quando for necessário trocar pneus ou, eventualmente, até mesmo depois de ter havido um furo, dependendo da situação.

Acaba-se assim com o maior pesadelo de muitos motociclistas, nomeadamente em situações mais adversas! Poderá até deixar de fazer sentido o artigo sobre furos que publicámos em tempos, sobretudo para as motos de carácter mais asfáltico.

De acordo com a informação que nos foi prestada, a oferta vai dividir-se pelos modelos seguintes:



Urban – mousse destinada às scooters de roda baixa ou alta;

Adventure – para uma utilização mista de enduro e estradista;

Chopper – para motos do tipo custom;

Tourer – motos do tipo touring ou naked;

Sporty – motos desportivas (não para condução em pista).

Para a gama Urban as medidas previstas são: 3.00-10, 3.50-10, 120/70-12, 130/70-12, 100/80-16, 120/80-16, 110/70-16, 130/70-16, 150/70-13, 120/80-14, 150/70-14, 120/70-15, 160/60-15, 80/80-16, 90/80-16.

Para a Adventure o leque é menor e prevê, nesta fase: 110/80-19, 120/70-19, 150/70-17, 170/60-17, 150/70-18 e 90/90-21.

Os planos da empresa são bastante ambiciosos e esperam começar a comercialização já na primavera de 2022, com o lançamento de modelos para a gama Urban e Adventure, com várias medidas para chegar a um maior leque de motos.

Os preços, meramente indicativos, apontam para valores entre os 60€ e os 110€ para a gama Urban e 150€ a 180€ para a gama Adventure.

Naturalmente que são valores elevados, mas se o sistema provar ser fiável e robusto, vai rapidamente expandir-se e a concorrência vai começar a desenvolver produtos similares, sendo expetável que os preços possam até baixar! Afinal de contas, essa é uma função básica dos mercados.

Fique atento ao seu Andar de Moto. Assim que tivermos mais informação iremos partilhar consigo, mas podemos estar face a um grande passo no motociclismo. //



CAISMOTOR

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

 **Husqvarna**

Seja imparável.



Encontre a sua E-Bike num concessionário Caismotor



Henrique Saraiva

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

E SE PITÁGORAS andasse de moto?...

Imagine o caro leitor que em certa altura lhe era proposto, para atingir algo na sua vida profissional - uma promoção, um bónus, um incremento no estipêndio mensal ou simplesmente uma palmadinha nas costas por parte da chefia - fazer um exame... E que esse exame seria de Matemática!

Suponhamos também que os seus conhecimentos de Matemática se resumiam ao conceito tão matemático do “valor do zero à esquerda”. Ou seja... não pescava nada do assunto.

Nesta altura exclamaria: “JÁ FUI!!!”

Mas... há sempre um mas, era-lhe concedida a benesse de 20 aulas com professor dedicado para se preparar adequadamente para o exame. A coisa melhorava um pouco, é certo. Abria-se uma janela de esperança. Todavia, 20 lições de uma matéria que sustenta licenciaturas, mestrados e doutoramentos são uma gota de água no oceano! Mas como a esperança é a última a desaparecer, e dos fracos não reza a História, vamos a isso!

Na primeira aula, o professor esclarece que a tarefa é muito mais simples do que aparenta. O exame consta de 3 questões: a primeira sobre leis (da Matemática), a segunda um exercício prático (sobre o funcionamento da Matemática) e a terceira uma prova de destreza (na utilização da Matemática). Dito desta forma, simplifica mas não tranquiliza...

Mas quando o benemérito instrutor adiantou... “e nós sabemos quais são as perguntas!”. O Sol voltou a brilhar...

Depois, completou a descrição. Teremos 4 aulas para a primeira questão sobre as leis da Matemática: saber o teorema de Pitágoras.

E bastará estar com atenção, decorar e praticar a célebre quadra:

“Já o dizia aos seus netos / O célebre Pitágoras de Siracusa / Que a soma do quadrado dos catetos / É igual ao quadrado da hipotenusa”.

Despachadas as leis da Matemática, nas seguintes 8 aulas, o atarefado leitor irá aprender a trabalhar com valores matemáticos e extrair o resultado prático das relações entre eles. Complicado? Parece, mas não é!

No final, tudo se resumirá a efectuar uma soma com 4 parcelas de valores.

Só faltam as últimas 8 aulas para treinar a destreza com os números! Um difícil exercício de equilíbrio e atenção. E como?

O já quase matemático leitor terá na última questão que recitar, sem hesitações e num verdadeiro exercício de equilíbrio, a “tabuada dos oitos”!... “oito vezes um dá oito, oito vezes dois dá dezasseis... e assim sucessivamente!”.

Chegados ao final, o orgulhoso leitor já esfrega as mãos de satisfação e antecipa a recompensa. Afinal, continua a não pescar nada de Matemática, mas cumpriu o exame que o habilita a um novo patamar da sua profissão, onde lhe será permitido ser encarado como um expert nessa matéria.

Em resumo, foi treinado para fazer um exame cujas respostas sabia de antemão e que, se aprovado como seria de esperar, o habilitam a fazer algo que na sua essência desconhece!

Esta caricatura deveria fazer-nos esboçar um sorriso de tão ridícula que é. Mas pensemos melhor se não estamos familiarizados com exames parecidos?

Daqueles em que basta decorar (colar com cuspo...) umas regras, perceber vagamente como se relacionam 4 parcelas, como sejam o travão, o acelerador, a embraiagem, a caixa de velocidades e, no final, como corolário dos corolários... “fazer uns oitos”!

Depois, o feliz examinando é lançado à rua, devida- >>



mente habilitado a conduzir um veículo motorizado, sem fazer a mais pequena ideia como! Esta é a realidade, desde que tenho memória, da forma como se tiram as cartas de condução.

Nesta altura perguntarão os pacientes leitores “afinal, o que tem isto a ver com viagens?”. Tem tudo, como procurarei demonstrar e se tiverem a pachorra de continuar a ler...

Se o nosso amigo da primeira história até se pode gabar de “saber Matemática” que daí não virá grande mal ao mundo, já o nosso “condutor maçarico” corre, sem disso estar consciente, perigo de vida!

Viremo-nos agora para o polo oposto: pensemos nos nossos companheiros com dezenas ou centenas de milhares de quilómetros já feitos. Será que conseguiram com toda essa experiência colmatar as lacunas da tal formação deficiente?

Falo por mim: até há algum tempo juraria a pés juntos que sim. Que essa experiência feita da observação de outros companheiros ou da correcção de erros próprios seria, com o passar do tempo e das

distâncias, mais do que suficiente. Até ao ponto de me permitir aconselhar outros menos experientes.

O que mudou então? Tive a oportunidade de fazer um curso de condução numa iniciativa do concessionário onde à época fazia a manutenção da minha moto. Mais por curiosidade do que convencido que iria aprender algo de significativo!

Estava redondamente enganado... não só aprendi coisas que desconhecia e que me fizeram mudar significativamente a forma de conduzir, como recebi um banho de humildade. Afinal, sabia pouco e desse pouco, bastante estava incorrecto ou errado! Muita da minha “teoria” era, afinal, o resultado da sucessiva adaptação a formas de fazer menos correctas. O famoso desenrascanço!

A partir dessa altura que defendo que nós, motociclistas que enfrentamos no dia a dia um contexto hostil no qual somos geralmente o elo mais fraco, devemos procurar, para nosso bem, aprender, aprender, aprender. Quanto melhores condutores formos, quanto mais ferramentas de conhecimento tivermos na nossa >>





posse, menores serão as probabilidades de algo negativo suceder. Seja porque conseguimos antecipar, seja porque conseguimos reagir da forma adequada.

O objectivo global é sempre o de contribuir para a diminuição da sinistralidade rodoviária, até que o valor zero possa ser atingido (utópico é certo, mas não custa ser ambicioso). Individualmente, com a melhoria da nossa própria segurança, estaremos a dar esse contributo e simultaneamente a aumentar a felicidade com que desfrutamos da nossa paixão.

É por tudo isto que vos trago o exemplo das diferentes formações que já fiz desde essa primeira. Em todas elas aprendi! Logo, todas foram proveitosas. E se alguns conceitos se repetiram... só prova que estavam correctos e mais fortemente foram assimilados.

Uma das primeiras noções que aprendemos é a diferença entre Segurança Activa e Segurança Passiva. Concretizando, de forma muito simples:

Segurança activa consiste em todos os meios ou acções utilizados para impedir que um acidente possa ocorrer. Por exemplo, o sistema de ABS. Ou a utilização de colete reflector. Ou bons pneus e adequados ao uso que lhes queremos dar...

Segurança passiva engloba todos os meios ou acções disponíveis para minimizar os efeitos de um acidente. A utilização de capacete e roupa de protecção adequada (que se for reflectora será também elemento de segurança activa). Também os airbags, por exemplo.

Vou agrupar as formações de acordo com este critério: 3 delas tiveram particular importância na melhoria das minhas competências enquanto condutor - portanto diria que se englobam na vertente activa; Outra foi mais relevante ao adquirir conhecimentos que poderão ser fundamentais na presença de um acidente - a abordagem passiva. Finalmente a última, que melhorou de forma relevante os meus conhecimentos enquanto motociclista mas numa abordagem já complementar às anteriores.

FORMAÇÕES COM IMPACTO NA SEGURANÇA ACTIVA

A EPI situa-se no kartódromo de Palmela. O seu responsável, Nuno Barradas, é por demais conhecido da comunidade motociclistica. Credenciado pela própria marca que também patrocina esta escola (à imagem do que faz em muitos outros países), é ele que assume o papel mais importante em toda a formação. Ministra diversos tipos de cursos mas o que aqui releva é o de condução defensiva, para um nível de condução acima do de aprendizagem para quem não sabe andar de moto (que tem curso específico).

O curso, que foi o primeiro que fiz (tive mais tarde, noutra ocasião, a possibilidade de o repetir parcialmente), tem a duração de 4 horas e a especificidade única de na componente em sala (que representará cerca de hora e meia) disponibilizar um simulador de condução que permite replicar algumas situações que a serem feitas "em real" comportariam alguns riscos. Acreditem que vale a pena!

Já na parte prática os exercícios incidem (como aliás acontece nos restantes cursos deste grupo) sobre os 3 principais aspectos críticos da condução de uma moto: destreza a baixa velocidade, travagem e comportamento em curva. Afinal, andar em recta e por uma moto a trezentos... qualquer um faz. O problema é fazer a curva no final da recta ou pará-la em segurança!

Também aqui existe um equipamento único que se destina a aperfeiçoar a travagem e demonstrar a diferença entre ter ou não ABS: uma moto equipada com rodas adicionais (uma de cada lado) que evitam a queda mas permitem ter todas as sensações inerentes à perda de controlo nesta situação.

ACÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE 2 RODAS

Estes são os famosos "Cursos da GNR". Efectivamente, são ministrados por militares da GNR - geralmente »



na Escola situada em Queluz mas também, ocasionalmente, noutros locais do território - e por eles já passaram mais de 1500 motociclistas.

Com a particularidade de serem gratuitos - a lista de espera é enorme - começaram em 2017. Sofreram depois um interregno em meados de 2019 que se prolongou até há pouco tempo, devido à pandemia. Em boa hora regressaram. A equipa de instrutores é actualmente liderada pelo Capitão António Maio, conhecido piloto de todo o terreno e com provas dadas: múltiplo campeão nacional, recordista de vitórias na Baja de Portalegre e participante do Dakar.

Cumprir referir que estes cursos não fazem parte das atribuições normais dos militares neles envolvidos. Fazem-no de forma voluntária e nas suas folgas. Com muito entusiasmo, dedicação e toda a disponibilidade e simpatia para os formandos.

O curso é dado em meio dia (um bocadinho alargado) e tem duas componentes. A primeira, em auditório, com uma forte mensagem sobre segurança rodoviária com inúmeros exemplos e conselhos sobre o comportamento adequado em cima da moto e na condução na via pública.

A segunda parte, na parada da Escola, é composta por 4 tipos de exercício que visam aperfeiçoar o domínio da moto em situações de velocidade reduzida, as técnicas de travagem seja de emergência, em curva ou face a obstáculos e finalmente as técnicas de abordagem às curvas e como as fazer em segurança.

ACADEMIA DE CONDUÇÃO MOTO - ACM

Apesar desta Academia - a popular ACM - ser relativamente recente (pouco mais de 1 ano) tem tido assinalável sucesso e são já muitos os motociclistas que passaram por cada um dos 2 módulos do curso ou, o que acontece geralmente, completaram ambos. Pormenor não despiçando: conheço vários casos de repetição! Não porque tenham "chumbado" anteriormente, até porque não há nenhum exame. Mas porque sentem a necessidade de aperfeiçoarem cada vez mais a sua condução.

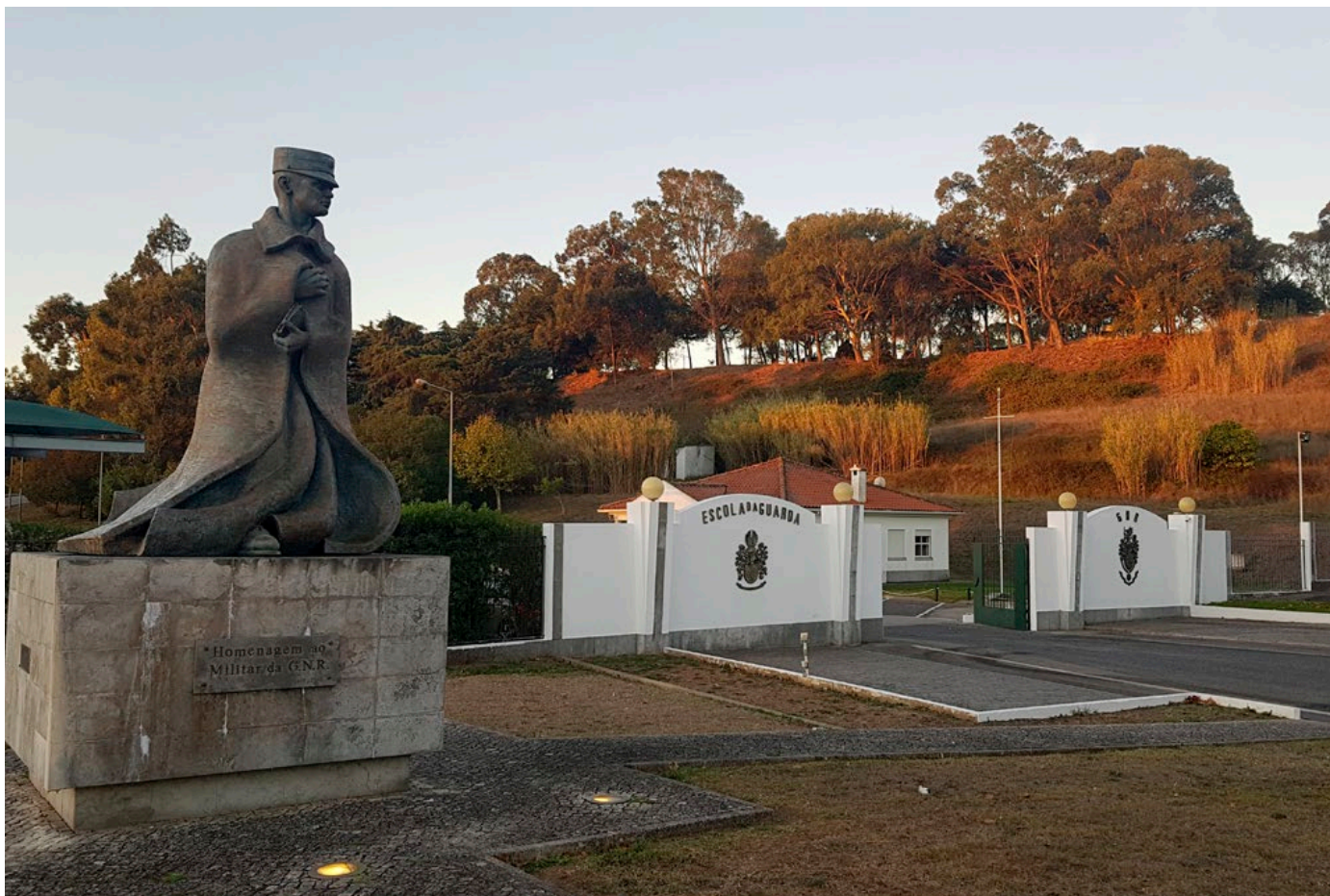
O sucesso tem sido tal que suspeito que em breve a maioria dos motociclistas se dividirão em 2 grupos: os que "já foram ao ACM" ... e os que "estão à espera de ir!". E obviamente, sempre existirão aqueles que julgam não precisar de formação...

Convém salientar que a equipa liderada pelo Domingos Simões é altamente experiente. O

Domingos tem cerca de 30 anos de experiência a formar motociclistas e a sua equipa segue-lhe as pisadas.

O módulo 1 é realizado em recinto fechado, dura 1 dia inteiro e na sua essência a metodologia desta parte do curso não difere muito da dos anteriormente referidos: um conjunto de exercícios em que o treino de destreza é dado com recurso a pinos que delimitam não só o espaço de cada exercício como também o desenvolvimento do mesmo. Depois, é questão de aproveitarmos bem o tempo disponível e maximizarmos aquele que investimos em cada exercício. Essa é uma das vantagens deste curso: não há pressas e tudo é feito com calma »

*" SEGURANÇA ACTIVA
CONSISTE EM TODOS
OS MEIOS OU ACÇÕES
UTILIZADOS PARA IMPEDIR
QUE UM ACIDENTE POSSA
OCORRER. "*



o que se reflecte positivamente na aprendizagem. O ambiente informal - o “tu” é obrigatório - contribui e muito para o ambiente distendido e o à vontade que ajuda a minorar alguma ansiedade que sempre sentimos antes de começarmos os exercícios.

O curso começa por uma reflexão sobre o tema da sinistralidade e como evitá-la e algumas noções básicas sobre como nos relacionamos com a moto: a forma como a paramos, como a movemos com o motor desligado, etc. Finalmente, um aspecto que cada vez mais acho importante e que pessoalmente tenho vindo a corrigir: a postura em cima da moto. Quando começamos a ter a noção de qual a postura mais correcta, começamos também a perceber que a esmagadora maioria de nós não o faz. Acharmos que sim... mas não. Falei em desenrascanço lá atrás, não falei?

Depois segue-se a parte que ocupa quase todo o dia: os exercícios práticos. E que consistem em treinarmos manobras a baixa velocidade contornando ou evitando obstáculos (dessa forma habituamo-nos a sentir e a gerir o peso da moto - tanto mais sensível quanto mais baixa for a velocidade - a utilizar em nosso proveito as transferências de massas em curva e a reagir perante algum obstáculo que queremos »



ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!



**NESTE OUTONO/INVERNO,
MARQUE UMA “REVISÃO”
PARA A SUA MOTA**

Morada

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

Contactos

Telefone: 217271590
217271584

Email

geral@motocenter.pt



evitar. É evidente que a técnica adequada de travagem é também aqui devidamente ensaiada. Dessa forma se abre também o caminho para o Módulo 2, que explicarei adiante.

Finalmente, terminamos com uma lição teórico-prática sobre tratamento e manutenção da moto: como levantá-la do chão, como reparar um furo, como olear a corrente... A terminar, uma demonstração sobre a utilização de airbags.

O módulo 2 tem a mesma duração mas com a diferença que a parte prática é feita em estrada aberta. Vamos mesmo aprender a conduzir!

Começamos por realçar algo já falado anteriormente. O posicionamento em cima da moto (acreditem que é muito diferente se conduzimos uma moto “R”, uma turística ou uma trail). E a correcção deste pormenor tem consequências relevantes na qualidade da condução, no conforto, na menor fadiga e, como tal, em segurança acrescida.

Depois, precisamos de saber o que fazer com essa nova postura melhorada. Primeiro, uma explicação teórica sobre as trajetórias de segurança que devem ser seguidas quer na curva à direita quer na curva à esquerda. Um aspecto em particular merece a nossa atenção: nas curvas à esquerda tendemos

a aproximarmo-nos demasiado do eixo da via. Com a inclinação natural em curva, a parte superior do nosso corpo e esse lado da moto ficam expostos a algum veículo que venha em sentido contrário. Um erro que muitos cometemos!

De seguida, uma abordagem teórica sobre a forma de executarmos uma curva. Desde logo percebermos que a podemos dividir em 4 partes (com acções específicas para cada uma delas) sendo que o objectivo é conseguirmos maximizar a nossa visibilidade do interior e da saída da curva, para que a mesma seja feita com a máxima segurança: são as zonas de Entrada, Descoberta, Solicitação e Estabilidade

Obviamente que a seguir vem a execução: vamos para a estrada treinar, treinar, treinar. Com os nossos formadores sempre atentos para que em nenhum momento seja descurada a segurança. Afinal, estamos numa via de circulação aberta.

Um último ponto a destacar: os almoços em conjunto são momentos de convívio e camaradagem que bem complementam toda a formação e acentuam a ligação entre todos.

Acreditem. Valeu a pena. E esta verdade é válida para os restantes cursos. Qualquer que seja o custo, será inferior ao que nos custa, por exemplo, a repara- »

ção da moto depois de uma queda... daquelas meio-parvas que sempre acontecem. Imaginem quando nos aleijamos....

FORMAÇÃO COM IMPACTO NA SEGURANÇA ACTIVA

A formação em primeiros socorros é daquelas que provavelmente será mais útil aos outros que a nós próprios. Mas também é verdade que apesar do curso que fiz ter uma componente vocacionada para acidentes com motociclos, tudo o que aprendi poderá, em caso de necessidade, ser aplicado no dia a dia com os nossos familiares ou amigos ou na rua com alguém que não conhecemos mas possa precisar da nossa ajuda.

Foi há dois anos que vi algures um anúncio a um curso de primeiros socorros com suporte básico de vida e adaptado à "cinemática dos traumas em motociclos". Se há muito que queria fazer um curso deste tipo, encontrar um com estas características foi juntar o útil... ao também útil!

O curso foi ministrado na Protectcare, empresa especializada em várias áreas de formação nomeadamente as que têm a ver com segurança e protecção. Fica na Cova da Piedade e, segundo vi no respectivo site, actualmente não disponibiliza cursos com estas características específicas na sua programação normal, o que não significa que se as solicitações forem em número suficiente, não possam retomá-los.

Ao longo de um dia, aprendemos as técnicas uti-

lizadas nos primeiros socorros a prestar a vítimas nas diferentes situações de queimaduras ou traumas. Também particular realce aos procedimentos em Suporte Básico de Vida e ainda, no final, á forma como podemos prestar assistência a uma vítima de acidente com motociclo tendo em consideração a dinâmica específica e as lesões que normalmente ocorrem.

Também o conhecimento da forma como actua o sistema Integrado de Emergência Médica é importante para percebermos como devemos actuar por forma a que o socorro chegue o mais rapidamente possível

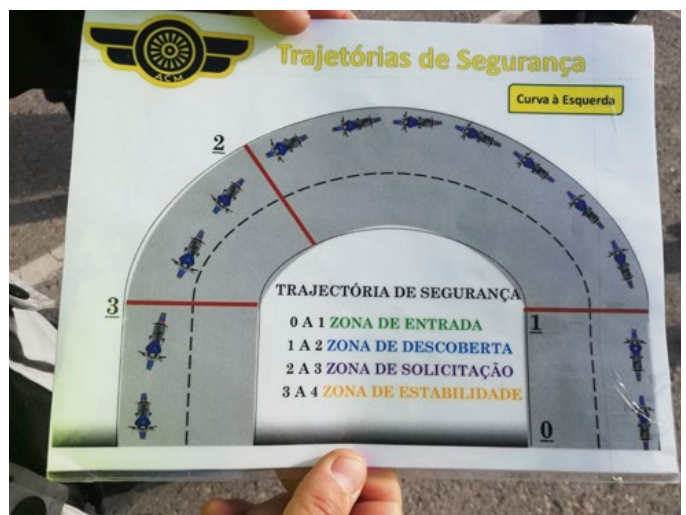
e dotado das indicações necessárias para que a sua actuação seja a mais eficaz.

Na maioria destas situações, são vidas que estão em jogo. Se não podemos fazer nada para evitar então que possamos contribuir para minimizar os efeitos. Por isso, e pelo que atrás referi, este é um curso que todos deveríamos fazer. E, como felizmente no meu caso,

depois esperar nunca o utilizar!

FORMAÇÃO COMPLEMENTAR

O exemplo que vou referir enquadra-se no mesmo objectivo dos anteriores - contribuir para maior segurança na condução e redução da sinistralidade - apenas na medida em que quanto maiores forem as nossas competências na utilização de uma moto nas diferentes situações, melhor estaremos habilitados a conseguir evitar acidentes e outras situações imprevistas.





Assim, tive a oportunidade recentemente de efectuar um curso básico de condução em offroad com motos de aventura (trails). Precisamente o tipo de moto que possuo.

Neste caso, o curso desenrolou-se em Espanha, na região de Gaudalajara, e foi dada pelos instrutores da escola de condução offroad Personal Enduro. São eles Fabio e Rodolfo Martinez que criaram esta escola em 2012 para ministrarem cursos de moto offroad: enduro, trail, motocross, etc.

Ao longo de dois dias foram-nos dados os primeiros conceitos técnicos sobre como conduzir fora de estrada: desde a postura específica desta prática, a forma de enfrentar os diferentes obstáculos e condições de terreno as mais diversas, o equipamento adequado - nosso e da moto - e outras situações que podemos encontrar pela frente neste tipo de terrenos.

Uma noção fundamental nos foi transmitida e que, no fundo deverá ser uma lição para a nossa vida de motociclistas: andar de moto é divertido - em offroad então, a diversão é máxima - e todos o sabemos.

Mas é preciso ter consciência que à medida que procuramos patamares mais elevados de diversão, em que a adrenalina aumenta, também estamos a incrementar os níveis de risco. E isso poderá, de um momento para o outro, colocar em causa toda a nossa diversão e até, a daqueles que nesse momento estão connosco. Ou seja, »



*" AO LONGO DE DOIS DIAS
FORAM-NOS DADOS OS
PRIMEIROS CONCEITOS
TÉCNICOS SOBRE COMO
CONDUZIR FORA DE
ESTRADA DESDE A POSTURA
ESPECÍFICA DESTA PRÁTICA"*



o ideal é manter os níveis de diversão a 65 ou 70% do seu potencial máximo... e com isso garantir que ao final do dia, todos regressam a casa com boa saúde e, acima de tudo, divertidos e com o espírito em alta.

Achei por bem incluir esta formação no rol porque senti que tinha aprendido imenso e que os novos conhecimentos são úteis, não só no seu terreno de eleição, como na forma como passei a utilizar e conhecer a minha moto. Por isso recomendo que, se puderem, saiam da vossa zona de conforto e experimentem. No meu caso foi em Espanha, porque a oportunidade assim se proporcionou, mas há no nosso país bastante oferta a este nível.

CONCLUSÃO

Comecei esta crónica com uma historietta ridícula. Tão ridícula que não foi preciso ir muito longe para encontrar um exemplo que nos é familiar.

Por toda a experiência acumulada ao longo de cerca de 30 anos a ANDAR DE MOTO, tinha a presunção de saber conduzir estes veículos. Percebi rapidamente que não quando frequentei o primeiro curso.

E se hoje, com mais experiência e com mais competências adquiridas, posso dizer que graças a estes cursos sou melhor condutor... talvez o melhor seja citar o que na Filosofia se chama de “Paradoxo Sócrático” e que consta das narrativas de Platão sobre o filósofo Sócrates: “Só sei que nada sei!”. E desta forma, continuar a aprender.

Para terminar meio a brincar tal como no início, adaptemos a quadra que então citei. Afinal, será que o tal Pitágoras de Siracusa que viveu na Grécia antiga (cerca de 500 anos antes de Cristo) andaria de moto no seu tempo... se já as houvesse? Certamente, e até seria membro do Motoclube de Siracusa...

“Já dizia aos seus netos, com confiança

O célebre Pitágoras de Siracusa

Que o fundamental é andar com segurança

Tanto dá ser numa PCX como numa Hayabusa” //

3 perguntas a Domingos Simões



COMO COMPLEMENTO desta crónica, julgo ser interessante conhecermos as opiniões de quem está do outro lado da formação. Domingos Simões, o líder da Academia de Condução Moto - ACM respondeu a três questões que lhe coloquei.

HS - O sucesso da ACM será reflexo de uma maior consciência das insuficiências do ensino da condução e também da sensibilidade à necessidade de haver mais prevenção?

DS - É verdade que os motociclistas mais conscienciosos, com mais experiência de vida, procuram corrigir alguns erros já adquiridos.

Por outro lado, verificamos que ocorrem mais acidentes devido à negligência do motociclista, por excesso de confiança, devido a obstáculos na via, ao fato das nossas vias não estarem em boas condições de circulação e na minha opinião, também pelo facto de haver muita falta de respeito e de civismo pelo outro. As escolas de condução para além de prepararem o aluno, em termos de regras de trânsito, por exemplo, também deveriam "trabalhar" o aluno em termos de civismo e respeito pelo outro ao conduzirem estes veículos.

A ACM procura apelar e ir ao encontro de toda a comunidade e amantes do motociclismo, apesar de nem todos estarem mentalmente preparados para a mudança, para a aquisição de novas condutas, de novos saberes e conhecimentos. Pretendemos atingir o nosso objetivo: "a sinistralidade ZERO"!

Temos consciência de que todas as instituições públicas, privadas, enfim, a sociedade em geral, têm o dever de trabalhar em conjunto em prol da vida humana. É no ensino, qualquer que seja, que temos o dever e a obrigação de partilhar os nossos saberes e conhecimentos de modo a que possamos evoluir como cidadãos responsáveis e

podermos contribuir para a construção de uma sociedade mais desenvolvida.

HS - De todas as reacções que já tiveste de motociclistas que fizeram o curso da ACM, queres destacar algumas?

DS - Todos somos diferentes! As dificuldades são comuns a todos, pode aparecer um ou outro motociclista que demonstra mais competências do que outros... No entanto, as dificuldades estão lá todas. E há sempre alguma coisa que aprendemos. Quando vamos para uma formação temos que ir de mente aberta, despidos de saberes. E só no fim da formação é que podemos concluir se aprendemos alguma coisa, se a formação fez ou não sentido, se aquilo que adquirimos nos vai ser útil no nosso dia a dia de motociclista...

O que me dá mais alegria é ver alguém que tem muitos quilómetros de moto e dizer que efetivamente aprendeu muito num dia na formação com a ACM. Isso sim é o nosso doping, para podermos continuar a acreditar e a sentir. As pessoas voltam para repetir, isso sim é gratificante. Sabermos que nunca é demais continuar a dar aos outros aquilo que precisam, que acreditam e que podem contar connosco para se valorizarem, a aprenderem e a aplicarem os nossos saberes e conhecimentos. Isto sim é evoluirmos, uns com os outros! Isto sim é estarmos unidos em prol do maior bem que podemos ter, que é a Vida, de cada um de nós.

E chega de aceitar os números, os quais nos envergonham: morrem mais de 500 pessoas por ano em sinistros rodoviários! É tempo de fazermos alguma coisa para deixar que isso aconteça. A ACM pretende ter um papel ativo na sociedade, não só ao nível dos motociclistas, mas apelar à prevenção, à cidadania. A ACM acredita, que é possível reverter o número elevado de sinistralidade.

HS - Queres enviar uma mensagem aos motociclistas?

DS - Gostaria de deixar um apelo e algumas palavras para que todos possam refletir. Depende de nós, não se mudam mentalidades, eu sei... mas todos temos que mudar as nossas atitudes e comportamentos. Isso é fundamental para crescermos e evoluirmos! Todos os que amam as motos, como nós, têm que ser diferentes! Quando estamos a conduzir a nossa moto temos que pensar em todos os perigos que espreitam a cada esquina. Não nos podemos esquecer da importância dos equipamentos de proteção. Estes são fundamentais para que possamos evitar danos irreversíveis. Danos que poderemos evitar com um bom casaco, um bom capacete, luvas ou mesmo umas botas adequadas...

Apelo à responsabilidade de cada um, à ética, ao civismo. Temos e queremos ser melhores. Um exemplo para o outro. O sermos diferentes, não chega só dizermos que somos diferentes! Temos realmente mostrar a diferença, o altruísmo que cada um de nós tem, como pessoa e como motociclista. Ser-mos um exemplo a seguir por todos.

Aos nossos jovens, apelo às suas qualidades. Que usem, a irreverência, a força, a audácia, a rebeldia, em prol dos outros, da "educação motociclista". O respeito pelo outro, que tal como nós motociclistas, andam na estrada. Não queiram viver tudo de uma vez! A Vida, vive-se saboreando os pequenos prazeres que ela nos dá. O saber andar de moto, apreciar a liberdade que ela nos transmite, permite-nos ser os verdadeiros MOTOCICLISTAS.

Nunca nos devemos esquecer que...

"O motociclista aprende com os erros dos outros, o motoqueiro aprende com os seus próprios erros..."

Muito obrigado, Domingos Simões, pelo testemunho! //

O MELHOR SISTEMA DE COMUNICAÇÃO DO MUNDO



A verdadeira comunicação dinâmica desde 2015



Prepare-se PARA ANDAR DE MOTO

Andar de moto é uma atividade física intensa e exigente, que pode resultar em lesões. Para ajudar a prevenir situações mais complicadas, organizámos um plano de exercícios com a ajuda do Miguel Silva e em parceria com a clínica Fisiogaspar.

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

Com a chegada a sério do inverno e dos dias mais frios e chuvosos, e no caso do caro leitor ser daqueles motociclistas que evitam andar de moto nestas condições climatéricas, provavelmente aproveitará estes próximos meses para preparar a próxima temporada aos comandos da sua moto. Seja na estrada, fora de estrada ou numa pista, em ritmo de passeio, a viajar ou ainda a tentar bater o seu melhor tempo por volta, andar de moto é uma atividade física intensa e exigente.

É por isso que nestes dias de menor atividade na rua, e em que não anda tanto de moto como certamente gostaria, para além da habitual e necessária manutenção da máquina, deverá também ter em conta a sua própria preparação e manutenção física.

Se bem se recorda, na edição de novembro da revista digital Andar de Moto iniciámos um plano de preparação física idealizado para ajudar os motociclistas a evitarem lesões enquanto andam de moto, como hérnias discais, falta de sensibilidade nas mãos, dores lombares e de pescoço. Estes são apenas alguns dos sintomas de que algo não está bem consigo. Com a ajuda do Miguel Silva, fisiologista técnico, ele próprio um motociclista com vasta experiência, e em parceria com a clínica lisboeta Fisiogaspar, idealizámos um plano de treinos que tem como objetivo ajudar o caro leitor a preparar-se para andar de moto por muitos e bons anos.

Nas páginas seguintes desta edição de dezembro, publicamos a segunda parte deste plano de treinos para motociclistas. São mais quatro exercícios de complexidade relativamente simples, mas que em muito podem beneficiar a sua saúde, otimizando não apenas a sua força muscular como também a mobilidade do corpo. Alguns exercícios podem ser realizados em casa, enquanto outros obrigam a visitar um ginásio para utilizar alguns aparelhos específicos.

Depois de, na primeira parte, lhe termos apresentado uma série de exercícios para trabalhar

ombros, coluna, glúteos e pernas, agora é a vez de trabalhar abdominais e músculo transverso, glúteos e isquiotibiais, pernas, costas e dorsal.

Estes exercícios são uma forma de se sentir bem consigo mesmo e também quando conduzir a sua moto, e são uma forma de ajudar a passar os dias até à chegada de melhores condições climatéricas e de mais aventuras em duas rodas.

Nestas páginas irá encontrar uma explicação estilo “passo a passo” de cada exercício. Mas tenha atenção: se não está habituado, peça ajuda aos especialistas do ginásio para a realização dos exercícios da forma mais correta! É extremamente importante que não exagere na quantidade de peso e intensidade e, especialmente, que mantenha uma postura correta durante a realização dos exercícios. //



PARA A REALIZAÇÃO deste trabalho, o Andar de Moto contou com a colaboração da Fisiogaspar. A clínica lisboeta iniciou a sua atividade em 1998 e atualmente ocupa um espaço de 2500 m2 bem no coração de Lisboa. O corpo clínico da Fisiogaspar disponibiliza diferentes valências e especialidades na área médica, na reabilitação e fisioterapia – foi vital para a recuperação da mobilidade do piloto Francisco “Kiko” Maria – ou ainda na preparação física, área à qual recorrem diversos atletas como o piloto Pedro Nuno. Para além de estar apta a recuperar e preparar atletas, a Fisiogaspar está aberta a qualquer motociclista que deseje melhorar a sua condição física ou apenas recuperar de lesões. Recorrendo a tecnologias inovadoras, cada cliente recebe um tratamento individualizado e adaptado às suas necessidades, permitindo assim atingir resultados positivos e eficazes mais rapidamente. Para mais informações visite www.fisiogaspar.pt. »



EXERCÍCIO 1 – PRANCHA

Número de séries – **4x1 minuto** Descanso entre séries – **1 minuto**

Neste exercício trabalha a força abdominal e músculo transverso

- 1 – Deite-se no solo, de preferência em cima de um colchão, de barriga para baixo. Também pode utilizar uma toalha na zona de contacto dos cotovelos com o solo para maior conforto
- 2 – Levante o corpo apoiando-se nos cotovelos que devem estar posicionados à largura dos ombros, e nos bicos dos pés. Os pés devem estar próximos entre si, e as mãos servem apenas para conferir um ligeiro apoio para equilíbrio do corpo
- 3 – Mantenha o corpo esticado, adotando uma postura em que a anca não deverá ficar acima do nível dos ombros e as pernas não devem fletir, formando assim uma “prancha”
- 4 – Contraia a zona abdominal sentindo um ligeiro “ardor” muscular e controle a respiração inspirando e expirando pausadamente
- 5 – Termine o exercício baixando o corpo novamente



OFERTA
200€ DVD
EQUIPAMENTO



NA COMPRA DE UMA BULLIT **RECEBE 200€**
PARA GASTAR EM EQUIPAMENTO



PROMOÇÃO VÁLIDA DE 15 NOVEMBRO A 31 DE DEZEMBRO



EXERCÍCIO 2 – PESO MORTO COM ELÁSTICO

Repetições – 20 Séries – 3 Descanso entre séries – 1 minuto

Neste exercício trabalha glúteos e isquiotibiais (músculos localizados na parte posterior da coxa)

- 1 – Prenda um elástico entre o pescoço e os dois pés, que devem estar abertos à largura dos ombros. Os braços ficam esticados ao longo do corpo
- 2 – Inicie o movimento baixando a cabeça para a frente, mantendo os ombros “abertos” e sentido o peito esticado. O movimento deverá ser realizado a uma velocidade lenta
- 3 – Durante o movimento descendente do tronco pode fletir ligeiramente as pernas de forma a facilitar. Pare de baixar a cabeça quando verificar que está próximo do nível da sua cintura ou se verificar que sente desconforto
- 4 – Aguarde por breves instantes na posição mais baixa sentindo a parte posterior da perna a esticar
- 5 – Regresse à posição inicial levantando a cabeça e tronco de forma lenta e num movimento que deverá ser suave. Quando atingir a posição inicial, sinta os ombros bem abertos e o peito esticado e “para fora”



EXERCÍCIO 3 – AGACHAMENTO COM BOLA MEDICINAL

Repetições – 15 Séries – 4 Descanso entre séries – 1 minuto

Neste exercício trabalha todos os músculos das pernas

- 1 – Coloque uma bola medicinal grande entre as suas costas e uma parede. A bola deverá ficar posicionada sensivelmente a meio das costas
- 2 – Posicione os pés ligeiramente mais à frente do seu corpo e abertos à largura dos ombros. Os ombros devem estar “abertos” e poderá colocar as mãos no peito
- 3 – Inicie o movimento descendente como se estivesse a sentar numa cadeira baixa, até chegar a uma posição em que as pernas ficam fletidas formando um ângulo de 45 graus
- 4 – Aguarde por breves instantes na posição mais baixa sentindo os músculos da perna a contrair
- 5 – Regresse à posição inicial subindo o tronco e esticando as pernas num movimento único e suave



EXERCÍCIO 4 – ESTICADOR DORSAL À FRENTE

Repetições – 15 Séries – 3 Descanso entre séries – 1 minuto

Neste exercício trabalha costas e dorsal)

- 1 – Defina uma carga / peso apropriada para si. Comece por um peso mais leve e vá aumentando conforme se sentir confortável com a intensidade
- 2 – Ajuste o ponto de apoio / fixação da máquina nos joelhos. Utilize a pega / barra larga e agarre nas extremidades com as duas mãos e braços esticados
- 3 – Inicie o movimento de puxar a pega em direção ao peito, controlando a respiração, e sem movimentar a anca nem as costas
- 4 – O movimento de puxar o peso não deve ser iniciado de forma repentina, como um solavanco. Deverá ser um movimento suave
- 5 – Estique os braços lentamente num movimento suave para finalizar o movimento, regressando à posição inicial

A TUA MAXI A UM PREÇO MINI!

MAXSYM TL & CRUISYM 300

PROÇURAS A MELHOR OPÇÃO DE CIRCULAÇÃO URBANA?

A paixão chega quando menos se espera, com a Maxsym TL e com a Cruisym 300 tens a prova disso. Duas MaxiScooter que juntam toda a mobilidade de uma scooter à potência e conforto de uma Moto.

Tecnologia, design e conforto fazem destas scooters a tua nova paixão, com tudo para te fazer feliz, seja na cidade ou em viagens mais longas. O melhor dos 2 mundos à tua espera. Escolhe a tua.



Maxsym TL

7.799€

~~8.499€~~

Cruisym 300

4.799€

~~5.549€~~



DESTAQUES SYM

- ▶ 5 anos de Garantia
- ▶ Conforto Premium
- ▶ Polivalência



SCAN ME



**THE SMART
CHOICE***

WWW.SYM.PT

*O preço inclui IVA e é válido para a Maxsym TL Euro 4 e Cruisym 300 Euro 4. Não inclui, despesas de legalização e transporte e Eco Valor. Campanha válida nos concessionários aderentes até 31 de Dezembro de 2021 e limitada ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor. As imagens e descrições não são contratuais, podendo ocorrer variações de cor, versões ou equipamento, acessórios e extras. Sujeito a Erros ou omissões. A Moteo Reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar versões, acessórios e equipamentos ou extras sem aviso prévio. * A Escolha Inteligente.



Mário foi patrão em Alcanena e revalida título de Rally Raid

O PILOTO DA KTM JUNTA O TÍTULO DE CAMPEÃO NACIONAL DE RALLY RAID AO DE CAMPEÃO EUROPEU DE BAJAS. MÁRIO PATRÃO FECHA A TEMPORADA DE 2021 EM EXCELENTE FORMA E A PENSAR NO RALI DAKAR 2022.

OS ÚLTIMOS três meses de 2021 estão a ser altamente produtivos em termos de resultados para o piloto português Mário Patrão. Desde outubro, o piloto de Seia, aos comandos de motos da KTM, já conquistou o título de campeão europeu de Bajas, venceu depois o Tunísia Desert Challenge e regressou a Portugal para defender da melhor forma o título de 2020 no Campeonato Nacional de Rally Raid, iniciando a temporada desta modalidade com uma vitória em Mação.

Foi alicerçado nestes resultados extremamente positivos que Mário Patrão enfrentou aquela que foi a derradeira prova do nacional de Rally Raid, prova que se realizou em Alcanena e sob a organização do Pedrinha Motor Clube e do R3 Roadbook Rally Raid.

Percorrendo um total de 355 km e dos quais 247 km foram contra o cronómetro, Mário Patrão voltou a mostrar-se em excelente forma neste final de ano, preparando-se assim da melhor maneira para mais uma participação no Rali Dakar, que em 2022 irá en- »

frentar na categoria “Male Moto”, o que lhe colocará desafios adicionais.

Nesta prova de Alcanena de Rally Raid, Mário foi mesmo patrão, e dominou por completo os acontecimentos, vencendo com naturalidade e assegurando então o pleno de vitórias na temporada, revalidando o título que era seu:

“Esta foi uma prova bastante boa com muita dificuldade de navegação, apesar de ter sentido a falta de algumas notas que deveriam estar assinaladas e que nos fazem perder algum tempo e ritmo, mas no geral fiquei contente com a prova. Estamos todos de parabéns e agora há que pensar na próxima. Foi um campeonato só com duas provas e 4 dias de competição, isso exige de nós muita regularidade, com isso vencemos todos os dias de prova de ambas as corridas. Agradeço aos patrocinadores porque acreditaram neste projeto e tanto eles como eu estamos de parabéns. Segue-se o Dakar que será seguramente muito mais exigente. O meu foco é terminar a corrida certo de que se assim acontecer a probabilidade de um bom resultado é grande”, referiu Mário Patrão no fim da prova de Alcanena. //



REVISÕES
PINTURA E REPARAÇÃO DE JANTES
PINTURA E REPARAÇÃO DE FIBRAS
LAVAGENS PERSONALIZADAS

PASTILHAS DE TRAVÃO
BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUIROS
KITS DE TRANSMISSÃO

PNEUS PARA MOTO / JANTES
LAVAGEM
PICK MY MOTO
STORE MY MOTO



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, Nº3 A
1070-099 Lisboa - Portugal

HORÁRIOS

2-6 feira: 9h - 13h / 15h-19h
Sábado: 9h - 13h

TELEFONES

T. +351 217 271 590
T. +351 217 271 584

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



Luis Oliveira vence no fecho do Nacional de Enduro 2021

CABECEIRAS DE BASTO FOI O CENÁRIO PARA A PRIMEIRA VITÓRIA DE LUIS OLIVEIRA NO CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO, QUE FECHA ASSIM DA MELHOR FORMA A TEMPORADA 2021.

JÁ POUCO havia a decidir nesta temporada 2021 do Campeonato Nacional de Enduro, mas a prova de Cabeceiras de Basto, que serviu de festa de fim de temporada para os pilotos de enduro em Portugal, mostrou que mesmo com os principais títulos já decididos, a competição é bastante renhida e ninguém quis perder a oportunidade de brilhar.

Nesta que foi a estreia de Cabeceiras de Basto no calendário do Campeonato Nacional de Enduro, o percurso apresentou dificuldades acrescidas e até inesperadas para as dezenas de pilotos que marcaram presença na prova. A chuva que fez notar a sua presença adicionou uma dose extra de dificuldade, e tudo isto resultou numa prova competitiva e que

colocou à prova o talento de cada piloto.

Com o título absoluto já na sua posse, Diogo Ventura foi o primeiro líder da competição ao vencer todas as três especiais da primeira passagem pelos 50 quilómetros desenhados pela experiente equipa da Extreme Clube Lagares. Apenas na quarta especial surgiu um novo nome como o mais rápido - Luis Oliveira - e também na segunda passagem pela Extreme, apareceu um terceiro vencedor distinto, no caso Gonçalo Reis.

Foi nesta especial que Gonçalo Reis assumiu o comando da classificação, seguido por Luis Oliveira e com Diogo Ventura a 'escorregar' para a terceira posição. Gonçalo Reis segurou a liderança até ao final

da terceira volta, momento em que foi passado por Luis Oliveira, que não mais largou a liderança até ao final da corrida, assegurando a sua primeira vitória do ano, a primeira desde a Figueira da Foz em 2019.

Gonçalo Reis foi segundo classificado na frente de Diogo Ventura, posição que chegou ao campeão nacional para conquistar igualmente o título na classe E1. Paulo Felicia foi um fantástico vencedor na E2 aos comandos da AJP que utilizou ao longo do ano, sendo este também um regresso às vitórias para a moto de construção nacional. Na categoria Open, foi Gonçalo Sobrosa que fechou o ano com mais uma vitória, ele que se sagrou igualmente campeão na classe, seguido por João Moura e Abel Carreiro.

Nos Verdes foi Tiago Oliveira o vencedor na frente de José Silva e Agostinho Matos, e por classes foi João Paulo Carvalho o melhor nas Verdes 1, Agostinho Matos na Verdes 2 e Tiago Oliveira na Verdes 3. Luis Cardoso assegurou o cetro absoluto, ele que foi apenas o 11º neste fechar de ano. Vítor Queirós venceu na Youth Cup, Emanuel Costa nos Veteranos, Joana Gonçalves nas Senhoras e Paulo Miranda nos Super Veteranos. //



SHAD LOCKS

ENGINEERED FOR RIDING

POWERED BY 



Ver Compatibilidades



Útil

Quando instalado no guiador, o cabo pode ser passado pelo interior de um capacete "full face" mantendo-o seguro.



Montagem Rápida

Chave reversível.
Localização acessível por baixo do banco.
Tempo para trancar a moto: 3 segundos.



Seguro

Cabo de aço galvanizado de 5mm.
600kg de resistência à tração.
Imobiliza a direção.



Mike Leitner abandona o cargo de chefe de equipa da Red Bull KTM Factory

UM DOS PRINCIPAIS RESPONSÁVEIS PELO PROJETO DA KTM EM MOTOGP SAI DE CENA. MIKE LEITNER DEIXA DE SER O CHEFE DE EQUIPA DA RED BULL KTM FACTORY E ASSUME FUNÇÕES MERAMENTE CONSULTIVAS. UMA IMPORTANTE MUDANÇA NA EQUIPA DE MIGUEL OLIVEIRA.

DEPOIS de uma temporada abaixo das expectativas, a KTM decidiu reorganizar de forma bastante assinalável a sua estrutura técnica que sustenta o projeto da marca de Mattighofen em MotoGP. Depois de promover Fabiano Sterlacchini a diretor técnico, e com a iminente confirmação da chegada de Francesco Guidotti para “team manager” vindo da Pramac Ducati, a KTM anunciou a saída de Mike Leitner.

O até agora chefe de equipa responsável por delinear toda a estratégia da Red Bull KTM Factory em cada fim de semana e, em derradeira análise, a estratégia global que o fabricante austríaco segue ao longo de cada temporada na categoria rainha, abandona o seu cargo e assume, de acordo com o comunicado da KTM,

uma posição meramente consultiva.

Este comunicado da saída Leitner assume uma importância maior quando analisamos aquilo que aconteceu ao longo da temporada 2021. Neste ano em que a KTM perdeu as concessões, o chefe de equipa de fábrica da KTM em MotoGP acabou por não conseguir levar Miguel Oliveira, principalmente o português de quem se esperava mais após duas vitórias em 2020, aos resultados consistentes e a um lugar final de acordo com o potencial do piloto e da KTM RC16.

Miguel Oliveira mostrou-se por diversas vezes ao longo da temporada desgastado com o trabalho que estava a ser feito pela KTM, sob a direção de Mike Leitner. Refira-se que Miguel Oliveira nunca criticou o seu chefe de »

equipa diretamente, mas foi dando mostras de que nem tudo estava a correr bem com a estratégia escolhida e desenvolvimento do projeto.

O austríaco, de 59 anos, abandona com efeitos imediatos a sua posição na Red Bull KTM Factory e passará apenas a ser um consultor técnico do projeto de MotoGP.

Leitner chegou ao departamento de competição da KTM e foi instrumental na organização de uma equipa de testes em 2015. Na temporada seguinte, ajudou a criar a equipa de fábrica que trouxe a KTM para a categoria rainha, com a estreia na última corrida de 2016 em Valência.

Desde 2017, Mike Leitner assumiu função de chefe de equipa e foi sob a sua alçada que a Red Bull KTM Factory amealhou cinco vitórias – duas de Brad Binder e três de Miguel Oliveira – e um total de 13 pódios, o primeiro dos quais o 3.º lugar de Pol Espargaró em Valência 2018.

Sob o comando de Mike Leitner, a Red Bull KTM Factory cresceu e evoluiu bastante, tendo como melhor resultado global o 5.º lugar final de Pol Espargaró na temporada 2020, seguindo-se o 6.º lugar final na classificação de pilotos para Brad Binder na temporada 2021.

Com uma mudança tão importante na estrutura de

MotoGP, a KTM pretenderá encontrar forma de, em 2022, regressar à “curva” de crescimento que apresentou até agora, e que esta temporada não foi tão pronunciada como era suposto. Francesco Guidotti, experiente técnico que tem ajudado a Pramac Ducati a destacar-se nos últimos anos, deverá ser anunciado em breve e ficará com a missão de ajudar Brad Binder e Miguel Oliveira a conseguirem mais vitórias e pódios para o fabricante austríaco. //



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**.

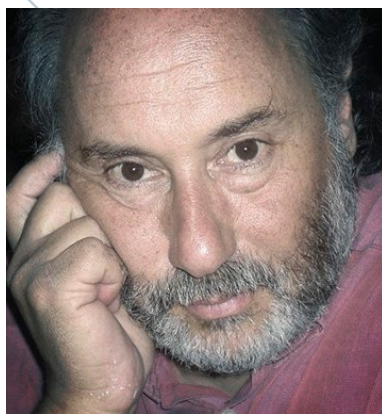
LISBOA
OEIRAS
CASCAIS

25 ANOS DE EXPERIÊNCIA HONDA

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



WWW.MOTORWAY.PT
WWW.LINHAWAY.PT



Paulo Araújo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

DE HERÓI a vilão

PARA O MELHOR ou para o pior, Miguel Oliveira instalou-se no coração dos portugueses, mas depois de um fim de época difícil, já há quem salte a conclusões precipitadas e diga que está acabado...

Parece incrível como a opinião pública, frequentemente apenas parcialmente informada, é volátil nas suas convicções e nos seus gostos.

Há muito que os políticos, perfeitamente cientes desse facto, utilizam essa vantagem para manipular a população, num fenómeno que temos que analisar cuidadosamente para não nos deixarmos arrastar por ele.

Há muitos anos, era uma constatação estranha para nós, portugueses, como os espanhóis, que já na altura detinham grande parte dos pilotos mais rápidos do mundo, eram também rápidos a colocá-los num pedestal, rodeados de adoração, para a seguir os abaterem, impiedosamente, ao mínimo sinal de fracasso ou baixa de forma.

Não compreendíamos como um país, que tanto se unia por detrás dos seus heróis para os apoiar e idolatrar, era capaz de, logo a seguir e desenfreadamente, criticá-los ou ridicularizá-los.

Na época não havia um equivalente em Portugal, pela simples razão de que nunca tinha havido um português em grande destaque a nível internacional.

Agora, infelizmente, está a acontecer o mesmo com o nosso Miguel Oliveira. Das vozes que já o proclamavam campeão mundial, passámos aos clamores que está acabado, ou que já não anda nada e, até mesmo, que está prestes a ser despedido pela KTM, acusado de ter sido ultrapassado por rookies recém-chegados das categorias inferiores.

Como sempre, estas opiniões extremas, algo histéricas, baseiam-se em parte na reacção a notícias falsas

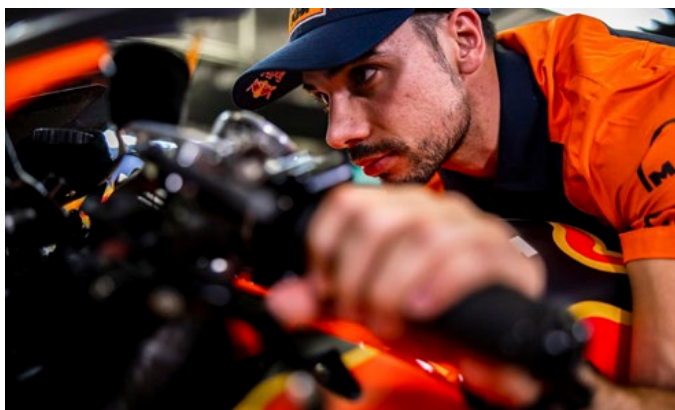
que rapidamente se espalham, mas fundamentalmente na incapacidade das pessoas para interpretar o que verdadeiramente se passa no seio de uma equipa, sobretudo ao nível de MotoGP...

E se é perfeitamente natural que não sejam capazes de o fazer, se nunca estiveram inseridos nesse ambiente, então porque é que se acham autorizados a comentar sobre o que não sabem? É mais ou menos como escrever um guia turístico dos Estados Unidos sem nunca ter saído de Portugal! E no entanto, nas redes sociais, não há falta de autoproclamados especialistas a “deitar abaixo” o Miguel, que é, pelo contrário, o principal responsável por a RC16 da KTM ter passado de “também lá andou” para uma moto vencedora.

Felizmente, os factos, analisados com alguma atenção, contam uma história muito diferente da agora ventilada pelos velhos do Restelo: já em 2020, sem ser o primeiro a vencer com a KTM, Oliveira foi o único a vencer duas vezes. Ainda por cima, inserido numa equipa satélite que, mau grado ter recebido no seu seio alguns dos melhores pilotos do mundo - Dovizioso, Crutchlow, Zarco -, nunca antes tinha ganho sequer uma corrida.

Claro que, com o final de época anterior abrilhantado pela vitória em Portimão, game, set and match, com pole, volta mais rápida e vitória, a fasquia para 2021 estava alta, e quando, no começo da época, se sucederam uma série de resultados algo indiferentes (um 13.º e um 15.º nas duas corridas no Qatar, seguidos de uma queda e zero pontos em Portimão) logo algumas vozes se levantaram para questionar a capacidade do (ainda) único português em MotoGP.

Porém, a coisa compôs-se com um 11.º lugar em Espanha e, depois de outro balde de água fria, com »



zero pontos por causa duma queda em Le Mans, a marca austríaca encetou um período dourado em que, durante três Grandes Prémios consecutivos, Itália, Catalunha e Alemanha, o Miguel foi o piloto que mais pontos marcou, com uma vitória e dois pódios, que projetaram o piloto de Almada para a 7.^a posição do Campeonato.

Notório era também que, com 5 pilotos já vencedores, ninguém, homem ou marca, se salientava particularmente na liderança e não era descabido que Miguel pudesse aspirar ao título de 2021, embora a vantagem de Quartararo, então de 22 pontos, pudesse ser já vista como uma premonição do que estava para vir.

Infelizmente, a seguir, a KTM parece ter perdido o rumo. Mesmo dando todo o crédito merecido à vitória de Binder na Áustria – fruto mais do risco louco de um piloto que tem tudo a ganhar e nada a perder, ao continuar em pneus slicks debaixo de chuva – a partir daí, a KTM apenas permitiu a Miguel angariar 9 pontos no resto do ano, contra os 91 de Binder, e os 26 conseguidos pelo inconsistente Lecuona na equipa satélite Tech3.

Era inegável, e patentemente óbvio, que qualquer coisa estava mal com o pacote Oliveira/KTM. Mas porquê culpar o piloto? Um piloto não altera de repente o seu leque de habilidades, passando de vencedor a fora dos pontos, sem uma razão externa poderosa. Por vezes, admite-se que essa razão possa ser do foro psicológico, como no recente caso de Maverick Viñales, que perdeu toda a confiança na Yamaha, após ter vencido a primeira corrida do ano, e que pouco depois achou a Aprilia suficientemente rápida para liderar uma das sessões livres com a RS-GP no seu segundo Grande Prémio, em Misano, já como empre-

gado da casa de Noale.

No caso de Miguel, universalmente reconhecido como um dos pilotos mais cerebrais (a sua alcunha é Einstein), que pensa e interioriza cada detalhe da moto, da pista e das condições, antes de arriscar para lá de um determinado limite, isso não terá sido o caso... Pelo contrário, as mudanças graduais efetuadas à RC16 para extrair o melhor dos sempre em evolução pneus Michelin e a manter competitividade até ao final de época, resultaram para o estilo mais feroz de Binder, mas foram contraproducentes para a sensação do português - valendo a pena destacar que a confiança, que vem da sensação na moto, é quase tudo em MotoGP...

Quanto aos rookies promovidos das Moto2, basta comparar o seu palmarés na classe que deixaram:

Remy Gardner, com Zero vitórias em Moto3 e 6 vitórias em 6 anos em Moto2, enquanto o Miguel contabiliza 6 vitórias em Moto 3 e o mesmo número de Gardner em Moto 2, mas em metade dos anos.

Quando muito, Raul Fernández, com 8 vitórias este ano, é um talento excepcional! Porém, nenhuma equipa de fábrica aposta num rookie para vencer no primeiro ano, daí a dupla ter sido recrutada para a satélite Tech3 para um ano de aprendizagem... tal como a Ducati fez com Miller e Bagnaia na Pramac, e agora é vê-los.

Não, meus amigos, só no seio da KTM é que se sabe exactamente o que se passou ou porque algo não correu bem a partir de dada altura, e a provar isso mesmo está a continuada confiança no português, que lhes deu a maioria do palmarés em MotoGP (3 de 5 vitórias e 5 de 7 pódios). E se quiserem mais uma pista, quem acabou por ser despedido foi o manager da equipa, Mike Leitner! //



A ascensão DA YAMAHA EM 2021

Coincidência, alinhamento dos astros, ou mero acaso? A Yamaha dominou em 2021, vencendo os mais importantes títulos mundiais, da MotoGP às SBK.

Texto: Paulo Araujo

Depois de um ano problemático mas auspicioso, em 2020, a Yamaha limpou tudo o que havia para ganhar em 2021.

Na MotoGP a conquista do título de pilotos, pela mão de Fabio Quartararo, serviu de consolação pela perda dos títulos de fabricante e equipas.

Na classe rainha, Maverick Viñales abriu o marcador com uma vitória na primeira prova do ano, no Qatar, mas no resto da época foi Fábio Quartararo o piloto mais vencedor, levando o título, inédito para um francês, por 26 pontos, que representam mais de uma corrida de vantagem.

No mundial de Superbike, Toprak Razgatlioglu cumpriu a profecia que, há dois anos, o próprio Rea já tinha feito, ao sagrar-se campeão, dominando no seu estilo inimitável com 11 vitórias nas corridas principais, de longe o maior número, já que Rea, a com o seu segundo lugar, contabilizou apenas sete.

A estes títulos mundiais juntaram-se os dos campeonatos de Superbike mais competitivos do mundo: Inglaterra, Estados Unidos, França e Japão, além do título Mundial de Supersport e do título Mundial de Fabricantes na Endurance.

Até em Portugal, Romeu Leite deu o título à marca de Ywata, juntamente com a dobradinha proporcionada por Tiago Cleto, ao superiorizar-se a Ivo Lopes, cuja prioridade em 2021 foi, em boa justiça, o Campeonato ESBK em Espanha, onde, no CEV, Alex Escrig, também granjeou mais uma vitória para a Yamaha, na categoria de Supersport 600.

No panorama doméstico, na classe JSB1000 do All Japan Road Race Championship, não foi surpresa a vitória da marca dos três diapases com Katsuiuki Nakasuga, pois a Yamaha sempre soube fazer alinhar pilotos extremamente rápidos naquelas motos que podem legalmente incorporar os mais recentes desenvolvimentos da fábrica.

Já no BSB britânico, um dos mais prestigiados Campeonatos Nacionais de Superbike, com regras ligeiramente diferentes do mundial, se a vitória da Yamaha não foi surpresa, foi o piloto que a arrecadou, aos comandos das R1 azuis da MacAms, já que depois do domínio inicial de Jason O'Halloran, acabámos por ver o jovem Tarran Mackenzie, filho do antigo piloto da Yamaha do mundial de 500, Niall Mackenzie, conquistar o título com um final em grande, em Brands Hatch.

Na Moto América, a Yamaha Attack continuou





a tradição começada antes, com Garrett Gerloff e Cameron Beaubier, que desde aí passaram ao Mundial, ao vencer o título com Jake Gagne. Em França, foi Matthieu Gines a dar mais uma vitória em 2021 à Yamaha.

Não é preciso dizer que também no Mundial de Supersport, neste caso pelas mãos da Ten Kate e de Dominique Aegerter, o título foi para a marca dos três diapasões, juntamente com os primeiros quatro lugares no campeonato, com Odendaal, González, este o mais jovem de sempre a vencer nas SSP, e Jules Cluzel.

Em teoria, terá sido uma coincidência, visto que há pouco, ou nada, em comum para lá de uma coordenação global, entre as várias equipas, e certamente menos ainda entre a formação de MotoGP e a Yamaha Pata que alinhou nas Superbike.

De facto, a equipa que venceu com Toprak Razgatlioglu no mundial de produção é gerida por Paul Denning, que veio para o Mundial originalmente com a Suzuki!

Se em termos dos títulos individuais este rol de vitórias poder ter sido uma coincidência, na MotoGP, o título que foi dominado durante vários anos por Marc Márquez e que passou fugazmente »

pelas mãos da Suzuki num ano atípico de 2020, regressou à Yamaha fruto das capacidades óbvias do Francês de 22 anos, Fabio Quartararo, de superar os pontos fracos da moto e capitalizar nos fortes.

No entanto, na actualidade, em que não raramente as corridas se ganham por centésimas de segundo, o domínio futuro de Fábio Quartararo não é, de modo algum, um dado adquirido, e o jovem francês irá enfrentar, no ano de 2022, uma dura competição das equipas Ducati, da Honda Repsol e, quem sabe (e esperamos nós!), até das KTM.

Nas Superbike, as coisas foram mais equilibradas, porque tanto Redding na Ducati como Rea na Kawasaki deram muita luta, naquela que alguns já estão a reconhecer como a melhor época de SBK de sempre. O triunfo de Razgatlioglu acabou por dever-se à capacidade determinante do Turco em, quando não podia vencer, ficar muito perto dos lugares da frente... de certo modo quase roubando uma página do manual de Rea, que tinha conquistado os seus seis títulos consecutivos anteriores, exatamente da mesma forma.

Quanto ao Campeonato Americano a Yamaha Attack tem um palmarés tal que era quase uma vitória esperada, independentemente de quem eles escolhessem para pilotar a moto.

O mesmo se pode dizer da Ten Kate nas Supersport, que iria escolher sempre o piloto com a capacidade de fazer crescer o seu rol de títulos, inédito na classe.

Não só Aegerter venceu, mas Steve Odendaal, González e Cluzel venceram corridas nas R6, fazendo crer que, se não tivesse sido o Suíço, teria sido um dos outros a levar o título de qualquer modo, numa classe dominada pela marca.

No entanto, no geral, o molde de um piloto dominar ano após ano, retirando, sem qualquer culpa ou demérito claro, algum interesse aos campeonatos, foi quebrado e a incerteza que paira no ar para 2022 só apimenta os preparativos da pré-época.

Costuma dizer-se que é sempre mais fácil conquistar um campeonato do que mantê-lo, e esse é o desafio que a Yamaha centenária tem pela frente ao longo de 2022. //

HONDA
Financial Services

X-ADV

149 €
MENSALIDADE

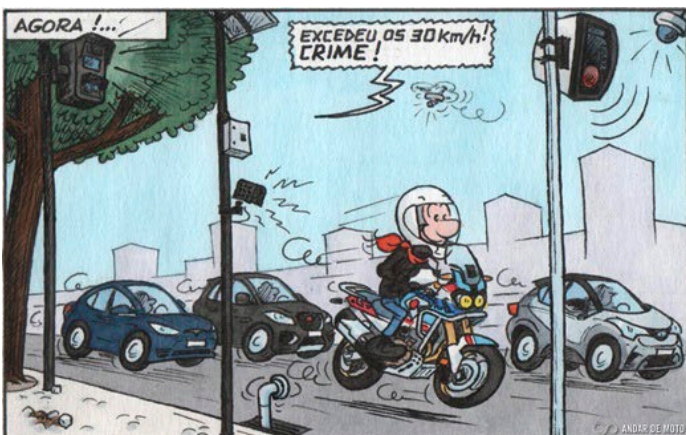
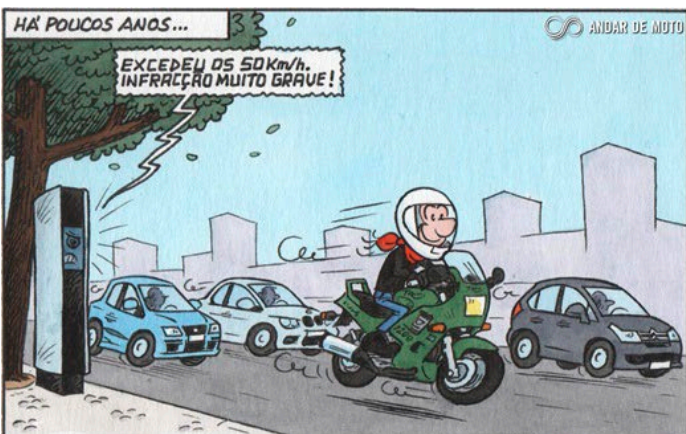
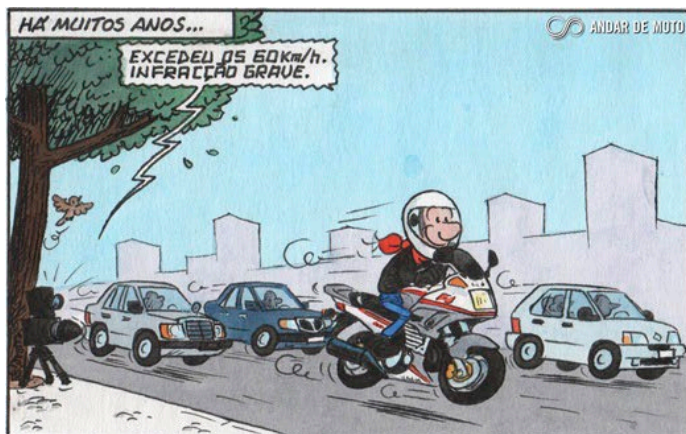


PVP: 12.300 €
ENTRADA INICIAL: 2.623,00 €
MONTANTE FINANCIADO: 9.677,00 €
PRAZO: 36 MESES
TAN (FIXA): 4,5%
TAEG: 7,3%

Exemplo para um contrato de crédito automóvel com reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 12.300€, entrada inicial obrigatória de 2.623,00€ mais 35 mensais de 149€ e última mensalidade de 5.535€. Comissão de Abertura de Contrato de 250€, TAN 4,50%, TAEG 7,3%, MTIC de 11.255,47€. O valor da mensalidade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando refletido no MTIC e na TAEG. O exemplo de financiamento é válido para veículos novos durante a campanha válida para contratos até 31 de Dezembro de 2021, para o modelo X-ADV, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal, NIPC 980677750, com sede na Rua Galileu Galilei, nº 2 - 8º Piso, Torre Ocidente, Centro Colombo 1500 - 392 Lisboa. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha.



LOMBAS E CURVAS



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Não vás às cegas QUE PODES DESILUDIR-TE

Sabem aquela figura pública, vulgo “celebridade”, que achamos fantástica, que dávamos tudo para conhecer e que até entra nos nossos sonhos e fantasias, mas que depois quando um dia conhecemos é uma desilusão e perde rapidamente todo o encanto?

Pois com as motos acontece o mesmo. E até dói mais. Porque a probabilidade de um encontro com a celebridade das nossas fantasias é menor que a probabilidade de um encontro com a moto das nossas fantasias – expectativas mais baixas = menor desilusão.

Quando a oportunidade de conhecermos a nossa paixão surge, a emoção que sentimos só consegue ser ultrapassada pela visão de nos podermos sentar em cima dela e dar umas voltas (na moto, não na celebridade).

Vamos acabar com a analogia para isto não ficar estranho, e partir já para a moral da história:

- Nunca compres a moto com que sempre sonhaste sem a experimentares, porque ela pode não ser bem aquilo que esperavas. E a sensação de desânimo é total.

Foi o que me aconteceu recentemente. Estive quase a abrir os cordões à bolsa de forma cega por uma paixão que morreu em poucos minutos de experiência. Tive a sorte de a poder experimentar – pura sorte – senão ter-me-ia arrependido.

Nunca comprei sem experimentar. Defendo isto até à exaustão. Mas a verdade é que atualmente não é fácil conseguir o test drive aconselhado, principalmente se estivermos a falar de modelos menos comerciais. Os stands não têm “stock”, nem arriscam empatar investimento em motos que são menos procuradas.

- Se a quiser mandamos vir.
- E se eu não gostar? Azar!

Muitas vezes somos inclusive enganados por experiências anteriores com motos parecidas de outras marcas, ou de versões mais antigas. É um engano. A evolução da eletrónica, dos motores, dos materiais ou mesmo do design fazem toda a diferença em estrada.

Se atualmente para comprarmos um modelo bastante comum já esperamos semanas, e temos de escolher a cor por catálogo porque nem ao vivo ela existe, como fazemos com um modelo mais raro?

Podemos perguntar a um amigo, mas a opinião vai estar sempre condicionada pelo seu gosto e experiência. Podemos comprar “à confiança”, mas arriscamos ficar mais pobres e de coração partido. Podemos encontrar alguém muito simpático que nos deixa dar umas voltas – e isso sim, é pura sorte.

Mas num mundo perfeito, o que deveria acontecer era termos sempre à disposição o modelo que queremos para test drive. Se não compramos sapatos sem os experimentarmos, porque temos de comprar uma moto? Porque implica um investimento maior para a marca? Claro! Mas implica também um risco de investimento enorme para o consumidor.

É tudo uma questão de serviço ao cliente, de experiência de compra, de fidelização de marca. Coisas que as empresas só aprendem quando os indicadores comerciais descem e elas precisam de se esforçar, ou quando os planos de marketing apostam no volume de vendas.

Resumindo: uma moto linda, daquelas que nos enche as medidas, não é necessariamente uma moto fantástica. A experiência de condução é, na verdade, a parte mais importante deste relacionamento, e para quem é verdadeiramente apaixonado pelas duas rodas, nada supera isto.

Boas curvas! //



Para todos os desafios.

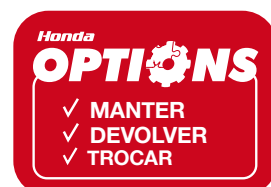
Escolha Honda Options e ganhe 2 anos adicionais de garantia

APENAS 199,00€/MÊS • TAEG 7,1%

- Prazo: 36 meses
- TAN: 4,50%
- PVPR: 14.300,00€

- Montante Financiado: 12.092,20€
- Entrada Inicial: 2.207,80€
- MTIC: 13.969,23€
- Última mensalidade: 6.435,00€

HONDA
Financial Services



Exemplo para um contrato de crédito automóvel com reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 14.300€, entrada inicial obrigatória de 2.207,80€ mais 35 mensalidades no montante de 199€ e última mensalidade de 6.435€. Comissão de Abertura de Contrato de 250€, TAN 4,50%, TAEG 7,1%, MTIC de 13.969,23€. O valor da mensalidade não inclui seguro de crédito facultativo, não estando refletido no MTIC e na TAEG. O exemplo de financiamento é válido para veículos novos durante a **campanha válida para contratos até 31 de dezembro de 2021**, para o modelo CRF1100L Africa Twin Std, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal, NIPC 980677750, com sede na Rua Galileu Galilei, nº 2 - 8º Piso, Torre Ocidente, Centro Colombo 1500 - 392 Lisboa. Todos os concessionários são intermediários de Crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.