

APRILIA TUAREG 660

» **TESTE**

BMW R18 TRANSCONTINENTAL

MITT LEGEND 301

TRIUMPH TIGER SPORT 660



» **APRESENTAÇÃO**

BSA GOLD STAR

BROUGH SUPERIOR LAWRENCE NEFUD

CRIGHTON MOTORCYCLES CR700W

DUCATI DESERTX

NORTON V4SV SUPERBIKE /V4CR CAFE RACER

STARK VARG

VOGE 300 GY RALLY

» **DESPORTO**

RESUMO DAKAR 2022

A VISÃO EM MOTOGP

MARC MARQUEZ

» **TOM VITOÍN**

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



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 janeiro de 2022**, 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

Ode à ignorância

Antigamente, no tempo em que as revistas em papel eram a única fonte de informação sobre o mundo das motos, e bem antes de me ter iniciado nesta atividade, havia dois tipos de pessoas: Os que sabiam o que estavam a dizer, com conhecimento de causa teórico e prático, normalmente profissionais submetidos a linhas editoriais com princípios éticos e morais bem definidos, e aqueles que queriam parecer que sabiam do que estavam a falar mas que eram facilmente reconhecidos como meros ignorantes, apenas motivados em provar que a sua moto ou o seu kit de unhas eram os melhores.

Valia à sociedade o facto de os primeiros terem uma reputação a defender, e aos segundos terem pouco impacto na opinião pública, com um alcance normalmente restrito a um pequeno grupo de amigos ou conhecidos e, ainda assim e normalmente, por pouco tempo.

Com o advento da internet as coisas mudaram radicalmente. Nos dias de hoje, aqueles que sabem do que estão a falar, profissionais ou não, têm que partilhar o espaço dito informativo com dezenas de outros daqueles que, apesar de não terem conhecimento de causa, nem experiência, nem vergonha, agarram numa câmara e debitam, para quem os quiser ouvir, uma série de barbaridades que qualquer pessoa minimamente esclarecida percebe que são apenas frustrações por racionalizar,

vagueando num oceano de ignorância e, em alguns casos até, de maus princípios.

Sou fã do Youtube. Há por lá milhares de conteúdos de qualidade, feitos por pessoas com boas intenções que sabem o que dizem e fazem. Mas depois há milhares de indivíduos cujo ego não os deixa ver quão ridículos e ignorantes são, e que não se inibem de dizer as maiores barbaridades, apenas para tentarem convencer alguém de que sabem do que estão a falar. Porque não se enxergam é, para mim, um mistério. Será que ninguém os avisa do ridículo? Ou será que há quem os leve a sério e motive a continuar? //

"Porque não se enxergam é, para mim, um mistério. Será que ninguém os avisa do ridículo? Ou será que há quem os leve a sério e motive a continuar?"

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 22 NORTON V4SV SUPERBIKE /V4CR CAFE RACER
- 26 DUCATI DESERTX
- 32 VOGÉ 300 GY RALLY
- 34 BROUGH SUPERIOR LAWRENCE NEFUD
- 36 CRIGHTON MOTORCYCLES CR700W
- 40 BSA GOLD STAR
- 44 STARK VARG

TESTE

- 50 APRILIA TUAREG 660
- 60 TRIUMPH TIGER SPORT 660
- 68 BMW R18 TRANSCONTINENTAL
- 78 MITT LEGEND 301

DESPORTO

- 112 RESUMO DAKAR 2022
- 122 MARC MARQUEZ
- 126 A VISÃO NO MOTOGP

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: ODE À IGNORÂNCIA
- 6 PEDRO ALPIARÇA: "TEM DUAS RODAS E UM MOTOR? GOSTO"
- 20 MÁRCIA MONTEIRO: N222: DA COSTA À FRONTEIRA - PARTE I
- 48 PAULO ARAUJO: A ESBATER AS FRONTEIRAS
- 86 PEDRO PEREIRA: ESCAPES RUIDOSOS SALVAM (MESMO) VIDAS?
- 102 ADELINA GRAÇA: A PRIMEIRA AVENTURA
- 104 HENRIQUE SARAIVA: DE ESTREMOZ A MONSARAZ, NINGUÉM FICA PARA TRÁS!
- 130 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 132 SUSANA ESTEVES: A IRMANDADE DO ASFALTO



NOVA TRIUMPH TRIDENT

VANTAGEM TRIPLA



FOR THE RIDE

TRIDENT

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



Pedro Alpiarça
Ensaíador

“Tem duas rodas e um motor? GOSTO”

Qualquer começo tem uma história por detrás. Ao embarcar no projecto ANDAR DE MOTO, foi-me pedido que utilizasse este espaço para explicar um pouco da origem desta paixão que usa apenas duas rodas. Porquê esta atracção por uma máquina que se serve de um motor e de duas tiras de borracha para desafiar constantemente o equilíbrio, ignorar o desconforto na exposição aos elementos, ou até mesmo assumir o desafiar de uma sorte que nem sempre se controla?

A componente mecânica deste fascínio envolve sempre ruído e vibrações transformadas em ressonâncias, em comichões no estômago que aumentam com a velocidade. O fascínio por essa magia tem na sua artesã natureza uma complexidade científica que me apaixona pela sua arte de transformar energia em movimento baseado numa precisão obsessiva e infalível.

Qualquer associação holística entre um motor e a alma de uma máquina cumprem a sua função no espectro das coisas em que temos fé, assim como a interminável luta da borracha para ganhar atrito, contrapondo leis físicas numa eterna busca pela estabilidade. Andar de moto é saber conjugar os ímpetus de uma alma motriz utilizando os apetrechos que lhe dão limites: pneus, quadro, suspensões, travões, etc... com um diálogo emocional permanente ao qual nos entregamos.

Quando nos perguntam o porquê de rolarmos nas mais difíceis condições climáticas, a resposta é sempre difícil de entender, sobretudo porque nunca

é inteiramente esclarecedora. O desconforto minimiza-se com o equipamento, obviamente, mas a realidade de uma exposição aos elementos é sempre inegável, e essa predisposição para o sofrimento faz de nós uns tolos aos olhos daqueles que nos julgam.

Mas enganam-se porque dentro do capacete, numa intensa chuvada ou num dia de calor abrasador, sorrimos porque somos heróis, porque seguimos confiantes na nossa cumplicidade com os elementos, e nos sentimos vivos por sairmos da nossa zona de conforto e desvalorizamos as contrariedades. Andar de moto é sentir na pele o quanto somos afetados pelos humores do clima, e ter a resiliência para nos adaptarmos e continuarmos...

E os perigos? Poderia soltar uma série de chavões sobre a única certeza que temos na vida, mas não sou pessoa de perder muito tempo a pensar no que poderia ter corrido mal. Mais coração que razão, guio-me pelo instinto e pela experiência de anos a desafiar a sorte que me ensinou que há sempre um dia em que ela nos falha e que devemos estar preparados para tal, dentro do possível. Que o medo não nos tolde a confiança, que a atitude arriscada não nos colha o arbítrio da decisão correcta. Andar de moto é uma dança monumental em forma de ode aos temerários, aqueles que conhecem o prazer de dominar uma máquina tão especial. Desde a scooter à desportiva, da cruiser à trail, hajam horizontes para perseguirmos. Sou do tamanho dos meus horizontes, já dizia o poeta, e numa moto fico gigante. //

4|Ever DUCATI

4 anos de garantia



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

Ducati Active | Trocar
Ficar
Devolver

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 31/01/2022





LEGO apresenta a BMW M 1000 RR que pode ter na sua sala

SE ESTÁ À PROCURA DE UMA BMW M 1000 RR PARA TER NA SUA SALA EM CASA, ENTÃO A LEGO ACABA DE CRIAR PRECISAMENTE AQUILO QUE PROCURA! FIQUE A CONHECER OS DETALHES E PREÇO DO CONJUNTO LEGO TECHNIC BMW M 1000 RR.

A **LEGO** e a BMW Motorrad continuam a sua ligação com o lançamento de um conjunto Technic em que se replica a versão especial de homologação da superdesportiva alemã, a M 1000 RR.

O conjunto Lego Technic BMW M 1000 RR está realizado à escala 1:5 e quando completa a moto apresenta um comprimento total de 45,5 cm. Com nada menos do que 1920 peças Lego individuais, este conjunto é verdadeiramente impressionante ao nível dos detalhes que replica na perfeição.

Entre as características incluídas no Lego Technic BMW M 1000 RR encontramos suspensões totalmente funcionais, caixa de três velocidades, e um painel de instrumentos que permite ao proprietário deste conjunto Lego alterar o display entre três opções diferentes. Detalhes como a corrente de transmissão dourada, o cavalete ou até a "pit board" conferem ao conjunto um nível de realismo adicional.

Este conjunto Technic BMW M 1000 RR já está disponível com um PVP de 199,99€.

5 ANOS
GARANTIA



**BMW
MOTORRAD**

BMW C 400 X GT

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

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

NO FIM DOS 4 ANOS DECIDES SE **TROCAS, DEVOLVES OU COMPRAS**

* Condições em Select Motorrad (Crédito Automóvel em taxa fixa) para BMW C 400 X Connectivity. PVP: 7.766€. MTIC: 8.526,79€. Comissões: de abertura de 124,80€ e de gestão mensal de 3,6€. Despesa de legalização final de 27,60€. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos Concessionários aderentes, que atuem como intermediários de crédito a título acessório e para propostas aprovadas até 28-02-2022. Motociclo não contratual. Informa-te junto da BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa. Limitado ao stock existente.

** A tua vida é uma viagem.

**INCLUI BMW MOTORRAD
CONNECTIVITY**



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

**+18 ANOS
CARTA A2**



O prémio do Honda Garage Dreams foi para Barcelona

O CONCESSIONÁRIO HONDA AKAIMOTO (BARCELONA) FOI O VENCEDOR DO CONCURSO. OS CONCESSIONÁRIOS IKONO (MADRID) E MALLORCA MOTOS COMPLETARAM O PÓDIO, EM SEGUNDO E TERCEIRO LUGAR, RESPETIVAMENTE.

O NÍVEL DO CONCURSO de personalização em que participam os concessionários oficiais da marca na Península Ibérica (clique aqui para ver quais os concessionários de Portugal e as respectivas motos), continua a subir ano após ano.

A prová-lo está o facto de, depois de a Mototrofa ter vencido a 2ª edição do Honda Garage Dreams com a sua Fénix, ter voltado a vencer com a mesma moto o Concurso Europeu de personalização da CB650R.

Nesta que foi a 3ª edição do Honda Garage Dreams, os participantes utilizaram como base os modelos Rebel CMX1100 e CMX500. Para conter os gastos e moderar as inspirações, os concessionários não puderam ultrapassar um orçamento máximo em acessórios e peças originais da marca, limitado a 2500 Euros, no caso da CMX1100, ou 1500 Euros, na CMX500.

Dado o elevado nível dos projetos apresentados, o processo de apuramento tem sido sempre bastante renhido, com pouquíssima diferença de votos não só entre os três primeiros, mas entre todos os participantes.

No total, foram cerca de 18.000 votos expressos nos diferentes processos (online, presencial no Café Revival, júri de especialistas ...), sem dúvida um sucesso que confirma a excelente receção deste concurso."

Assim, foi o concessionário Akaimoto (de Sant Boi de Llobregat, em Barcelona) que foi proclamado vencedor com a sua customização espetacular de uma Rebel CMX1100.

A equipa de Akaimoto explica que pretendia basear-se no conceito de desportivismo de que tanto gosta e acabou por incorporá-lo num protótipo ao estilo Neo Sports Classic.

O pódio foi completado pela moto do concessionário

Ikono (Madrid), em segundo lugar, e a do concessionário Mallorca Motos em terceiro.

No caso da Ikono, tendo a Rebel CMX500 como base, a Mikuniguro, é uma homenagem ao cavalo do General Samurai Honda Tadakatsu, em torno do qual várias lendas foram criadas. Entre elas, consta que em todas as lutas que travou, nunca foi ferido.

A Mikuniguro é inspirada no lendário estilo Brat japonês e na moda Bobber, mas também nas motos retro, da era do nascimento da Honda, como a mítica D-Type dos anos 50.

A história da Mallorca Motos com a Rebel CMX1100 começou desde o início com a decisão de dar à moto um visual mais "hooligan". Por isso optaram por uma decoração muito marcante, que denominaram "Mojito".

Seguir a estética neo-retro também foi uma de suas pretensões, que se pode ver em alguns detalhes vintage como o assento com um assento pespontado em diamante, foles da forquilha, espelhos retrovisores redondos ou no clássico logotipo da Honda.

As motos do Honda Garage Dream vão estar em exposição no Revival Café de Madrid até 30 de Janeiro de 2022.

Pode ver todas as motos a concurso nesta ligação //



**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



Depois dos chips... agora o problema é o magnésio!

OS FABRICANTES DE MOTOS ESTÃO A SENTIR PROBLEMAS NO FORNECIMENTO DE MAGNÉSIO QUE É UTILIZADO PARA FABRICAR DIVERSOS COMPONENTES DAS SUAS MOTOS. CORTES DA PRODUÇÃO NA CHINA ESTÃO A AUMENTAR OS PREÇOS.

TALVEZ o maior problema para a indústria de veículos motorizados durante a pandemia, sejam motos, automóveis ou outro tipo de veículos a motor, tenha sido a escassez de chips, o que levou a atrasos nas linhas de montagem dos diferentes fabricantes e com isso os consumidores, apesar de estarem dispostos a comprar, têm sido obrigados a esperar bastante mais tempo para poderem usufruir dos seus novos veículos.

As dificuldades de produção e os atrasos nas entregas têm sido um grande problema para a indústria do motociclismo, com prazos de entregas de motos novas alargados.

Mas conforme passam os meses, também a indústria

se tem vindo a adaptar a esta nova realidade, e após algum tempo em que as marcas foram obrigadas a ajustar-se a estas circunstâncias, a situação parece estar mais controlada. Porém, depois dos chips... agora o problema é o magnésio!

Este metal exótico é utilizado pelos fabricantes para conceber os mais diversos componentes para as suas motos. Tampas laterais do motor, cabeças dos cilindros, quadros ou partes dos quadros, jantes. Estes são apenas alguns dos componentes habitualmente fabricados em magnésio.

O problema atualmente prende-se com o preço do magnésio. O valor antes da pandemia era ligeiramente >>

superior aos 2300 dólares americanos, mas chegou já a atingir quase 10.000 dólares americanos, estando nas últimas semanas a ser comercializado por 6.200 dólares americanos por tonelada de magnésio.

O que é que levou a este aumento brutal de preço do magnésio? A resposta é simples: uma redução na produção.

A China, responsável por nada menos do que 85% da produção total de magnésio, decidiu cortar em 50% a produção na região de Yulin, que por sua vez é responsável por 60% da produção chinesa de magnésio. Das quarenta fundições de magnésio em Yulin, apenas vinte estão a trabalhar a tempo inteiro, com consequências óbvias para o total de magnésio que é produzido e depois chega ao mercado.

A decisão chinesa de cortar a produção do magnésio deve-se ao facto de que fundir magnésio consome o dobro da energia necessária para fundir a mesma quantidade de alumínio, material considerado neste momento como sendo mais

importante.

E qual é o problema para os fabricantes de motos de existir menos magnésio no mercado?

Mais uma vez a resposta é simples. Menos material a chegar aos fabricantes significa que a produção de componentes vitais para fabricar motos não pode acontecer ao ritmo necessário para responder à procura. Isso irá novamente provocar atrasos na produção de motos, e serão os clientes a ter de esperar mais tempo para poderem receber as suas motos. Isto, para além do aumento dos custos de produção, o que inevitavelmente terá reflexos nos preços das motos novas.

A situação da escassez de magnésio e o aumento brutal do preço da tonelada de magnésio nos últimos meses já obrigou o governo chinês a reagir. A ordem atual é de, gradual-

mente, aumentar a produção na região de Yulin, o que inevitavelmente levará à estabilização do mercado e permitirá aos fabricantes de motos regressar a uma produção a ritmo normal. //



CAISMOTOR

ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.
VISITE-NOS! CAISMOTOR.COM

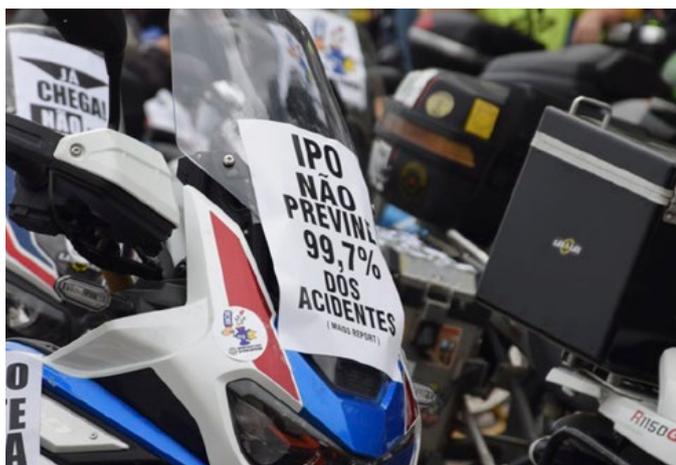
KTM

DUKE 125

OFERTA

Documentação

Campanha limitada ao stock existente e não acumulável com outras campanhas.
Válido de 1 a 30 de Janeiro de 2022.



Uma reviravolta que já se esperava!

UM DOS EFEITOS COLATERAIS DA RECENTE DISSOLUÇÃO DO PARLAMENTO PELO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, PROF. MARCELO REBELO DE SOUSA, FOI O ADIAMENTO DAS INSPEÇÕES PERIÓDICAS OBRIGATÓRIAS (IPO) PARA OS MOTOCICLOS.

AS INSPEÇÕES obrigatórias iriam começar no dia 1 de janeiro, conforme o secretário de Estado das Infraestruturas, Jorge Delgado, anunciou em 20 de setembro em declarações à Imprensa.

Na altura, o responsável alegou que Portugal tinha de cumprir a transposição da diretiva europeia até ao final deste ano.

A ANCIA, associação que representa os centros de inspeção, espera desde 25 de setembro de 2016 pela publicação da classificação de deficiências e pela alteração relativa à certificação dos inspetores que deverão realizar as referidas inspeções.

Como, na prática, depois da dissolução da Assembleia da República haver diversas matérias em que o Governo fica impossibilitado de legislar, por estar em funções reduzidas, a implementação das IPO para motociclos de cilindrada igual ou superior a 125 cc, a partir de 1 de janeiro, é um desses casos!

Já aqui escrevemos sobre o tema polémico das inspeções por diversas vezes pelo que não nos vamos alongar sobre a matéria, mas é óbvio que se vai assistir a mais uma procrastinação e não se sabe por quanto tempo, mas vamos aos factos:

As eleições legislativas estão marcadas para o próximo dia 30 de janeiro de 2022, partindo do pressuposto que não vai ocorrer um adiamento. Afinal de contas, o número de infetados com a Covid-19, em especial com a Variante Ómicron, está a disparar e certamente que à data da abertura das urnas estarão muitos milhares de pessoas

contaminadas, em isolamento ou internadas!

Ainda assim, considerando que as eleições se concretizam na data prevista e que decorre tudo da melhor forma possível, é previsível que nenhum partido político venha a ter maioria absoluta. Ou seja, ao não ter pelo menos 116 deputados qualquer futuro Governo está condenado a ter mais trabalho a negociar alianças do que a governar.

Por isso, a entrada em vigor das IPO, sem que seja aprovada a sua lei que pode ficar na gaveta, sabe-se lá até quando e que cai em descrédito, mesmo antes de entrar em vigor!

Mas agora o lado cómico disto tudo:

Todos sabemos que, graças à inflação (pelo menos é esse o argumento habitual), assistimos à atualização (leia-se aumento) de preços no início de cada ano!

A esse respeito, foi publicado em Diário da República a Deliberação n.º 1311/2021, de 27 de dezembro, emitida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., que define os valores das tarifas das inspeções técnicas a veículos rodoviários a vigorar para o ano de 2022.

A situação ganha contornos anedóticos ao olharmos para o Diploma e verificarmos que os Motociclos, triciclos e quadriciclos vão começar a pagar 13,02€ (mais IVA) por IPO e que o valor em 2021 era de 12,89€ (mais IVA), apesar de nunca terem sido implementadas, exceto no Arquipélago dos Açores!

Mais parece que estamos na Bricolândia! Claro que o tema é muito sério e fraturante, mas com todas estas hesitações, avanços e recuos, rir é mesmo o melhor remédio! //

TRK 502 X



PURA PASSIONE DAL 1911



AVENTURA ESCREVE-SE COM X

A TRK 502 X não passa despercebida graças à imponência do seu visual agressivo e atraente, pronta para fazer de cada viagem uma verdadeira aventura. Esta *best-seller* do segmento Trail de média cilindrada foi projetada para ir de encontro às necessidades dos condutores mais exigentes que desejam viajar sem quaisquer limites. A aventura está nas tuas mãos.

Descobre-a num concessionário Benelli.



Importador  Multimoto



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes  CEPSA

Kit transforma Yamaha Ténéré 700 em versão dos anos 1980

OS MAIS NOSTÁLGICOS VÃO ADORAR O LOOK RETRO QUE RESULTA DESTA MODIFICAÇÃO SIMPLES DE EFECTUAR.

PARA TORNAR a Ténéré 700 ainda mais inspiradora, a casa de customizações Crispy Club, de Paris, desenvolveu um kit específico que é composto por duas novas carenagens laterais, que envolvem o depósito de combustível, um novo farol quadrado e respetiva mica, guarda-lamas frontal elevado com os respectivos suportes de montagem, entre outros componentes prontos a instalar, como um suporte para recolocação do painel de instrumentos.

Este kit é compatível com todas as Ténéré 700, e está disponível com várias opções de acabamento. Todas as peças são “plug and play”, encaixando e apertando em todos os suportes originais, o que permite voltar

a configurar a moto com o aspecto original.

A versão limitada deste kit, a Heritage 1VJ, é a mais cara de todas e emprega um esquema cromático em tons de azul, inspirado na Yamaha Ténéré 600 dos anos 1980, mas o kit também pode ser adquirido sem pintura, para que cada um o personalize a seu gosto.

Os preços começam nos 2.400 euros, para a versão pronta a pintar, podendo chegar aos 3.900 euros da versão Heritage 1VJ aqui apresentada. Os kits estão disponíveis por encomenda no site oficial da Crispy Club, com um prazo de entrega relativamente curto.

Pode encomendar o seu kit, ou ver mais opções, no site oficial da Crispy Club ([clique aqui](#)) //



V85TT MOTO GUZZI

ROCK(S) N ROAD(S)

A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

ELEGANTE, PRÁTICA E COM O FAMOSO ESTILO MOTO GUZZI, A V85 TT É A COMPANHEIRA PERFEITA, QUER ESTEJAMOS A FALAR DE VIAGENS DIÁRIAS OU AVENTURAS INTRÉPIDAS. NÃO HÁ COMO COMPROMETER O CONFORTO E O DESEMPENHO, E ISSO É ALGO QUE NÃO SE DEVE DESPREZAR. A V85 TT CLARAMENTE CUMPRIU A SUA AMBIÇÃO DE COMBINAR DESIGN ICÓNICO COM TODAS AS CARACTERÍSTICAS DE UMA MOTO ENDURO TOURING MODERNA, E GANHOU O TÍTULO DA PRIMEIRA E ÚNICA DA CLASSE QUANDO SE TRATA DE UMA ENDURO CLÁSSICA.




MOTO GUZZI®

WWW.MOTOGUZZI.PT



Aprilia anuncia novidades para 2022

NOVA TUONO 660 FACTORY E VERSÕES ULTRA DARK DA RSV4 E TUONOV4

2022 TRAZ NOVIDADES na gama Aprilia. A mais esperada é a nova versão da Tuono 660 que vai estar disponível em versão Factory.

Esta versão especial da naked de média cilindrada da casa de Noale viu o seu motor bicilíndrico passar a debitar mais cinco cavalos que o da versão normal, igualando assim os 100 cavalos de potência debitados pela sua “irmã” RS 660.

A Tuono 660 Factory também viu o seu peso reduzido em 2 kg, graças a uma nova bateria de lítio, e as suas

suspensões passaram a ser completamente reguláveis. A IMU, a Plataforma de medição de Inércia de 6 eixos é agora de série e a moto vem também equipada com uma tampa para o assento do passageiro.

A Superbike RSV4 e a Hypernaked Tuono V4 passam a contar em 2022 com novas versões Factory Ultra Dark, com uma nova decoração em preto e dourado.

A data de chegada destas novidades aos concessionários nacionais e os respetivos preços ainda não foram revelados. Para mais informações, contacte a Aprilia Portugal.//

A TUA MAXI A UM PREÇO MINI!

MAXSYM TL & CRUISYM 300

PROCURAS 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 2022 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 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.



Márcia Monteiro

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

N222: Da Costa à Fronteira – Parte I

Já há algum tempo que tinha o desejo de percorrer a N222, que liga Portugal de Oeste (Vila Nova de Gaia) a Leste (Almendra). A N222 já muito tinha sido noticiada em Portugal e além fronteiras como sendo uma das estradas mais bonitas do mundo para percorrer. Antes de partilhar esta jornada a solo de mochila às costas aos comandos de uma CBR, deixo a seguinte recomendação: é possível percorrer a N222 em apenas 1 dia dado que a sua extensão é de cerca de 226km. No entanto, para desfrutar verdadeiramente da viagem aconselho 3 dias. Outra recomendação é para não se deixar intimidar pela tipologia da moto que possui. A estrada está em ótimas condições e, portanto, haja vontade que o resto faz-se.

Na noite anterior à partida dormi mal, tamanha era a ansiedade por mais uma viagem de moto a solo. Ainda me lembrava da quantidade de vezes que algumas pessoas me desencorajaram a ir, dada a tipologia da minha moto. Muitas vezes ouvi “as desportivas não foram feitas para a N222” mas, a minha vontade era maior. Ia de qualquer jeito.

Saí de casa de manhã cedo, levava comigo uma folha A4 com todos os locais que queria visitar para além da mítica N222 pois fruto de todas as horas dedicadas às pesquisas, percebi que pequenos desvios iriam levar-me a sítios incríveis. Não me enganei, logo a seguir a Pedorido, um pequeno desvio de 20km levou-me às aldeias de Gondarém e Midão. A moto ficou à “porta” pois as estradas eram pequenas e a melhor forma para explorar estas pequenas aldeias de xisto era a pé. Um pouco mais ao lado subi o Monte de Gens, que tem um baloiço (Baloiço de Gens), que



fica do outro lado da margem do Douro que tem o famoso Baloiço da Boneca. Em seguida, passagem por Castelo de Paiva e depois Cinfães. Aqui foi hora de explorar o Baloiço das Pias, o Baloiço do Refúgio, a Levada dos Moinhos e o Poço Negro. Partida para Resende, com menos por explorar, mas igualmente encantador. A Igreja Matriz de Cárquere e a Igreja de São Martinho de Mouros entraram na equação. Já em direção ao Peso da Régua, a estrada revelava-se cada vez mais incrível e de moto tinha outro sabor. Se eu ainda tinha dúvidas quanto à tipologia de moto para a N222, naquele momento todas elas se dissiparam. Foi delicioso, um balançar constante entre curva e contra-curva, o nosso corpo funde-se com a moto e dançamos juntas. Lado a lado corre o Rio Douro e as



encostas imponentes mostram a grandiosidade do Douro Vinhateiro. Não há palavras que descrevam a beleza daquela estrada. Chegada ao Peso da Régua, há um episódio que não consigo esquecer: estacionei a moto junto às margens com vista para as pontes. Confesso que começava a sentir as primeiras dores nos pulsos e precisava mesmo de descansar. Andei uns metros a pé à procura de um café até que ouvi um grupo de senhores a conversar ferverosamente. Estavam sentados numa mesa a jogar às cartas. Aproximei-me e perguntei se aquele local era um café e disseram-me que não, era uma associação. Quando viram o meu ar desolado, perguntaram-me se eu precisava de alguma coisa. Eu respondi “se tiverem por aí uma garrafa de água que me possam vender...”. Não tinham, mas logo se levantaram para encher uma grande caneca de água fresca vinda diretamente da torneira. E encheram 2x. É incrível a forma como nos acolhem nestas situações. Os pulsos continuavam a doer e por isso aproximei-me das margens, estendi o lenço que trazia ao pescoço por cima das ervas e ali fiquei a contemplar a paisagem enquanto recompunha o meu estado físico.

Se querem saber mais sobre esta aventura, aguardem pelo artigo da próxima edição. //

APRESENTAÇÃO *NORTON MOTORCYCLES*
V4SV SUPERBIKE E V4CR CAFE RACER



Um duplo REGRESSO

A marca britânica, depois de completamente remodelada, ataca o mercado com perspectivas de um futuro brilhante.

Depois de salva do desastre financeiro protagonizado por Stuart Garner, a Norton foi salva pelo gigante indiano TVS que, após uma completa reestruturação, anuncia os seus planos para o futuro, enquanto ultima a sua nova unidade de produção, em Solihull, West Midlands, no Reino Unido.

Será nesta nova fábrica, com enfoque na sustentabilidade e que, para já, vai criar mais de 100 postos de trabalho, que vai ser produzida uma base completamente nova que vai animar dois novos modelos: uma Superbike e uma Cafe Racer.

O motor é um V4 a 72 graus, com 1200 cc de cilindrada, capaz de debitar 185 cavalos. O quadro é fabricado em alumínio, e completamente polido, o braço oscilante é maquinado a partir de um bloco de alumínio, assim como os poisa-pés, os pedais e manetes e as mesas da direção.

Travões Brembo e suspensão Ohlins fazem parte do equipamento de ambos os modelos.

Na superbike V4SV as carenagens são em fibra de carbono e estarão disponíveis em duas versões (pintada em cinza prata ou com a fibra à vista). As linhas bastante arredondadas conferem um aspecto compacto e agressivo, muito agradável.

Na Cafe Racer destacam-se as linhas arredondadas, muito consensuais, e os acabamentos requintados que a transformam numa verdadeira preciosidade estilística. O motor, semi coberto, acaba por lhe conferir uma maior fluidez de linhas que torna o conjunto muito interessante. >>





As versões aqui apresentadas ainda são protótipos, sabendo-se de antemão que, pelo menos o escape, não está representado na sua versão definitiva.

Pouco mais informações foram disponibilizadas, mas em entrevista recente a um meio de comunicação, o novo CEO da Norton Motorcycles, Robert Hentschel, garante que a marca está apostada em fazer a diferença pela qualidade, pelo que o esforço financeiro foi aplicado em instrumentos e processos de controlo de qualidade, para garantir um produto de nível superior. //

*"NA CAFE RACER DESTACAM-SE AS LINHAS ARREDONDADAS, MUITO CONSENSUAIS, E OS ACABAMENTOS REQUINTADOS QUE A TRANSFORMAM NUMA VERDADEIRA **PRECIOSIDADE ESTILÍSTICA.**"*



PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER



Vinte anos após a primeira geração lançada em 2001, a nova Piaggio Beverly é renovada sem perder a garra desportiva e o design elegante que escreveram a história da mobilidade urbana. Hoje, a Beverly torna-se uma crossover que combina a versatilidade e a aderência de uma roda alta com o desempenho e o conforto de uma GT de luxo. Uma nova fórmula que oferece a cada condutor e passageiro os mais altos níveis de potência e conforto.



PIAGGIO

piaggio.pt



Para aventuras DE SONHO

A marca italiana finaliza as novidades de 2022 com a revelação da DesertX. Fique a conhecer os detalhes desta Ducati que está pronta para aventuras de sonho!

O sexto episódio do Ducati World Première 2022 foi inteiramente dedicado a uma novidade que coloca a marca italiana na discussão pelo domínio de um segmento vocacionado para o “off-road”. Com a nova Ducati DesertX, a casa de Borgo Panigale não só apresenta uma moto com características específicas para os amantes do fora de estrada, como apresenta argumentos que a colocam no topo da lista de desejos daqueles que procuram aventuras de sonho!

Depois de vários anos de espera desde que foi apresentada em formato conceptual, no final de 2019, a Ducati DesertX faz finalmente a sua estreia em formato de produção. A excelente reação do público presente na EICMA de há dois anos serviu de prova para os responsáveis da Ducati de que o design não deveria ser alterado na sua substância.

Assim, a nova DesertX mantém as linhas “off-road” contemporâneas, adicionando um toque futurista. Em termos visuais, a moto italiana divide-se em três elementos: um único volume que inclui o depósito e os painéis laterais, o assento e o para-

brisas que incorpora uma distintiva dupla ótica, reforçando ainda mais o carácter único desta moto. Adicionalmente, uma ênfase estilística é dada pelo uso do negro em contraste com as generosas áreas brancas.

A unidade motriz escolhida pela Ducati para dar energia e força à DesertX é o bem conhecido Testastretta 11° de 937 cc, motor dois cilindros que já integra a gama italiana nos modelos Monster e também na nova Multistrada V2.

Este motor entrega 110 cv às 9.250 rpm e um binário máximo de 92 Nm às 6.500 rpm em configuração Euro5. A sólida performance é combinada com uma entrega de potência linear e previsível, proporcionando ao condutor uma moto que transmite confiança, mesmo nos percursos “off-road” mais exigentes. O motor conta com todas as melhorias já vistas na Monster e na Multistrada V2, incluindo a leve e compacta embraiagem de 8 discos e a caixa de velocidades com tambor montado em rolamentos para reduzir a fricção e melhorar a precisão e suavidade nas passagens de caixa.

Por falar em caixa de velocidades, no caso



» Galeria de fotos aqui





da DesertX a Ducati optou por encurtar cada relação de caixa, comparativamente à Multistrada V2. A primeira e a segunda velocidades, em particular, são muito mais curtas, de modo a facilitar a condução a baixa velocidade em certas passagens difíceis típicas do uso em “off-road”. A sexta velocidade é longa para facilitar o uso em autoestrada mantendo o motor bicilíndrico em regimes mais baixos. Isto oferece benefícios ao nível de um consumo de combustível contido e um maior nível de conforto.

O quadro em treliça que abraça o motor Testastretta 11° foi especificamente desenvolvido para a DesertX e para uma utilização mais agressiva fora de estrada. Os tubos que integram esta estrutura são de aço, e trabalham em conjunto com suspensões de longo curso e afinações otimizadas.

As suspensões são assinadas pela Kayaba, com destaque para a forquilha com bainhas de 46 mm e 230 mm de curso, e um amortecedor com 220 mm de curso na traseira. Em ambos os eixos o condutor poderá afinar ao seu gosto a pré-carga, compressão e extensão. Com suspensões de curso tão longo a Ducati DesertX apresenta também uma altura livre ao solo de 250 mm, um detalhe que a torna particularmente capaz de enfrentar e ultrapassar os maiores obstáculos nas aventuras por percursos TT.

Outro destaque, e neste caso devido à sua dimensão, são as rodas de 21” e 18”, uma combinação idealizada para uso em pisos de terra, uma combinação que faz a sua estreia em qualquer Ducati de produção. Estão cobertas por pneus Pirelli Scorpion Rally STR de origem, mas a Ducati adianta que a DesertX pode ser equipada, e está homologada, para usar pneus mais vocacionados para o “off-road”.

E se há algo em que a Ducati não deixa nada ao acaso, isso é a travagem. Neste caso a marca aposta nas pinças Brembo M50 monobloco a morderem discos dianteiros de 320 mm, enquanto na traseira uma pinça de dois pistões morde um disco de 265 mm. O sistema de ABS conta com função “cornering”, um dos diversos sistemas de ajuda à condução que estão disponíveis de série na nova Ducati DesertX.

De facto, a nova DesertX conta com 6 modos de condução que trabalham em combinação com 4 modos de potência - Full, High, Medium, Low – que alteram a potência e a resposta do motor Testastretta. As principais novas características são as definições específicas para o modo Enduro



e a introdução do novo modo Rally, para além dos modos Sport, Touring, Urban e Wet.

O modo Enduro, graças à potência reduzida e às definições de controlo especialmente desenhadas, permite ao condutor da DesertX enfrentar as mais exigentes estradas de terra com maior segurança e torna mais fácil aos utilizadores menos experientes conduzir em “off-road”. O modo Rally, por outro lado, com toda a potência do motor disponível e controlos eletrónicos reduzidos, é desenhado para condutores mais experientes que querem extrair o máximo das prestações da DesertX.

Cada modo de condução, graças à presença da plataforma de medição de inércia da Bosch, pode alterar o carácter da moto de acordo com as indicações do condutor, agindo sobre os níveis de intervenção das várias ajudas eletrónicas: Engine Brake Control (EBC), Ducati Traction Control (DTC), Ducati Wheelie Control (DWC), Ducati Quick Shift (DQS) Up & Down e ABS Cornering.

O ABS Cornering, em particular, pode ser regulado para 3 diferentes níveis. Nos modos de condução dedicados ao “off-road” (Enduro e Rally), o ABS Cornering pode ser completamente desativado através do grupo de comutadores num botão específico. >>



Numa moto criada para os terrenos mais inóspitos, a ergonomia tem de ser perfeita. Por isso os técnicos da Ducati definiram uma ergonomia específica para a DesertX, que resultou numa moto extremamente estreita e superfícies perfeitamente interligadas que garantem ao condutor o máximo controlo e manobrabilidade. O assento está a 875 mm de altura. A combinação entre uma curva do arco interno das pernas particularmente estreita e a afinação inicial da suspensão assegura um bom contacto com o chão.

Já o painel de instrumentos TFT a cores, de boa dimensão, está posicionado verticalmente, ao melhor estilo das motos de rali, e permite ao condutor optar por dois modos de visualização das inúmeras informações: Standard e Rally. A opção Standard fornece toda a informação para a estrada, com o tacómetro e velocímetro claramente visíveis, bem como a mudança engrenada, nível de combustível e outra informação de viagem útil. A função trip master é parte do modo Rally. Este

simula o funcionamento do trip master usado nas motos de rali e permite ajustar manualmente a indicação do odómetro, usando os botões no grupo de comutadores esquerdo.

Numa moto pensada para as maiores aventuras e muitas vezes em locais onde é difícil encontrar pontos de reabastecimento, a Ducati opta por instalar um depósito de combustível com mais de 21 litros de capacidade. Para uma opção verdadeiramente aventureira, existe ainda a oportunidade de montar um depósito adicional (disponível como acessório) na secção traseira, acrescentando mais 8 litros de combustível. A transferência de combustível da traseira para o depósito da frente é disponibilizada quando o nível de combustível do depósito principal está abaixo de um certo nível, e pode ser ativada a partir do painel de instrumentos.

A acompanhar a chegada da nova Ducati DesertX aos concessionários, algo que deverá acontecer a partir de maio de 2022 e com um PVP ainda por anunciar,

encontramos um vasto catálogo de acessórios e diferentes componentes que visam personalizar, e também melhorar, a DesertX, tornando-a ainda mais polivalente e melhor preparada para enfrentar as adversidades fora de estrada.

Para os clientes que quiserem adotar uma imagem “completa”, a Ducati desenvolveu uma linha de equipamentos para motociclista exclusiva da DesertX. //



EDIÇÕES LIMITADAS

YCF 50A



YCF 50A



START F385



START F125



PILOT F150



Ycf-Riding.com

MAIS INFORMAÇÕES NUM PONTO DE VENDA PERTO DE SI



Uma pequena AVENTUREIRA PARA 2022

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

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

Com um peso de apenas 139 quilos de peso 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 um injeção eletrónica Bosch, o monocilíndrico com quatro válvulas consegue debitar uma potência máxima de 29 cv às 8500 rpms, a partir de um binário de 25Nm registado às 7.500 rpms. 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. //





Uma scrambler evocativa DO MÍTICO LAWRENCE DA ARÁBIA

Recentemente, falámos aqui do mítico Lawrence da Arábia, salientando a sua paixão pelas exóticas Brough Superior, o "Rolls Royce" das motos da sua era.



Caso não soubesse, a Brough Superior foi, como já afirmámos, "a primeira marca a construir motociclos que excediam as 100 mph", ou 160 Km/h. Isto nos anos 30, facto que posto em contexto, comparado com a Triumph T90 de 1963, que 30 anos depois, atingiria apenas uns teóricos 150Km/h ou 90 mph.

As Brough de Georges Brough (pronunciado braf) são assim uma parte essencial da história das duas rodas, e agora, o renascimento da marca está a ser impulsionado através de um novo modelo a que chamaram 'The Lawrence Nefud'.

Lawrence, claro, é a homenagem a T. E. Thomas Edward Lawrence, ou 'Lawrence da Arábia' - um devoto da icónica marca Brough Superior, da qual chegou a ter 7 motos e 'Nefud', que é uma referência ao deserto situado na parte norte da Árabia Saudita, um sítio "muito amado por Lawrence" e que o veterano militar terá atravessado à frente duma força árabe, para atacar os Turcos na Batalha de Aqaba, a sua maior vitória durante a revolta árabe de 1917.

A vitória terá sido facilitada pela convicção da época de que era impossível atravessar o Nefud, e

assim os Turcos tinham a artilharia apenas virada para o mar.

Desde a reaquisição oficial da marca em 2008 (e subsequente início da produção de motos em 2016), a empresa britânica de motociclos tem vindo a sair-se bem, especialmente tendo em conta que só comercializam máquinas de alta qualidade disponíveis a preços pouco acessíveis.

Esta nova Brough Lawrence Nefud apresenta uma inspiração scrambler, baseada na roadster Lawrence que que é uma variação da famosa bicilíndrica SS100, pelo que mantém a cilindrada de 997cc e a potência de 102 cv, assim como o quadro em titânio, onde foi ancorada uma nova forquilha Hossac que sustenta uma roda de 19 polegadas (enquanto a SS100 equipava uma jante de 18 polegadas).

Novo subquadro e assento, este com capacidade para levar passageiro, escapes levantados e um novo painel de instrumentos completam a oferta cujo preço anunciado é de 50.000 Libras.

Como sempre acontece com as ecléticas criações de Brough, este é um modelo que será admirado por muitos, mas possuído por poucos... mesmo que neste caso a estética possa não ser inteiramente consensual! //





Crighton Motorcycles

REVELA A CR700W COM MOTOR ROTATIVO

O renascimento dos motores Wankel numa moto hiper-exclusiva pela mão de um dos seus mais influentes preparadores, Brian Crighton.

Houve no passado vários esforços para popularizar nas motos os motores rotativos, também conhecidos por Wankel. A Suzuki RE5 e a Hercules W2000 são disso um bom exemplo. No entanto, foram os esforços da Norton nos anos 80 e 90 que mais popularizaram este tipo de propulsor entre os amantes das duas rodas.

Os "rotary" de 588cc da Norton conquistaram títulos britânicos de superbikes entre 1989 and 1994 com Steve Spray, Trevor Nation e Ian Simpson e uma memorável vitória em 1992 no Senior TT da Ilha de Man, com o mítico Steve Hislop aos seus comandos.

Estes pilotos aproveitaram a vantagem das Norton RCW588, nomeadamente o seu desempenho em linha reta, sobre as rivais de quatro cilindros e quatro tempos de 750 cc, também graças à dificuldade de, à data, se estabelecer uma fórmula de equivalência de cilindrada eficaz, devido à arquitetura pouco convencional do seu bloco de combustão interna.

O engenheiro Brian Crighton foi o cérebro por detrás desses motores rotativos e, agora, o seu próprio nome aparece inscrito nestas novas máquinas.

A nova Crighton CR700W parece-se muito com a última Norton rotativa, a NRV588, destinada a correr no TT da Ilha de Man em 2009, sendo uma



descendente direta das máquinas da década de 1990.

Liberto da necessidade de cumprir com as limitações impostas pela competição, esta nova CR700W de Crighton é provavelmente a moto de motor rotativo mais potente que o mundo alguma vez viu.

Trata-se de um sistema propulsor de rotor duplo, com uma cilindrada total de 690 cc, projetado por Crighton para a Rotron Power, que fabrica uma variedade de motores Wankel para uso em veículos tão distintos como aeronaves, drones e ainda outras aplicações. >>





Com uma potência máxima de 220cv, debitada às 10.500 rpm, e um binário de 142 Nm às 9.500 rpm, este pequeno motor, com apenas três partes móveis, mede uns escassos 34 cm de comprimento e 24 cm de diâmetro e pesa uns singelos 24 kg, que sobem para 43 kg quando a transmissão dedicada de seis velocidades lhe é acoplada.

Incorporando todo o conhecimento que Crighton adquiriu em esforços anteriores, este Wankel birrotor usa agora soluções técnicas e materiais de refrigeração inovadores para ajudar a resolver os problemas do desgaste dos vedantes dos ápices dos rotores, ponto que sempre foi o calcanhar de aquiles deste tipo de motor.

O quadro segue o mesmo design da Spondon dos modelos dos anos 90, e é fabricado em liga extrudida, enquanto a carenagem, que replica as das NRV588, é fabricada em fibra de carbono, factor que contribui também substancialmente para o peso a seco declarado de apenas 129,5 kg.

As rodas Dymag de fibra de carbono ajudam a manter a massa não suspensa em valores mínimos. A suspensão tem duas opções. Pode ser assinada pela Öhlins ou pela Bitubo, de acordo com a

preferência do proprietário. Os travões estão a cargo de material Brembo com maxilas monobloco e especificações SBK.

Será o próprio Crighton, agora com 73 anos, que irá construir as motos à mão, na fábrica da Rotron, estimando-se que apenas 25 devem ser fabricadas. Sem surpresa, o preço base é de 85.000 Libras, equivalentes a mais de 110.000 Euros.

Crighton disse: "De muitas maneiras, a CR700W é o culminar das conquistas da minha carreira. Desenvolvida com a ajuda do meu excelente engenheiro-chefe, Shamoan Quarashi, ela resume o melhor absoluto da minha experiência e da sua engenharia. E acredito que o resultado é a melhor moto de pista alguma vez fabricada".

Basta considerar que a sua potência específica é de 309 cv por litro, e as MotoGP atuais debitam "apenas" 300 cv/litro, com um peso muito semelhante, e a sua arquitetura fornece uma entrega de potência extremamente linear e constante que favorece a tração.

Alex Head, CEO da Rotron Power, acrescenta: "A CR700W é uma obra-prima única do motociclismo e uma verdadeira obra de arte, nascida da paixão e >>

genialidade de Brian”.

Com uma maior relação peso-potência do que a Aprilia RSV4 e um binário semelhante ao da Kawasaki H2R, será o desempenho a falar por si já que, apesar dos números, o seu design, agora a usar materiais de baixa fricção e uma geometria interna exclusiva, revela-se extremamente robusto e fiável e será capaz de garantir uma temporada inteira de competição antes de exigir qualquer



inspeção interna.

Efectivamente, os elementos estruturais do motor são fabricados em liga de alumínio de elevada resistência tênsil LM24 e são maquinadas em casa. Todas as superfícies são tratadas a Molibdénio e Nicasil para garantirem uma fricção mínima e uma elevada longevidade. A cambota excêntrica é fabricada numa liga de ferro EN36, estabilizada criogenicamente.

Os tão importantes e até agora pouco duráveis elementos de selagem de combustão dos ápices dos rotores (equivalentes aos segmentos de um motor de pistões recíprocos) são agora duplos e fabricados numa cerâmica à base de nitretos de silicone, uma substância que tem um índice de fricção extremamente reduzido que irá proporcionar, com a sua elevada resistência ao desgaste, uma maior fiabilidade ao motor.

Outros pormenores, como o sistema de refrigeração do ar da admissão, que é servo-alimentado pela velocidade de passagem dos gases de escape, a refrigeração do bloco, que foi revista e o quadro, que serve como reservatório de óleo do motor, mostram bem o nível de engenharia que estas motos encerram e antevêm que sejam muito rápidas e fiáveis e cujo desempenho em pista deverá estar ao nível dos melhores e mais exigentes pilotos do mundo!

Pode encomendar a sua CR700W, ou ver mais pormenores, no site da Crighton Motorcycles. //





O regresso DA BSA GOLD STAR

Na recente EICMA, uma das novidades que chamou a atenção foi a novíssima BSA, outra marca britânica do passado que regressa, graças a financiamento indiano.

Mais do que uma vez no passado, o influxo de financiamento indiano salvou nomes clássicos do motociclismo britânico e, agora, a mais recente marca a regressar ao mercado sob propriedade indiana é a BSA.

Como tal, a BSA posiciona-se novamente como rival da Royal Enfield, outra empresa de origem britânica que é propriedade indiana há décadas, e da Norton, que foi ressuscitada da falência, em 2020, pelo Grupo indiano TVS.

Tal como essas empresas, a mais recente encarnação da BSA está a apoiar-se fortemente na glória do passado, com o primeiro modelo da renascida BSA a trazer de volta o mítico nome Gold Star.

A BSA é agora propriedade da Classic Legends, a mesma empresa indiana que também detém a marca Jawa. A própria Classic Legends é detida em 60% pelo fabricante de automóveis e motociclos Mahindra, uma empresa que iniciou a sua viagem para a produção de veículos com a construção de jipes CJ3s, nos anos 50, e agora é proprietária de marcas como a Pininfarina, Peugeot Motorcycles, e SsangYong Motor.

Tal como a Royal Enfield e a Norton, a BSA também utiliza perícia britânica, com instalações

de pesquisa e desenvolvimento no Reino Unido, e planeia estabelecer uma base de fabrico perto de Birmingham, nas Midlands.

É uma espécie de regresso a casa para a empresa, pois foi aí que a BSA começou a vida como fabricante de armas, a Birmingham Small Arms (ainda hoje simbolizada no logo das 3 espingardas cruzadas), antes de se ramificar para as bicicletas e depois para a fabricação de motociclos, em 1910.

Originalmente, a Classic Legends e a Mahindra planeavam já ter as instalações de fabrico e desenvolvimento do Reino Unido em funcionamento, mas os atrasos devidos à pandemia da COVID-19 fizeram com que as motos iniciais fossem fabricadas nas instalações indianas da empresa.

Os planos a longo prazo da empresa incluem modelos eléctricos que serão desenvolvidos e fabricados no Reino Unido, onde a Classic Legends recebeu um subsídio governamental de 4,6 milhões de libras, a ser correspondido pelo seu próprio investimento no projecto eléctrico.

Contudo, para o seu primeiro modelo sob nova propriedade, a BSA permanece com um desenho firmemente enraizado no passado em vez de olhar para o futuro, e não há como negar que é uma evocação convincente das versões pós-1953 >>



APRESENTAÇÃO *BSA GOLD STAR*

BSA GOLD STAR 2022

Motor: Monocilíndrico refrigerado por líquido;

Distribuição: 4 válvulas DOHC

Capacidade: 652cc

Diâmetro x Curso: N/A

Taxa de Compressão: 11.5:1

Transmissão/Final: 5 velocidades/corrente

Potência: 45 cv às 6.000 rpm

Binário: 18 Kgm às 4.000 rpm

Embraiagem: Contra deslizante c/ assistência

Quadro: Duplo berço tubular de aço

Suspensão frente: Forquilha telescópica de 41mm

Suspensão Traseira: Duplo amortecedor, pré-carga ajustável

Travão dianteiro: Freio de 2 pistões, disco de 320mm c/ ABS

Travão Traseiro: Freio 1-pistão flutuante, disco de 255mm c/ ABS

Rodas, Frente/trás: Aros raiados; 18 x 2,5 / 17 x 4,25

Pneus, Frente/ Traseira: Pirelli Phantom Sportscomp; 100/90R-18 / 150/70R-17

Distância entre eixos: 1.425 mm

Altura do assento: 780 mm

Capacidade de combustível: 14,7 litros

Peso Total reclamado: 213 Kg

Disponibilidade: 2022

Preço: n.d.

da Gold Star (Estrela de Ouro) original, quando foi introduzida a suspensão traseira de braço oscilante).

O motor é particularmente bem sucedido ao conjugar o aspecto do original, apesar de ter um desenho interno completamente diferente. Enquanto as Gold Star originais de 350 e 500cc tinham um motor OHV, de duas válvulas e varetas, arrefecidos a ar, o novo Gold Star tem um motor de quatro válvulas de concepção Rotax, com DOHC, com arrefecimento por líquido, e uma capacidade de 652cc.

O resultado é um pico de 45 cv, que se compara bem com os 46,8 cv que a Royal Enfield extrai do bicilíndrico de 648cc da Interceptor... e com apenas um grande cilindro, a BSA atinge o seu pico de regime com rotações mais baixas, 6.000 rpm em comparação com as 7.150 rpm da Enfield.

A BSA também tem mais torque absoluto, atingindo um pico de 18 Kg/m às 4.000 rpm, em comparação com os 17 Kg/m às 5.150 rpm do motor Royal Enfield. Este binário também pode vir a ser útil, uma vez que a BSA se contenta com



uma transmissão de cinco velocidades enquanto a Enfield tem uma caixa de seis relações.

Uma vez que a BSA é arrefecida por água, há um radiador que, de certa forma, estraga o estilo retro, mas não é demasiado proeminente e não implica uma grande penalização de peso em comparação com o seu rival mais próximo. Pronta a montar, a Gold Star pesa 213 Kg, sendo 217 Kg o peso da Royal Enfield Interceptor.

A forquilha de 41mm é uma unidade semelhante à utilizada nas Royal Enfield Interceptor 650, tal como a extremidade traseira de duplo amortecedor da BSA, e ambas utilizam uma roda dianteira do mesmo tamanho, com 18 polegadas de diâmetro, e um pneu de medidas 100/90-18. Na traseira, a BSA tem uma roda mais pequena, de 17 polegadas, e um pneu mais largo, um 150/70-17, em comparação com os 130/70-18 utilizados na Interceptor.

Em termos de travões há pouco para escolher entre as motos: Ambas têm um único disco dianteiro de 320mm e uma pinça de dois pistões, embora a da Gold Star seja uma Brembo enquanto a da

Interceptor vem da marca budget da Brembo, ByBre.

O ABS é de série, mas não estejam à espera de instrumentos ligados ao smartphone ou de ajudas eletrónicas avançadas.

A Gold Star apresenta linhas clássicas que se repercutem em diversos elementos, como os instrumentos, dois mostradores simples, pese embora estejam montados de cabeça para baixo, em comparação com a norma, e por isso os ponteiros rodarem para baixo à medida que as rotações e a velocidade sobem. Um pequeno visor LCD mostra informação adicional, mas não mais do que é absolutamente necessário.

De acordo com o website da BSA, a moto estará disponível em vermelho, prata, preto e verde, e embora o preço seja certamente um factor decisivo para muitos na escolha entre as alternativas da BSA e da Royal Enfield, ainda não foram anunciados quaisquer detalhes específicos.

Actualmente, a firma apenas diz que será competitiva, com um preço final a anunciar no início de 2022, pouco antes da produção entrar em pleno funcionamento. //

HONDA

NT1100

AGENDE
O SEU
TEST RIDE

DEFRUTE DE UMA MUDANÇA DE DIREÇÃO



Agende o seu test ride através do e-mail ou por telefone.
vendas@lombasecurvas.com | 215 865 685
Inscrições limitadas de acordo com as normas da DGS

**LOMBAS
CURVAS**



O futuro DO MOTOCROSS

Mais fácil de conduzir, requer menos manutenção e tem um desempenho superior às motos tradicionais de motor de combustão.

A Stark Future apresentou a Stark Varg, a moto de cross elétrica mais potente do mundo. A empresa de origem sueca encontrou a motivação para criar a Stark Future perante a frustração de ver encerradas várias e cada vez mais pistas de motocross na Europa por questões ambientais, seja pelas elevadas emissões de poluentes ou pelo elevado ruído que caracteriza este tipo de motos.

Mas foi também o grande avanço da tecnologia que permitiu criar a Stark Varg.

A Stark Varg é o modelo de motocross mais versátil e avançado do planeta. Pode ser facilmente personalizada para diversos níveis e estilos de pilotagem, em qualquer circuito.

Através da aplicação Stark Varg podem criar-se até 100 modos de pilotagem, ajustando a curva de potência, intensidade do efeito travão-motor, intervenção do controlo de tração e inércia do volante de motor virtual, de acordo com a sua preferência, e ter cinco modos disponíveis na moto para rapidamente mudar o tipo de utilização.

A Varg debita uma potência máxima de 80cv, 30% mais do que um típico motor de combustão

interna a quatro tempos com 450 cc de cilindrada, e um binário de 275 Nm medidos no pinhão de ataque e 1025 Nm na roda traseira.

A potência da Varg pode ser ajustada de 1 a 80 cv em apenas alguns segundos através da aplicação Stark Varg App, uma ferramenta intuitiva e abrangente disponível no painel de instrumentos da moto, ou através de um dispositivo com sistema Apple ou Android.

A Varg possui o sistema de baterias de produção em série de maior densidade energética do mundo. Com 6 kWh de capacidade, esta bateria pesa menos de 32 kg, incluindo a caixa estanque completa, o sistema de gestão da bateria e todos os outros componentes internos.

Isto foi possível sobretudo devido a várias inovações revolucionárias, que estão agora patenteadas: o invólucro fabricado em magnésio, os suportes das baterias, o sistema de alívio de pressão e a placa de alimentação das células da bateria.

A autonomia é semelhante à de uma moto de motocross de 450cc com o depósito cheio. A Varg pode completar confortavelmente uma manga completa de motocross, ou rolar até 6 horas de percurso fácil em todo-o-terreno, e recarrega





completamente em 1 ou 2 horas, dependendo do carregador e da tomada de corrente.

Utilizando uma estrutura em favo de mel, a caixa da bateria fabricada em magnésio apresenta-se muito pequena, leve e robusta: A arquitetura alveolar resulta numa estrutura extremamente resistente, leve e compacta, contribuindo para uma elevada agilidade, ao mesmo tempo que um sistema inovador liga cada célula diretamente ao invólucro, o que cria uma alta condutividade à caixa exterior, que potencia a refrigeração por ar.

O resultado é uma temperatura da bateria muito uniforme, e a remoção de peso desnecessário de um eventual sistema de arrefecimento por líquido ou vapor.

A bateria da Varg é completamente à prova de água, excedendo os requisitos da norma IP69K. A robusta estrutura alveolar também garante uma elevada resistência contra impactos, factores que resultam numa bateria durável, segura e leve.

Com 110 kg de peso em ordem de marcha, a Stark Varg apresenta uma fração da inércia de uma moto a combustão, proporcionando uma sensação de enorme ligeireza na sua condução.

Utilizando o motor como elemento estruturante, permite que o quadro seja quase 50% mais leve do que o das suas concorrentes. Tudo isto mantendo os

mesmos, ou mesmo superiores, níveis de resistência e características de flexibilidade optimizadas.

O motor elétrico pesa apenas 9 kg e funciona com uma tensão de 360 volts, conta ainda com elementos em fibra de carbono, pelo que gera apenas uma fração da inércia e atrito de um motor de quatro ou mesmo de dois tempos.

Beneficiando de uma parceria com a Kayaba e a Technical Touch, a suspensão da Varg apresenta um curso de roda de 310mm tanto à frente como atrás.

A curva de progressão do sistema progressivo de bielas da roda traseira foi otimizada para proporcionar maior conforto e estabilidade, melhorando ainda a capacidade de tracção. Disponibiliza sete configurações originais diferentes, com um intervalo de peso de 5kg, que permite escolher a carga mais adaptada ao peso de cada piloto e nível de pilotagem.

No que diz respeito à travagem, a Stark Varg conta com discos Galfer, sendo o dianteiro de 260mm e traseiro de 220mm de diâmetro, com um sistema hidráulico assinado pela Brembo.

A Varg tem um preço base de 11.900 euros e, por apenas 100 euros, pode reservar já uma para si (clique aqui para aceder ao site oficial e ver todas as opções e diversas informações). //

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



Nascida para explorar, a nova Aprilia Tuareg 660 foi projetada para ultrapassar os mais duros desafios da condução fora de estrada, garantindo um conforto e prazer de condução inigualáveis. Com uma excelente relação peso/potência e uma performance fenomenal tanto na terra como no asfalto, a Aprilia Tuareg 660 vem equipada com a mais sofisticada eletrónica da sua classe, elevando assim a fasquia no segmento das motos de aventura.

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

A ESBATER as fronteiras

Há muito, aliás praticamente desde sempre, que o cruzamento de disciplinas é uma realidade no motociclismo. Aliás, ele começou por refletir um certo eclectismo dos seus praticantes, que nos velhos tempos variavam entre scramblers, trial ou velocidade indiscriminadamente, para maximizar a adrenalina e a possibilidade de participação em diversas modalidades.

As próprias motos também eram menos especializadas, ajudando a essa fertilização cruzada: uma scrambler pouco mais era que uma moto de estrada com pneus cardados, e uma moto de velocidade a mesma coisa com avanços adaptados.

À medida que as motos destinadas às várias disciplinas se especializaram, divergiram, exigindo maior especialização, e praticamente ficou apenas um grande caminho aberto: o dos homens do Moto Cross migrarem para a velocidade. As capacidades físicas e a proeza de serem capazes de derrapar em controlo tornavam-nos naturais nas pistas de alcatrão, onde também eram mais bem pagos, e assim vimos, durante muitas décadas, a começar talvez nos anos 50 do século passado, homens do todo-terreno tornarem-se homens da velocidade, muitas vezes dominado em ambas categorias.

Não sei se todos repararam, mas penso que não terá escapado a quase ninguém que este ano assistimos a uma espécie de fechar do círculo, quando um piloto de MotoGP, Danilo Petrucci, fez o caminho de regresso e passou das pistas de alcatrão para os trilhos do Dakar.

OK, há que admitir que Petrucci não era um novato total no Todo-terreno, e a sua compleição física com o seu 1,80 m e trocos, favorecia o salto, no fundo para ele um regresso, depois de se ter iniciado no Mini-MX com tenra idade.

Mais recentemente, em finais de 2020, o piloto já te tinha dado bem numa participação no Rali da Sardenha mas no Dakar não se limitou a ser um mero participante, apesar do seu modesto lugar final de 90º, provocado pelas 12 horas de penalização devidas à desistência logo na segunda etapa.

Porém, nas chegadas do dia-a-dia estava frequentemente nos primeiros 20 e chegou mesmo a lutar pela vitória na etapa 4, em que acabou terceiro, vencendo a seguinte perante uma penalização por excesso de velocidade de Toby Price.

As capacidades do italiano de Terni nunca estiveram em causa, mas salientaram, mais uma vez, a raça aparte que são os homens de MotoGP: a combinação, por vezes nutrida de tenra idade, de coordenação do olho para a mão e a capacidade de exceder fisicamente os limites normais vêm sendo registadas como excepcionais, como no estudo que publicámos há dias, quantificando a descoberta de que até o simples ato de piscar os olhos neles se realiza a um ritmo completamente diferentes dos outros seres humanos.

Isto tudo para dizer que, quando estamos a bater à porta da época de MotoGP de 2022, a 73ª se não estou em erro, do Mundial, teremos mais uma vez oportunidade de nos extasiar com essas capacidades, claramente excepcionais, seja de um potencial regresso à ribalta de Marc Márquez, seja dos meandros da defesa do título de Quartararo, ou até da consolidação do que poderá vir a ser o novo domínio da Ducati com Bagnaia e Miller, ou até, quem sabe, do renascer de Miguel Oliveira, se desta o binómio KTM RC16-Michelin funcionar logo desde o princípio, e não a partir do meio da época. Muitas razões para estarmos colados ao ecrã mais uma vez daqui a umas semanas! //



sprintmoto.pt

BLUSÃO KOOL



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

Cores disponíveis 

UM NOVO rumo



APRILIA TUAREG 660

A Aprilia concebeu uma nova moto que faz subir a parada do segmento, com um nível de equipamento muito acima da média, num conjunto que é um verdadeiro regalo para os sentidos.

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

Esta entrada pode parecer demasiado publicitária, mas a verdade é que não me saem da memória os bons momentos que passei aos comandos desta nova Aprilia Tuareg 660.

Quando peguei nela para este teste, tinha como referência o mesmo desempenho do bicilíndrico que a equipa, por já ter rodado com ele na congénere RS660. Uma unidade motriz extremamente agradável e potente, mas simultaneamente compacta, desenvolvida a partir do banco de cilindros dianteiro do extremamente eficaz motor V4 de 1100cc das RSV, do qual herda os conceitos e medidas que lhe conferem raça e uma homologação Euro5.

Desde então que ansiava pôr as mãos na Tuareg 660. E a principal razão era, sem dúvida, as prestações do motor, mais especificamente o prazer de condução que ele consegue proporcionar.

Agora, adaptado a uma moto de tipologia trail, com a eletrónica reprogramada e uma linha de

escape diferente, apesar de a potência ter baixado dos 100 para os 80 cavalos, proporciona uma maior entrega de binário a baixos regimes, sendo na prática ainda mais impressionante e divertido de conduzir.

Segundo dados de fábrica, 75% dos 70 Nm de binário encontram-se disponíveis logo à 3.000 rpm, e a transmissão final mais reduzida (à custa de um pinhão de ataque com apenas 15 dentes, em vez dos 17 das suas congéneres RS e Tuono 660) torna a resposta ao acelerador praticamente instantânea, seja em manobra, por maus pisos, seja em estrada, na saída da curva ou para ultrapassagens. Na prática, a sua grande elasticidade permite rolar sem grandes preocupações com a mudança engrenada.

A caixa de velocidades é bastante precisa e o seu accionamento é muito leve, mas mostra alguma rusticidade no pedal, que merece o benefício da dúvida pelo facto de a moto que tive oportunidade de testar, apenas registar pouco mais de 1000 quilómetros no odómetro. Pena que esta unidade não tivesse instalado o quickshifter, que é apenas >>



» [Galeria de fotos aqui](#)





"A ILUMINAÇÃO INTEGRAL EM LED, COM UMA ASSINATURA LUMINOSA BASTANTE IMPACTANTE, É OUTRO DOS PONTOS A DESTACAR"

disponibilizado como acessório opcional.

Em termos de consumos a Tuareg 660 é bastante espartana, pelo que o seu depósito de combustível, com uma capacidade para 18 litros, permite facilmente autonomias a rondar os 400 quilómetros.

Graças à configuração de combustão assimétrica, derivada da ignição a 270°, a nota de escape e o ressonar da admissão são bastante fortes e tornam a condução muito excitante, pelo que a embraiagem, deslizante, assistida e accionada por cabo, e que se mostra extremamente leve e doseável na manete, é uma grande aliada nas reduções mais violentas.

Além do motor vir efectivamente mais cheio e agradável de conduzir a baixos e médios regimes, a sua configuração compacta permitiu à Aprilia conceber um quadro esguio, bastante estreito entre as pernas, dotado de uma ciclística que se lhe adapta na perfeição e que resulta num

excelente comportamento dinâmico em qualquer tipo de piso.

A grande agilidade provém do baixo centro de gravidade e do desempenho das suspensões. O depósito de combustível colocado muito em baixo, atrás do motor e bem centrado na moto, permitiu ainda aos engenheiros de Noale colocar a caixa de ar muito elevada, o que facilita a limpeza do filtro e proporciona uma grande vantagem caso se tenha que cruzar cursos de água.

Também graças à centralização de massas a Tuareg 660 é rápida e intuitiva na inserção em curva e estável tanto na entrada, sob travagem, como na saída, sob aceleração. Apesar do longo curso da suspensão (240 mm em ambos os eixos), o afundamento é bastante controlado, permitindo ritmos extremamente rápidos com muita confiança.

Fora de estrada, a suspensão, que é completamente regulável e que até inclui regulação remota da pré-carga do amortecedor



659 CC
79,1 CV
12 200 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A **GRANDE AGILIDADE** PROVÉM DO BAIXO CENTRO DE GRAVIDADE E DO DESEMPENHO DAS SUSPENSÕES.

traseiro, consegue também fazer maravilhas, mantendo tração mesmo quando o piso se torna demasiado irregular, proporcionando uma elevada estabilidade em qualquer situação e uma boa resposta à distribuição do peso nos poisa-pés. A grande altura livre ao solo também permite ultrapassar facilmente obstáculos mais complicados.

A roda dianteira de 21 polegadas é uma mais-valia para o fora de estrada, mas não impede um excelente desempenho no alcatrão. O mesmo é válido para os excelentes pneus Pirelli Scorpion Rally, a que as jantes raiadas permitem uma montagem sem câmara de ar, e cujo comportamento em asfalto é impressionantemente bom, permitindo à Tuareg 660 mostrar sem reservas o seu elevado potencial.

No que à travagem diz respeito também só há aspetos positivos. Equipada com material Brembo,

apresenta uma mordida bastante forte e uma grande dosagem em ambas as rodas. Também graças ao bom desempenho dos pneus, o ABS raramente chega a intervir.

O pacote eletrónico é bastante completo. O acelerador eletrónico disponibiliza modos de condução que podem ser instantaneamente selecionados, mesmo em andamento, incluindo um modo completamente personalizável, que permite definir diversos parâmetros como o efeito travão-motor (com 3 níveis) o nível de intervenção do ABS (com dois níveis e que pode também ser completamente desligado em ambas as rodas, apesar de em modo offroad o ABS ser automaticamente desligado na roda traseira).

Este modo personalizável também permite selecionar a intervenção do controlo de tracção, que pode ser regulado em 4 níveis, tal como o nível de entrega de potência do motor. A Tuareg



O MELHOR SISTEMA DE COMUNICAÇÃO DO MUNDO



A verdadeira comunicação dinâmica desde 2015



660 inclui ainda cruise control e um suporte multimédia no painel de instrumentos, em TFT a cores com cinco polegadas de diagonal, que permite emparelhar um smartphone e dois intercomunicadores, e gerir chamadas telefónicas e mensagens, além de reproduzir indicações GPS curva a curva.

O interface do utilizador é extremamente intuitivo, permitindo navegar os diversos menus através de um joypad bastante bem colocado no punho esquerdo. Apenas o botão de accionamento do cruise control, comum a diversos modelos da Aprilia, é que não me convence, por ser demasiado sensível e tornar difícil a sua ligação em pisos irregulares, sobretudo com luvas mais grossas.

"O INTERFACE DO UTILIZADOR É EXTREMAMENTE INTUITIVO, PERMITINDO NAVEGAR OS DIVERSOS MENUS ATRAVÉS DE UM JOYPAD BASTANTE BEM COLOCADO NO PUNHO ESQUERDO."

Para resumir as minhas impressões, tenho que mencionar a posição de condução, que encontrei perfeita, tanto sentado como em pé, com muito espaço para fazer manobras e a permitir um bom suporte ao ser muito estreita entre pernas. A proteção aerodinâmica é muito aceitável, indicada para uma utilização fora de estrada, mas podia ser melhorada para utilização em asfalto. Por isso a Aprilia disponibiliza um ecrã pára-brisas 4 centímetros mais alto, opcional, mas que também não permite regulação em altura.

A minha estatura de metro e oitenta encaixa na perfeição no posto de condução, com os joelhos bem protegidos pela carenagem, e mesmo motociclistas de estatura mais baixa não vão ter dificuldade em apoiar ambos os pés no chão. >>>



TESTE APRILIA TUAREG 660

Mas o grande argumento da Tuareg 660 é efectivamente o desempenho dinâmico. À alegria com que o bicilíndrico sobe de rotação e à confiança que a ciclística transmite em qualquer situação e que a torna extremamente divertida de conduzir, acresce a excelente capacidade de travagem e a grande agilidade que demonstra em manobra, sobretudo fora de estrada.

Parecendo ainda mais leve do que realmente é, a facilidade com que permite contornar obstáculos e definir a trajetória pretendida torna-se quase desconcertante. Mesmo para quem, como eu, não faz muita questão de andar em pisos menos firmes, a Tuareg 660 revela-se provocadora, incentivando a que se exija mais dela para apreciar a forma como, com extrema precisão, responde às mais diversas solicitações.

A iluminação integral em LED, com uma assinatura luminosa bastante impactante, é outro dos pontos a destacar, sobretudo ao nível do farol dianteiro, potente e bem direccionado.

A qualidade de construção é irrepreensível, com bons acabamentos e pormenores muito interessantes. No entanto, alguns aspetos são um pouco decepcionantes, como o tampão do

depósito, em plástico e sem dobradiça, ou a falta de regulação em altura do ecrã pára-brisas.

Para terminar, e apesar de normalmente não fazer comentários à estética das motos, costumo até dizer que gosto mesmo é de andar nelas e que, aos seus comandos, aquilo que menos me entusiasma é a estética, tenho que admitir que as linhas desta Tuareg me agradam bastante.

Não admira, porque também gosto imenso da Moto Guzzi V85TT, que foi igualmente desenhada por Mirko Zocco, no Piaggio Advanced Design Center, em Pasadena na Califórnia, sob a liderança do bem conhecido Miguel Galluzzi, o veterano argentino que começou a sua carreira na Cagiva, passou pela Ducati, onde entre outras motos desenhou a Monster original e a ST2, ingressando na Aprilia em 2006, sendo actualmente o responsável pelo design do grupo Piaggio.

A Aprilia Tuareg 660 vai estar disponível em 3 esquemas cromáticos, por 12.200€ nas opções de cor Acid Gold (nas imagens) e Martian Red, enquanto a opção de cor Indaco Tagelmust, que é uma homenagem à Tuareg 600 Wind de 1988 que participou oficialmente do Rally Paris-Dakar, tem um PVP de 12.900€. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert C5

Luvax REV'IT! Arch

Fato REV'IT! Poseidon 2 GTX

Botas TCX Clima Surround GTX





**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

ACERTAR na mouche



TRIUMPH TIGER SPORT 660

Um equilíbrio perfeito entre conforto, prestações dinâmicas, polivalência, facilidade de condução, tecnologia e economia, tornam esta nova Triumph numa das mais tentadoras propostas do seu segmento, senão mesmo do mercado.

Texto: Rogério Carmo

Num segmento bastante competitivo como o das adventure tourer de média cilindrada, também classificadas como “crossover” graças à sua predisposição asfáltica e posição de condução elevada, chega uma

nova concorrente que logo à partida se destaca pelo seu exclusivo motor tricilíndrico.

Não fora isso já por si um argumento de peso, a Triumph Tiger Sport 660 ainda se distancia da concorrência por oferecer modos de condução e controlo de tração.

Partindo da base da Trident 660, a Triumph Motorcycles criou uma nova moto que vai ao encontro das preferências dos motociclistas que gostam de viajar. Uma moto capaz de enfrentar qualquer tipo de estrada, por muito mau que o piso seja, mas que brilha sobretudo em termos de prestações dinâmicas no asfalto.

Assim, ao motor e quadro da Trident 660, a Triumph juntou uma ergonomia revista para uma

posição de condução mais elevada, uma suspensão de maior curso para um maior conforto e uma maior altura livre ao solo, um braço oscilante e um sub-quadro reforçados e uma boa proteção aerodinâmica, com um pára brisas que até permite regulação em altura.

A capacidade de carga também foi considerada e a gama de acessórios de fábrica disponível para este modelo é considerável, com mais de 40 itens, e permite adequá-la às necessidades específicas de cada motociclista.

Mas a Triumph Tiger Sport 660 apresenta também uma ciclística de elevado nível que permite uma utilização turístico desportiva refinada, seja pelo prazer de condução, seja pela confiança que transmite.

Para o poder comprovar, a Triumph convidou o Andar de Moto para a apresentação internacional à comunicação social, que se realizou recentemente em Portugal, e que brindou as dezenas de jornalistas internacionais convidados com as fantásticas curvas das belas estradas do Barrocal Algarvio. >>



» [Galeria de fotos aqui](#)





"PARTINDO DA **BASE DA TRIDENT 660**,
A TRIUMPH MOTORCYCLES CRIOU UMA
NOVA MOTO QUE VAI AO ENCONTRO DAS
PREFERÊNCIAS DOS MOTOCICLISTAS"

Por entre as serpenteantes N124 e N2, o percurso de cerca de 250 quilómetros foi mais do que suficiente para perceber o potencial desta "pequena" tigresa.

Desde o posto de condução, amplo e ergonómico, à elasticidade do motor, que apresenta um bom desempenho em toda a faixa de regime, passando pelo conforto proporcionado por uma suspensão confortável e uma boa proteção aerodinâmica e por um pacote electrónico que apesar de modesto oferece um elevado nível de segurança e confiança, a Tiger Sport 660 tem argumentos para convencer até mesmo os motociclistas mais exigentes.

E mesmo os menos convencidos não vão resistir aos argumentos de uma grande economia, desde o preço de venda ao consumo de combustível, que se estende ainda aos intervalos de manutenção de 16.000 quilómetros ou à garantia de dois anos sem limite de quilometragem, nem à excelente

qualidade de construção e ao elevado pormenor dos acabamentos.

Mal se começa a rolar é bem patente a facilidade e prazer com que o motor sobe de rotação, a precisão e suavidade da caixa de velocidades, a leveza da manete ajustável da embraiagem, o funcionamento discreto mas eficaz do ABS e do controlo de tração, a facilidade de inserção em curva e a rapidez na mudança de direção.

Nos maus pisos a suspensão, a carga de componentes Showa, mantém o conforto e os pneus bem colados ao piso e, nas curvas, o conjunto mantém-se estável, com a direção bastante precisa a permitir trajetórias bastante bem definidas.

Ao cabo de alguns quilómetros, invariavelmente a ritmos bastante interessantes, a Tiger Sport 660 começou a revelar a sua apetência para manter andamentos bastante rápidos com toda a >>



660 CC
81 CV
9 095 €

» Mais dados técnicos aqui



"AS CONFIGURAÇÕES DOS **MODOS DE CONDUÇÃO** E DAS DIVERSAS AJUDAS ELECTRÓNICAS SÃO FACILMENTE ALTERADAS, MESMO EM ANDAMENTO"

segurança.

Aproveitando o excelente desempenho do motor tricilíndrico, que sobe alegre e rapidamente de rotação, mesmo desde baixos regimes, com uma nota de escape bastante entusiasmante, que faz parecer termos disponível muito mais potência do que mencionado na ficha técnica, pude confirmar que a travagem é potente e consistente, promovendo a confiança ao ponto de rapidamente se começar a abusar do conjunto.

Mas já volto a este tema. Antes disso, tenho de frisar ainda outros aspectos, como a boa proteção aerodinâmica, sobretudo graças ao bem desenhado ecrã pára-brisas que é inclusivamente regulável em altura em andamento.

Ainda neste capítulo, e como é comum a muitas marcas, esta Triumph peca por não ter proteções de punhos instaladas de fábrica. Para colmatar

a falha, prevendo as baixas temperaturas de Dezembro, estas motos destinadas aos meios de comunicação estavam equipadas com punhos aquecidos o que foi, no mínimo, simpático.

Outro aspecto que não passa despercebido é a instrumentação e o interface com o condutor. A informação bastante completa é facilmente navegável através do intuitivo "joypad" instalado ao alcance do punho esquerdo.

As configurações dos modos de condução e das diversas ajudas electrónicas são facilmente alteradas, mesmo em andamento, e toda a informação é perfeitamente legível, sendo inclusivamente possível personalizar os dados exibidos no agradável painel de instrumentos.

A boa ergonomia permite grandes tiradas sem fadiga nem desconforto, com o assento bem desenhado a permitir alguma variação da posição >>



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





de condução sem invadir o espaço reservado ao passageiro. Este, por seu lado, conta com os poisa-pés bem posicionados e pegas para as mãos bastante bem desenhadas e colocadas.

Tal facto permite desfrutar da grande autonomia, na prática bastante superior a 300 quilómetros, proporcionada pelos 17,2 litros de capacidade do depósito de combustível e por um consumo médio que o fabricante indica ser de 4,5 litros aos 100 Km.

Mesmo em ritmos dificilmente replicados numa utilização normal, a média de consumo registada no computador de bordo por mim e pelos diversos colegas jornalistas que me acompanharam ao longo da jornada, em literal perseguição do deslumbrado piloto de road race inglês que nos serviu de guia, raramente ultrapassou os 5 litros aos 100 quilómetros.

Se tivermos em conta que esta é uma

"OUTRO ASPECTO QUE NÃO PASSA DESPERCEBIDO É A INSTRUMENTAÇÃO E O INTERFACE COM O CONDUTOR"

moto com uma vocação turística, não há, efectivamente, nenhum ponto negativo a salientar.

E mesmo tendo em conta que o conjunto permite ritmos muito interessantes, que não desiludem nem mesmo os motociclistas mais experientes, apenas se pode fazer reparo ao comportamento da forquilha, sob forte travagem, já que o seu maior curso e a escassa distância entre eixos potencia o afundamento da frente, que pode causar alguma instabilidade no momento de largar o travão dianteiro apesar de, ainda assim, conseguir manter a trajectória pretendida.

Em termos de acabamentos tudo parece bem encaixado e sólido, não se encontram cabos desnecessários ou soltos, nem fios à vista, a pintura tem um bom acabamento, os plásticos



são de qualidade e não se apercebem vibrações nem ruídos parasitas.

Os suportes embutidos facilitam a montagem e desmontagem das malas laterais opcionais que têm ambas a capacidade para guardar um bom capacete integral.

Luzes em LED, com DRL, piscas com auto-cancelamento, espelhos retrovisores sólidos e bem posicionados e controlo remoto da pré-carga do amortecedor traseiro são outros argumentos que tornam esta Triumph irresistível para quem pretender uma moto versátil, segura e simples que confira um grande prazer de condução e, sobretudo, a um preço muito acessível, mesmo quando comparada com as suas concorrentes diretas.

A Triumph podia ainda ter subido um pouco mais a parada. Podia ter equipado a Tiger Sport 660 com cruise control, mas a prioridade do caderno de encargos foi a de conceber uma moto acessível, e essa funcionalidade implicaria um pacote eletrónico mais sofisticado.

Pela mesma razão deve-se o facto de não ter

instalado quickshifter de série, componente que tinha contribuído para tornar a experiência Algarvia ainda mais memorável. Mas o dispositivo que permite passar as relações de caixa sem recurso à embraiagem estará disponível como opcional.

Em resumo, a Tiger Sport 660 é uma moto rápida, ágil, confortável, económica, que se pode perfeitamente adaptar a diversos tipos de utilização e que, graças à pouca altura do assento, pode ser facilmente manobrada pelos motociclistas de mais baixa estatura. A Triumph acertou na mouche, na sua intenção de criar uma moto desejável, moderna e a um preço muito competitivo.

As primeiras unidades deverão chegar aos concessionários nacionais a partir do próximo mês de fevereiro de 2022, com um P.V.P. a partir de 9.095€. Em termos de cores, a marca disponibilizará esta "sport touring" de média cilindrada nas cores Graphite Sapphire Black, Korosi Red Graphite ou Lucerne Blue e Sapphire Black. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5 Plus

Blusão Macna Proxim Night Eye

Luvax REV'IT! Cooper

Jeans REV'IT! Orlando H2O RF

Botas TCX Jupiter 4 GTX





Vestida A RIGOR

BMW R18 TRANSCONTINENTAL

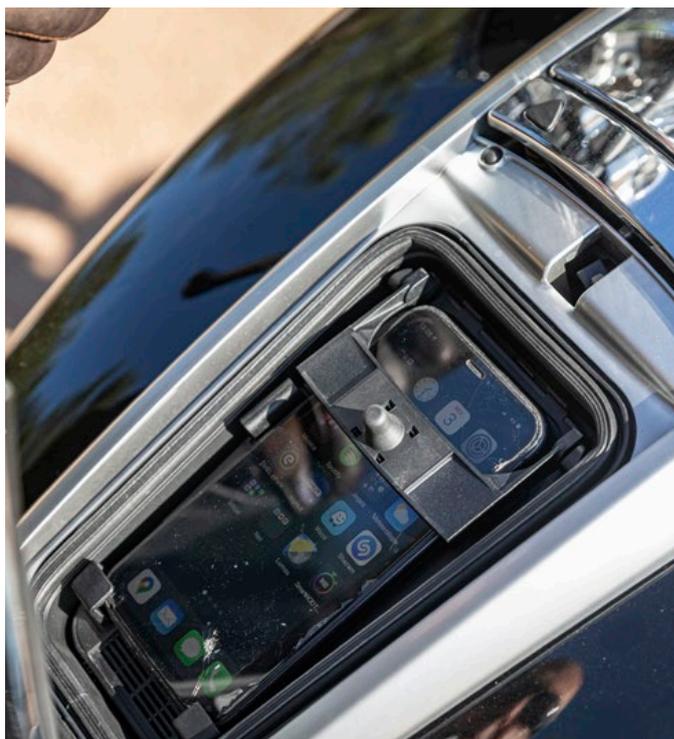
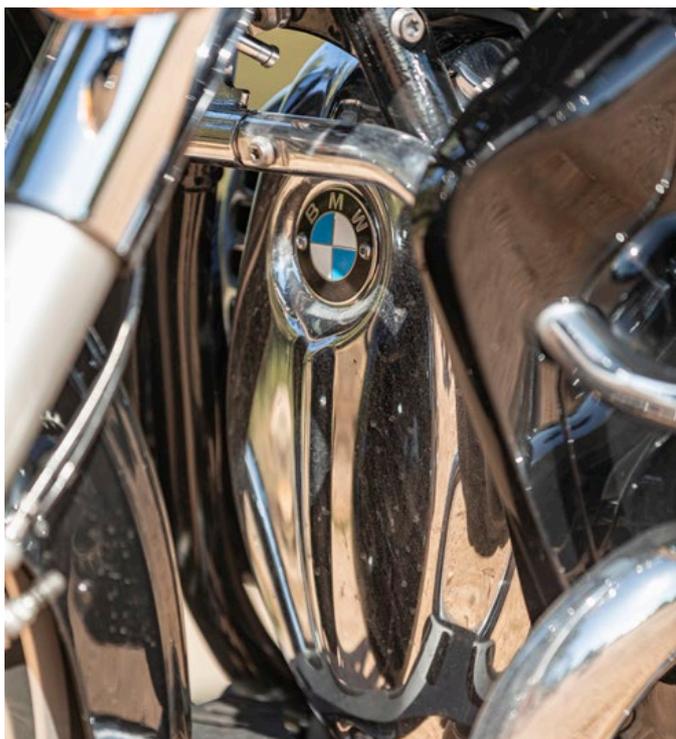
Era quase impossível para a BMW não entrar neste específico segmento de mercado onde o estilo, o luxo e a sofisticação são os requisitos fundamentais.

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



» Galeria de fotos aqui





"EM TERMOS TECNOLÓGICOS, A BMW TEM NO SEU ARSENAL SOLUÇÕES MAIS DO QUE SUFICIENTES PARA COLOCAR A R18 TRANSCONTINENTAL NO TOPO DAS PREFERÊNCIAS

O segmento das luxuosas Grand Tourers é uma espécie de clube privado restrito, onde o conforto e o requinte são os predicados necessários para a admissão. Há duas vertentes bem definidas, uma baseada em conceitos de modernidade, ergonomia e desempenho dinâmico, como é o caso das Honda GL 1800 Goldwing e das BMW da série K 1600, e a vertente de inspiração cruiser, pontificada pelas Harley-Davidson Ultra Limited e Road Glide Limited, Indian Roadmaster ou Indian Challenger e agora também pela recém-chegada BMW R18 Transcontinental que protagoniza este teste. São todas elas motos com uma gênese bastante característica em que a mística dos motores Big Twin é alimentada por um imaginário romântico de liberdade, vastos espaços e novas oportunidades.

Em comum têm o grande volume, para acomodar confortavelmente dois ocupantes e respectiva generosa bagagem, o elevado binário para cumprir as grandes tiradas sem demasiado esforço, a avantajada proteção aerodinâmica para permitir uma chegada digna ao destino por mais inclementes que as condições meteorológicas se revelem, além de um preço que estão ao alcance de muito poucas contas bancárias.

São motos apaixonantes mas frequentemente incompreendidas, geralmente temidas pelo seu porte intimidante e peso generoso, também fora do alcance de muitos por uma questão fisionómica, já que apenas para as tirar do descanso é necessário ter uma boa compleição física. No entanto, com um mínimo de experiência, conseguem ir a qualquer lugar, e manobrar com alguma facilidade, apesar de, quando carregadas com passageiro e bagagem, o seu peso facilmente ultrapassar os 500 quilos. >>>

1802 CC
89,8 CV
29 500 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"ESPECIFICAMENTE NA CLASSE DAS **TOURERS BIG TWIN** OS CAVALOS NÃO SÃO CHAMADOS À CONVERSA! O BINÁRIO É QUE É REI..."

E são apaixonantes pela forma como, mal começam a mover-se, se tornam numa espécie de tapete mágico ou, numa versão mais actual, numa espécie de cápsula flutuante pela qual a paisagem vai passando languidamente, sem exigirem qualquer esforço para serem conduzidas. São ainda uma prova de amor para o passageiro, que não encontra tanto conforto em mais nenhum outro tipo de moto.

A provar a sua impactante presença está o facto de não passarem despercebidas em nenhum lugar, pois mesmo nos recantos mais remotos da civilização são alvo de admiração, até por quem nunca se imaginou a andar de moto, menos ainda a correr mundo em cima de uma!

Quem lhes prestar mais atenção vai verificar que o seu nível tecnológico está muito para além do

que a sua imagem retro antecipa e é mais elevado que o das motos comuns. As mecânicas são igualmente apuradas, os componentes da ciclística são de elevadas especificações e a electrónica desempenha igualmente um papel importante para promover a segurança, o conforto e níveis de emissões de poluentes reduzidos.

Especificamente na classe das Tourers Big Twin os cavalos não são chamados à conversa! O binário é que é rei, os detalhes é que importam e o preço é apenas um certificado de sucesso. Fundamental, mesmo, é o glamour e o nível de accessorização e exclusividade.

E para entrar com tudo neste segmento tão específico e sofisticado, a BMW não se poupou a esforços. Pegou na sua R18 e vestiu-a a rigor, de fraque e cartola cheia de truques, qual James Bond »

SENA



OUTRUSH R

Modular Bluetooth® com sistema de intercomunicação integrado



Altifalantes e microfone integrados



Viseira solar retrátil



Altifalantes HD



Microfone HD



Intercom de 4 vias



900 Metros



Redução de ruído avançado



Emparelhamento inteligente



a entrar num casino em Monte Carlo!

O “Big Boxer” tem pergaminhos mais do que suficientes para debater com os V-Twins americanos e, apesar de não ser exatamente a mesma coisa em termos das sensações que transmite, é, na sua essência, muito semelhante em termos de carisma e experiência de condução.

Além disso, a BMW R18 Transcontinental tem a vantagem de ter uma presença física distinta, graças às inconfundíveis protuberantes cabeças dos gigantes cilindros diametralmente opostos.

A vibração, a profunda nota de escape e a

*"SENTAR AOS
COMANDOS DA R18
TRANSCONTINENTAL
É QUASE UMA
EXPERIÊNCIA
RELIGIOSA.
MANÓMETROS,
BOTÕES, UM ECRÃ
GIGANTE EM TFT
A CORES COM
GRÁFICOS DIGNOS DE
CONSOLA DE JOGOS"*

compassada mas contundente subida de rotação do motor são fatores importantes neste tipo de moto, e o “Big Boxer” além de ter carradas de charme, debita potência às catadupas do alto do seu binário máximo de 158 Nm, registado a umas escassas 3000 rpm.

E por outro lado, em termos tecnológicos, a BMW tem no seu arsenal soluções mais do que suficientes para colocar a R18 Transcontinental no topo das preferências desta clientela. Bastam poucos minutos no configurador disponível no site da BMW Motorrad Portugal, para vermos que a partir de um preço base de 30.000 euros, se >>



TESTE *BMW R18 TRANSCONTINENTAL*

chega facilmente aos 35.000.

Isto porque ninguém resiste a opcionais como o travão de estacionamento automático, nem ao alarme com fecho centralizado e comando remoto das malas, nem ao farol adaptativo que mantém o feixe de luz horizontal durante as curvas. Nem tampouco alguém vai recusar o sistema de som com colunas assinadas pela Marshall, ou o dispositivo de marcha atrás, e menos ainda o cruise control adaptativo, com radar, uma excelente solução para as grandes tiradas em auto-estrada. E a lista de acessórios e dispositivos continua, sem sequer falar na vasta gama de opcionais 719.

Sentar aos comandos da R18 Transcontinental é quase uma experiência religiosa. Manómetros, botões, um ecrã gigante em TFT a cores com gráficos dignos de consola de jogos, uma carenagem frontal envolvente, um assento que mais parece um sofá, e as cabeças dos cilindros do gigantesco Boxer ali mesmo a jeito de serem contempladas, causam hesitação entre arrancar ou ficar mais um pouco a olhar, a desfrutar de tanto luxo.

Pôr o motor em funcionamento é um momento solene. É preciso agarrar bem o guiador para que a inércia da cambota não faça perder o equilíbrio. Os escapes ribombam, tudo treme. Engrenar a

primeira velocidade e largar a embraiagem é quase um auto de fé. É preciso acreditar.

Mal se engrena a segunda velocidade tudo muda. Continuando a acelerar a estabilidade é impressionante, a resposta ao acelerador é contundente, a direção é assertiva, a travagem é muito potente e o mundo fica, efetivamente, mais pequeno.

É difícil explicar a sensação de conduzir uma moto deste tipo. Para muitos, eu sei, a BMW R18 Transcontinental é como se fosse um parente afastado das motos, mais relacionada com os automóveis. Mas aqueles que já experimentaram motos deste porte, e que nelas gostam de viajar para longe, sabem perfeitamente que mais nenhum outro tipo de moto oferece este tipo de sensações, e que conduzi-las é realmente um prazer. Mais ainda quando oferecem tanto requinte e conforto.

Há muito mais para dizer sobre esta BMW, mas dificilmente vou conseguir exprimir as sensações que ela provoca. Menos ainda a quem nunca experimentou uma máquina deste tipo. Por isso, se realmente ficou curioso e está interessado, o meu conselho é que se atreva e vá a um concessionário da marca agendar um Test Ride. //

EQUIPAMENTO

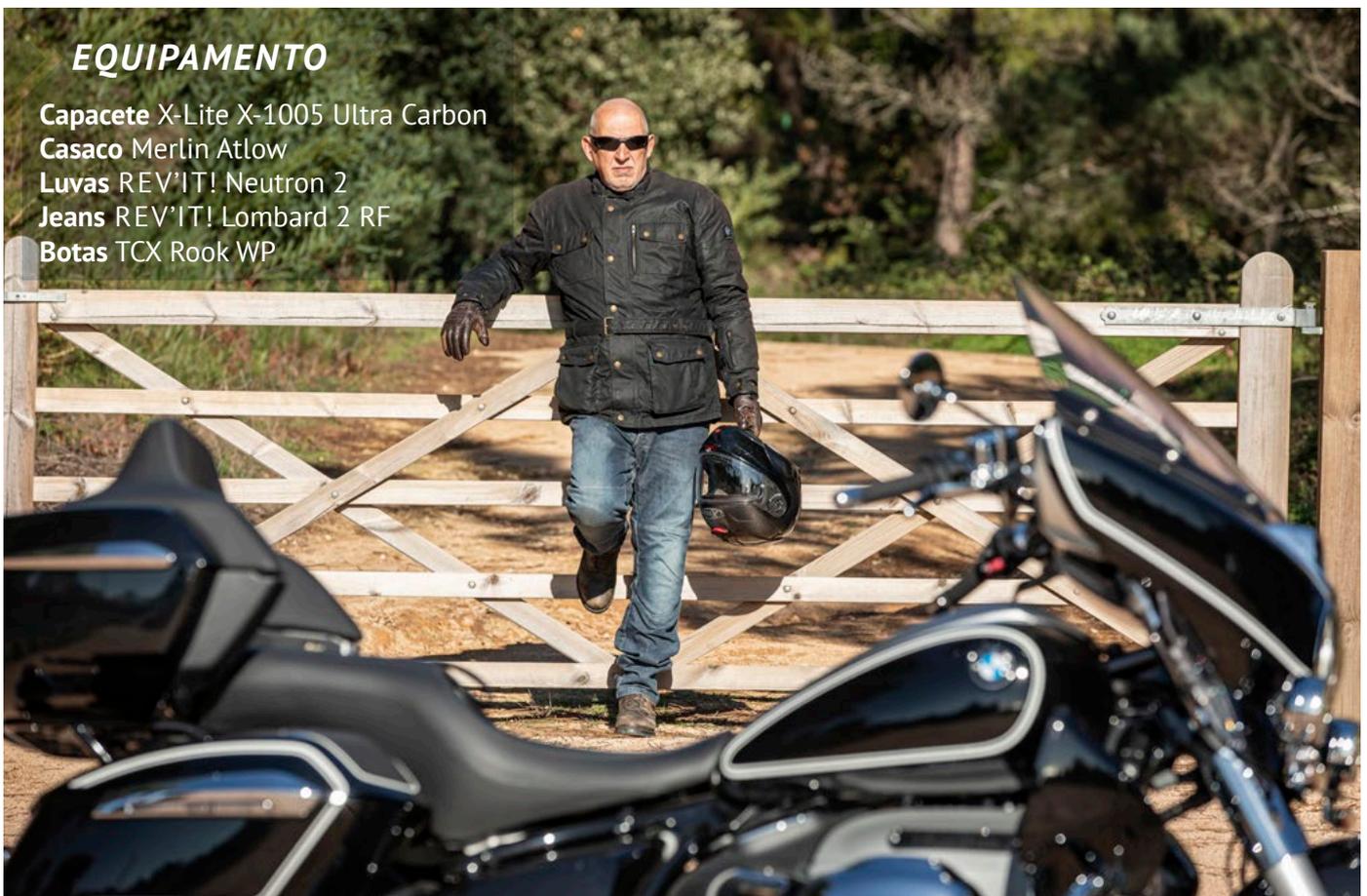
Capacete X-Lite X-1005 Ultra Carbon

Casaco Merlin Atlow

Luvax REV'IT! Neutron 2

Jeans REV'IT! Lombard 2 RF

Botas TCX Rook WP



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





Pequena MAS ATREVIDA

MITT LEGEND 301

Além do agradável estilo neo-retro que nos faz sonhar com os bons velhos tempos, esta pequena Mitt é uma moto perfeita para proporcionar prazer tanto nas deslocações do dia a dia urbano, como em pequenas escapadelas ao fim-de-semana.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





"A SIMPLICIDADE DOMINA TODO O CONJUNTO, COM UM **PAINEL DE INSTRUMENTOS** MINIMALISTA EQUIPADO DE INDICADOR DE NÍVEL DE COMBUSTÍVEL E RELÓGIO"

Recentemente tive a oportunidade de rolar na Mitt Legend 301. Uma moto feita a pensar nos mais jovens, que cumpre com os requisitos para ser conduzida por quem tem carta A2.

Com uma estética irrepreensível de estilo retro, inspirada nas Cafe Racers e nas Bobbers, salta à vista a posição de condução desportiva, com guiador de avanços e poisa-pés bastante recuados e elevados, e a silhueta enegrecida marcada pelos pneus de alto perfil instalados em bonitas jantes de liga leve de 17 polegadas.

Os avanços colocados por cima da mesa de direção, numa posição bastante aberta, fornecem um bom apoio tanto em travagem como em curva, e proporcionam um excelente controlo da direção. Os espelhos retrovisores, colocados na

sua extremidade, e que podem ser posicionados para cima ou para baixo, compensam a visibilidade reduzida e o cuidado necessário no meio do trânsito, com um estilo realmente clássico.

As borrachas de proteção colocadas nas laterais do depósito de combustível, os guarda-lamas recortados, o escape tipo megafone e o kit oferecido de série, composto por bolsa lateral, proteção do farol e cinta térmica para enrolar nos coletores de escape, completam uma imagem de veras interessante.

A simplicidade domina todo o conjunto, com um painel de instrumentos minimalista equipado de indicador de nível de combustível e relógio, a destacar-se por cima de um convencional farol redondo que inclui luz diurna de alto brilho DRL (em LED).

Gostei do desempenho do motor de dois cilindros paralelos, com 234 cc de cilindrada, duas árvores de cames à cabeça e refrigeração por

234 CC
18 CV
3 790 €

» Mais dados técnicos aqui





"COM UM **BINÁRIO DE 9,4NM ÀS 7.500RPM** NÃO SE PODEM PEDIR ACELERAÇÕES ESTONTEANTES, MAS O SEU DESEMPENHO PERMITE UNS BONS PASSEIOS"

líquido, que debita quase 20 cv de potência, com uma sonoridade muito agradável e um nível de vibrações muito controlado, que apenas se torna mais perceptível perto do limite de rotação.

Este bicilíndrico responde sem qualquer hesitação às solicitações do acelerador. Com um binário de 9,4Nm às 7.500rpm não se podem pedir acelerações estonteantes, mas o seu desempenho permite uns bons passeios em estrada e uma boa resposta no meio do trânsito, graças à sua boa disponibilidade a médios regimes.

A caixa de seis velocidades apresenta-se algo dura e pouco precisa, mas as relações curtas permitem uma condução divertida, sobretudo

numa estrada retorcida, e a embraiagem apresenta um curso adequado, apesar de a manete se notar ligeiramente pesada. Em termos de velocidade máxima, a Mitt Legend 301 não nos vai fazer perder pontos na carta de condução, já que dificilmente se conseguem ultrapassar os 130 km/h.

Neste teste, promovido pelo importador da Mitt para Portugal, a Puretech, não me foi possível medir consumos, mas o depósito de combustível, com uma capacidade de 16,5 litros, deve garantir uma autonomia superior a 300 quilómetros, mais do que suficiente para qualquer escapadela.

O assento estreito, a apenas 770mm do chão, >>



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO **Bihrr.eu**
 RST-MOTO.COM     #WEARERST



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

Front fly opening

*5
 outer
 pockets*

IT'S IN THE DETAIL

CE Level A+

*RST infante
 adjustant armour system*

*CE Level 4 Knee
 and hip armour*

FEITO COM KEVLAR - ESTAS CALÇAS DE GANGA COM CERTIFICAÇÃO CE AA FORAM FEITAS COM DENIM E KEVLAR®, ENTRELACADOS 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® fibra buring





aliado a uma relativamente boa brecagem e a um peso de apenas 162 quilos em ordem de marcha, proporciona uma grande facilidade de manobra em qualquer situação, sendo perfeitamente adequado aos motociclistas de estatura mais baixa.

Bastante bem conseguido esteticamente, este assento corrido oferece espaço suficiente para condutor e passageiro, sendo que este conta também com poisa-pés e pegas para as mãos bastante bem posicionados. Apesar de aparentar ser bastante rijo, os quilómetros passam sem que se revele desconfortável.

Um quadro em tubos de aço reforçado suporta também uma ciclística assente numa forquilha invertida e em dois amortecedores a gás, com

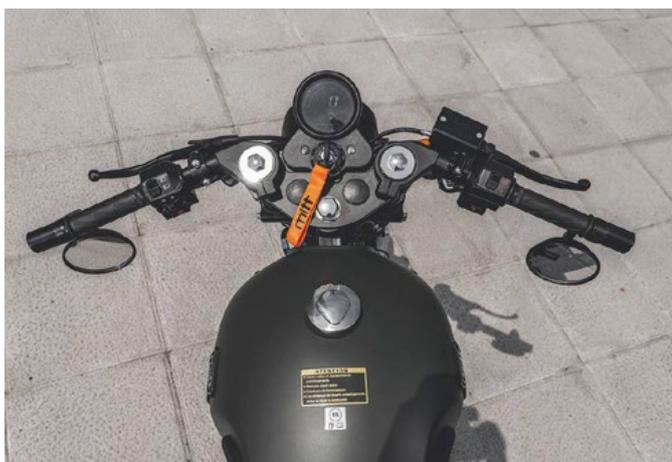
"SENDO UMA MOTO "NAKED", A POUCA PROTEÇÃO AERODINÂMICA QUE OFERECE TORNA-A POUCO RECOMENDÁVEL PARA GRANDES VIAGENS"

depósito de expansão, capaz de proporcionar uma boa estabilidade e um relativo conforto, penalizado apenas pelos pisos mais degradados.

O comportamento em curva é neutro, com a suspensão a mostrar-se bastante firme, mesmo a ritmos mais elevados e bastante afastados do propósito para o qual esta moto foi concebida. A direção é bastante precisa, permitindo uma fácil entrada em curva e demonstra uma grande agilidade, facto a que o baixo peso e os 1460 mm de distância entre eixos não é alheio.

A travagem está ao nível do conjunto, entregue a discos e maxilas em ambos os eixos, sendo assistida por ABS. Não apresenta uma mordida inicial demasiado incisiva, mas é eficaz e a manete, apesar de exigir alguma força no seu





accionamento, ainda assim permite uma boa dosagem, tal como o pedal.

É uma escolha acertada para condutores menos experientes, mostrando-se muito suave e pouco intimidadora sob todos os aspectos, mas não será uma escolha acertada para os motociclistas mais afoitos.

Sendo uma moto “naked”, a pouca proteção aerodinâmica que oferece torna-a pouco recomendável para grandes viagens, sobretudo se as condições meteorológicas não forem favoráveis.

Por outro lado, mostra-se perfeitamente à-vontade em percursos urbanos, não se negando a umas boas passeatas aos fins-de-semana, sobretudo por estradas secundárias, desfrutando da boa ergonomia e do bom desempenho da suspensão.

Como pontos fortes, saliento a boa relação qualidade preço e a estética requintada, além dos acabamentos de boa qualidade.

Disponível em duas cores, verde-tropa (a versão que está nas fotos que ilustram este teste) e preto mate, a MITT 301 Legend já está disponível nos concessionários da marca em Portugal (clique para ver qual está mais perto de si) ao competitivo preço de 3.790 €. //





Pedro Pereira

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

ESCAPES RUIDOSOS salvam (mesmo) vidas?

A LINHA EDITORIAL do Andar de Moto, e o próprio editor, dão-me uma certa liberdade para escrever sobre temas polémicos, capazes de gerar acesas discussões, sem nunca se chegar a um acordo de cavalheiros ou, pelo menos, a um elevado nível de concordância. Por isso calculo que com esta crónica não seja muito diferente.

Aproveitei o título fazendo uma tradução mais ou menos literal da célebre expressão em língua inglesa Loud pipes save lives. Ao que consta, a afirmação começou primeiro a ser popular nos Estados Unidos, tendo-se globalizado rapidamente, até em t-shirts, pins, autocolantes...

O ponto de partida deste conceito, mais ou menos legítimo, é que se a moto for mais ruidosa será mais facilmente apercebida pelos outros condutores e também pelos peões, ciclistas, animais... reduzindo dessa forma o risco de acidente e promovendo a segurança. Mas será que é mesmo assim?

PORQUE EXISTEM LIMITES AO RUÍDO E SÃO CADA VEZ MAIS RESTRITIVOS?

A unidade de medida do som mais conhecida e generalizada é o decibel (dB). É uma medida adimensional, que compara a intensidade de um sinal a um nível de referência e deve o seu nome à homenagem ao genial cientista Alexander Graham Bell (1847-1922).

Não vos vou maçar com dados técnicos e científicos que eu próprio não domino. Basta perceber que é em decibéis que, geralmente, "medimos" a intensidade sonora que o nosso ouvido é capaz de captar. O decibelímetro é o instrumento que capta a medição da pressão sonora em decibéis e é muito simples: um pequeno microfone "capta" o som que depois é convertido em dB.

Existem limites que, se ultrapassados, podem ser perigosos e até causarem danos irreversíveis no aparelho auditivo. Para que se tenha uma noção, a exposição regular e frequente a um valor de 85 dB, por exemplo

8 horas por dia, pode trazer graves problemas a médio e longo prazo. Já com um valor de 100 dB bastam 15 minutos por dia para haver risco de perda de acuidade auditiva e se esse valor aumentar para 110 dB basta apenas 1 minuto e meio! Inacreditavelmente, há "escapes" que excedem este último valor!

É um facto que praticamente toda a atividade humana gera ruído em maior ou menor escala. Chega-se aos extremos da chamada poluição sonora que importa reduzir, até porque a acuidade auditiva se vai degradando com o passar da idade e pode ser agravada, por exemplo, pelo ruído gerado pelos escapes da moto!

Pode parecer exagerado, mas não há como negar que o escape de uma moto, mais ou menos modificado, consegue ser audível a uma distância significativa, podendo até ser desagradável e perigoso para o próprio motociclista, além de incomodar os outros!

Tal como em muitas outras matérias, a regulamentação comunitária tem sido implacável nesta matéria e não se vai ficar por aqui. Veja-se o exemplo das Normas Euro IV e Euro V que têm um reflexo direto também sobre os níveis de ruído que um escape pode emitir a dada rotação, velocidade, cilindrada... e a tendência é para baixar ainda mais os limites legais permitidos.

Ainda há pouco tempo se reduziu dos 80 dB para 77 dB, o que parece ser insignificante, mas é uma redução importante, já que é logarítmica, e mais precisa ainda se os testes de medição forem feitos mediante o protocolo (WOT) Wide Open Throttle.

Naturalmente que as motos não são as únicas fontes de poluição sonora e, em estado original, estão muito longe dos limites legais, por exemplo, que temos em algumas atividades da indústria ou da aviação, cujos valores são completamente assassinos para o ouvido humano e apenas são suportáveis com proteção adequada! >>>



O problema é que as motos convivem com as pessoas no seu dia a dia e essa coexistência nem sempre é pacífica.

Lembro-me perfeitamente de um vizinho do meu bairro que adorava fazer trajetos durante a noite “para cima e para baixo” e o escape da moto (se é que lhes posso chamar isso) não tinha qualquer silenciador e fazia um verdadeiro cagaçal! Eu próprio lhe pedi para ter um pouco mais de cuidado, mas de nada serviu! Sei que um dia foi mandado parar pelas autoridades, a moto foi apreendida e toda a vizinhança agradeceu!

PORQUE GOSTAMOS ENTÃO DE ESCAPES MAIS BARULHENTOS?

A troca ou alteração do escape original é, provavelmente, uma das modificações mais comuns nas motos! De qualquer modo, a regra é que o escape de origem tem que cumprir com as normas de som e emissões em vigor, mas o ser humano é insatisfeito por natureza!

Não considerando aqui a competição, troca-se/altera-se/muda-se de escape por uma questão de estética, para poupar algum peso (que pode até ser relevante), para mover a banda de potência mais para baixo ou para cima, para ganhar cavalos/binário (muitas vezes mero placebo), para reduzir a temperatura nessa região da moto (com normas mais restritivas e sistemas catalíticos o calor gerado aumenta) ou, simplesmente, para aumentar o ruído!

Quantas vezes já ouvimos dizer (ou mesmo afirmarmos) que a nossa (ou outra) moto mal se ouve, que era importante que fizesse um pouco mais de barulho, com um “ronco” mais grave ou agudo, capaz de pôr toda a gente em sentido, algo como “marcar mais presença” e “fazer-se ouvir”!

Há até os casos extremos de motociclistas que fazem questão de “modificar escapes que já foram modificados”, retirar catalisadores, substituir coletores, a ponteira de

escape (nem que seja por uma questionável réplica do tipo Akrapochina), mesmo que isso retire performance à sua moto, aumente as emissões, piore os consumos e possa até não dar saúde ao motor!

Todos sabemos, calculo eu, que esse tipo de alterações às características do veículo, além de muito questionáveis (sobretudo em equipamentos não devidamente homologados) podem ser motivo para autuação, apreensão do veículo/documentos e inevitável posterior inspeção do tipo B, com tudo o que isso acarreta em tempo e dinheiro. Algumas até podem fazer perder a garantia de venda.

Por falar em inspeções, caso avancem as Inspeções Periódicas Obrigatórias (IPO), imagino que muita gente vai ter problemas, mais ainda nos casos em que foram feitas alterações irreversíveis ou que os elementos originais já não existam.

Só espero que não surja um novo tipo de roubo! Nos automóveis têm sido catalisadores por causa dos metais raros. Nas motos podem vir a ser os escapes, por causa das IPO!

Não é segredo também que em vários países da Europa, caso da Alemanha ou França, existem verdadeiras campanhas para limitar (e mesmo proibir) a circulação de motos em algumas áreas urbanas, exatamente por causa do ruído que geram! Tome-se o exemplo de Paris (é incrível a quantidade de veículos de duas rodas) que tem estado a testar um novo tipo de radares que, além da velocidade, consegue também medir o ruído! E países como a Alemanha e Áustria, entre outros, já proibem às motos a sua circulação em algumas estradas, normalmente e, por enquanto, apenas aos fins-de-semana, para dar tréguas aos moradores das respetivas localidades afectadas pelas rotas mototurísticas.

Em contrapartida, temos os veículos elétricos (VE), incluindo as trotinetas, ciclomotores, motociclos... que se tornam veículos perigosos em virtude de não gerarem >>

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

CRÓNICA

praticamente ruído nenhum, ou seja, existem efetivamente vantagens em que os nossos veículos se façam ouvir, mas sem exageros, como tantas vezes acontece!

MAIS ALGUMAS IDEIAS PARA DISCUSSÃO

De um modo geral (claro que há exceções) as motos são relativamente bem toleradas e aceites em Portugal e somos um povo de brandos costumes, mas isso pode mudar, mais ainda se não formos capazes de cativar as novas gerações para este mundo maravilhoso das duas rodas, mantendo uma boa imagem perante a sociedade!

Para os que hoje têm 40, 50 ou mais anos, o trabalho está (quase) feito! Muitos deles/as começaram, possivelmente, com uma cinquentinha, ou talvez até à boleia de alguém mais velho, e depois o bichinho entrou, e foi ficando e crescendo. Eu que o diga!

Porém, os interesses das novas gerações são bastante distintos, as questões ambientais são mais fraturantes do que nunca (e aqui incluo o ruído, obviamente) e é um dado adquirido que as motos novas a combustão, com escapes mais ou menos ruidosos, vão acabar dentro de alguns anos, podendo mesmo as que foram construídas e comercializadas até então, virem a ser banidas das cidades num futuro não muito distante. É irreversível e apenas uma questão de tempo!

Aproveito ainda para partilhar um estudo, feito na Roménia, já em 2021, que vem desmistificar um pouco o facto de que o ruído é nosso amigo, nomeadamente para os condutores automóveis com quem temos que conviver e que são uma importante causa dos nossos acidentes e sustos, nomeadamente em ambiente urbano.

Faço uma singela tradução do último parágrafo que fica como reflexão final, ao mesmo tempo que lanço um apelo a uma atitude de motards conscientes e preocupados com a sua segurança e bem-estar. A sua e a dos outros!

“A principal conclusão do estudo é que partir do pressuposto de que os escapes barulhentos salvam vidas, é falso. Um condutor dificilmente consegue ouvir uma moto que circule atrás de si se esta estiver a mais de 10 metros. Caso a moto se aproxime rapidamente do automóvel, mesmo que o condutor a oiça já pode ser tarde para reagir. Assim, considera-se que o ruído não é um verdadeiro aviso para o condutor. Pode até ser perigoso porque pode não haver tempo para a adaptação à nova reação do condutor.” //



DUPLA LIDERANÇA

A Keeway é há vários anos marca líder no mercado de Motociclos 125cc em Portugal e a RKF 125 é pelo segundo ano consecutivo a moto mais vendida neste segmento.* Obrigado pela preferência!



Com o seu visual arrojado e muito atraente, a RKF 125 assume uma personalidade única e moderna. Inteligente, elegante e extremamente dinâmica, esta moto foi concebida para proporcionar a máxima diversão e conquistar qualquer desafio do teu dia-a-dia.

Descobre-a num concessionário Keeway próximo de ti.

*Estatísticas ACAP referentes a 2021 para o segmento de motociclos até 125cc com caixa de velocidades, excluindo scooters. Ao PVP acresce despesas de documentação/registo, I.S.V. e transporte.

P.V.P. 3.190,00€
IVA Incluído



Mobilidade urbana

SEM COMPROMETER A SEGURANÇA

UM CAPACETE CONCEBIDO PARA O MUNDO DA MOBILIDADE URBANA: MODERNO, TECNOLÓGICO, PRÁTICO E MUITO ELEGANTE.

O visual aerodinâmico e sofisticado do Capacete Shark Evojet e o seu acabamento bicolor, fazem dele o capacete urbano mais trendy do mercado, com o grande argumento de ser fabricado em Portugal!

Este novo modelo do fabricante francês, que tem a sua unidade de produção instalada em Portugal, vai ao encontro das expectativas dos utilizadores urbanos e suburbanos que pretendem usufruir de um capacete seguro com um design inovador, que alie as vantagens de um capacete com dupla homologação, jet e integral, que lhe permite ser usado com a queixeira aberta ou fechada.





Graças ao seu novo conceito de queixeira integral, o utilizador move-se com total segurança, podendo desfrutar da configuração Jet, para uma maior sensação de liberdade, sobretudo em ambiente urbano, ou mudar facilmente para a configuração integral, para um maior conforto e uma maior segurança a maior velocidade.

O capacete integral Shark Evojet tem homologação 22-05 e garante um elevado nível de proteção em qualquer ponto de impacto da sua estrutura.

Na calota interior foi empregado EPS de densidade múltipla para uma maior capacidade de absorção de um eventual impacto.

A calota exterior é fabricada em material polímero termoplástico injetado e o seu novo conceito de queixeira integrada na viseira garante um grande ângulo de visão.

A ventilação é assegurada por duas entradas de ar na frente e uma ranhura de extração situada na traseira. O tecido dos forros internos tem tratamento anti-bacteriano.

O sistema de retenção conta com o muito prático fecho Microlock, facilmente ajustável.

PVP Recomendado: Desde 276,74€ (IVA incluído)

Para mais informações, contacte o importador oficial Shark para o nosso país, a Lusomotós. //

Motorway / Linhaway

os seus concessionários



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

Retomamos a sua mota ao melhor valor
em troca da sua Honda de Sonho

**25 ANOS DE
EXPERIÊNCIA HONDA**

MOTORWAY.PT

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



**25 ANOS
DE EXPERIÊNCIA
HONDA**



Perfeitas para uma UTILIZAÇÃO DE DIA A DIA

UM VISUAL ELEGANTE E DISTINTO, NUMAS BOTAS DE MOTOCICLISMO QUE AO MESMO TEMPO QUE GARANTEM UMA ELEVADA PROTEÇÃO, SÃO ELEGANTES, CONFORTÁVEIS E VERSÁTEIS

As novas botas TCX Freyja Lady Waterproof destacam-se pelo seu visual elegante e distinto, que dificilmente é associado ao tradicional estilo das botas para motociclismo. Por isso, podem perfeitamente ser utilizadas sem restrições para caminhar no dia a dia, fora da moto.

Apesar de contarem com reforços nas biqueiras, tornozelos e calcanhares, garantem um elevado conforto que lhes confere uma faceta polivalente. O desenho do tacão, com 4 centímetros de altura, foi pensado para melhor as adaptar à anatomia feminina.

O cano é produzido num novo material elástico que facilita a tarefa de calçar e descalçar, tendo sido

anulados os tradicionais velcros, existindo, além de umas elegantes fivelas, um fecho lateral que reforça as possibilidades de ajuste.

No interior, a comprovada palmilha Ortholite garante conforto e amortecimento duradouro, assim como respirabilidade.

As botas Freyja Lady são à prova de água, contando com uma membrana interior T-Dry que assegura impermeabilidade e também respirabilidade.

As botas TCX Freyja Lady Waterproof estão disponíveis em preto, com um PVP recomendado de 219,99€ em tamanhos desde o 35 até ao 42.

Para mais informações contacte um distribuidor autorizado TCX ou visite [@goldenbat.pt //](https://www.goldenbat.pt)

FREEDOM. ATTITUDE. STYLE

BLUROC 125



blurocmotorcycles.com/pt-pt/

bullitmoto.pt

Importador | motoxpert



COMING SOON

BLUROC
MOTORCYCLES

O inimigo DA CHUVA

MANTENHA-SE SECO E CONFORTÁVEL, MESMO QUANDO A METEOROLOGIA NÃO AJUDA



Para andar de moto durante todo o ano é necessário equipamento específico para que o passeio não fique estragado por causa da chuva, por isso o melhor é ter sempre à mão alguma proteção para a intempérie.

CYCLONE 3 H2O

A Rev'it! desenvolveu o casaco Cyclone 3 H2O, que conta com uma camada exterior em Hydratex Lite que garante ser 100% à prova de água. A sua



construção leveira permite vesti-lo com enorme facilidade por cima de qualquer blusão.

E porque quando chove também há uma redução da luminosidade que diminui a visibilidade, o Cyclone 3 H2O está equipado com diversas zonas refletoras laminadas, que aumentam a possibilidade de ser melhor visto.

Por ser compacto, o casaco Cyclone 3 H2O pode ser dobrado e guardado dentro do saco que é fornecido de origem, cabendo dentro de qualquer espaço para bagagens da vossa moto ou scooter.

Para além de ser fácil de vestir por cima do equipamento habitual, o Cyclone 3 H2O permite ainda o ajuste nos punhos e braços, por forma a adaptar-se perfeitamente ajustado a qualquer fisionomia.

O casaco Cyclone 3 H2O está disponível em preto, azul-escuro ou amarelo néon, com um PVP recomendado de 59.99€, em tamanhos desde o XS ao 3XL.

ACID 3 H2O

Para poder desfrutar da sua moto ao longo de todo o ano é necessário ter algum equipamento específico, sobretudo no inverno. E a proteção contra a chuva é quase fundamental. Por isso, o melhor é estar preparado e ter sempre à mão umas calças de chuva como as Acid 3 H2O da Rev'it!.

Fabricadas com uma camada exterior



em Hydratex Lite, que garante uma impermeabilidade absoluta, mantém uma construção muito leve que permite uma grande amplitude de movimentos e alguma respirabilidade.

Concebidas para serem rapidamente vestidas por cima das calças tradicionais, as Acid 3 H2O possuem um forro interior antiaderente que permite uma fácil utilização.

Para além disso, o seu corte unisexo permite ainda um generoso ajuste nos tornozelos e possui uma banda elástica na zona da cintura.

Estas calças são muito compactas e podem ser facilmente dobradas e guardadas dentro do saco que é fornecido de origem, fazendo muito pouco volume, para que possam andar sempre consigo.

Quando chove também há uma redução da luminosidade e foi por isso que a Rev'it! dotou as Acid 3 H2O com zonas refletoras laminadas, que aumentam a visibilidade do motociclista no meio do trânsito.

Estão disponíveis em preto ou amarelo néon, com um PVP Recomendado de 39,99€ e em tamanhos que vão desde o XS ao 3XL. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

ACESSÓRIOS



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

EQUIPAMENTO





Desportivo E CHEIO DE ESTILO

COM UMA RELAÇÃO QUALIDADE/PREÇO IMBATÍVEL, O STELLAR É O MAIS DESPORTIVO DOS CAPACETES INTEGRAIS DA SMK.

O Stellar Sport é um capacete que reflete o forte compromisso da Studds, um dos maiores fabricantes de capacetes de motociclismo do mundo, não só no desenvolvimento e fabrico de produtos com um custo/benefício inigualáveis, mas também de seguir e servir as tendências e necessidades dos motociclistas mais jovens.

Posicionado como o mais desportivo dos capacetes integrais da SMK, o Stellar viu essa posição reforçada com o lançamento da versão Sport, que se distingue pela adoção de uma decoração moderna, um spoiler que sublinha a eficácia aerodinâmica e uma viseira escura fornecida de origem como extra à viseira transparente.

A calota é produzida em material termoplástico de alta resistência ao impacto, com recurso às mais recentes técnicas de fabrico. O ajuste em função do tamanho é perfeito pois a SMK produz duas calotas com dimensões diferentes para que a ergonomia seja aperfeiçoada sem que a espessura do EPS de densidade variável seja afetada.

O sistema de ventilação é muito eficaz e inclui três entradas de ar frontais, sendo o ar quente e húmido extraído junto ao defletor traseiro que, graças à sua forma aperfeiçoada, assegura menos turbulência a alta velocidade.

Os forros interiores são produzidos em material hipoalergénico e respirável, e são removíveis, podendo ser lavados. Devido às suas características anti-estáticas, estes forros previnem a acumulação de humidades, favorecendo o conforto no uso diário.

A viseira possui dimensões generosas para permitir um amplo campo de visão e é resistente a riscos, estando preparada para receber o sistema anti-embaciamento Pinlock 70.

O SMK Stellar Sport está disponível na decoração Graffiti Yellow, em tamanhos que vão desde o XS ao XXL, com um PVP recomendado de 97.99€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado SMK ou visite o site da Golden Bat, o importador da marca para o nosso país. //

UM

CONQUER THE WORLD

NOVAS RENEGADE SCRAMBLER



XNAKED

2.480€

XCAFÉ

2.690€



Toda a gama em 125cc



Conduz com carta de automóvel



Iluminação LED



Tomada USB



Multimoto

www.umiberica.com [f umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica) [@ummotorcycles_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)



Espaço PARA TODOS

DE ENTRE DIVERSAS SOLUÇÕES DE ARRUMAÇÃO E TRANSPORTE PARA MOTOCICLOS, O FABRICANTE ITALIANO DESTACA ESTAS DUAS SOLUÇÕES, ESPECÍFICAS PARA A MOBILIDADE URBANA.

Apresentadas na EICMA 2021, as novas Top Case Cube da Kappa distinguem-se pelo seu formato cúbico que maximiza o espaço de arrumação.

Foram desenvolvidas especificamente para uma instalação em scooters e maxi-scooters, sendo extremamente leves e resistentes.

Disponíveis em dois tamanhos, com capacidade para 32 ou 43 litros, as Cube são uma solução perfeita para quem procura elevada resistência e baixo peso. Ambas contam com o sistema exclusivo Monolock, que permite abrir a tampa e remover a Top-Case com recurso a uma única fechadura.

K320NMAL CUBE TOP CASE 32L

Esta é uma Top-Case com um volume interno de 32 litros, disponível em cor preta, com a tampa >>



decorada com uma inserção pintada em cor prata, acetinada.

Perfeita para ser instalada numa scooter, graças ao seu baixo peso e grande resistência, conta com base e kit de montagem universal e sistema Monolock.

Permite o armazenamento de um capacete modular e ainda sobra espaço para pequenos objectos.

A Top Case Kappa K320NMAL CUBE está disponível em preto, por um PVP Recomendado de 63,03€ (IVA incluído).

K43NMAL CUBE TOP CASE 43L

Esta é uma Top-case com grande capacidade, que conta igualmente com a inserção superior pintada em prata.

Inclui um Kit universal de instalação, com a respectiva placa de suporte, e conta com o sistema Monolock.

Equipada com encosto para o passageiro, esta mala permite o armazenamento de dois capacetes integrais.

A Top Case Kappa K43NMAL CUBE está disponível em preto, por um PVP Recomendado de 126,95€ (IVA incluído). //



HONDA



Conheça a nova gama 2022 na:

Wingmotor



Melhor no molhado E EM DURAÇÃO

MANTENDO OS ELEVADOS PADRÕES EM TERMOS DE MANEABILIDADE E DE ADERÊNCIA EM SECO QUE CARACTERIZAM O ROAD 5, O NOVO MICHELIN ROAD 6 APRESENTA MELHORIAS SIGNIFICATIVAS

O novo Michelin Road 6, que já está disponível em Portugal, é fruto de duas décadas de desenvolvimento da gama de pneus turísticos da Michelin, desde os originais Pilot Road apresentados ao mercado em 2002.

Disponibilizado em 8 medidas para a roda traseira e 6 para a dianteira (incluindo medidas 110/80 e 120/70 para jantes de 19 polegadas), o Michelin Road 6 tem ainda versão específica GT, desenvolvida para as exigências das motos super turísticas como a BMW K1600 GT/GTL ou a Honda GL1800 Gold Wing.

Mantendo os elevados padrões em termos de estabilidade e de aderência em seco, que caracterizam o Road 5, o novo Michelin Road 6 apresenta melhorias significativas em termos de estabilidade, nomeadamente no pneu dianteiro, graças à utilização de uma tecnologia de duplo composto 2CT+ até aqui aplicada exclusivamente nos pneus traseiros.

A estabilidade em curva foi também melhorada comparativamente à anterior geração, apresentando um maior rigidez em curva, sobretudo sob acelerações ou travagens fortes.

Mas a grande evolução deu-se no aumento da

capacidade de aderência em piso molhado, que a Michelin calcula em 15%, graças à utilização de novo composto de 100% sílica, bem como ao novo perfil da banda de rodagem com tecnologia Michelin Water Evergrip.

Na prática, resulta de um novo desenho 3D otimizado, combinado com a Michelin X-Sipe Technology, que garante o escoamento da água de forma consistente graças a uma relação perfeita entre os sulcos e a área de borracha, que promove uma melhor aderência, tanto em seco como à chuva, mesmo após o desgaste do pneu ao longo dos quilómetros.

Máxima confiança do primeiro ao último quilómetro é o que prometem estes pneus criados a pensar nas necessidades das motos turísticas, mas também das desportivas, trail ou roadsters, e que proporcionam uma quilometragem superior estimada em cerca de 10%.

Para mais informações contacte a Puretech. //



motocenter

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



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

HORÁRIOS
2-ó 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



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

A PRIMEIRA aventura

NÃO É MINHA pretensão ensinar o que na verdade não sei, por isso, sem presunção, vou apenas falar sobre o que sinto. Talvez isso vos inspire ou, quiçá, vos faça ligar o motor.

O mundo em duas rodas é o escrever de uma linha de emoções que se forma a cada quilómetro, que corta a paisagem e que nos enche a alma. De alegrias, tristezas, de paz, mas sobretudo, de experiências.

Não existem guiões para a força de vontade, existe tão só a vontade de quem não se resigna a ficar.

Quando comecei a aventura das rodas grandes mal sabia o que me esperava. O mundo de Newton é um desafio. Ainda sinto o tremor de quem se senta pela primeira vez no monstro e lhe sente o rosnar. Depois, depois é baixar o pé trémulo arrancar e esperar que o semáforo não cerre a marcha.

Sim, por vezes fiquei sem chão, literalmente. Claro, a gravidade não perdoa.

Nesta caminhada recente, também percebi que ninguém te deixa no chão. Há sempre alguém que te ajuda, mesmo o automobilista mais impaciente se torna numa agradável surpresa. Talvez a Humanidade se torne mais verdadeira na hora de ajudar o próximo.

A minha primeira aventura foi num daqueles fins de semana sem qualquer programa. Sair de Lisboa foi um desafio. Cada semáforo era, nessa altura, um verdadeiro moinho que tanto atormentava o D. Quixote, com um Rocinante impiedoso sempre pronto a descarregar o pobre ali, em plena via.

Talvez isso me tenha ajudado a interpretar melhor a famosa gestão do tempo que tando se apregoa. Eu, por sua vez, aprendi a contar todos os segundos até o sinal abrir, num compasso de equilibrista sobre corda, à espera que o dito mude de cor sem ter que procurar o longínquo chão.

Nunca o verde tinha feito tanto sentido para mim. Ao longo deste caminho fui ouvindo os mais experientes que me iam convencendo que seria uma questão de tempo, até que a altura das rodas grandes deixasse de ser um problema.

Ainda hoje me questiono como é possível a confiança e a experiência mudarem tanta coisa na minha vida. Depois de tantos quilómetros, a verdade é que consegui dominar o Rocinante e, hoje, o vermelho do semáforo já não significa precipício.

Não sou propriamente adepta de slogans que mais parecem campanhas publicitárias, mas há uma coisa inquestionável em toda esta epopeia, os desafios de hoje são as superações de amanhã. Se 1,60 m chegam? Por enquanto, sim!

Assim que se sai de Lisboa e se entra em espaço aberto, as estradas ganham outra realidade, vão-se curvando por diante, como bailado de folhas ao vento do outono. Os perfumes enchem-te o coração de sonhos, os campos infinitos vão desfilando ao passar de cada quilómetro, sob o olhar de espetador que não sucumbiu ao marasmo dos dias cinzentos.

Nesse dia, fui andando sem destino e quando dei por mim, sob o vislumbre de um espelho de água infinito, reparei que estava em Montargil. Naquele momento parei, olhei para o horizonte e pensei, como é bom viajar de moto. Mesmo quando não tens um destino, o destino é tão só seguir aquele ímpeto que te leva por diante.

Sabia, no entanto, que os semáforos de Lisboa me aguardavam, impiedosos, mas isso era tão só mais um desafio a ultrapassar. Só pelo que já tinha sentido, valia a pena.

Lá voltei da minha primeira voltinha, com a moto ainda cheia de brilhantina, para não mais parar, a vontade de sair tinha tomado conta de mim! //

UM OUTRO NÍVEL DE DESEMPENHO EM ESTRADA

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

INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2021 INDIAN MOTORCYCLES INTERNATIONAL, LLC





Henrique Saraiva

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

DE ESTREMOZ A MONSARAZ, ninguém fica para trás!

Viajar de moto a solo ou em grupo é completamente diferente. La Palisse não diria melhor!

Quando vamos sozinhos gerimos à nossa vontade o tempo, o ritmo, as paragens. Se acompanhados, a gestão do tempo tem que ser mais elaborada: deve-se alinhar horas de partida ou de chegada e o ritmo deve ser o adequado para garantir que todos vão confortáveis (a regra é que o ritmo do mais lento regula o dos restantes - cada paragem, nem que seja para uma simples fotografia, é sempre mais demorada).

Viajar em grupo é, sobretudo, um exercício permanente de consenso. E de respeito mútuo: salvaguardar as distâncias, não ultrapassar ou efectuar manobras desnecessárias, alertar quem vem atrás sobre obstáculos, não perder de vista o elemento que vai à nossa frente nem o que nos segue, etc. A segurança do grupo e de cada um é o valor principal a salvaguardar. Para que todos desfrutem. E assim dar razão ao título desta charla: “ninguém fica para trás!”.

Há, todavia, uma outra diferença não menos substancial. Quando viajamos em grupo temos a tendên-

cia natural de nos fecharmos sobre nós próprios e acabamos por reduzir a convivência com o mundo que nos rodeia ao mínimo indispensável. É como se viajássemos numa bolha muito nossa.

Já quando estamos sozinhos, a socialização é um imperativo. De forma natural, porque sentimos o impulso de comunicar e algo que necessitemos terá que ser sempre procurado junto das outras pessoas.

E nesta situação, o contacto é também mais fácil: um motociclista apenas acompanhado da sua moto dificilmente é encarado com hostilidade. Pelo contrário, o respeito ou a curiosidade, alguma aura de aventureiro se calhar, fazem com que as pessoas se aproximem. E é particularmente gratificante quando são crianças e exclamam: “Eh! Ganda mota!!!”. Ou algo parecido...

Este passeio que vos conto foi em grupo.

Como era para fechar o ano, o interesse junto do grupo de amigos e companheiros habituais foi grande. Mas as preocupações sanitárias afastaram alguns. Com vacinas em dia e testes negativos obtidos em prazo útil, lá fomos 5.

Destino: algumas estradas do Alentejo, que con-





Venda ambulante



Café Águias d'Ouro

trariamente aos boatos que por aí circulam, não é totalmente plano nem sempre a direito. Sempre encontramos algumas bem sinuosas (só é preciso saber procurar!) como foi o caso desta vez.

OS PRELIMINARES - DE LISBOA A ESTREMOZ

Começamos pelo princípio, como convém. Como em qualquer actividade desportiva, é importante um adequado aquecimento dos corpos e dos veículos. Até porque alguns quilómetros nos separavam do primeiro objectivo.

Quando saímos de Lisboa rumo ao Alentejo, existem dois locais absolutamente inevitáveis para tomarmos o cafezinho matinal: Alcácer do Sal e uma esplanada com o Rio Sado defronte ou o Couço e as empadas do JL Snack Bar junto à bomba de gasolina, que dizem ser excelentes (não sou apreciador..., mas geralmente os pastéis de nata são uma boa alternativa). Ideais para começar uma jornada.

Desta feita, parámos no Couço.

Depois, rumo a Estremoz e para quebrar a monotonia da EN251, resolvemos passar pela barragem de Montargil e depois pelo Cabeção. Para quem por aqui venha, fica a recomendação de uma visita ao Fluviário de Mora e ao Parque Ecológico do Gameiro.

Regressámos à EN251 mais adiante e, até ao destino, atravessámos sem parar Pavia (a tal que, como Roma, não se fez num dia) e Vimieiro. Aqui entrámos na EN4 e logo depois chegámos a Estremoz. Já levávamos quase 180 quilómetros.

SERRA D'OSSA: DE ESTREMOZ AO REDONDO

Desde muito jovem me recordo que sempre que as viagens familiares passavam por esta cidade alentejana, a paragem era obrigatória. E sempre numa verdadeira instituição de Estremoz: o café Águias >>

CRÓNICA

d'Ouro, que já conta 112 anos de existência.

É uma reminiscência dos antigos cafés de tertúlia que eram o centro da vida das nossas terras nos inícios e meados do Séc. XX. E um dos poucos sobreviventes.

O mesmo não pode dizer o “Plátano” de Portalegre, por exemplo, que virou agência bancária e depois loja chinesa... afinal, um certo paradigma da economia portuguesa.

Ou o célebre Arcada situado na Praça do Giraldo em Évora, que também fechou alguns anos depois do 25 de Abril, fruto das mudanças sociais vividas na região, mas com sorte afinal diferente: cervejaria famosa da capital adquiriu-o e, mantendo o nome de sempre e algumas das características que o tornavam único, adaptou-o aos tempos modernos das cadeias de restauração e cafetaria.

O Águias d'Ouro de Estremoz resistiu à voragem do tempo, honra lhe seja feita!

O edifício, construído entre 1908 e 1909, foi inaugurado como café a 4 de Abril de 1909. Tem uma arquitectura muito peculiar, nomeadamente a sua fachada que reproduz as tendências da época - a designada Arte Nova - e tem a característica única de cada uma das suas janelas ou varandas ser diferente das restantes.

Por motivo que nos escapou, algo se preparava e

não pudemos ser servidos. Fomos ao lado.

No grande terreiro em frente estava uma feira: mistura de feira de Natal com venda de antiguidades e velharias, artigos típicos ou produtos alimentares da região. Breve olhar e seguimos viagem rumo a Sul.

De Estremoz ao Redondo são cerca de 26 quilómetros. E que magníficos são!

A travessia da Serra d'Ossa brinda-nos com uma estrada sinuosa onde, apesar dos mais de 650 m de altitude, não somos confrontados com grandes declives, mas antes com sequências encadeadas de curvas para todos os gostos.

O piso é bom e a paisagem que vamos desfrutando a cada curva e contracurva é ainda melhor. Muito, muito divertida... só é pena acabar tão depressa.

Nesta altura, 3 dos “momentos do dia” estavam atingidos: a empada no Couço, a visita ao Águias d'Ouro e o percurso pela Serra d'Ossa.

Era tempo de Almoço.

EM BUSCA DO REPASTO E DEPOIS ATÉ MONSARAZ-

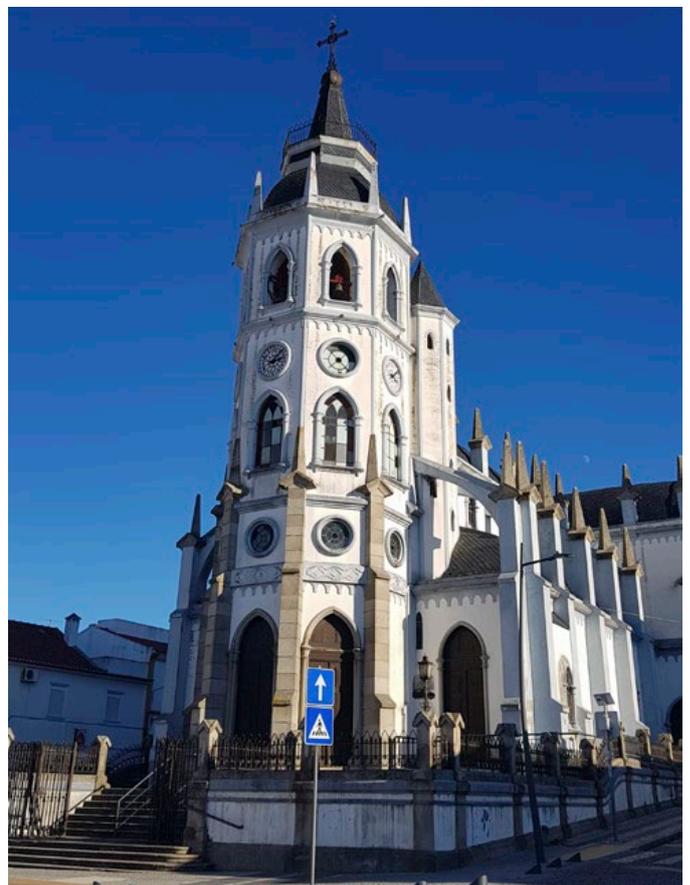
Uma das vantagens de dispor de um telemóvel com um grau de inteligência mediana é a possibilidade de rapidamente encontrarmos um local onde solucionar as situações de carência alimentar. Só que desta vez não... e acabámos por resolver a questão “à antiga” >>>



Breve paragem na Serra d'Ossa



Reguengos de Monsaraz - Auditório Municipal



Reguengos de Monsaraz - Igreja Matriz



Depois do repasto a foto de grupo



Monsaraz - Porta da Vila

já em Reguengos de Monsaraz.

Pequena paragem para reabastecimento de combustível e perguntámos como não poderia deixar de ser, “onde se come bem e barato?”.

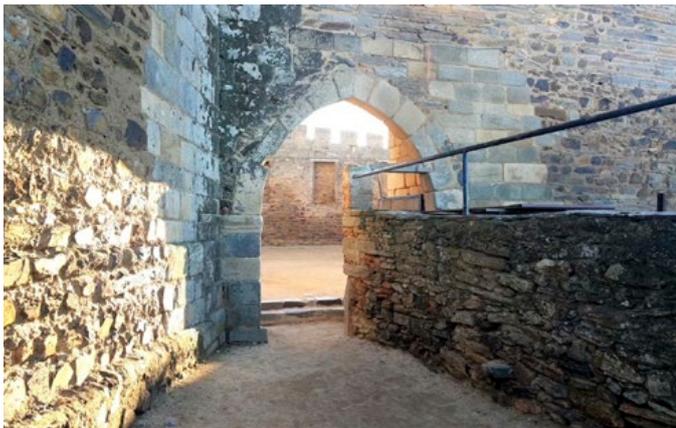
Como, por questões de objecção de consciência, o Núcleo Sportinguista não era opção para alguns de nós (os tais consensos que referi no início), a segunda hipótese foi no Núcleo de Reguengos da Liga dos Combatentes

Atendimento simpático, ambiente agradável em esplanada interior, relativamente barato, excelente quantidade e confecção adequada. De lá saímos devidamente atestados. E prontos para o que faltava da jornada, até porque já levávamos cerca de 230 quilómetros percorridos.

A paragem seguinte foi logo ali, 15 quilómetros à frente: lá bem no alto, com vista magnífica para o Alqueva, chegámos a Monsaraz.

Castelo altaneiro, como quase todos, bem recuperado e com o casario típico, alvo de branco caiado, dentro das muralhas, oferece-nos uma paisagem magnífica: se olharmos para Poente ou Norte, desfila à nossa frente a planície alentejana, quilómetros a perder de vista.

Mas ao invés, se o nosso olhar procurar os outros pontos cardeais, vemos um enorme lago feito pela »



Interior do castelo de Monsaraz



Figuras do Presépio nas ruas

mão do Homem à custa das águas do Guadiana, que contrasta com a secura que caracteriza estas terras.

Seja qual for a orientação escolhida, será sempre de uma enorme serenidade. A serenidade do Alentejo!

De Monsaraz se sabe que é terra muito antiga, povoada desde a pré-história. A sua localização privilegiada, no topo de uma colina com vista desafiadora para o Guadiana e a fronteira com Espanha, fez dela um alvo cobiçado pelos muitos povos que por aqui passaram.

Os Mouros que lhe chamavam Saris ou Sarish, perderam-na em 1167 para o célebre Geraldo Geraldes, O Sem Pavor, conquistador de Évora, mas voltaram a recuperá-la. Para definitivamente a perderem para Portugal em 1232, para o exército de D. Sancho II.

Se o actual castelo foi construído no tempo de El-Rei D. Dinis já as muralhas que a rodeiam foram erguidas durante as Guerras da Restauração (Séc. XVII).

A cerca muralhada de Monsaraz tem quatro grandes portas por onde se entra na vila. A principal, a Porta da Vila, está protegida por dois torreões semicilíndricos e tem, a encimar o seu arco gótico, uma lápide consagrada à Imaculada Conceição em 1646, por El-Rei D. João IV.

A Porta d'Évora, no lado norte da muralha e também de arco gótico, protege-se por um cubelo. As >>

O grande lago do Alqueva





FOR THE RIDE

VERSATILIDADE PERFEITA
CONDUÇÃO INTUITIVA

TIGER
850 *SPORT*

PRONTA PARA TODOS OS CENÁRIOS

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

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

Saiba mais em triumphmotorcycles.pt

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



Figuras do presépio nas ruas



Vista para o Alentejo



Entrada em Espanha



A equipa no reabastecimento das motos

restantes, d'Alcoba e do Buraco, são portas de arco pleno.

A nossa visita decorreu no pré-Natal. As ruas de Monsaraz estavam transformadas num presépio em tamanho natural com as figuras representativas espalhadas pelas suas ruas.

Entretanto, não é que a hora fosse muito adiantada. Mas nesta altura do ano, com o anoitecer por volta das 5 horas, concluímos que era altura de preparar o regresso. Afinal, já tínhamos atingido o objectivo final.

Se fosse noutra época do ano, com dias mais compridos, facilmente estenderíamos o passeio e iríamos contornar a albufeira do Alqueva com passagens por Mourão e Moura. Nomes que sugerem bem a presença do Al-Andalus já lá vão 9 séculos, mas que ainda permanece indelével.

O REGRESSO

No início falei sobre as duas portas de entrada no Alentejo - Alcácer do Sal e Couço. Agora, tínhamos como rumo a porta de saída: refiro-me obviamente a Vendas Novas e às suas famosas bifanas.

Mas para lá chegar era fundamental “alimentar” as

nossas preciosas companheiras de viagem. E logo ali ao lado estava Espanha... Villanueva del Fresno... com gasolina a preço que já não é de saldo, mas ainda assim a compensar o salto! Foi o que fizemos.

Finalmente apontámos ao pôr do sol. Que sobre as águas do Alqueva é magnífico!

O resto da viagem seria feita de noite, algo que é pouco interessante e que, pessoalmente, não gosto.

Dois dos companheiros de viagem tinham compromissos em breve e seguiram a caminho da A6 em Évora que tomaram para um regresso mais rápido.

Mais uma vez, prevaleceu o espírito de grupo e o companheirismo: a separação fazia todo o sentido nesta altura e ninguém levou a mal. Pelo contrário: logo combinámos troca de mensagens para sabermos se os regressos de uns e outros tinham corrido bem.

Os três restantes continuámos, sempre por estrada: Évora, Montemor-o-Novo e finalmente Vendas Novas: as bifanas estavam óptimas, como sempre.

Depois... Pegões, Montijo, Ponte Vasco da Gama e... casa! O dia estava feito. E muito bem feito com cerca de 450 quilómetros de diversão e muita camaradagem... ali, a ANDAR DE MOTO ao Virar da Esquina! //

3 CAMINHOS PARA A TUA SUZUKI

MANTÉM TROCA DEVOLVE



SUZUKI



GSX-S1000GT

APENAS 136,50€/MÊS - TAEG:6,8%

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



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 31/12/2022**, 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.



SUZUKI

O Dakar 2022 EM RETROSPECTIVA

A edição deste ano trouxe boa competição, um vencedor algo inesperado e a grande satisfação de todos os portugueses à partida terem chegado ao fim!

Texto: Paulo Araujo





01 Janeiro

Etapa 1A

JEDDAH > HA'IL

Ligação 815 km – Especial 19 km

Os **409 veículos** da lista de inscritos inauguraram o Dakar com a partida de Jeddah, ao longo do Mar Vermelho, para uma ligação de 225 km para norte, mas o tiro de partida para a fase de qualificação foi disparado à entrada da região de Medina.

A abertura de 19 km de sprint foi um sinal do que estava por vir: pistas arenosas e dunas num sector de areia com todos os tempos, no qual os participantes coroaram e devoraram dunas, por vezes até partidas e subiram a uma altitude de cerca de 400 metros.

O curto prólogo foi ganho pelo Australiano Daniel Sanders (4) e produziu algumas surpresas após uma longa ligação de deserto, com os portugueses Joaquim Rodrigues e Rui Gonçalves em destaque, o primeiro falhando o “top 10” por pouco, em 11º a apenas 3’ 55” do vencedor. Já Rui Gonçalves foi 22º, a exactamente 7 minutos do homem da frente, estando ambos colocados assim para a partida “a sério” no dia seguinte.

Ironicamente, Gonçalves acabou um lugar à frente de um dos mais notórios estreantes, o ex-MotoGP Danilo Petrucci, que ficou 30” atrás do português em 23º.

Sanders, a sensação australiana do Dakar de 2021, mostrou novamente o seu talento na Gas Gas numa etapa curta e arenosa, que também viu o segundo classificado, Pablo Quintanilla, prosperar na sua nova casa, com a Honda.

Ross Branch foi 3º, à frente da dupla das KTM Red Bull Kevin Benavides e Matthias Walkner, com Adrien Van Beveren a colocar a primeira Yamaha no 6º.

O 25º lugar de “Nacho” Cornejo no dia parecia preocupante, e António Maio marcou presença com a 30ª posição, embora a mais de 10 minutos do vencedor, com Mário Patrão um distante 56º lugar e Alexandre Azinhais a seguir, em 86º, e Arcélio Couto da Bianchi Prata em 97º e Paulo Oliveira, a correr por Moçambique, em 102º.

O veterano Bianchi Prata concluiu em 113º entre os 144 motards que concluíram o prólogo.

02 Janeiro

Etapa 1B

HA'IL > HA'IL

Ligação > 212 km - Especial > 334 km

Sanders venceu outra vez, com Quintanilla por perto, mas uma fuga prematura no início manteve Joaquim Rodrigues ao ataque, com Maio forte no final.

A etapa incluía 333 Km de especial, num grande círculo nas montanhas a norte da Hail, e começou com uma fuga dos homens da frente, que ao Km 120 era liderada por Sam Sunderland sobre Barreda, Brabec e Toby Price, com Joaquim Rodrigues em quinto e Luciano Benavides a seguir, perseguido por Andrew Short.

Pouco depois, porém, já Daniel Sanders liderava de novo e Pablo Quintanilla do Chile era segundo, com Matthias Walkner a uns minutos e, quase logo a seguir, António Maio já era o melhor português em 13º, enquanto Joaquim Rodrigues tinha baixado para 16º e também Benavides já estava fora do top 25.

Com o andamento a intensificar-se à conta da necessidade de navegação, Mário Patrão era 53º, Rui Gonçalves 61º, Arcélio Couto 71º, com Azinhais em 75º e Bianchi Prata em 101º, um par de lugares à frente de Paulo Oliveira em 103º.



DESPORTO

03 Janeiro

Etapa 2

HA'IL > AL ARTAWIYAH

Ligação > 246 km - Especial > 339 km

No início, foi Rui Gonçalves a liderar quase 120 Km desta especial marcada pela desistência de Petrucci.

Depois de arrancar à frente com uma partida relâmpago, Rui Gonçalves ainda liderava após 118 km, mas o português já só tinha uma vantagem mínima, de apenas 35 segundos, sobre a Honda de Joan Barreda.

Logo atrás, Matthias Walkner voltava ao terceiro lugar, um pouco menos de dois minutos atrás e mesmo à frente de Skyler Howes. Pablo Quintanilla arredondava o top 5 provisório com J. Rod a ascender gradualmente a 6º.

Kevin Benavides, instalado no oitavo lugar na verificação inicial ao cronómetro, passou para a terceira posição após 199 km, um pouco mais de três minutos atrás de Barreda.

Skyler Howes estava entre os pilotos Honda e KTM, enquanto Rui Gonçalves continuava a baixar na classificação da etapa e aguentava o quarto lugar.

Sam Sunderland, que não estava no âmbito das várias verificações de tempo, chegou ao fim da especial com liderança sobre Adrien Van Beveren, Matthias Walkner e Daniel Sanders.

O dia foi bom para Joan Barreda, que acabou por completar a especial do dia com o melhor tempo.

O espanhol terminou 5'33" à frente de Sam Sunderland. Kevin Benavides chegou à linha da meta em terceiro lugar, também com o estatuto de representante líder da KTM, o que significa que houve três construtores diferentes no pódio do dia!

Com concorrentes ainda a chegar, Rui Gonçalves terminava em 12º, num dia marcado pela desistência de Danilo Petrucci, que no entanto pelas novas regras continuaria em prova.

Mais atrás, o até aqui líder Daniel Sanders apenas registou um modesto 23º, enquanto do contingente português António Maio terminou 36º, Gonçalves em 70º bem na frente de Arcélio Couto, Pedro Oliveira e Pedro Bianchi Prata que registava um 81º e Arcélio Couto um 86º lugar, com Mário Patrão praticamente na cauda do pelotão em 98º.



04 Janeiro

Etapa 3

AL ARTAWIYAH > AL QAISUMAH

Ligação > 186 km - Especial > 368 km

Contra a expectativa que de início dava Sanders como novo vencedor, Joaquim Rodrigues concretizou a ameaça anterior para dar a primeira vitória de sempre à Hero.

Depois da zona rochosa de Ha'il, a terceira etapa era um grande círculo na região de Al Qaisumah com o típico terreno de dunas sem grandes declives, deserto quase plano, a perder de vista, a colocar o seu próprio desafio aos concorrentes.

Um verdadeiro bônus para quem gosta de andar em areia ao longo dos 636 quilómetros, dos quais 255 de especial, que o vencedor Joaquim Rodrigues percorreu em 2h 34'41", deixando Toby Price a 01'03" para completar a etapa em segundo lugar, à frente do incrível Mason Klein a 01'14".

De início, Daniel Sanders era ansiosamente esperado na linha de chegada para descobrir o resultado desta especial, mas no final, caiu para a quinta posição, quase três minutos atrás de Joaquim Rodrigues, que assim alcançou o seu primeiro sucesso no Dakar e também proporcionou à equipa Hero a sua primeira vitória.

Short, Brabec e Benavides foram os seguintes, todos na casa dos mais 4 minutos do tempo do vencedor, e Rui Gonçalves brilhou novamente ao acabar em 23º atrás de Petrucci, que pelas novas regras pode ficar em prova apesar de não ter acabado a etapa do dia anterior.

António Maio foi o português seguinte, já a mais de 16 minutos da frente, em 33º, e Mário Patrão foi desta 47º a meia hora.

Arcélio Couto acabou exatamente em 80º, seguido de Alexandre Azinhais em 85º, Bianchi Prata em 90º e Paulo Oliveira em 97º, num Dakar que ainda estava praticamente sem desistências entre as motos!

moto center[®]

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

05 Janeiro

Etapa 4

AL QAISUMAH > RIYADH

Ligação > 242 km - Especial > 465 km

Joan Barreda liderou quase desde o meio desta que foi a especial mais longa do Dakar 2022, para vencer pela segunda vez, mas quem brilhou foi Petrucci, que terminou em 3º lugar atrás do Chileno Quintanilla, enquanto Rui Gonçalves falhou o pódio por pouco ao acabar em 4º

Perto da marca dos 200 km, Joan Barreda já estava no comando com 44 segundos de vantagem sobre Danilo Petrucci, que estava a aguentar bem o ritmo. Pablo Quintanilla completava o top 3 a menos de 2 minutos.

Dos portugueses, Rui Gonçalves ultrapassara Sam Sunderland e estava então mesmo atrás do seu colega da Sherco, Lorenzo Santolino e Joaquim Rodrigues aparecia nos primeiros 17, mas com algum atraso após a vitória de estreia na etapa anterior.

Entretanto, Daniel Sanders continuava a lutar, a mais de 12 minutos atrás de Barreda! Entrando na parte mais complicada da especial, Joan Barreda permanecia na liderança com uma margem de quase 5 minutos sobre o companheiro de equipa Pablo Quintanilla.

Joan Barreda chegou ao final do sector cronometrado com o tempo mais rápido para reclamar a sua segunda vitória numa etapa este ano. Pablo Quintanilla ficou em segundo, enquanto Danilo Petrucci conquistou o seu primeiro pódio no Dakar e Rui Gonçalves ficou em 4º, a mais um par de minutos!

Na geral, Sam Sunderland mantinha a liderança e Matthias Walkner subiu uma posição. Beveren desceu para terceiro, a quase cinco minutos da frente.

Entre os pilotos portugueses, Joaquim Rodrigues foi 19º a 58' do topo, António Maio 26º, mas já a 1h 22'2" e Rui Gonçalves o 38º com Mário Patrão em 68º, Arcélio Couto em 83º, Bianchi Prata em 104º e Paulo Oliveira em 107º.



06 Janeiro

Etapa 5

RIYADH > RIYADH

Ligação > 214 km - Especial > 346 km

Uma especial de 346 Km esperava os concorrentes nos arredores da capital do Reino, terreno ideal para jogar ao ataque e foi isso que Sanders fez de início e até 100 Km do final, mas a pressão foi demasiada e Price acabaria 4' à frente de Petrucci.

António Maio, que falhou o Dakar 2021 por razões profissionais, atacava às portas do Top 10, após 157 km, na frente de grandes como Quintanilla, Short ou Van Beveren, vindo a acabar em 24º. Joaquim Rodrigues, entretanto, acabava em 20º e Rui Gonçalves a dada altura 28º, acabaria em 36º.

Após 310 km, no último ponto de verificação antes da linha de chegada, Daniel Sanders perdeu a liderança da etapa, caindo para o 17º lugar, a quase 13 minutos da frente, e Toby Price assumiu a liderança, 2'04" à frente de "Petrucci", 3'01" à frente de Cornejo, com Brabec 3'33" atrás e Branch em terceiro a 3'50".

Mário Patrão, entretanto, vinha em 41º quando ainda faltava chegar cerca de metade da coluna e viria a acabar em 57º, com Alexandre Azinhais em 72º, Arcélio Couto em 71º, Bianchi Prata em 105º e Paulo Oliveira em 109º.

07 Janeiro

Etapa 6

RIYADH > RIYADH

Ligação > 216 km - Especial > 404 km

A Etapa 6, o último esforço antes do dia de descanso, complicou-se com as pistas demasiado estragadas pelos carros e camiões que tinham feito esse traçado no dia anterior, na região de Riyadh, e que tornou a prova demasiado perigosa para as motos.

A maioria do percurso do troço cronometrado estava intransitável em certas partes, e obrigou a direcção da prova a parar os motociclistas e quads no primeiro ponto de neutralização partilhado, após 101 km.

No final, as motos e quads só percorreram um quarto do que estava no menu, o que significava que gozavam de um descanso extra, bem merecido, desde o início da tarde. Isto foi uma bênção para certos motociclistas, como Joan Barreda, que tinha partido para esta etapa "remendado" e mal tratado após a sua aparatosa queda do dia anterior.

O eventual vencedor da especial encurtada, Daniel Sanders, disse: "Hoje começou muito bem e consegui recuperar muito tempo antes da paragem para combustível. Depois, no quilómetro 270 acabei por passar duas vezes pelo mesmo ponto de passagem, por isso não tenho a certeza se foi erro meu ou não. Depois de ter acontecido, soube que tinha de avançar até ao fim. Infelizmente, despistei-me e o meu ombro deslocou-se, mas felizmente voltou a entrar sozinho no seu sítio, e consegui continuar até ao fim. Foi um dia de loucos e estou contente por ter chegado à meta".

Esta etapa concluiu a primeira fase do Dakar, a caminho do dia de descanso em Riyadh, uma bênção para os pilotos de fábrica, mas apenas mais um dia de trabalho duro para privados e mecânicos.



09 Janeiro

Etapa 7

RIYADH > AL DAWADIMI

Ligação > 299 km - Especial > 402 km

Esta etapa começava com um troço de dunas, com uma extensão de cerca de 100 quilómetros, e acabava com um autêntico labirinto de pistas que deu muito trabalho de navegação.

Ignacio Cornejo ganhou, na frente de Kevin Benavides, por 44" e Barreda, que ficou a 2'51", com Joaquim Rodrigues num excelente 6º, a mais 8'57"; isto após o abandono do líder anterior Daniel Saunders.

Um pouco atrás, todos os olhos estavam postos nos homens que começaram a especial no topo da classificação geral: Destes, Adrien Van Beveren chegou em décimo primeiro perdendo 12'34", enquanto Walkner e Sunderland terminaram em décimo sétimo e décimo oitavo, respectivamente, mais de 22 minutos atrás de "Nacho" Cornejo.

Infelizmente para Daniel Sanders, o Dakar 2022 terminou após uma queda na sua GasGas RC 450F durante a ligação de abertura do dia, que resultou numa fractura do cotovelo e do pulso esquerdos.

Com duas vitórias em duas etapas no evento deste ano, o jovial australiano vinha fazendo a sua marca no Dakar 2022 e era terceiro na classificação provisória na altura do acidente.

Entretanto, perante a ausência do Australiano, Van Beveren levou a sua Yamaha ao topo da classificação geral, onde entretanto liderava Walkner (KTM) por 5'12" e o piloto Nº 1, Benavides, por 5'23".

Sunderland da Gas Gas estava 5'38" mais abaixo, enquanto Santolino da Sherco está de novo no top 5, a 6'34", graças a um quinto lugar.

Quintanilla e Barreda hastearam a bandeira da Honda a pouco mais de 8', enquanto Cornejo subia para o nono lugar da geral. Price foi décimo primeiro a menos de 30", seguido de perto pelo piloto revelação Mason Klein.

Rui Gonçalves colocou outra Sherco em 16º a 17'23" da frente, e António Maio foi 30º já a 27'42" dos comandantes.

Com Danilo Petrucci a registar apenas 44º, o português que se seguia era Mário Patrão, em 62º, na frente de Arcélio Couto, em 87º, Bianchi Prata, em 113º e Paulo Oliveira, em 115º.

DESPORTO

10 Janeiro

Etapa 8

AL DAWADIMI > WADI AD-DAWASIR

Ligação > 434 km - Especial > 394 km

Esta foi uma etapa muito complexa, com uma longa ligação por pisos de areia, típicos do sul da Arábia Saudita. Os primeiros 200 quilómetros da especial eram também sobre areia, com dunas a perder de vista, pelo que que muitos concorrentes só iriam atingir o final da etapa noite dentro.

Sunderland da GasGas acabou à frente de Pablo Quintanilla, por 2' 53" e de Matthias Walkner por 4' 11" numa especial em que Joaquim Rodrigues acabou em 15º, a quase uma hora da frente.

Os Americanos Ricky Brabec e Mason Klein foram os seguintes, na frente do Australiano Toby Price e, mais atrás, António Maio foi 25º, Rui Gonçalves 27º e Mário Patrão 47º. Ainda a resistir, Arcélio Couto foi 79º, Bianchi Prata 100º e Paulo Oliveira 103º.



11 Janeiro

Etapa 9

WADI AD-DAWASIR > WADI AD-DAWASIR

Ligação > 204 km - Especial > 287 km

Esta etapa começaria mais tarde para permitir aos pilotos mais atrasados do dia anterior poderem alinhar na partida. Um "loop" em torno de Wadi Ad-Dawasir, oferecia uma mudança de cenário, com montanhas e desfiladeiros a esconder muitas surpresas e exigir uma grande dose de navegação.

Nacho Cornejo tinha ficado com um sabor agridoce após a oitava etapa. Um ligeiro erro no final da especial, tinha deixado o piloto da Honda sem o prémio que procurava: o de minimizar quaisquer marcações, para serem os seus perseguidores a abrir a pista ao longo do dia.



O jovem chileno voltou ao bivouac de Wadi Ad-Dawasir com um sorriso sob o capacete após uma segunda vitória neste Dakar, elevando a contagem total para cinco.

Kevin Benavides, da KTM Red Bull, foi segundo a apenas 1' 26", enquanto o americano da Honda Monster Energy Team, Ricky Brabec, também fez uma bela especial, puxando com força e conquistando o terceiro lugar do dia.

Mathias Walkner foi a KTM seguinte, em 4º, a 2' 06" da frente.

Joan Barreda também completou a etapa do dia com um certo grau de normalidade, uns meros 2'10" atrás do seu companheiro de equipa. Barreda, quinto nesta etapa, ocupava o sexto lugar na classificação geral, menos de 11 minutos atrás do líder da prova.

Finalmente, Pablo Quintanilla fez um trabalho louvável para se preparar bem para a batalha final da vitória deste Dakar de 2022. Ele terminou no oitavo lugar do dia e encontrava-se em quarto lugar na classificação geral, apenas 4'41" atrás do novo líder da corrida.

Joaquim Rodrigues na sua Hero foi 11º, a 6' 43" do vencedor, e Rui Gonçalves estava um pouco atrás em 15º na Sherco, dois lugares acima de Sam Sunderland, enquanto António Maio brilhou em 21º e Mário Patrão ficou um pouco mais abaixo, em 36º.

Foi um bom dia para Alexandre Azinhais, que foi 71º, e para Arcélio Couto que chegou em 89º, enquanto Bianchi Prata e Paulo Oliveira acabaram juntos em 112º e 113º respectivamente.

A especial do dia seguinte, entre Wadi Ad-Dawasir e Bisha, prometia um banho de cores aos concorrentes, que tinham de tentar não se perder nos muitos trilhos possíveis de seguir, no que prometia ser uma das especiais mais rápidas deste Dakar.

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

Emali:motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Emali:motoponto@gmail.com

Até já!

12 Janeiro

Etapa 10

WADI AD-DAWASIR > BISHA

Ligação > 383 km - Especial > 374 km

Uma etapa que à partida parecia fácil, por entre paisagens deslumbrantes, era uma das mais rápidas de toda a prova. No entanto os pilotos iriam ter muito trabalho de navegação e precisar de muita atenção para não se enganarem nas milhentas intersecções das estradas sauditas.

Liderando a corrida, depois de Brabec e Cornejo de Honda terem cometido um erro de navegação e o seu companheiro de equipa Benavides se ter retirado da corrida, Walkner também cometeu um erro na ponta final, perdendo precioso tempo.

O mais rápido foi Toby Price, que deixou Luciano Benavides a 2' 09". Adrien Van Beveren chegara a liderar mas baixou para terceiro, a 3' 35".

Entretanto Barreda chegou a andar em quinto a 3' 21" e estava de volta à disputa do título ao acabar atrás de Rui Gonçalves, em 9º.

"Comecei em quinto lugar e deparei-me com alguns problemas de navegação. Foi duro e perdi-me duas vezes, mas tentei puxar o mais forte possível. Os tipos da frente são muito rápidos, vai ser difícil continuar a subir. Espero ganhar algum tempo. Ainda me arrependo de ter perdido 40 minutos no primeiro dia, mas estou concentrado. Temos duas etapas a percorrer, e temos de evitar perder tempo. Queremos ganhar esta coisa para a Honda com certeza", comentou Barreda.

O espanhol estava então em quinto lugar na geral, apenas a 5' do pódio.

Dos portugueses, Joaquim Rodrigues impôs-se em 15º, António Maio e Rui Gonçalves brilharam em 22º e 24º, um pouco mais abaixo Mário Patrão foi 44º, com Azinhais 69º, Arcélio Couto em 78º, Bianchi Prata 96º e Paulo Oliveira 100º. Se isso parece um mau resultado, imaginem Kevin Benavides, vencedor do 2021, a acabar em 110º!



13 Janeiro

Etapa 11

BISHA > BISHA

Ligação > 155 km - Especial > 345 km

Este foi o último grande desafio, e talvez a etapa mais técnica do Dakar 2022, já que contava com dunas de todos os tipos e tamanhos, com destaque para as areias mais macias de todo o rally, demolidoras em termos de resistência física e mecânica.

À chegada, Kevin Benavides tinha o melhor tempo, 4" à frente de Sam Sunderland, 2'26" à frente de Joaquim Rodrigues, da Hero, e 4'54" à frente de Matthias Walkner da KTM.

Após 127 km, Sunderland alcançara o melhor tempo, 8" à frente de Kevin Benavides", 1'15" em frente de Matthias Walkner", 2'09" à frente de Joaquim Rodrigues e 2'48" na frente de Pablo Quintanilla. Joan Barreda estava então na 15ª posição, 9'01" atrás do líder, enquanto Adrien Van Beveren estava na 29ª posição, 15'38" atrás do inglês.

Kevin Benavides retomou a corrida de manhã em virtude das novas regras para o W2RC, do qual o Dakar é a primeira etapa. Confrontado com uma possível saída do rally, o argentino regressou para tomar as ordens de partida como o 39º piloto a iniciar a especial.

Matthias Walkner completou 43 km para chegar 24" atrás de Sunderland e 47" atrás de Quintanilla.

Pablo Quintanilla, o 10º piloto a começar, com um défice de 5'15" para o líder à geral Van Beveren, alcançou o melhor tempo após 43 km. Recuperou 12'22" sobre o piloto da Yamaha e estava na liderança virtual da categoria moto, mais de 6 minutos à frente do francês, com Barreda atrás dele. No entanto, havia 300 km a percorrer e nem Sunderland nem Walkner tinham registado ainda um tempo inicial.

Joan Barreda, o 3º piloto a começar, 3 minutos

à frente de Adrien Van Beveren, rebentou com os seus rivais no primeiro ponto de controlo! A apenas 43 km da partida, ele já liderava Van Beveren por 11'05". Após a passagem das primeiras oito motos, incluindo a de Price, que seguia o espanhol por 6 minutos, "Bang Bang" estava na liderança global virtual na categoria moto.

Na verdade, Barreda acabou por ficar 8'47" atrás do piloto líder da Yamaha no início da especial, mas em menos de 50 km, o piloto oficial da Honda compensara o seu défice de tempo e parecia estar a liderar.

Walkner e Sunderland, que na véspera tinham ficado para trás, a fim de obterem uma posição de partida mais favorável, partiram em 26º e 17º lugares respectivamente, 8'24" e 5'59" atrás de Adrien Van Beveren, da Yamaha, na classificação geral.

O homem da Yamaha tinha escolhida na véspera uma estratégia diferente ao terminar em 4º lugar e assumido a liderança no Dakar com uma vantagem de 5'15 para o seu perseguidor mais próximo, Pablo Quintanilla. J. Rod foi mais um vez melhor Luso em 14º, e António Maio brilhou em 27º com Rui Gonçalves pouco atrás, em 30º.

Na classificação geral na véspera do final, Sam Sunderland era o novo líder do Dakar 2022.

Quando aos restantes portugueses, Alexandre Azinhais acabou em 89º, Arcélio Couto chegou em 80º, Bianchi Prata em 106º e Paulo Oliveira em 116º.

14 Janeiro

Etapa 12

BISHA > JEDDAH

Ligação > 680 km - Especial > 164 km

Para terminar este Dakar, os pilotos deixavam as dunas, mas não a areia. Pouco mais do que um passeio que, apesar de longo, terminava no pódio, em Jeddah, em frente não do Lago Rosa mas, num eufemismo, frente ao Mar Vermelho.

Aos 32 anos de idade, Sam Sunderland reclamou o seu segundo título no Dakar, cinco anos após o seu primeiro triunfo em 2017. É o primeiro para a GasGas, que o recrutou apenas no dia 11 de Dezembro de 2021. Foi como que um alívio para os austríacos da KTM, o construtor por detrás da marca GasGas..

Os portugueses chegaram todos ao final, 3 deles dentro do Top 25 da geral, com Joaquim Rodrigues a ser mais uma vez o melhor Português ao conquistar o 14º lugar e, um pouco abaixo, António



Maio em 21º e Rui Gonçalves em 24º.

Mário Patrão, atual Campeão Nacional de Rally Raid e Europeu de Bajas concluiria o Dakar 2022 em 42º da geral, mas também em 6º lugar da Classe Original by Motul na qual averbou, e ainda, graças aos seus 45 anos de idade, o 1º lugar do Dakar nos veteranos.

Alexandre Azinhais terminou em 69º, Arcélio Couto em 80º, Bianchi Prata em 105º e Paulo Oliveira em 116º.

Benjamin Melot averbou a sua quinta vitória na categoria Original by Motul.

Kevin Benavides abdicaria da sua coroa no final, após uma avaria mecânica que o obrigou a retirar-se na etapa 10. Sam Sunderland, o seu companheiro de equipa na equipa austríaca, averbou a sua segunda vitória no Dakar quando cruzou a linha de chegada.

Pablo Quintanilla arrecadou um segundo lugar para a HRC e Matthias Walkner colocou a KTM no degrau inferior do pódio. Quarto na classificação virtual na última verificação de tempo, Adrien Van Beveren terminou mesmo fora do top 3, em quarto lugar na geral, 18' 41" atrás de Sunderland.

Um dos seus companheiros de equipa Yamaha, Andrew Short, chegou em oitavo, enquanto o outro, Ross Branch, ficou fora da corrida. Não houve problemas mecânicos a assinalar, graças em parte a John Maillon, antigo mecânico de Peterhansel, agora a trabalhar para a Yamaha como gestor técnico. //



Marc Márquez

TREINA INTENSAMENTE PARA A ÉPOCA DE 2022 DE MOTOGP

Apesar do recente diagnóstico de dupla visão, Marc Márquez é o rei dos regressos na MotoGP. O piloto, propenso a acidentes, está habituado a viver no limite da aderência, e isso levou a várias histórias de regresso de lesão ao longo da sua carreira. Felizmente, o espanhol sempre esteve à altura da ocasião.

Texto: Paulo Araujo

O número 93 passou a maior parte da temporada 2021 a lutar contra uma lesão no braço sofrida na ronda de abertura da temporada 2020.

Após um acidente de treino e diagnóstico de diplopia (dupla visão) antes da penúltima ronda da programação de 2021, parece que Márquez também terá de ripostar em 2022.

No entanto, o piloto da Honda Repsol não está a aceitar esse diagnóstico passivamente. Após "progressos adequados" com o seu tratamento dos olhos, Márquez está de volta ao trabalho.

Para actualizar os seus fãs sobre o estado de saúde, o hexacampeão de MotoGP fez uma publicação no Instagram, colocando uma fotografia sua no equipamento de treino da Red Bull.

Márquez é um corredor ávido e a menos de um mês antes do primeiro teste de pré-época de 2022 no Circuito de Sepang, está na altura de o piloto recuperar alguma resistência.

Claro que os seus muitos fãs adoradores responderam à imagem com palavras de encorajamento, e um monte de emojis "fortes" e "de coração".

Por outro lado, ainda é incerto se Márquez



regressará ao paddock a tempo de participar no teste malaio. Com o octocampeão mundial a lutar contra lesões sucessivas, a Honda Repsol começou a olhar para a perspectiva de contratar o piloto da Suzuki e campeão de MotoGP de 2020, Joan Mir, para 2023.

O lugar de Márquez na garagem da Honda Repsol está seguro até 2024, mas a mudança poderá deslocar Pol Espargaró na próxima época.

"A Honda está desesperadamente a tentar





contratar um piloto vencedor e é a coisa certa a fazer", explicou o veterano jornalista Carlo Pernat. "Há dois nomes: Quartararo e Mir, é mais provável que Joan vá lá parar, porque ele custa menos e é o homem certo. Será uma coisa bastante rápida, creio que no início do campeonato mundial a operação pode já ter sido concluída, ou quase".

Enquanto a potencial assinatura seria uma prova de intenção futura da equipa de MotoGP historicamente mais bem sucedida mas actualmente em dificuldades, Mir e Márquez não se entendem exactamente. Ao longo da época passada, os pilotos lutaram nos Treinos Livres e em várias corridas chave. Mir até criticou as táticas de Márquez durante o Grande Prémio de San Marino de 2021.

"Não sei, é algo que é difícil para mim compreender como um octocampeão mundial não consegue fazer o seu trabalho sozinho e com tudo isto, precisa sempre [de seguir] a roda de alguém", declarou Mir.

Se a Honda puxar o gatilho a Mir, Márquez não terá apenas de lutar para voltar à grelha do MotoGP em 2022, mas terá de permanecer saudável o suficiente para manter o seu lugar cimeiro na Honda Repsol. //

1 PIAGGIO

100% ELÉTRICA



A Piaggio 1 dá início a uma nova geração de e-scooters para viver a cidade sem emissões e com toda a qualidade e segurança que sempre distinguiram a Piaggio. Este modelo coloca à disposição todos os conteúdos típicos de uma scooter premium: design cativante, cuidado nos detalhes, ciclística refinada, maneabilidade e capacidade de carga. A Piaggio 1 faz a diferença.



PIAGGIO

piaggio.pt



A visão NA MOTOGP

Um estudo recente registou o impacto que as corridas têm sobre os olhos dos motociclistas.

Se a visão já de si é um sentido crítico, imaginem quando viajamos a 360 Km/h, ou mais de 100 metros por segundo, como um piloto de MotoGP.

Texto: Paulo Araujo

Uma empresa farmacêutica italiana, a SIFI, realizou um estudo com a colaboração da LCR Honda para estudar o impacto que as corridas têm sobre os olhos dos motociclistas profissionais.

O estudo concluiu que os pilotos de MotoGP não são propensos a olhos secos e irritados, apesar da exposição a condições stressantes como os ventos de proa e os raios UV. Mais importante ainda, a SIFI descobriu que os pilotos de MotoGP piscam os olhos menos vezes do que a média das pessoas, mesmo quando estão apenas a passar o tempo, entre treinos ou corridas.

Um dos pilotos testados passou nove minutos sem pestanejar, de acordo com um dos relatórios. Apenas como referência, o intervalo normal para a maioria das pessoas é de quatro a seis segundos entre pestanejos.

Os pilotos que competem em Moto2 e Moto3 passaram facilmente o intervalo normal de 4-6 segundos, mas os pilotos de MotoGP venceram os seus companheiros da divisão inferior. É quase como se houvesse uma correlação entre a potência das motos e o tempo entre piscadelas.

Um dos investigadores do estudo afirma que os pilotos de MotoGP podem ter ultrapassado o reflexo de piscar os olhos com a mesma frequência que as pessoas normais para sobreviverem, dadas

as altas velocidades a que são submetidos durante as corridas. A estas velocidades, pestanejar é como voar às cegas, como nota o artigo.

Na primeira ronda da temporada 2021 de MotoGP, o piloto da Ducati Pramac Johann Zarco estabeleceu um novo recorde de velocidade máxima em pista de 364 Km/h. A essa velocidade, os pilotos cobrem 100,6 metros num segundo.

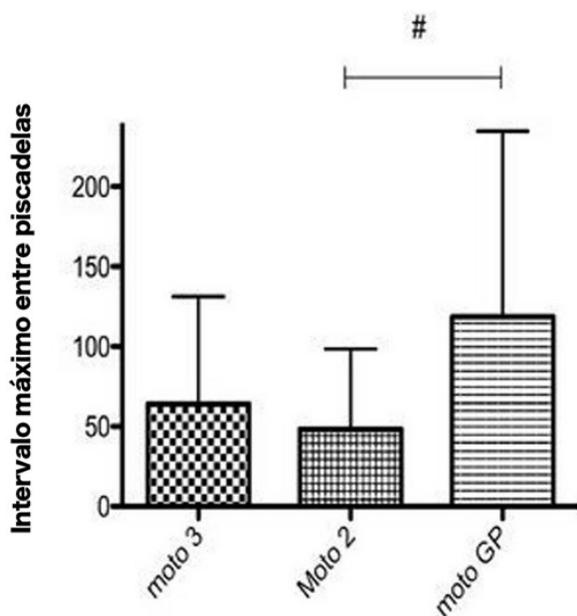
Uma piscadela demora, em média, 0,15 segundos, pelo que quando os pilotos conduzem a essa velocidade máxima, ficam efectivamente cegos durante quase 16 metros em pista.

Nestes testes, conduzidos ao longo de seis épocas do MotoGP (2015-2021), os investigadores examinaram pela primeira vez Cal Crutchlow no GP de Valência de 2015. Em 2018, o colega da LCR Takaaki Nakagami juntou-se ao estudo, e em 2019, o inquérito expandiu-se a outros pilotos de MotoGP, Moto2, e Moto3.

Durante cada avaliação, os pilotos de Grande Prémio seriam submetidos a testes antes da corrida e 30 minutos após a bandeira de xadrez. O método de duplo teste revelou que os tempos de reação dos pilotos e o desempenho das pupilas permanecem em "Race Mode" durante um período prolongado.

No entanto, todos os pilotos excederam facilmente o intervalo normal de 4-6 segundos sem pestanejar. Apesar das condições stressantes, >>





"ESTÃO A SER PLANEADOS MÉTODOS DE TREINO EXPLÍCITOS PARA OS OLHOS PARA 2022 E 2023"

nenhum dos sujeitos exibia olhos vermelhos, secos ou inflamados.

Os resultados podem ser fascinantes, mas o co-proprietário da Sifi, Carlos Chines, acredita que este é apenas o início de um estudo mais amplo e a longo prazo. "Queremos basicamente continuar a investigar as diferenças entre os olhos 'normais' e os dos pilotos de MotoGP", revelou o Dr. Chines. "Também queremos investigar a relação entre a concentração e a taxa de pestanejar. A partir destes resultados, esperamos compreender se podemos trabalhar com pequenos truques, exercícios, ou gotas oculares para contrariar a fadiga, olhos secos ou doridos, e deterioração da visão".

É claro que os pilotos de Grande Prémio já treinam física e mentalmente ao longo de todo o ano. Armados com os dados e análises da Sifi, o treino visual pode tornar-se uma parte do regime de treinos de pilotos em ascensão.

"Estão a ser planeados métodos de treino explícitos para os olhos para 2022 e 2023", acrescentou o Dr. Chines. "Além disso, queremos criar uma percepção diferente dos "cuidados com os olhos" na sociedade e sensibilizar as pessoas para a prevenção". //

DOMINATE



NOVA COR 2022

Z 900

O Espírito Z encontra a sua última expressão na Z900, com o seu incomparável estilo Sugomi. O motor inesgotável e o controlo de tração oferecem uma experiência única nesta naked de eleição. Luzes LED e um display TFT trazem consigo a última geração de tecnologia. Tu dominas os limites da tua condução.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

Instagram: [/kawasakiportugal](https://www.instagram.com/kawasakiportugal) ou Facebook: [/kawasaki.pt](https://www.facebook.com/kawasaki.pt)



Recomendamos Lubrificantes

REPSOL

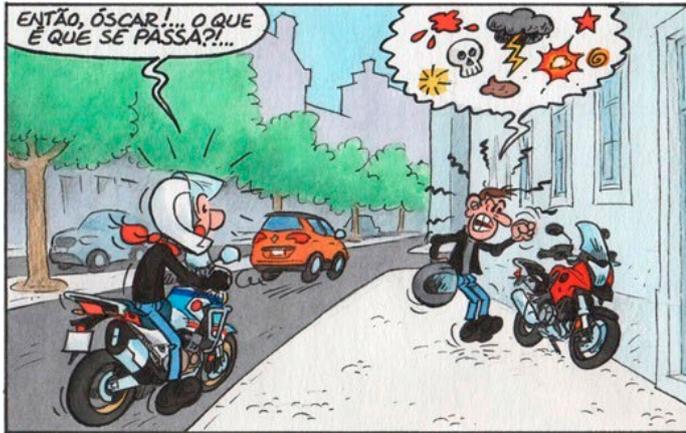
REPSOL

Recomendamos Equipamentos

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

A irmandade DO ASFALTO

No fim de semana fui passear. Daqueles com trajeto sem destino. Os melhores! O lado positivo destes passeios é que nunca faço a mínima ideia por onde ando. Sou péssima com caminhos, não tenho GPS e gosto de explorar. No final acabo sempre por encontrar locais fantásticos que não conhecia, e por conhecer pessoas e histórias diferentes.

Fui ter a um local com uma vista inspiradora. Estava totalmente deserto e por alguns minutos achei que tinha encontrado um spot só para mim. Mas afinal não! Pouco depois apareceu um grupo de 12 motociclistas com motos vintage fantásticas, vestidos a preceito, que rapidamente rodearam a “minha miúda”.

A imagem de um grupo de 12 motociclistas a aproximarem-se de mim, em simultâneo, parecia cena de filme de Hollywood... daquelas que nem sempre acabam bem. Mas foi perfeito.

Dois espanhóis, três franceses e os restantes de diferentes pontos do país foram-se juntando pelo caminho e criaram um grupo que parecia conhecer-se há anos. Mas não.

Todos eles saíram de casa como eu: sem destino. Todos eles partilham a mesma paixão pela aventura e pelas duas rodas, como eu. Todos eles querem colecionar histórias, experiências e memórias, como eu. E no final de umas horas já me apetecia seguir viagem com eles.

Mas não fui, tinha de voltar para trás e isso era um problema. Porquê? Porque o lado negativo destes meus passeios é que nunca faço a mínima ideia por onde ando, e voltar para casa geralmente demora o dobro do tempo.

Mas desta vez foi mais rápido porque tive escolta destes 12 novos amigos que tinha conhecido apenas há umas horas, mas de quem tive pena de me despedir. Foram eles que me “trouxeram a casa”, só porque sim.

Porque: “Motard ajuda motard. Nunca abandonamos um de nós” – disseram.

Quando me perguntam porque falo das duas rodas com tanta paixão, ou porque digo que as pessoas são diferentes, é por isto. As paixões aproximam as pessoas e criam laços mais imediatos. Estas viagens, experiências e pessoas deixam-nos mais ricos, e isto não tem preço.

Desta vez não segui viagem com eles, mas um dia espero fazê-lo.

Boas curvas //

"A imagem de um grupo de 12 motociclistas a aproximarem-se de mim, em simultâneo, parecia cena de filme de Hollywood... daquelas que nem sempre acabam bem. Mas foi perfeito."



Africa
Twin

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 janeiro de 2022**, 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.