



## COMPARATIVO

HUSQVARNA

# NORDEN 901

TRIUMPH

# TIGER RALLY PRO

### » TESTE

- CF MOTO CL-X 700 HERITAGE
- HONDA ADV 350
- PIAGGIO 1 ACTIVE

### » ENTREVISTA

MASAKAZU FUJII

### » DESPORTO

APRESENTAÇÃO MOTOGP 2022

### » APRESENTAÇÃO

- BRABUS 1300 R
- DUCATI XDIAVEL NERA
- NOVIDADES HARLEY-DAVIDSON
- HONDA CB300R
- INDIAN SCOUT ROGUE
- MOTO GUZZI V85 TT GUARDIA D'ONORE
- PROJECTO TRIUMPH TE-1
- VOGE 300 RALLY





**ADV350**

Modelo já disponível para teste nos concessionários Honda.

# Espírito de aventura. Estilo urbano.

A emoção do ar livre encontra o estilo citadino na ADV350, uma scooter na vanguarda da inovação. A sua suspensão de longo curso, rodas estilo off-road e pneus com perfil padronizado irão satisfazer a sede de aventura, enquanto o design elegante e expressivo estiliza até as ruas mais urbanas. Um prático espaço de arrumação sob o assento para 2 capacetes integrais – e mais – completam o pacote que inclui um painel LCD, com a conectividade do sistema Honda Smartphone Voice Control, que permite o controle da navegação, música, chamadas e o comando de voz enquanto o smartphone carrega. A ADV350 é a scooter que transforma um passeio na cidade numa expedição, sem nunca comprometer o carismático estilo urbano.

**Realize o seu Sonho.**





# PORQUE NÃO...



**Rogério Carmo**  
*Publisher*

## As marcas e a transparência

O marketing é tramado. Aproveita-se da falta de conhecimentos generalizada dos consumidores e vai conseguindo levar a água ao seu moinho com a ajuda de meias verdades, informações deturpadas ou incompletas, convencendo os mais inocentes na busca de um qualquer conforto moral, a deixarem-se cair em tentação.

E, como tal, muita da informação pertinente necessária a uma escolha ponderada e esclarecida é escamoteada por cifras cuidadosamente calculadas para serem mais agradáveis ao ouvido do consumidor.

### **Por exemplo:**

O preço - Em Portugal não se fala de preços chave na mão. Os preços dos motociclos são sempre acompanhados de despesas de documentação, taxas de transporte, custos de preparação, ecovalor, etc., etc., etc., valores a que um comum cliente não tem acesso fácil e que, por vezes, constituem uma inflação significativa do preço anunciado.

Os consumos - Todas as marcas anunciam consumos oficiais, que foram comprovados e constam na respectiva ficha de homologação de cada modelo. No entanto, o método WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) é de tal forma optimista que conseguir reproduzir os seus valores no mundo real é um desafio entediante, muitas vezes impossível de

replicar. Aparte, conduzir motos de 100 ou 150 cavalos de potência como se fossem singelas 125cc, não faz qualquer sentido.

A potência - A potência máxima declarada pelo fabricante é outro dos dados mais subjetivos que consta da ficha técnica de qualquer modelo de motociclo. Por muito elevada que a cavalagem máxima seja, importante mesmo é saber quanto tempo se demora a atingi-la, e isso nunca é especificado na ficha técnica. Tal como o binário, cujo valor máximo é tanto melhor quanto a menor rotação for atingido, mas que pode ser fortemente afectado pela desmultiplicação da transmissão.

O peso - Este é outro ponto que frequentemente apresenta discrepâncias com o valor real. Para a homologação, muitos motociclos são pesados sem uma boa parte do equipamento, e muitos apenas anunciam o peso a seco, havendo em muitos casos diferenças bastante significativas dos valores anunciados para os reais. E mesmo quando é anunciado um peso Kerb, como dizem os ingleses, ou Curb, como dizem os americanos, há diferenças causadas por pequenas discrepâncias de conceito ou interpretação dos parâmetros, como nos volumes dos diversos componentes líquidos e na espessura das pastilhas de travão ou da borracha dos pneus OEM.

Porque não há mais clareza nos dados? É uma boa pergunta. Terá resposta? //



## 10 MOTO NEWS

### APRESENTAÇÃO

- 26 DUCATI XDIAVEL NERA
- 30 INDIAN SCOUT ROGUE
- 34 MOTO GUZZI V85 TT GUARDIA D'ONORE
- 38 BRABUS 1300 R
- 42 DAMON MOTORCYCLES HYPERFIGHTER COLOSSUS
- 46 HONDA CB300R
- 48 VOGÉ 300 RALLY
- 50 NOVIDADES HARLEY-DAVIDSON
- 64 PROJETO TRIUMPH TE-1

### COMPARATIVO

- 72 HUSQVARNA NORDEN 901 VS TRIUMPH TIGER RALLY PRO

### TESTE

- 84 CF MOTO CL-X 700 HERITAGE
- 92 HONDA ADV 350
- 102 PIAGGIO 1 ACTIVE

### DESPORTO

- 146 APRESENTAÇÃO MOTOGP 2022

### CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: AS MARCAS E A TRANSPARÊNCIA
- 6 JOSÉ FERNANDES: MODELOS DE MOTOS MAIS COMPARADOS EM 2021
- 8 PEDRO ALPIARÇA: A AVENTURA COMO MÍNIMO EXISTENCIAL
- 24 MÁRCIA MONTEIRO: N222: DA COSTA À FRONTEIRA - PARTE II
- 70 PAULO ARAUJO: E AS SUPERBIKE ?
- 110 PEDRO PEREIRA: VAMOS FALAR... DE GASOLINA!
- 134 ADELINA GRAÇA: ANDALUZIA
- 136 HENRIQUE SARAIVA: EM DEMANDA DE SÃO CUCUFATE! "ESTES ROMANOS SÃO LOUCOS"
- 162 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 165 SUSANA ESTEVES: TELEMÓVEL: PERIGO DE MORTE







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](http://triumphmotorcycles.pt)

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



# PORQUE SIM...



José  
Fernandes

## Modelos de motos mais comparados em 2021

Durante o ano de 2021, os dois modelos de motos mais comparados, em ANDAR DE MOTO, foram a BMW R 1250 GS com a Triumph Tiger 1200 XCx.

1709 leitores compararam aquelas que são a epítome do segmento de motos de aventura de grande cilindrada. No total, estas motos foram comparadas 1904 vezes, o que significa que algumas dessas 1709 pessoas sentiram necessidade de avaliar estes dois modelos mais do que uma vez, durante o ano de 2021. Pode ver a comparação destes dois modelos aqui.

Mas no Catálogo de Motos Novas do Andar de Moto, muitas outras comparações foram feitas. E com o maior número de pessoas a fazê-lo, temos algumas curiosidades.

Por exemplo, as marcas Honda, Harley-Davidson e Keeway, viram predominantemente os seus modelos comparados com outros da própria marca.

São exemplo disso a Honda CB 500, frequentemente comparada com a Honda NC750X, a Harley-Davidson Forty-Eight comparada com a Harley Davidson Iron 883, e a Keeway Logik 125 comparada com a Keeway Cityblade 125.

A BMW aparece ainda nos primeiros lugares das comparações mais efectuadas, também com modelos da própria marca. É o caso da BMW R 1250 GS, comparada com a BMW R 1250 GS Adventure e da BMW R 1250 RT comparada com a BMW K 1600 GT.

Na Yamaha, as comparações mais frequentes foram feitas entre a WR450F e a YZ450F.

Por seu lado, e ainda no "Top 10" das comparações feitas no ano de 2021, a Kawasaki Versys 650 foi sobretudo comparada com a Suzuki V-Strom 650XT.

No segmento das neo clássicas, a Moto Guzzi V7

Stone foi frequentemente comparada com a Royal Enfield Continental 650 GT.

No segmento das scooters, a Honda Forza 125 foi muito comparada com a Yamaha XMAX 125.

Para além destes destaques, milhares de outras comparações foram feitas pelos nossos utilizadores durante o ano de 2021. Pode também fazer as suas comparações se clicar aqui.

No catálogo, escolha os modelos que quer comparar e clique por baixo da imagem em "Adicionar comparação". Depois de adicionar os dois ou mais modelos ao comparador, clique em "comparar agora", e pode ver preço e todas as características técnicas de cada modelo lado a lado, para uma melhor apreciação. //

"Durante o ano de 2021, os dois modelos de motos mais comparados, em ANDAR DE MOTO, foram a BMW R 1250 GS com a Triumph Tiger 1200 XCx."





**BMW  
MOTORRAD**

# EQUIPADO PARA CONQUISTAR A ESTRADA.

**NOVA COLEÇÃO RIDE & STYLE 2022.**

Seja para uma viagem longa ou apenas para uma voltinha, o teu Equipamento tem que te dar toda a confiança, para que curva após curva queiras ir ainda mais longe.

A nova Coleção Ride & Style BMW Motorrad combina materiais funcionais com conforto, e qualidade com design genuíno. Confortável enquanto conduzes, o Equipamento BMW Motorrad marca o teu estilo, mesmo quando estás longe da tua moto.

Descobre todas as novidades da nova Coleção no nosso website e visita o teu Concessionário BMW Motorrad.

[bmw-motorrad.pt](http://bmw-motorrad.pt)

**MAKE LIFE A RIDE\***





**Pedro Alpiarça**  
*Ensaíador*

## A AVENTURA como mínimo existencial

**M**ais rápido, mais tecnológico, mais imediato, mais exposto ao mundo, mais aventureiro. Um quotidiano que nos ultrapassa e nos cria expectativas cada vez mais inatingíveis. Uma realidade que nos assombra e coloca pressão para nos transfigurarmos. Este é o nosso algoritmo, estes são os moldes de uma sociedade que vive cada vez mais de uma imagem que temos de vender. No nosso contexto motorizado, resume-se a uma palavra: Aventura.

Mas nem na nossa língua pátria podemos utilizá-la. O termo anglo-saxónico “Adventure” é o mote para criar qualquer máquina que queira ter o mínimo de sucesso, num vasto segmento de mercado. Se nos primórdios da engenharia motociclística bastavam umas simples adaptações nas suspensões e um par de pneus mais cardados para atravessarmos continentes, hoje em dia os heróis mostram-se nas ruas mais movimentadas das cidades, onde qualquer mala de alumínio pendurada numa moto de 250 Kg tem de ter, pelos menos, 20 autocolantes de países diferentes e outros tantos de eventos onde se juntaram a outros da sua tribo.

Vivemos tempos felizes, portanto. Onde a escolha do nosso caminho é acompanhada pelo desenvolvimento específico de uma máquina que não nos desilude. Seja pela capacidade motriz, aptidão ciclística, ou até mesmo pela leve semelhança estética de modelos

icónicos que fizeram história em competições lendárias, existem neste momento centenas de opções que nos permitem enquadrar a aventura na nossa zona de conforto. A nossa confiança em conquistar o mundo, independentemente do tamanho do riacho, ou da subida mais íngreme, está directamente ligada à moto que escolhemos para o fazer. Interessa apenas querer alargar os nossos horizontes, viver uma aventura, vincar na nossa memória imagens e sensações de superação.

Claro está, que existem aqueles que continuam a acreditar que não existem máquinas capazes de fazer tudo bem. Que a acutilância técnica de uma pista nunca poderá ser abordada com uma jante acima de 17”, ou que um trilho mais agressivo nunca poderá ser conquistado com uma jante com menos de 21”. E é nestes cenários que nascem os mitos, as lendas.

Não há motos perfeitas, existem as motos ideais para cada propósito, e essa definição é dada pelo motociclista, pela sua própria capacidade de sentir uno com a máquina. Quem somos nós para julgar o espírito aventureiro do próximo? Pode nunca ter pisado um quilómetro de terra batida, mas se amanhã quiser atravessar o Alto Atlas pelo Cirque du Jaffar, tem debaixo dele um veículo que o consegue fazer. Mais do que um veículo, um passaporte para a eterna felicidade. E se amanhã chover e a partida tiver de ser adiada, basta parar no café e dizer aos amigos que ela está pronta! //



# 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 28/02/2022





## Triumph abre concessionário em Pombal

CHAMA-SE TRIUMPH CENTRO E É O QUARTO CONCESSIONÁRIO DA MARCA INGLESA EM PORTUGAL.

**DEPOIS** de Porto, Lisboa e Algarve, agora foi a vez de Pombal receber um novo concessionário Triumph, que desta forma alarga a cobertura nacional. Sob a 'batuta' da KMS Lda., o representante exclusivo da marca inglesa para o nosso país alarga assim a cobertura geográfica da sua oferta.

O novo concessionário TRIUMPH CENTRO situa-se junto à cidade de Pombal, em plena Estrada Nacional 1 (IC2).

A nova TRIUMPH CENTRO é o maior concessionário Triumph em Portugal em termos de área de exposição e oficina e oferece aos clientes que a visitem um largo espaço de estacionamento.

Para além da exposição de toda a gama actual de motos Triumph, a TRIUMPH CENTRO dispõe igualmente de oficina especializada com técnico formado na marca e ainda de uma vasta oferta em matéria de acessórios e roupa das linhas genuínas Triumph.

Segundo Vítor Sousa, Director de Marca e Operações da Triumph em Portugal, "a abertura da Triumph Centro configura uma velha ambição da KMS, desde que em 2013 assumiu a representação da marca em Portugal, fechando a cobertura nacional com uma rede que inclui concessionários em Lisboa, Porto, Algarve e Pombal." Ainda de acordo com

este responsável, "a nossa ambição não fica por aqui e podemos até, a curto ou médio prazo, vir a abrir mais alguns pontos de venda e assistência Triumph."

Todos os concessionários da Triumph em Portugal são monomarca e cumprem rigorosamente os padrões de funcionamento e apresentação que a marca inglesa exige à sua rede global.

O ano de 2021 terminou como o melhor de sempre da Triumph em Portugal, registando um crescimento de 68,2%, em relação ao ano anterior, correspondente a 370 motos matriculadas, números que provavelmente vão ser ultrapassados em 2022 com o lançamento de novos modelos que se vêm juntar a uma gama vasta e já muito bem recheada de propostas, onde pontuam a qualidade da engenharia e da produção, em prol de uma excelente fiabilidade e um elevado prazer de condução. //

**Contactos TRIUMPH CENTRO:**

**IC2/EN1, nº5 Travasso**

**3100-371 POMBAL**

**Telef: 236 023 404**

**Mail: [info@triumphcentro.pt](mailto:info@triumphcentro.pt)**

**Web: [triumphcentro.pt](http://triumphcentro.pt)**



# ANY ROAD. ANY TIME.



## NOVA Versys 650

A nova Versys 650 foi desenvolvida para conquistar a cidade ou deixa-la para trás. Concebida para dominar a selva urbana, a Versys 650 viu melhoradas as suas características turísticas para dotar o motociclista, passageiro e bagagem de maior conforto para a próxima grande aventura. Pára-brisas ajustável, painel de instrumentos TFT a cores com conectividade com smartphone, luzes LED e controlo de tração KTRC asseguram uma viagem em pleno. Seja na curta viagem até ao escritório ou na escapadinha de fim de semana, deixa que a Versys 650 seja a tua companhia.

Para mais informações visite [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt)

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

Multimoto



**Kawasaki**  
Let the good times roll



Recomendamos Lubrificantes

SEMI-FLUIDO

Equipamentos

Recomendamos Equipamentos





## Ducati Unica - construa a Ducati dos seus sonhos

O PROGRAMA DE CUSTOMIZAÇÃO DUCATI UNICA É DEDICADO AOS QUE DESEJAM TER UMA DUCATI COMO NENHUMA OUTRA NO MUNDO

**COM O DUCATI UNICA**, o Centro Stile Ducati abre as suas portas aos Ducatisti e acompanha-os na realização do seu sonho: colaborar diretamente com os designers e técnicos para criar uma moto que será uma peça única no mundo.

A interação direta com os designers do Centro Stile Ducati dá aos Ducatisti a possibilidade de transformar em realidade os sonhos de uma Ducati perfeita.

Materiais de qualidade, acabamentos exclusivos, pinturas especiais e acessórios originais Ducati Performance permitem criar motos únicas.

Os Ducatisti que adiram a este inovador programa poderão entrar pessoalmente no atelier do Ducati Centro Stile, descrever as suas ideias e acompanhar, durante visitas periódicas, o progresso das suas motos,

experimentando em primeira mão o nível de dedicação e atenção ao pormenor que a Ducati reserva a cada projeto de customização.

Com o apoio dos profissionais da equipa Ducati Unica, o processo de customização será desenhado, definindo cada pormenor. Cada etapa da criação da moto será documentada e assistirá ao envolvimento dos entusiastas, desde os primeiros esboços às fotos da cerimónia de entrega.

Cada Ducati Unica é entregue ao seu proprietário acompanhada de um certificado do seu caráter único, que atesta a sua originalidade e assegura a sua não reprodução.

O nível de singularidade e a obsessiva atenção ao pormenor de cada projeto Ducati Unica significa que >>



a empresa pode apenas aceitar um número extremamente limitado de pedidos a cada ano, e apenas aqueles que forem considerados em linha com os valores da marca.

**Andrea Ferraresi, Diretor do Centro Stile Ducati:**

*“O Design é um elemento distintivo das nossas criações. Quisemos dar aos Ducatisti a oportunidade de se identificarem ainda mais com a sua própria moto, tornando-a uma expressão direta do estilo individual de cada pessoa. Assim, criámos o Ducati Unica, um programa exclusivo que testemunha a excelência do ‘Made in Italy’ do qual a Ducati é uma representante no mundo. Uma emocionante e inesquecível experiência de customização para ser vivida diretamente dentro do nosso Centro Stile. O momento em que cada Ducatisti vê finalmente a sua moto é muito emocionante para nós no Centro Stile e uma fonte de grande orgulho.”*

Os concessionários autorizados Ducati são uma parte integral do projeto. Ao contactá-los, poderão obter a informação necessária para requisitar acesso ao programa, que se estende a nível global e é aplicável às gamas Ducati e Ducati Scrambler. //



**NOVO**

**ADVENTURE 650DS/DSX desde 7.395€**

**7.045€\***

**Agora com:**  
**Ecrã TFT**  
**Iluminação Full LED**  
**Depósito de 18l.**  
**(aprox.400 km).**  
**Descanso central**  
**ABS desconectável**

**MAIS QUALIDADE**  
**A MENOR PREÇO**  
**Conjunto de malas**  
**disponível por 650€\***  
**em lugar de 1.300€**

\*Promoções até 28/02/2022  
 Preços estimados de venda ao público no continente com ISV e IVA a 23% incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado.  
 Despesas de legalização não incluídas.

**MOTO ESPINHA**  
 Guimarães-Braga  
 T. 253 533 227

**MOTOCIDADE**  
 Porto  
 T. 223 235 195

**FHI MOTOS**  
 Andrinos-Leiria  
 T. 244 822 644

**MOTOJET**  
 Lisboa  
 T. 213 976 046

**XPECTACULAR**  
 Malveira-Lisboa  
 T. 219 661 709

**MOTO PC**  
 Portimão-Faro  
 T. 282 491 558

**ZERO KM**  
 Viana do Castelo  
 T. 258 325 099





## NIU expande a sua acção com loja em Sintra

A LOWLOW É A NOVA LOJA ONDE OS PRODUTOS DA NIU VÃO COMEÇAR A SER COMERCIALIZADOS.

A **NIU**, líder mundial de mobilidade urbana inteligente, tem mais um representante oficial em Portugal, desta feita em Sintra, onde a LowLow (low emissions at low prices) está empenhada na ideia de transformar as viagens em momentos mais sustentáveis, seguros e eficientes.

Vai ser em Rio de Mouro, no número 5, Loja A da Rua José Alfredo da Costa Azevedo, que a partir de agora pode ficar a conhecer os diversos modelos da NIU.

A LowLow dispõe de uma área de exposição de 60 metros quadrados, a que acresce uma zona de 5 m<sup>2</sup> destinada ao laboratório, ou seja, oficina de assistência técnica.

A LowLow exhibe as últimas novidades de scooters elétricas da NIU, como a KQI, MQI, NQI, UQI e a NQI GTS, esta última, pelas suas características e preço, uma referência para os operadores de plataformas de entregas e empresas de serviços.

“No primeiro ano de atividade estamos a projetar a venda de 100 unidades NIU, entre particulares e empresas. É um objetivo ambicioso, mas estamos em

negociações com duas empresas de Sintra para a venda de duas frotas de scooters elétricas.

Acreditamos no potencial da marca e a ambição de chegar sempre mais à frente faz parte do nosso ADN”, confessa Rafael Fernandes, que forma com Bernardo Gago a dupla de gestão da LowLow.

Espera-se que a nova loja em Sintra venha a contribuir para um ainda melhor desempenho da marca no nosso país.

A NIU está a ter um excelente desempenho em Portugal tendo recentemente conquistado 5 distinções nos “NIU Dealer Awards 2021”.

As lojas da NIU Portugal de Lisboa e do Porto foram distinguidas, entre importadores de mais de 38 países, pela qualidade dos serviços, ranking de vendas, melhor iniciativa de marketing e relação com os clientes.

Foi em 2014 que a NIU se afirmou como uma empresa tecnológica, e foi logo no ano seguinte que colocou à venda o seu primeiro modelo, a scooter N1S, financiada através de uma campanha de crowdfunding – financiamento coletivo – numa operação que foi um conside- >>



rada um êxito pois em apenas 15 dias vendeu scooters elétricas no valor de 13 milhões de dólares.

Em 2016 a NIU repetiu a experiência com o lançamento do modelo M1. O resultado foi uma injeção de capital no valor de 15 milhões de dólares, faturados em apenas duas semanas.

O sucesso alcançado no curto espaço de cinco anos de história, a colocou a Marca na liderança mundial do fabrico de scooters elétricas inteligentes, resulta no grande investimento em quadros altamente qualificados na indústria tecnológica.

Da estrutura da NIU fazem parte antigos técnicos de empresas como a Microsoft, a BMW, a Intel, a Huawei, a McKinsey, a Bain Capital e a KKR.

Na escolha de parceiros tecnológicos, a NIU definiu um critério de elevada referência à escala global. É assim que para o desenvolvimento dos motores surge a multinacional alemã Bosch, permitindo-lhe equipar as scooters com os propulsores elétricos mais eficientes e resistentes do mercado.

Para as baterias a NIU selecionou a Panasonic, cujas células de íões de lítio do formato 18650 são as mesmas que a Tesla utiliza nos seus modelos S e X. Tal garante uma durabilidade suplementar à vida das baterias das scooters NIU.

A fechar o leque de tecnológicas, e para manter a fasquia a um nível muito elevado, a Vodafone foi a eleita para o fornecimento de serviços de conectividade. A App móvel desenvolvida assegura em tempo real a informação relativa a diversos parâmetros da scooter, incluindo a atualização de software pela tecnologia OTA (Over The Air).

Uma empresa com uma frota NIU pode controlar, mediante o software Fleet Manager, a evolução do seu desempenho ao longo de uma jornada de trabalho, num serviço que engloba a localização de cada veículo, o histórico dos trajetos percorridos ou o estado da bateria, entre outros parâmetros.

Num mercado em plena expansão, a NIU juntou à sua tecnologia inteligente a essência da scooter original, que é um veículo ligeiro, compacto, fácil de conduzir e com um desenho urbano, moderno e minimalista.

E é daí que a marca já apelidada de “Tesla das scooters” avança com uma grande determinação para as grandes cidades espalhadas pelo globo com soluções de mobilidade urbana limpas e inteligentes, para poder contribuir para a redução dos congestionamentos de trânsito e dos problemas de poluição.

O Andar de Moto já teve oportunidade de testar a NIU MQi GT, uma Urbana eletrizante e pode ler o artigo aqui.//

**LOMBAS E CURVAS**

**HONDA**

**ADV350**

ESPÍRITO DE AVENTURA,  
ESTILO URBANO

**AGENDE UM  
TEST RIDE**

Agende o seu test ride através do e-mail ou por telefone.  
[vendas@lombasecurvas.com](mailto:vendas@lombasecurvas.com) | 215 865 685







## EXPOMOTO com datas marcadas na EXPONOR

A EDIÇÃO DA EXPOMOTO 2022, VAI ACONTECER ENTRE 5 E 8 DE MAIO NA EXPONOR, NO PORTO

**AS PRINCIPAIS** marcas de motos do mercado já confirmaram sua presença na 25ª edição da EXPOMOTO e começam a preparar a sua participação no tão aguardado evento. Além das motos, os visitantes vão encontrar diversas soluções no que respeita aos mais diversos acessórios e equipamentos de motociclismo.

Na EXPONOR fabricantes, importadores e representantes de motos, equipamentos e acessórios, vão mostrar aos visitantes uma excelente perspectiva do fantástico mundo das 2 rodas.

Esta edição terá como tema central o ambiente e a redução da emissão de poluentes, pelo que a mobilidade eléctrica, que está cada vez mais importante em termos de mercado, vai marcar o evento com a oferta dos expositores e a programação da EXPOMOTO.

Em simultâneo com a Expomoto, vai realizar-se também a Expocycle - Salão Profissional de Bicicletas, Mobilidade Eléctrica, Equipamentos e Acessórios. Um evento dedicado a um novo paradigma, que está cada vez mais presente na nossa sociedade.

*“Aceitámos o desafio de criar uma feira profissional*

*com o objetivo de aumentar a visibilidade do sector em Portugal e para apresentar as empresas aos mercados nacionais e internacionais”, destacaram os responsáveis pelo evento Jorge Baptista e Catarina Ribeiro.*

*“Portugal é atualmente o maior produtor de bicicletas na Europa e por isso esta é uma oportunidade chave para os profissionais do setor e respetivos empresários encontrarem uma solução adequada às suas necessidades. O sector das bicicletas e acessórios é o que mais se expande nos mercados internacionais colocando Portugal no pódio Europeu de fabricantes de bicicletas”, disseram ainda os responsáveis pela organização.*

A Expomoto promete uma semana repleta de atividades e encontros entre as marcas e os visitantes, durante os dias 5 e 8 de maio na Exponor, no Porto.

Recorde a última Edição da Expomoto, que se realizou em 2018 (clique aqui) //

**Mais informações disponíveis em:**

<https://exposalao.pt/pt/feira/expomoto>

[https://exposalao.pt/pt/feira/expocycle\\_porto\\_2022](https://exposalao.pt/pt/feira/expocycle_porto_2022)



**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](http://WWW.MOTOGUZZI.PT)



# Lés-a-Lés 2022 com data de apresentação e percurso definidos

DE FARO ATÉ BRAGANÇA COM PARAGEM EM CASTELO DE VIDE E NA COVILHÃ DE 9 A 12 DE JUNHO 2022. APRESENTAÇÃO A 27 DE FEVEREIRO.

A **24.ª EDIÇÃO** do Portugal de Lés-a-Lés, que se vai realizar em 2022, já tem data de apresentação marcada e o itinerário completo.

A grande caravana motociclística vai começar em Faro, prossegue por Castelo de Vide antes da chegada à Covilhã, que será o final da segunda etapa e irá acabar em Bragança.

Pontos altos de um trajeto raiano, de boas e serpenteantes estradas, que será apresentado em detalhe no próximo dia 27 de fevereiro, previsivelmente nos moldes convencionais, ou seja, com a presença de grande número de moto turistas que não vão querer perder a abertura imediata das inscrições.

Para aqueles que vão marcar presença no evento,

de 9 a 12 de junho, o melhor será tratar das estadias o quanto antes, podendo fazê-lo com o apoio da Agência de Viagens Abreu, que está preparada para responder a solicitações individuais ou de grupos, através do email [salvador.dagnino@abreu.pt](mailto:salvador.dagnino@abreu.pt),

Esta 24ª edição honra as raízes do Lés-a-Lés, com passagem em locais de grande tradição motociclística, desde a incontornável cidade de Faro até à Covilhã, 'covil' dessa fantástica alcateia que dá pelo nome de Lobos da Neve, com passagem por Castelo de Vide, onde os motociclistas são sempre bem recebidos. Bragança, que já acolheu este evento em anos passados, será o ponto final deste périplo que contará com muitas e divertidas incursões em território espanhol.//





# A TUA PARCEIRA PARA A CIDADE

## JETX



### NOVA JETX 125

A Jet X 125 apresenta um design com linhas modernas e agressivas e foi desenvolvida para dominar a cidade com a sua agilidade, versatilidade e com um novo motor com potência de referência, aliados a um pacote de equipamento muito completo. **Deixa-te seduzir!**

#### VANTAGENS

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

**CONTACTA O TEU CONCESSIONÁRIO OFICIAL**  
CONHECE TODA A GAMA EM SYM.PT



**THE SMART  
CHOICE**





## Aprilia SR GT 125 já disponível em Portugal

A MAIS RADICAL SCOOTER 125CC JÁ CHEGOU AOS  
CONCESSIONÁRIOS DA MARCA.

**COMO JÁ É** tradição da Aprilia, a SR GT 125 é um modelo diferente daquilo que existe no mercado, designadamente no que diz respeito à sua filosofia.

Foi pensada para uma utilização urbana e apresenta algumas características técnicas de realce, em particular no que respeita aos pneus que a equipam de série e às suspensões.

Proporciona assim uma condução muito confortável, mesmo para pessoas de elevada estatura, e um desempenho dinâmico digno de nota, pois instala uma versão refinada do motor 125 iGet, mais responsivo e poderoso em toda a faixa de utilização.

Este monocilíndrico de 125 cc é capaz de atingir os 15 cv às 8.750 rpm e regista um binário de 12 Nm às 6.500 rpm.

A nova Aprilia SR GT está equipada com sistema "Start & Stop" que, neste caso, abandona o motor de arranque convencional e utiliza um motor elétrico sem escovas instalado diretamente na cambota. As

vantagens desta configuração são várias, nomeadamente menos peso, um funcionamento mais rápido e suave e ainda uma redução no consumo de gasolina.

Outro aspecto que salta à vista na Aprilia SR GT 125 é a qualidade dos acabamentos, nomeadamente no que respeita aos materiais utilizados e aos pormenores de pintura.

No âmbito do equipamento, destacam-se a iluminação full LED, o painel TFT, a tomada USB e o compartimento porta-bagagens, para além dos acessórios disponíveis, como a top-case com saco interior, o sistema de alarme e o interface MIA.

Pode ficar a conhecer melhor a Aprilia SR GT 125 no artigo que publicámos aquando da sua apresentação no Salão de Milão 2021 ([clique aqui](#)).

A SR GT 125 já está disponível para entrega na rede de concessionários Aprilia por um PVP recomendado de 3.990€, ao que acrescem as respetivas despesas de legalização. //



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**<sup>®</sup>

piaggio.pt





## Ducati e Carrera uma parceria cheia de estilo

UM ACORDO DE LICENCIAMENTO GLOBAL PARA VÁRIOS ANOS, QUE VERÁ A CRIAÇÃO DE UMA COLEÇÃO DE DUPLA MARCA PARA ÓCULOS DE SOL E EYEWEAR.

**UMA UNIÃO** que promete ser de sucesso, pois é desenvolvida por duas grandes companhias como a Ducati e a Carrera, que partilham a paixão pelo design e pelo desporto e a capacidade de combinar estilo e tecnologia através de uma abordagem ousada e orientada para a inovação e que, nos próximos 4 anos, vai ver o logótipo da prestigiada marca de óculos estampado nas carenagens das Ducati Desmosedici GP.

Ao mesmo tempo, a Ducati e a Carrera entram num acordo global de licenciamento para uma parceria de longa duração que verá a criação de uma gama completa de óculos de sol e armações óticas, especialmente desenhadas para todos os desportos e entusiastas das duas rodas.

A coleção Ducati-Carrera é inspirada no seu estilo

pela icónica Panigale V4. As armações serão uma clara referência ao perfil da moto, o que tornará os óculos imediatamente reconhecíveis.

Os materiais escolhidos para a coleção, como a fibra de carbono e o titânio, expressam da melhor forma a tecnologia e a inovação, dando forma a modelos leves e resistentes. Destaca-se a subtil ergonomia e o tratamento com pintura brilhante no lado interior e o desenho específico das hastes que torna prática a utilização dos óculos no interior de um capacete. Todas as armações vão apresentar os dois logótipos, da Ducati e da Carrera.

Para a temporada de 2022, Pecco Bagnaia e Jack Miller serão as estrelas da campanha publicitária para a promoção da coleção CARRERA | DUCATI. //



# Dinno

50 & 125



Um dos novos modelos da gama NECO é a **DINNO!** Disponível em 50 e 125cc, a **DINNO** é um modelo bem equipado, compacto e fácil de manusear, que o levará a qualquer lugar com tranquilidade.

 @necointernacional | @NecoPortugalOficial



Descubra mais em:  
[www.neco.be](http://www.neco.be)





**Márcia Monteiro**

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

## N222: Da Costa à Fronteira – Parte II

**É** chegado o momento de partilhar consigo a segunda parte da minha aventura a solo em 2 rodas, de mochila às costas pela N222, na travessia que intitulei de “N222: Da Costa à Fronteira”. Ainda antes de avançar, gostaria de lembrar que é possível percorrer a N222 em apenas 1 dia, dado que a sua extensão é de cerca de 226 km. 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.

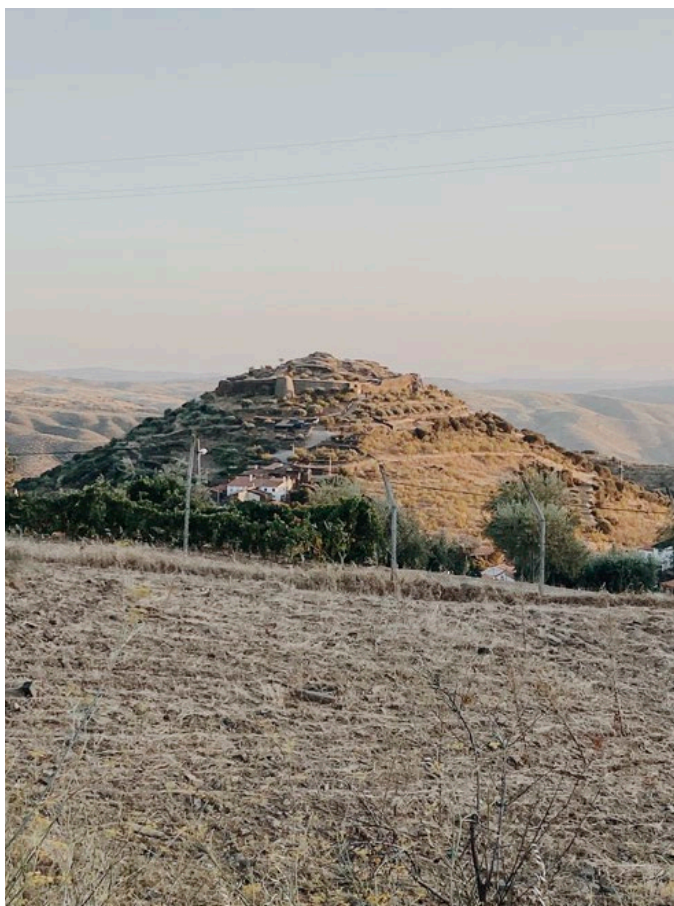
Depois do merecido descanso no Peso da Régua, era chegado o momento de voltar a colocar as luvas, o capacete e seguir viagem. Fiz um pequeno desvio para matar saudades de Pinhão e logo em seguida avancei para São João da Pesqueira. Km após km, a paisagem ia mudando gradualmente e as encostas iam ficando cada vez mais íngremes. Ao longo da travessia cumprimentei muitos motociclistas e posso dizer que fiz partes do trajeto “acompanhada” literalmente. Um simpático casal de portugueses, depois um espanhol e também um italiano. Nas paragens de descanso, até os camionistas. Não lhes conheço os nomes nem tão pouco para onde iam, detetava a nacionalidade pelas matrículas e bastava um aceno, um sorriso ou um gesto do tipo “bora vamos lá” que sentia logo um alento. É um código que só quem anda de moto entende... e é tão mágico.

Parei a moto para registar algumas memórias fotográficas e por ali fiquei a contemplar a beleza das encostas cobertas de vinhas geograficamente bem distribuídas. Olhei para o céu e o sol ainda estava



alto, mas eu ainda tinha muitos km para percorrer por isso segui viagem em direção a Vila Nova de Foz Côa. Ao contrário do que muitas pessoas pensam, a N222 não termina em Foz Côa mas sim em Almendra, por isso ainda havia muito caminho para percorrer... no ar sentia-se o cheiro a uvas e em algumas zonas o aroma era tão intenso que nem precisava tirar o capacete para o sentir. No percurso via cada vez menos pessoas, cada vez menos automóveis e cada vez menos motos. Pela primeira vez senti que estava de facto sozinha a fazer a parte final da N222. Na verdade, sozinha não é bem a palavra que eu gosto de usar porque quando aprendemos a desfrutar da nossa própria companhia, nunca estamos verdadeiramente sozinhos. É por isso que é tão importante





fazemos a distinção entre solidão e solitude. Solidão é um estado de isolamento imposto que provoca dor emocional. Solitude é um estado de isolamento por vontade própria que causa bem estar.

Fiz mais algumas paragens, desfrutei de um café em Vila Nova de Foz Côa, visitei o Castelo Melhor e cheguei ao final da N222 na pequena aldeia histórica de Almendra mesmo na altura em que o sol se estava a pôr. Na minha cabeça aquilo não era mera coincidência. Sentia algo como “missão cumprida” e aquela era a celebração do meu momento de solitude. Foram mais de 200 km por uma das estradas mais belas do mundo. Confesso que não contava chegar ao final do dia mas foi impossível não parar dezenas de vezes para contemplar as paisagens de cortar a respiração. O Universo sabe sempre o que faz e por isso presenteou-me com aquele pôr do sol incrível. Dou assim por terminada a minha aventura a solo pela N222 - “Da Costa à Fronteira”. Mas será que foi mesmo até à fronteira? Entreguei os planos ao Universo e pedi à vida para me surpreender... eu e a minha moto seguimos juntas pela noite dentro, apenas com a lua a iluminar-nos em direção a Espanha.

Espero que tenha gostado e que esta leitura o (a) inspire a fazer mais vezes aquilo que o (a) faz feliz. //



# Elegância ILIMITADA



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma edição limitada e numerada que evoca o design 'Made in Italy'







**D**esign e qualidade artesanal combinam-se com tecnologia e inovação para criar uma Ducati exclusiva.

A XDiavel Nera será produzida numa edição limitada e numerada de 500 unidades, que se caracterizam por um elegante esquema de cores "Black on Black" no qual alternam componentes em negro mate e negro brilhante, realçados por um assento especial customizável.

Este esquema cromático reflete-se também num capacete jet a condizer, que os proprietários da XDiavel Nera podem encomendar juntamente com a moto.

Além da exclusividade dos seus acabamentos, a XDiavel Nera apresenta-se ainda mais desportiva pois foi enriquecida com alguns pormenores estilísticos que evidenciam a sua estética, tais como as pinças de travão e tampas das cabeças do motor pintadas na cor Ducati Red, e as aligeiradas e totalmente maquinadas jantes forjadas, pintadas em negro brilhante.

O elemento mais reconhecível da XDiavel Nera é o assento especial elaborado em Pelle Frau, um couro natural e suave feito à mão, resultado de anos de pesquisa levada a cabo pelo gabinete de design do fabricante de mobiliário Poltrona Frau e que vai estar disponível em 5 cores diferentes (Siam Red, Steel Blue, Cimento, Índia e Selva),





## APRESENTAÇÃO *DUCATI XDIAVEL NERA*



sendo customizado com decoração em “X” que remete para a designação da moto, gravada a laser através de um sofisticado processo.

Como opcional, está disponível um assento ‘comfort’, mais largo, e um encosto, também em couro Pelle Frau, concebido para aumentar o conforto do passageiro sem sacrificar a elegância do conjunto.

Os 500 entusiastas Ducatisti que encomendarem a nova XDiavel Nera irão também receber um exclusivo porta-chaves e um porta-documentos feitos em couro Pelle Frau em cor condizente com a escolhida para o assento.

A XDiavel é o resultado do cruzamento entre dois universos aparentemente diferentes e distantes. Por um lado, a toada descontraída e a baixa velocidade típica do mundo Cruiser, e, por outro, a condução desportiva e a performance exuberante da Ducati.

A perfeita expressão desta combinação é dada pelas características do motor Testastretta DVT 1262 que, conjugado com a transmissão final por correia, assegura uma entrega suave desde baixos regimes a uma curva de potência cheia até às mais altas rotações.

O Testastretta DVT 1262 tem homologação Euro 5 e debita uma potência máxima de 160 cv às 9.500 rpm, e um binário máximo de 127 Nm às 5.000 rpm.





A reduzida altura do assento ao solo (755 mm) e a posição avançada dos poisa-pés foram desenhadas para oferecer uma grande facilidade de condução e conforto ao viajar a baixa velocidade e, ao mesmo tempo, permitir a máxima diversão numa condução desportiva.

A combinação do quadro de treliça em aço, as suspensões dianteira e traseira e as dimensões do chassis, permitem agilidade e controlo do eixo dianteiro, garantindo uma surpreendente manobrabilidade.

A XDiavel Nera está equipada com um pneu de medida 240 mm na traseira que torna a moto facilmente reconhecível de qualquer ângulo, tornando-se um elemento de estilo altamente distintivo. O perfil particular do pneu também permite um ângulo de inclinação máximo de 40°, um valor referencial para uma moto deste tipo.

O sistema de travagem é potente e modular e está equipado, tal como toda a gama Ducati, com cornering ABS. Na frente conta com pinças Brembo monobloco M50 e dois discos de 320 mm, enquanto atrás tem instalado um disco de 265 mm.

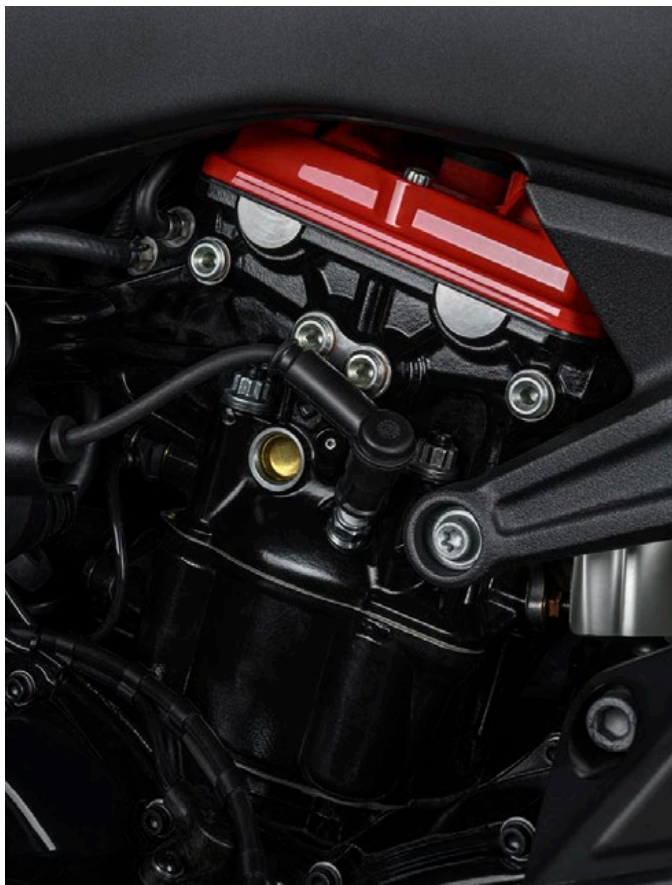
O sistema de iluminação é full-LED e, na frente, apresenta um sistema de luzes diurnas DRL facilmente reconhecível e de grande impacto visual.

A XDiavel Nera está equipada com a Unidade de Medição Inercial (IMU) Bosch, que mede de forma dinâmica as acelerações longitudinais e laterais, fornecendo a informação ao ABS Cornering e ao Ducati Traction Control (DTC), Riding Modes, Cruise Control e Ducati Power Launch (DPL), tornando a XDiavel Nera numa moto segura, tecnologicamente avançada e de altas prestações.

O equipamento eletrónico fica completo com um painel de instrumentos de dois níveis num ecrã TFT a cores. Um sistema hands-free permite utilizar a moto sem necessitar usar uma chave convencional.

A individualização da XDiavel inclui também uma ergonomia totalmente customizável, graças aos poisa-pés ajustáveis em três posições, ou através da escolha de acessórios que melhor se adaptem às suas necessidades, incluindo guiadores de diferentes formas e poisa-pés recuados comparativamente aos de série ou de posicionamento central.

A XDiavel Nera já pode ser encomendada com o assento na cor preferida e estará disponível nos vendedores autorizados da rede Ducati a partir de março de 2022. Situa-se na gama XDiavel ao lado da essencial XDiavel Dark e da desportiva XDiavel S. //



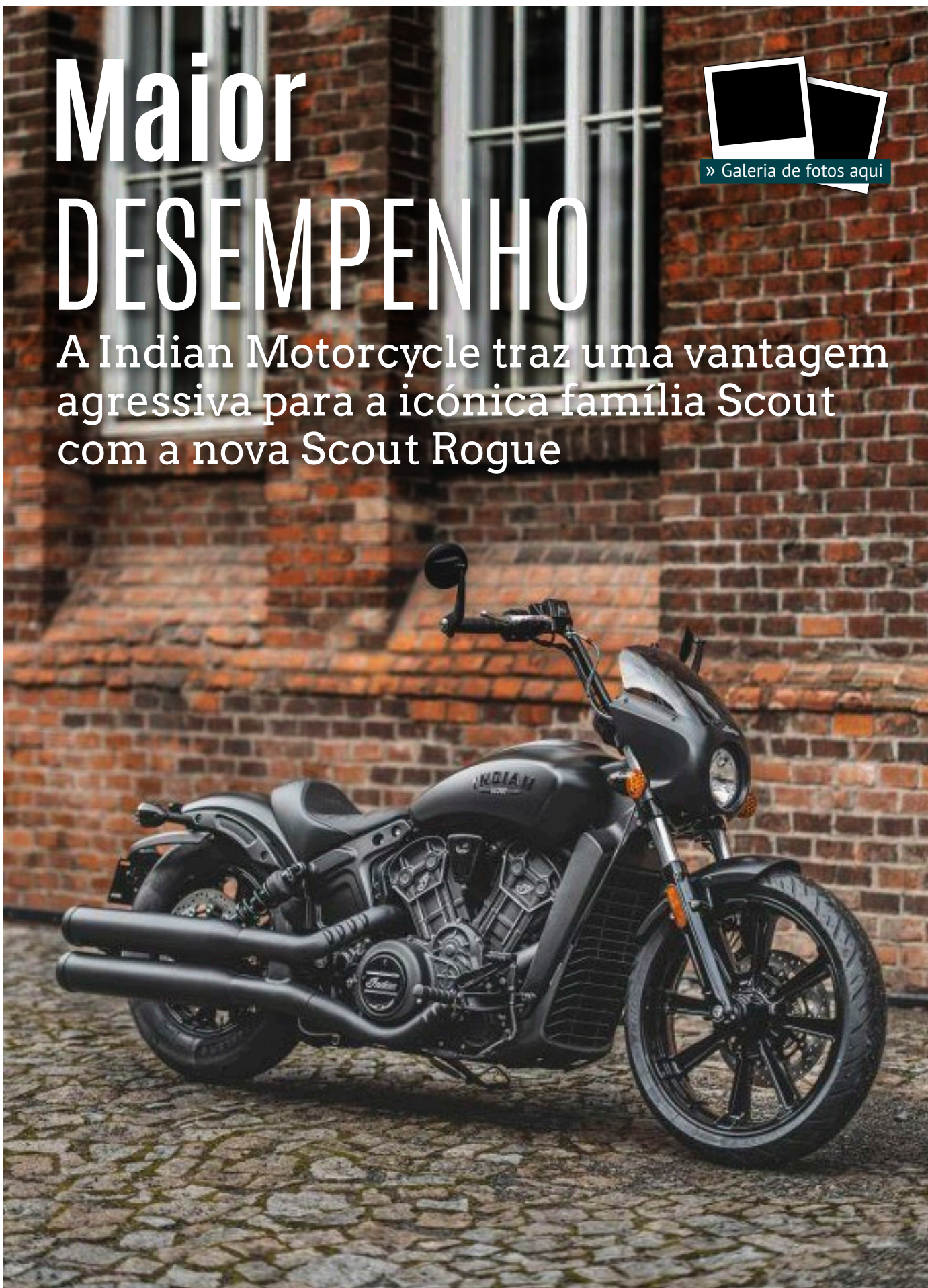


# Maior DESEMPENHO

A Indian Motorcycle traz uma vantagem agressiva para a icónica família Scout com a nova Scout Rogue



» [Galeria de fotos aqui](#)







**P**oderosa, fiável, confortável e ágil a nova Indian Scout Rogue oferece um estilo mais agressivo e uma atitude que aposta no desempenho.

Combinando o seu design icónico com estilo contemporâneo, a Scout Rogue não passa despercebida e inspira os motociclistas a expressar uma atitude mais ousada.

A Scout Rogue é uma moto que inspira confiança, com uma altura de assento baixa tal como o centro de gravidade, pelo que proporciona um manuseio fácil para qualquer motociclista, independentemente da sua estatura física, experiência ou habilidade.

O motor V-Twin refrigerado por líquido da Indian Scout Rogue tem uma cilindrada de 1133 cc (69 polegadas cúbicas) e oferece uma potência de 94cv.

Uma linha de novos acessórios dá à Scout Rogue o seu estilo arrojado e ameaçador. Uma pequena carenagem frontal, um guiador "ape hanger", assento de estilo esportivo, guarda-lamas e tampas de válvulas escurecidos e uma roda dianteira de 19 polegadas, originaram uma moto com um nível totalmente único.

Estão disponíveis vários acessórios da Indian Motorcycle que aprimoram o desempenho, o estilo e o conforto da moto:

### **ACESSÓRIOS DE DESEMPENHO**

Para uma condução mais suave e confortável, com maior curso de suspensão, existem amortecedores traseiros Piggyback ajustáveis que têm manípulos giratórios, com que se





## APRESENTAÇÃO *INDIAN SCOUT ROGUE*

podem facilmente ajustar as configurações de amortecimento de compressão e expansão da suspensão traseira.

Para um estilo mais desportivo existe um Tacómetro Auxiliar com Shift Light que mantém o motociclista ciente do regime do motor (RPM) e aprimora o estilo de alto desempenho da moto. A luz indicadora de passagem de caixa ideal, em LED acende para indicar os momentos ideais de mudança de relação de caixa para surfar todo o binário disponível.

### ACESSÓRIOS DE CONFORTO

Seja sozinho ou com passageiro, explorando uma cidade ou devorando quilómetros de paisagens, a Indian Motorcycle tem uma série de acessórios de conforto desenvolvidos para o mototurismo. Permitem personalizar sua

ergonomia com o Rider Comfort Seat ou com o assento de 2 lugares Syndicate e com o encosto do passageiro de perfil baixo Syndicate.

Em termos de bagagem, estão disponíveis diversos alforques, incluindo modelos impermeáveis.

Além disso, a nova carenagem e o novo assento individual de estilo esportivo estão agora disponíveis como acessórios adicionais para os modelos Scout e Scout Bobber fabricados entre 2015 e 2022.

A Indian Scout Rogue vai estar disponível em 3 opções cromáticas: Sagebrush Smoke, Black Smoke Midnight e Stealth Grey.

Para os motociclistas mais jovens, a Scout Rogue também estará disponível numa versão compatível com A2. Ainda não foram confirmados os preços nem a disponibilidade da Scout Rogue para Portugal. //





# 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



# APRESENTAÇÃO *V85 TT GUARDIA D'ONORE*



» [Galeria de fotos aqui](#)



## UMA HOMENAGEM HISTÓRICA **em edição especial**

Uma edição limitada e numerada que celebra um grande património italiano: os 75 anos de colaboração entre o fabricante de Mandello del Lario e o regimento de Cuirassiers Carabinieri.



**F**oi na era pós-Segunda Guerra Mundial quando o Regimento dos Cuirassiers, a unidade especial dos Carabinieri responsável pela guarda de honra e segurança do Presidente da República Italiana, escolheu a Moto Guzzi para a sua frota.

A partir desse momento, os guardas do Chefe de Estado sempre andaram em motos fabricadas em Mandello del Lario, criando uma combinação histórica de estilo, lealdade e prestígio que se tornou um dos símbolos mais conhecidos e queridos do "italianismo" no mundo.

O fabricante da marca da águia celebra esta importante colaboração, que dura ininterruptamente há 75 anos, apresentando a Moto Guzzi V85 TT Guardia d'Onore na EICMA 2021.

Esta é uma edição especial limitada e numerada da sua moto de enduro clássica altamente popular que, precisamente em Ano do centenário da Moto Guzzi, se juntou à frota de motociclos do Regimento dos Cuirassiers, com honras de uma cerimónia de apresentação ao Presidente da República Sergio Mattarella, com as novas unidades Moto Guzzi V85 TT a juntarem-se às California 1400 Touring já usadas pelos Cuirassiers.

Assim como as motos V85 TT entregues ao Chefe >>>





## APRESENTAÇÃO V85 TT GUARDIA D'ONORE



de Estado no Palácio do Quirinal, esta edição especial da V85 TT Guardia d'Onore apresenta a típica pintura preta com grafismos brancos que caracterizam as máquinas Moto Guzzi dos Cuirassiers.

As decorações brancas percorrem o guarda-lamas dianteiro, continuando no depósito de combustível e nos painéis laterais, estendendo-se até ao pára-brisas Touring de grandes dimensões.

Este último faz parte do pacote de equipamentos de série, juntamente com o descanso central, as barras de proteção do motor e as luzes LED suplementares. O par de malas laterais dedicadas a este modelo estão disponíveis como opcional, mediante pedido.

A Moto Guzzi V85 TT Guardia d'Onore será produzida numa edição limitada de 1946 unidades, número que lembra os primeiros 75 anos de parceria entre a marca da águia de Mandello e o Regimento dos Cuirassiers, além de uma homenagem ao ano em que a República italiana foi estabelecida.

Para realçar ainda mais a exclusividade desta versão exclusiva, o número progressivo da unidade está gravado no suporte do guiador, com números de 1 a 1946.

Todos os que adquirirem esta versão especial da V85 TT receberão também um valioso estojo comemorativo que inclui uma brochura com a história das motos Moto Guzzi utilizadas pelos Cuirassiers e a pasta de colecionador de selos contendo o selo postal emitido por ocasião do Centenário Moto Guzzi.

Para 2022, a Moto Guzzi também renovou a gama V85 TT. A travel enduro mantém inalteradas as características técnicas mas introduz a nova cor Verde Altaj, acrescentando assim um novo grafismo >>





de uma das cores mais icónicas da marca da água.

O clássico Verde Altaj junta-se, desta forma, ao Nero Etna, ao Giallo Mojave e ao Rosso Uluru.

Também uma novidade para a Moto Guzzi V85 TT Travel, versão que se distingue por cores e grafismos dedicados e pelo vasto equipamento de série, especialmente dedicado ao mototurismo, é a nova cor Grigio Grigna, enquanto os equipamentos

de série, que compreendem entre outros, o defletor de vento touring, as malas laterais Urban, os punhos aquecidos e a plataforma multimédia MIA, são agora enriquecidos com o descanso central e com o sensor de pressão dos pneus.

Todos estes modelos já estão disponíveis na rede de concessionários Moto Guzzi.

Conheça todas as especificações clicando aqui. //



**HONDA**



Conheça a nova gama 2022 na:

**Wingmotor**



APRESENTAÇÃO *BRABUS 1300 R*



# Coração de Rebelde, ALMA DE CAVALHEIRO

A Brabus alinhou com a KTM para criar uma série de motos exclusivas que começa com esta novíssima BRABUS 1300 R.



**C**om seu design arrojado e elegância exclusiva de alta qualidade, a Brabus 1300 R é construída partindo da base da KTM 1290 Super Duke R EVO.

Projetada para impressionar, esta é uma moto construída para entusiastas, que se destaca pela qualidade de construção e atenção aos detalhes. Trata-se de uma edição limitada, disponível em duas cores exclusivas, Magma Red e Signature Black, limitada a apenas 77 unidades de cada cor, todas elas devidamente identificadas com a respetiva placa numerada que atesta a sua exclusividade.

Uma profusão de componentes em fibra de carbono fabricados sob medida e uma série de recursos exclusivos da Brabus, dão ainda mais interesse ao motor V-twin de 1.301 cc que debita 180 cv às 9.500 rpm e 140 Nm de binário às 8.000 rpm.

O desempenho do motor é potenciado por um impressionante sistema de escape de ponteira dupla, que ressalta o caráter e nota sonora dos dois cilindros, contribuindo para um arranque de 0 a 100 km/h em apenas 3,2 s e um peso a seco de 194 kg.

A tecnologia de suspensão semi-ativa WP transforma esta moto invejável numa ágil caçadora de curvas com o simples premir de um botão.

A Brabus 1300 R apresenta válvulas de solenoide de última geração, controladas eletronicamente, para um amortecimento variável que garante



uma ampla gama de opções de ajuste, para um leque de utilizações que vai desde o máximo conforto na malha urbana, até uma configuração extremamente rígida para utilização em pista.

Além disso, este sistema de suspensão inteligente possui um modo automático que se ajusta instantaneamente às condições da estrada e ao tipo de utilização, permitindo ao motociclista concentrar-se apenas nas trajetórias.

O impressionante farol de LED que domina a frente chama a atenção pelo seu design, enquanto as leves >>





## APRESENTAÇÃO BRABUS 1300 R



jantes forjadas Brabus Monoblock Z, desenvolvidas especificamente para este modelo, enfatizam a aparência e a apetência desportiva.

Também o assento aquecido oferece uma combinação única, congregando eficácia de pilotagem e pura elegância. Os acabamentos a negro garantem uma aparência única, bem como uma máxima resistência.

Tal como os supercarros fabricados pela Brabus, a Brabus 1300 R apresenta o que há de melhor em tecnologia de ponta, como as mesas de direção, as manetes, os poisa-pés e as tampas dos reservatórios de óleo de travão e embraiagem são peças maquinadas em alumínio

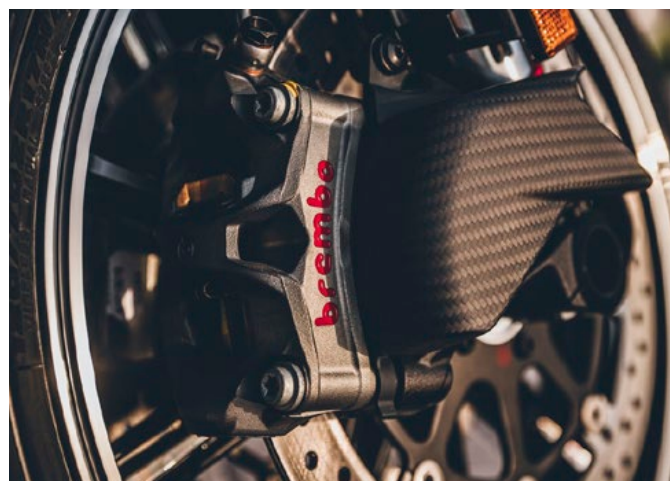
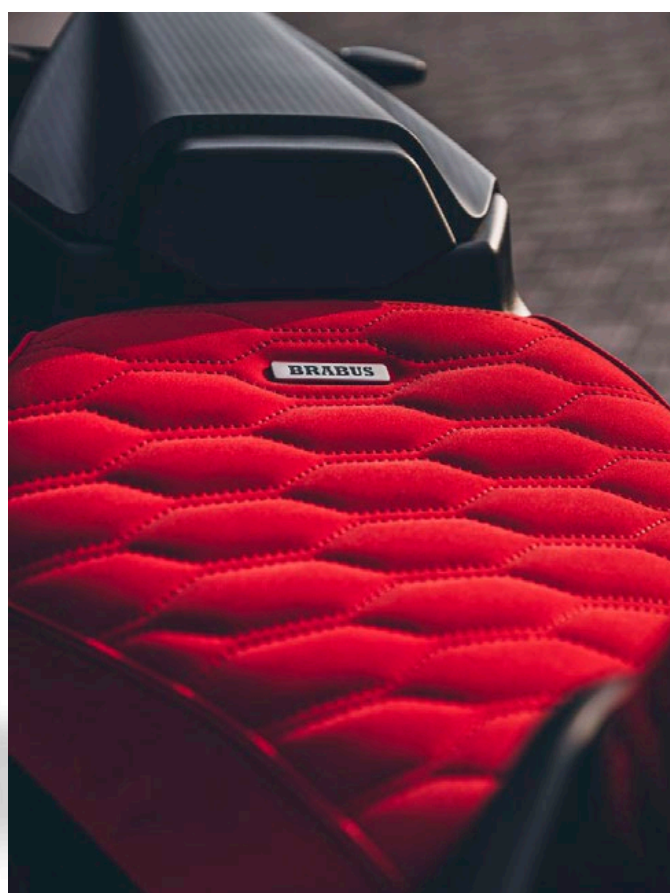
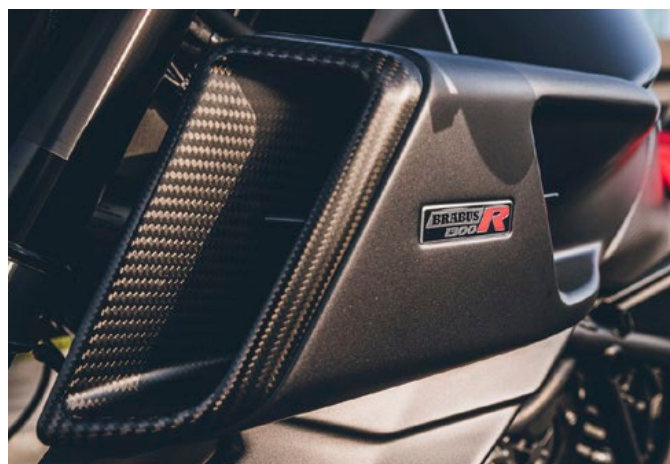
Para controle máximo, a Brabus 1300 R possui um sistema de controle de tração inovador, com função anti-cavalinho e modos de condução selecionáveis que se adaptam a qualquer ambiente e humor.

A travagem, que na frente conta com discos de travão de 320 mm e pinças monobloco Brembo Stylema de quatro pistões e montagem radial, é assistida por um módulo ABS Bosch 9.1MP 2.0 com função cornering.

A eletrónica ainda foi ajustada para fornecer um feedback mais preciso do motor e garantir a intervenção ideal dos sistemas de segurança. Assim, o Quickshifter+ responde mais rápido e o controle de tração, bem como a função anti-cavalinho, fornecem >>







uma resposta mais intuitiva.

Todas as configurações são facilmente acessíveis através de botões dedicados e todas as informações são mostradas num grande display TFT a cores.

A Brabus 1300 R foi posta à venda, em pré-reserva, no passado dia 14 de Fevereiro de 2022 às 15h (CET), por um preço ligeiramente abaixo dos 40.000 euros.

Poucos segundos após a abertura do website das pré-reservas, mais precisamente 1m55s depois, a KTM, responsável pela gestão do microsite dedicado à venda desta naked musculada da Brabus, já tinha recebido confirmação da venda de todas as 154 unidades desta edição especial Brabus 1300 R. //



APRESENTAÇÃO DAMON MOTORCYCLES  
HYPERFIGHTER COLOSSUS

# O próximo NÍVEL!

Um colosso elétrico de produção limitada que quer conquistar o título de hypernaked mais tecnológica do mercado.





**D**epois de ter apresentado a Hypersport, de que já falámos anteriormente aqui ou ainda aqui, a Damon Motorcycles apresentou uma nova moto durante o Consumer Electronics Show 2022 em Las Vegas: a colossal Hyperfighter Colossus.

A base desta naked elétrica é precisamente a mesma da Hypersport, que consiste no conceito HyperDrive, um conjunto de quadro monocoque, motor e baterias elétricas que ainda inclui os componentes eletrónicos que controlam os diversos sistemas da moto.

O motor de 200 cv tem refrigeração por líquido e um binário anunciado de 200 Nm, e consegue fazer a Hyperfighter Colossus atingir uma velocidade máxima de 270 km/h, com um arranque dos zero aos 100km/h em apenas 3 segundos.

O conjunto de baterias de 20 kWh consegue garantir uma autonomia até 235 quilómetros. Num carregador rápido, a Damon Motorcycles anuncia que 80% da bateria pode ficar carregada em apenas 45 minutos.

Além disso, a Hyperfighter Colossus utiliza componentes de marcas conceituadas, apresentando suspensões Öhlins, travões Brembo e jantes da fibra de carbono da BST.

A Hyperfighter Colossus destaca-se ainda pela utilização de um monobraço oscilante e não de um braço oscilante convencional, que muito contribui para um aspecto ainda mais exótico.

A Damon dotou a Hyperfighter Colossus com o seu exclusivo sistema COPILLOT, um piloto automático que, auxiliado por radar, câmaras de vídeo, diversos sensores e um algoritmo que deteta até 64 objetos em simultâneo, alimenta uma Inteligência Artificial que mantém uma vigilância a 360° e avisa o motociclista das mais diversas potenciais situações de perigo.

À semelhança da desportiva Hypersport, a naked Hyperfighter Colossus também está equipada com o sistema SHIFT que permite, ao toque de um botão, modificar o triângulo ergonómico (distâncias relativas entre o assento, os punhos e os poisa-pés) proporcionando um posicionamento adequado a cada tipo de condução.

Tal como numa moto convencional, a Hyperfighter Colossus vem equipada com ABS, controlo de tração, modos de condução, travão de estacionamento, conectividade com smartphone e >>



## APRESENTAÇÃO DAMON MOTORCYCLES HYPERFIGHTER COLOSSUS



actualizações automáticas de software (Over-the-Air Updates - OTA).

Anunciada como um modelo de produção limitada a apenas 100 unidades, a Damon Hyperfighter Colossus tem, nos Estados Unidos, um preço de \$35.000, equivalente a 31.000€, e já está disponível para reserva neste link.

A Damon Motorcycles ainda disponibiliza duas versões mais modestas (e baratas) deste modelo, equipadas com um braço oscilante comum, de dupla viga: a Hyperfighter Unlimited 20 que mantém as demais especificações técnicas iguais à versão Colossus e a Hyperfighter Unlimited 15, que tem redução de performance e autonomia. //

*"A **HYPERFIGHTER COLOSSUS** DESTACA-SE AINDA PELA UTILIZAÇÃO DE UM MONOBRAÇO OSCILANTE E NÃO DE UM BRAÇO OSCILANTE CONVENCIONAL, QUE MUITO CONTRIBUI PARA UM ASPECTO AINDA MAIS EXÓTICO."*







# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

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



APRESENTAÇÃO *HONDA CB300R*

# Gama Neo Sports Café

## MAIS COMPLETA

Equipamento de luxo, engenharia superior e um impressionante estilo "Mechanical Art" definem esta nova naked japonesa.



» [Galeria de fotos aqui](#)







**A** gama de modelos Neo Sports Café da Honda é uma reinterpretação moderna dos modelos café racer de outrora, com um tema de design bem definido originário do estúdio de R&D da Honda em Roma, Itália.

Destaca-se pela qualidade dos acabamentos e uma grande atenção ao detalhe, que é patente na multiplicidade de componentes personalizados.

Com uma engenharia superior, toques clássicos e técnicas de fabrico da mais recente geração, esta é uma gama de sucesso que aos modelos de 125cc, 650cc e 1000cc renovados em 2021, junta agora uma nova versão de 300cc.

Esta renovada versão apresenta um peso de apenas 144 kg em ordem de marcha e é animada por um motor DOHC de 286 cc, refrigerado por líquido e que está em total conformidade com as normas Euro5, debita agora um pico de potência de 30,7cv e um binário máximo de 27,5 Nm.

A embraiagem assistida com função deslizante garante passagens de caixa mais suaves e

minimiza o saltitar da roda traseira nas reduções mais fortes.

O quadro, em aço tubular, suporta uma forquilha invertida de função separada (USD SFF-BP) com 41 mm de diâmetro, que oferece uma maior capacidade de absorção das irregularidades do piso e um excelente controlo.

Na roda dianteira, uma pinça de instalação radial, com 4 êmbolos, morde um disco do tipo flutuante, e a travagem é assistida por um sistema ABS controlado por uma unidade de medição de inércia (IMU).

Entre as demais características da CB300R, salienta-se ainda o guidador de espessura variável em aço, o painel de instrumentos LCD atualizado e a iluminação integralmente em LED.

A CB300R vai estar disponível nas novas cores Amarelo Pérola Dusk e Azul Mate Pérola Agile, além do Preto Metalizado Mate Gunpowder e do Vermelho Candy Chromosphere.

Ainda não foi anunciada nem a data da sua chegada a Portugal, nem o respectivo preço. //

# Trail DE AVENTURA

Ágil e leve, para um offroad divertido com um preço bastante acessível.



**A** nova Voge 300 Rally tem a sua própria personalidade pois recorre a um quadro de dupla trave com duplo berço em aço, original e único na marca, a que se junta um robusto braço oscilante em alumínio fundido.

Seguindo as tendências deste tipo de motos, a Voge 300 Rally completa essa estrutura perimetral com um sub-quadro traseiro aparafusado que facilita as tarefas de reparação e manutenção.

A sua estética chama a atenção, seguindo as

tendências dos modelos oficiais que participam nos grandes ralis, em especial o Dakar, que se realizou recentemente. Sobretudo na frente, com o farol de dupla ótica independente da direção que se une à moto através de painéis esteticamente bem concebidos.

Sobre o farol está montado um para-brisas em tom fumado, que oferece proteção aerodinâmica e protege também o conjunto do painel de instrumentos, um ecrã LCD retroiluminado com três cores diferentes, à escolha, e dotado no seu lado esquerdo de uma tomada de corrente USB, »





muito prática para ligar um telemóvel ou um navegador GPS.

Para melhorar o seu comportamento em off-road, a Voge 300 Rally recorre a rodas com medidas “todo-o-terreno”, de 21 e 18 polegadas e, claro, com jantes de raios cujo aro foi pintado em tons bicolor muito atrativos.

Os pneus empregues são de tacos muito juntos, com bom desempenho em troços de asfalto. Ambas as rodas contam com travões de disco complementados por um sistema de antibloqueio ABS, desconectável para utilização em off-road através de um interruptor instalado ao alcance do polegar esquerdo.

No que respeita a suspensões, a Voge 300 Rally recorreu a elementos de primeira qualidade, como a forquilha invertida e o amortecedor traseiro suportado por bielas, que proporcionam às suas rodas um amplo curso para absorver as irregularidades próprias da utilização fora do asfalto.

O equipamento off-road completa-se com uma proteção de cárter aplicada na estrutura de duplo berço, proteções tubulares laterais muito bem colocadas e uma grelha porta-bagagens traseira, que serve também de pegas para o passageiro e está preparada para receber um kit de malas laterais e top case para reforçar o espírito aventureiro em viagens de longo curso.

O motor de 292 cc é comum ao resto da família 300 (AC, ACX, DS e R) da Voge e tem caixa de seis velocidades. Trata-se de um monocilíndrico com refrigeração por líquido, dupla árvore de cames à cabeça (DOHC) e 4 válvulas e regista uma potência de 28,5 cv às 8.500 rpm e um binário de 25 Nm às 7.000 rpm. Conta com homologação Euro 5.

A nova Voge 300 Rally está disponível em dois esquemas de cores de dois tons: cinzento-amarelo e branco-azul, por um PVP de lançamento de 4.695€.

Já podem ser feitas reservas em todos os pontos de venda Voge em Portugal. //





# O supra-sumo DO ESTILO E DESIGN

Os modelos de 2022 Custom Vehicle Operations (CVO) apresentam pintura premium e uma atenção aos detalhes sem paralelo.



**T**ecnologia avançada, componentes exclusivos e uma atenção obsessiva aos detalhes distinguem os quatro novos modelos de motos da Harley-Davidson Custom Vehicle Operations (CVO) para 2022.

Os modelos CVO têm produção limitada e representam o máximo do estilo e design da Harley-Davidson e, para 2022, esta gama exclusiva deu um tratamento especial às CVO Road Glide Limited, CVO Street Glide, CVO Road Glide e ao CVO Tri Glide.

Cada modelo oferece cores e designs de pintura exclusivos, executados com um nível de qualidade e detalhe manual sem paralelo nas categorias de motos e automóveis.

“A Gunslinger é a parceira da Harley-Davidson em pintura custom que há muito desenvolve incríveis técnicas artesanais para decorar a família CVO. Esta técnica aplicada à mão permite tons muito intrincados, sombras projetadas com aerógrafo e tudo o que é “expectável” num look verdadeiramente custom”.

Cada modelo CVO também está equipado com

o motor Milwaukee-Eight 117, além do conjunto completo de tecnologias Cornering Rider Safety Enhancements e do avançado sistema de infotainment Boom! Box GTS equipado com Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate de alta performance.

As CVO oferecem o maior binário e cilindrada instalados de fábrica numa moto Harley-Davidson.

O motor Milwaukee-Eight® 117 V-Twin tem uma capacidade de 117 polegadas cúbicas (1918 cc) e debita 170,8 Nm de binário às 3750 RPM (CVO Road Glide, CVO Street Glide) para uma performance que se sente a cada rodar do acelerador.

Nos modelos CVO Road Glide Limited, CVO Tri Glide a potência foi ligeiramente reduzida, para valores de 169,5 Nm de binário às 3500 RPM.

Árvore de came de alta performance, admissão de ar air flow e escape de alta performance são essenciais para maximizar a performance e potenciar o espírito hot rod.

O Cornering Rider Safety Enhancements by Harley-Davidson é uma coleção de tecnologias projetadas para aumentar a confiança do condutor durante situações inesperadas, como más condições >>>







meteorológicas ou estradas menos favoráveis, e é um recurso standard em cada modelo CVO 2022.

Os Cornering Rider Safety Enhancements foram projetados para combinar o desempenho da moto com a tração controlada durante a aceleração, desaceleração e travagem, em linha reta ou em curva.

Estes sistemas eletrónicos utilizam a mais recente tecnologia de controle de chassis, como o controle eletrónico de travagem e motor.

Dele fazem parte o Cornering Riding Safety Enhancements que inclui Cornering Enhanced Electronic Linked Braking (C-ELB), Cornering Enhanced Antilock Braking System (C-ABS), Cornering Enhanced Traction Control System (C-TCS), Drag-Torque Slip Control System (DSCS), Vehicle Hold Control (VHC) e Tire Pressure Monitoring System (TPMS).

O sistema de áudio de alto desempenho e focado no condutor é um recurso standard exclusivo em cada modelo Harley-Davidson CVO 2022. A Harley-Davidson e a Rockford Fosgate colaboraram para criar componentes totalmente novos para um sistema de áudio avançado e de alto desempenho que ultrapassa os limites da tecnologia, com colunas e amplificadores projetados especificamente para motos Harley-Davidson.

Cada moto CVO 2022 apresenta um Helmet Headset Boom! Audio 30K Bluetooth, que se conecta com o sistema de infotainment Boom! Box GTS e elimina a confusão com os cabos.

O headset possui o protocolo Mesh Intercom™ Network que se conecta automaticamente a um número quase ilimitado de condutores no modo público e pode ligar-se com até 16 outros motociclistas em modo privado, com um alcance de até 8,05 km.

Este intercomunicador também cumpre o requisito de microfone Apple CarPlay para o Boom! Box GTS.

### **CVO STREET GLIDE**

A CVO Street Glide é uma "hot rod bagger super premium" para motociclistas orgulhosos. A silhueta clássica da carenagem batwing decorada com detalhes de acabamento e pintura de fazer cair o queixo, a par com o áudio premium e a potência do motor Milwaukee-Eight 117 tornam esta moto num verdadeiro objecto de desejo.

O modelo CVO Street Glide 2022 está equipado com um farol LED Daymaker Adaptive, o sistema de iluminação mais avançado já desenvolvido para uma moto Harley-Davidson.

Sensores patenteados e sistemas eletrónicos





são responsáveis pelo controle dos faróis 12 em LED, que se ativam gradualmente com base na inclinação da moto para projetar luz nas curvas e iluminar áreas da estrada que os faróis tradicionais não conseguem.

As jantes custom Fugitive com acabamento em gloss black e cromado contrastante, fazem destacar os detalhes das duas opções cromáticas:

- Hightail Yellow Pearl/Black Hole com acabamentos Lightning Silver Two-Tone e Bright Chrome

- Envious Green e Black Hole Fade com acabamentos Flame Pattern e Gloss Black Blue Steel e apontamentos Scorched Chrome

### **CVO ROAD GLIDE**

A CVO Road Glide oferece um estilo ameaçador por trás dos seus distintos faróis de LED duplos e carenagem shark nose montada no quadro.

Áudio potente, uma jante dianteira exclusiva de 21 polegadas, pintura custom e uma fabulosa e extraordinária atenção aos detalhes completam esta moto fantástica.

A carenagem da Road Glide possui ventilação splitstream para limitar o head buffeting, e incorpora faróis LED duplos Daymaker que







» Galeria de fotos aqui



proporcionam um impacto impressionante com um feixe de luz branco brilhante que ilumina a estrada; todas as outras luzes são LED.

As exclusivas jantes Combo de 21 polegadas à frente e 18 polegadas atrás apresentam um aro de alumínio fundido e raios laced para um look robusto exclusivo.

A suspensão foi reajustada para a roda de 21 polegadas para não comprometer o manuseio e a performance de travagem. Os punhos aquecidos da Kahuna Collection combinam com os poisa pés do condutor e passageiro e com a cobertura do pedal de travão.

O Spoiler Fang Front é um pequeno spoiler de carenagem frontal e uma característica de estilo custom Screamin' Eagle que potencia um fluxo de ar maximizado para a admissão.

A CVO Road Glide está disponível em duas opções de pintura:

- Wicked Orange Pearl/Black Hole com acabamentos Lightning Silver Two-Tone e Bright Chrome

- Envious Green com Black Hole Fade com acabamentos Flame Pattern e Gloss Black Blue Steel com acabamentos Scorched Chrome.

### **CVO ROAD GLIDE LIMITED**

Para o motociclista que conduz preferencialmente com passageiro e bagagem, a CVO Road Glide Limited está carregada com luxo e conforto para longo curso, além de um estilo de fazer virar a cabeça.

Áudio premium, assentos e punhos aquecidos e o manuseio preciso da carenagem fixa ao quadro fazem desta moto a derradeira máquina Harley-Davidson Touring.

A carenagem da Road Glide possui ventilação splitstream para limitar o head buffeting ou a turbulência no capacete.

Faróis LED duplos Daymaker proporcionam um impacto impressionante com um feixe potente e claro que ilumina a estrada. A restante iluminação é igualmente em LED.

Assento aquecido dual-zone (condutor e passageiro) para mais conforto no tempo frio, punhos aquecidos da Kahuna Collection e jantes custom Tomahawk completam o cenário de exclusividade.

A CVO Road Glide Limited está disponível em três opções de pintura:

- Wicked Orange Pearl/Black Hole com acabamentos Lightning Silver Two-Tone e Bright Chrome

- Hightail Yellow Pearl/Black Hole com acabamentos Lightning Silver Two-Tone e Bright Chrome

- Dante's Red com Dante's Black Sunglo Fade



Flame Pattern e acabamentos Gloss Black

### **CVO TRI GLIDE**

Este trike super premium oferece um estilo distinto, uma performance elevada e uma grande capacidade para touring de longo curso, além da confiança adicional proporcionada pela terceira roda.

O CVO Tri Glide apresenta áudio premium, recursos de conforto luxuosos e acabamentos e atenção aos detalhes surpreendentes.

Assento aquecido dual-zone para condutor e passageiro garante mais conforto no tempo frio. O farol dianteiro, assim como os faróis de nevoeiro, as luzes traseiras/de travagem e os indicadores de mudança de direção são integralmente em LED.

Jantes de alumínio fundido Tomahawk Contrast Cut em ambos os eixos mantêm um estilo coeso com o restante nível.

Como opção de pintura, o CVO Tri Glide está disponível em Dante's Red com Dante's Black Sunglo Fade Flame Pattern e acabamentos Bright Chrome. //



**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**



APRESENTAÇÃO *HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER S E ST*

# Motor Milwaukee-Eight 117

## ESTREIA-SE NA PLATAFORMA CRUISER

A Harley-Davidson adiciona potência e versatilidade à sua gama de motos Cruiser 2022 com a introdução dos novos modelos Low Rider ST e Low Rider S.





**A**mbas as motos oferecem o desempenho firme do conjunto Harley-Davidson Softail e o músculo V-Twin do motor Milwaukee-Eight 117.

A Low Rider S 117 proporciona uma performance agressiva projetada para os motociclistas que procuram muita potência. A nova Low Rider ST oferece versatilidade com alforjes rígidos e uma carenagem fixa. Ambos os novos modelos têm uma filosofia “performance-comes-first”, que define o característico estilo custom West Coast.

O motor Milwaukee-Eight 117 V-Twin, com refrigeração de precisão a óleo/ar, providencia o máximo em termos de binário e cilindrada, sendo o mais potente motor Harley-Davidson de produção em série instalado de fábrica.

Este motor oferece uma excelente performance e com a sua cilindrada de 1918 cc, equivalentes a 117 polegadas cúbicas, debita 169,5 Nm de binário às 3500 rpm.

A árvore de cames de alta performance e o filtro air flow têm o objetivo de maximizar a performance, tal como o escape “High-performance 2-into-2 offset shotgun”.

### LOW RIDER ST 117

A Low Rider ST 117 tem alforjes rígidos que apresentam um design elegante, em concha, que os torna fáceis de montar e utilizar. Podem ser abertos com apenas uma mão com o condutor sentado e um dispositivo de amortecimento permite que as tampas dos alforjes abram suavemente.

Os alforjes podem ser removidos em segundos com um mecanismo interno quick-release. A capacidade combinada dos alforjes é de 53,8 litros.

Quando a road trip terminar, basta tirar os alforjes para converter a Low Rider ST do modo cross-country para o modo urban performance cruiser.

O formato da nova carenagem montada no quadro foi desenvolvido através de simulação CFD (dinâmica de fluidos computacional) e testes no mundo real. As entradas de ar ajudam a limitar o impacto do “head buffeting” ou turbulência, no capacete, a velocidades de auto-estrada.

O para-brisas de seis polegadas apresenta uma tonalidade escurecida Dark Smoke e a carenagem contém um único farol LED de 5,75 polegadas.

Um assento solo profundo ajuda a manter os condutores no lugar durante as acelerações e curvas mais agressivas. Um guiador de uma polegada de diâmetro é montado em risers pull-back de quatro >>



## APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER S E ST

polegadas, enquanto uma consola preta texturizada de baixo perfil cobre o depósito de combustível com capacidade para 19 litros.

A instrumentação é apresentada por um display digital compacto inserido no riser do guidador para se obter um look “no gauges”.

A condução e o manuseio são aprimorados pelo quadro, otimizado para reduzir o peso sem sacrificar a rigidez. O motor Milwaukee-Eight 117 é montado de forma rígida no quadro para reforçar a estrutura.

Uma forquilha invertida de 43 mm promove uma condução responsiva e a sua tecnologia interna de cartucho único mantém a roda dianteira bem colada ao asfalto para melhorar o desempenho de travagem e manuseio. A inclinação da forquilha é de 28 graus.

A Low Rider ST está equipada com um amortecedor monoshock traseiro mais alto do que o usado na versão Softail® padrão (que é 1/2 polegada) e proporciona 1 polegada a mais de curso da roda traseira e 3/4 de polegada mais de altura de assento, que eleva a traseira da moto.

Além de proporcionar maior conforto de condução, a maior altura aumenta também o

ângulo de inclinação lateral em mais de um grau, o que melhora a performance dinâmica para maior distância ao solo nas curvas mais agressivas.

O ajuste de pré-carga hidráulico sob o assento permite que o condutor mantenha o desempenho ideal da suspensão para a carga predominante e as condições da estrada.

Travões dianteiros com discos duplos de 300 mm oferecem a travagem responsiva exigida por condutores mais agressivos. O ABS standard garante um bom desempenho de travagem mesmo quando as condições não são ideais.

Os pneus Michelin Scorcher 31, os dianteiros de medida 110/90B19, e os traseiros de medida 180/70B16, melhoram o desempenho de condução.

O estilo robusto e blacked-out inclui acabamentos a negro no motor, tampa do primário, mesas da direção, suportes do guarda-lamas traseiro e consola do depósito; além do guidador, da forquilha e dos escapes. As jantes de alumínio fundido também têm acabamento em negro mate para maior contraste.

E porque uma moto de alta performance merece áudio de qualidade, o acessório Inner Fairing Audio >>







Kit - Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate foi projetado especificamente para a Low Rider ST para uma performance excepcional e um som ideal dentro da carenagem.

O sistema inclui um amplificador compacto de 250 watts com tecnologia de processamento de sinal digital (DSP) e um par de woofers de 5,25 polegadas e dois tweeters remotos.

O modelo Low Rider ST estará disponível nos esquemas cromáticos Vivid Black, Gunship Gray nos concessionários Harley-Davidson autorizados a nível global a partir do final de Março de 2022.

### **LOW RIDER S**

A Low Rider S é uma cruiser projetada para motociclistas que procuram sobretudo desempenho dinâmico e querem levar sua moto ao limite. O motor Milwaukee-Eight 117 produz cinco por cento mais binário do que o motor Milwaukee-Eight 114 que alimenta o modelo Low Rider S 2021.

A suspensão premium maximiza a experiência de condução. Diretamente da fábrica, esta moto combina a grande atitude do estilo West Coast, com uma performance implacável anteriormente apenas atingível com um investimento significativo em acessórios.

A Low Rider S 2022 está equipada com uma nova combinação de tacómetro analógico/velocímetro digital montados no guidador, que substitui os instrumentos da consola do depósito, como visto nos modelos Low Rider S de anos anteriores.

A localização do guidador coloca a instrumentação mais próxima da linha de visão do condutor. Uma consola de depósito preta em material texturizado de baixo perfil com emblema FXLRS cobre agora o depósito de combustível.

Outras características incluem elementos-chave de estilo West Coast: o guidador de uma polegada de diâmetro, suportado por risers de quatro polegadas de altura, um assento solo, controles de pé de montagem central e um mini speed screen que emoldura o farol e deflete o vento a alta velocidade.

O motor, a dianteira e o escape são totalmente enegrecidos, tal como as jantes Radiate de alumínio fundido com diâmetro de 19 polegadas na frente e de 16 polegadas atrás, que têm acabamento em Matte Dark Bronze para contrastar com os componentes escuros da moto.

A Low Rider S está já disponível em Vivid Black e Gunship Gray, nos concessionários Harley-Davidson autorizados a nível global. //



# APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ST E ROAD GLIDE ST



## Donas da ESTRADA TODA...

Estilo Harley-Davidson e performance  
Bagger com o músculo do motor  
Milwaukee-Eight 117



**A** Harley-Davidson apresentou os novos modelos para 2022: Street Glide ST e Road Glide ST. Ambos beneficiam da potência do motor V-Twin Milwaukee-Eight 117 que se destaca pelos seus acabamentos dark-and-bronze.

Os modelos Harley-Davidson Grand American Touring são a paixão de muitos motociclistas pelo seu conforto e conveniência que tornam qualquer viagem espetacular.

Com uma cilindrada de 117 polegadas cúbicas (1918 cc), o Milwaukee-Eight 117 com refrigeração de precisão a óleo/ar produz até 172,2 Nm de binário tão cedo quanto as 3,750 RPM.

Uma árvore de cames high-performance, uma entrada de ar high-flow e um escape de alta performance devidamente ajustado, maximizam o desempenho do motor, cumprindo os requisitos da normativa Euro5 e produzindo um som inconfundível.

### **STREET GLIDE ST 117**

A Street Glide ST combina o poderoso motor Milwaukee-Eight 117 com novos acabamentos dark-and-bronze, a icónica carenagem batwing da Harley-Davidson, com uma aerodinâmica splitstream para limitar o “head buffeting”, e um

para-brisa escuro de baixo perfil.

Tem uma consola de depósito de baixo perfil com o tampão de abastecimento de combustível em posição lateral.

A proteção de motor de baixo perfil adiciona estilo custom e diferenciação em relação a outros modelos Touring.

Com a postura determinada das “Screamin Eagle Factory race bikes”, a Street Glide ST está repleta de elementos dark nos comandos, motor e escape, sendo os únicos elementos brilhantes os tubos das varetas de elevação das válvulas e as aletas dos cilindros maquinadas.

O acabamento Matte Dark e Bronze nas jantes de alumínio fundido Prodigy, a faixa de cor nas cabeças dos cilindros e diversos outros pormenores promovem um contraste sutil com os acabamentos escuros. A Street Glide ST está disponível em duas opções de pintura - Vivid Black ou Gunship Grey.

Além do motor, a Street Glide ST destaca-se pelo para-lamas dianteiro “trimmed” para um perfil desportivo e um visual mais leve e pelas malas laterais de comprimento standard. Um filtro de ar Heavy Breather com elemento filtrante exposto e voltado para a frente reforça o estilo performance-first, enquanto o novo assento individual oferece à Street Glide ST um look elegante e agressivo. >>



## APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ST E ROAD GLIDE ST

Os amortecedores traseiros, com tecnologia de emulsão, apresentam um único botão para ajustar hidraulicamente a pré-carga, para uma condução e controlo ideais em qualquer situação.

A forquilha de 49 mm de diâmetro, com tecnologia de suspensão dual bending valve oferece um comportamento linear para uma condução suave. Os travões Reflex linked Brembo com ABS são standard.

Outros recursos incluem o sistema de infotainment Boom! Box GTS com ecrã a cores sensível ao toque, duas colunas montadas na carenagem e antena de rádio oculta.

O cruise control e o farol LED Daymaker, que oferece um impacto impressionante com um feixe branco brilhante que ilumina a estrada, garantem um elevado conforto em viagens longas.

O sistema sem chave “Smart Security System” baseado em sensores de proximidade oferece tranquilidade e praticidade à chegada e saída da moto.

### ROAD GLIDE ST

Igualmente equipada com o motor Milwaukee-Eight 117, a Road Glide ST confere elevados padrões de conforto ao condutor e ao passageiro, graças à icónica carenagem Shark Nose que, por ser fixada ao quadro e não à forquilha, como a Batwing, é ideal para garantir elevada velocidade

em estrada aberta, com grandes níveis de estabilidade, mesmo sob fortes ventos laterais.

A sua aerodinâmica foi apurada para limitar o “head buffeting”, as vibrações causadas pela turbulência gerada pela passagem do ar.

A carenagem apresenta um para-brisa escuro de baixo perfil e suporta os faróis duplos em LED Daymaker que proporcionam uma iluminação impressionante com um feixe branco brilhante que ilumina toda a estrada. As elegantes linhas da Road Glide ST devem-se em parte ao novo assento individual que expõe o para-lamas traseiro assim como ao para-lamas dianteiro recortado.

O esquema cromático é enriquecido com os contrastes Matte Dark Bronze nas jantes custom, Prodigy de alumínio fundido, na faixa de cor nas cabeças dos cilindros, além de outros pormenores. À semelhança da Street Glide ST, a Road Glide ST mostra um filtro de ar Heavy Breather com elemento filtrante exposto e voltado para a frente, que reforça o estilo performance-first.

Os amortecedores traseiros com tecnologia de emulsão apresentam um único botão para ajustar hidraulicamente a pré-carga para uma condução e controlo ideais. As forquilhas de 49 mm com tecnologia de suspensão dual bending valve oferecem características de amortecimento linear para uma condução suave.

Os travões Reflex linked Brembo com ABS são





standard. A Road Glide ST está equipada com sistema de infotainment Boom! Box GTS com ecrã touch screen a cores, duas colunas de som montadas na carenagem e antena de rádio oculta.

O cruise control eletrónico mantém uma velocidade constante para conforto em viagens longas enquanto o “Smart Security System” oferece paz de espírito e facilidade de acesso.

A Road Glide ST está igualmente disponível em duas opções cromáticas - Vivid Black e Gunship Gray.

Ambos os modelos, Street e Road Glide ST, estão equipados com o pacote eletrónico Cornering Rider Safety Enhancements by Harley-Davidson que equipa de série todos os modelos CVO e todos os modelos Grand American Touring (exceto a Road King).

Trata-se de uma coleção de tecnologias projetadas para ajudar o condutor a manter a trajetória pretendida em curva. Este pacote de tecnologia apresenta os seguintes elementos:

- Travões Cornering Electronically Linked
- Cornering-ABS
- Cornering-Traction Control com modos de motor
- Drag Torque Slip Control
- Vehicle Hold Control
- Tire Pressure Monitoring (TPMS) //



#GET STUNG

SCORPION EXO



VX-16 AIR



NOVO  
GEM



NOVO  
SOUL



NOVO  
TUB



# Modelo elétrico ESTÁ CADA VEZ MAIS PERTO!

A Triumph apresentou desenvolvimentos no seu projecto de mobilidade elétrica e mostra o seu primeiro protótipo





Já anteriormente tínhamos falado da moto elétrica da Triumph nestas páginas. No entanto, apenas agora a Triumph concluiu a terceira fase do projecto e apresentou as primeiras imagens da moto.

Em colaboração com a Williams Advanced Engineering, a Integral Powertrain Ltd e o WMG da Universidade de Warwick, este projecto da Triumph Motorcycles foi financiado pelo Office for Zero Emission Vehicles ao abrigo de um programa governamental específico para criar desenvolvimentos inovadores na engenharia especializada em motos eléctricas e outras concepções tecnológicas integradas e inovadoras.

O protótipo final de demonstração mostra, pela primeira vez, a totalidade das inovações mais recentes e definitivas dos grupos de trabalho de cada parceiro do projecto.

A Triumph Motorcycles desenvolveu a ciclística final, incluindo o quadro, o sub-quadro traseiro, o

cockpit, painéis de carenagem e rodas, assim como o sistema de transmissão final, que inclui uma caixa de velocidades e uma correia Gates Carbon, uma suspensão com forquilha invertida e uma exclusiva solução para a roda traseira, ambas com componentes Öhlins, pinças de travão Brembo M50 monobloco e todo o software Triumph de comando do motociclo.

A Williams Advanced Engineering criou o bloco da bateria que incorpora um alojamento específico das células para optimização do centro de gravidade, unidade de comando, conversor CC-CC, refrigeração integrada, tomada de carregamento e tampas de cobertura elegantes fabricadas em fibra de carbono.

A Integral Powertrain desenvolveu o bloco propulsor, com inversor integrado e escalável e tecnologia de comutação em carbureto de silício, com refrigeração integrada.

A Universidade de Warwick contribuiu com a simulação experimental pré-real, cujos resultados revelaram que o projecto segue o curso correcto para disponibilizar o desempenho pretendido que, durante esta fase, excedeu os valores de referência e as metas definidas pelo UK Automotive Council para 2025, disponibilizando uma base tecnológica com grande potencial para desenvolvimento futuro de novas motos eléctricas.

Também foram conduzidos ensaios de resistência da transmissão primária para garantirem a compreensão total das diferenças fundamentais na aplicação de carga oriundas de um motor eléctrico de elevado binário, em termos da utilização, eficiência e impacto na vida útil das engrenagens dos diversos componentes.

Agora, este projecto da Triumph entra na sua 4.<sup>a</sup> fase, destinada a ensaios reais do projecto. Durante os próximos 6 meses, o protótipo de demonstração será objecto de um programa de ensaios reais alargado, nas instalações de ponta da Triumph, que cobrirá vários aspetos do desenvolvimento.

Primeiro, haverá ensaios em banco dinamométrico de rolos, para determinar a calibragem ideal do acelerador, o mapeamento do desempenho do bloco propulsor, a monitorização do débito de potência e binário, a avaliação da autonomia e consumo da carga da bateria.

Isto vai contribuir para o desenvolvimento dos modos de condução, a validação das funcionalidades do software e a tão importante optimização térmica.

Posteriormente, estão previstos ensaios em





pista, englobando avaliação dinâmica feita por pilotos, que irá incidir sobre aspectos tão diversos como manobrabilidade, aceleração, travagem e complementar estratégia de regeneração de energia, controlo de tracção e controlo da elevação da roda dianteira.

No final da fase de ensaios reais, estimada para o Verão de 2022, o protótipo de demonstração será reformulado para receber os painéis da ciclística final e o padrão de pintura, em preparação para a demonstração em pista e apresentação aos meios de comunicação social.

Nesse momento, serão publicados os resultados integrais do projecto, que incluem as características técnicas e os resultados dos ensaios finais, bem como dados e factos fundamentais sobre o modo como a TE-1 se compara com as metas do projecto.

Será então determinada, definitivamente, qual a bateria a utilizar e revelado qual o respetivo desempenho em termos de autonomia.

Isto será complementado com uma oportunidade para os meios de comunicação social comunicarem com a equipa, ver o protótipo a rolar em pista e interagir com os pilotos de ensaio que integraram o desenvolvimento.

*"Foi verdadeiramente empolgante ver o progresso feito durante a fase 3 do Projecto Triumph TE-1 com o protótipo final da moto a ser sujeito a ensaios reais. Todos os colaboradores da Triumph envolvidos estão orgulhosos por terem participado nesta colaboração inovadora britânica. Pessoalmente, estou entusiasmado com os resultados que conseguimos com os nossos parceiros e com a antevisão do potencial do futuro eléctrico que se seguirá. Aguardamos com expectativa a continuação deste trabalho ambicioso e inovador do protótipo de demonstração TE-1, através da fase de ensaios reais e da partilha de resultados com os fãs da Triumph em todo o mundo", afirmou Nick Bloor, CEO da Triumph.*

Steve Sargent, Administrador Executivo de Produtos da Triumph, também comentou que *"durante a fase 3 focámo-nos na construção dos alicerces do primeiro protótipo de moto eléctrica da Triumph. Estou satisfeito com os resultados dos esforços tanto da Triumph como dos parceiros TE-1 na criação da moto de demonstração que não é somente apelativa com um ADN Triumph bem patente, como também do recentíssimo e entusiasmante bloco propulsor eléctrico, que tem*







*imenso potencial para o futuro. Aguardo com expectativa a continuação do desenvolvimento deste veículo de demonstração através da fase 4 que vai utilizar os nossos conhecimentos e competências para conjugarmos todas as tecnologias de ponta dos parceiros, num resultado final que guiará a estratégia eléctrica da Triumph no futuro. A nossa experiência indica-nos que nesta fase de um projecto não há verdadeira alternativa à condução de uma moto, por isso aguardo, na verdade com expectativa, a primeira oportunidade de poder conduzir o protótipo finalizado”.*

*“A seguir a um período alargado de ensaios, estamos radiantes por finalmente vermos os resultados do nosso trabalho numa moto verdadeira. Ao trabalharmos com a equipa da Triumph, continuámos a pressionar os limites da tecnologia de baterias, tendo sempre em mente o condutor” afirmou Dyrr Ardash, responsável pelas Parcerias Estratégicas da Williams Advanced Engineering, que ainda concluiu: “porque concebemos a bateria a partir do zero, a sua engenharia não foi condicionada e conseguimos levar mais longe os limites da tecnologia actual, disponibilizando tanto desempenho como, acima de tudo, autonomia”.*

*“Estamos verdadeiramente satisfeitos por concluirmos a nossa participação neste projecto e entregarmos o que nos propusemos atingir, um motor e um inversor escaláveis e ultra-integrados, sem cabos de fase, barramentos ou circuitos de arrefecimento autónomos. Para aplicação no TE-1, o motor atinge densidades de potência de pico e contínua de 13 kW/kg e 9 kW/kg respectivamente, as quais são 60% mais elevadas do que as metas*

*para 2025 do novo quadro de referência APC. Tudo isto foi conseguido utilizando materiais e processos compatíveis com a produção automóvel em volume e, ainda mais importante, utilizando uma plataforma de motor linearmente escalável. O conceito do inversor, que é escalável e se ajusta ao número de estádios de potência em Carbureto de Silício para motores de diferentes diâmetros, teve realmente um impacto no desempenho. A unidade TE-1 é capaz de atingir um valor superior a 500 kW! Isto dá-nos a oportunidade de optimizarmos esta plataforma para a produção. Estamos verdadeiramente expectantes por recebermos o feedback dos ensaios da moto e das mais-valias da elevada eficiência em termos da autonomia e realmente orgulhosos por sermos uma parte fundamental deste entusiasmante projecto que é um marco para as motos eléctricas e para a indústria britânica”, declarou Andrew Cross, administrador técnico executivo da Integral Powertrain Ltd.*

*“O WMG tem trabalhado muito de perto com a Triumph para apoiar o desenvolvimento da unidade de comando da moto através de um processo de avaliação alargado, utilizando duas bancadas de ensaio construídas à medida. Foi criado um modelo físico 3D da moto e integrado com a primeira bancada para permitir a avaliação e a afinação da unidade de comando sob condições reais de condução, garantindo o bom comportamento antes da integração no protótipo inicial da moto. A segunda bancada foi utilizada para apoiar a Triumph na avaliação da potência e do desempenho energético do sistema de propulsão integral bem como confirmar a respectiva resistência. Focámo-nos também na investigação e desenvolvimento do comando a outros >>>*

## APRESENTAÇÃO PROJETO TRIUMPH TE-1

pista, englobando avaliação dinâmica feita por pilotos, que irá incidir sobre aspectos tão diversos como manobrabilidade, aceleração, travagem e complementar estratégia de regeneração de energia, controlo de tracção e controlo da elevação da roda dianteira.

No final da fase de ensaios reais, estimada para o Verão de 2022, o protótipo de demonstração será reformulado para receber os painéis da ciclística final e o padrão de pintura, em preparação para a demonstração em pista e apresentação aos meios de comunicação social.

Nesse momento, serão publicados os resultados integrais do projecto, que incluem as características técnicas e os resultados dos ensaios finais, bem como dados e factos fundamentais sobre o modo como a TE-1 se compara com as metas do projecto.

Será então determinada, definitivamente, qual a bateria a utilizar e revelado qual o respetivo desempenho em termos de autonomia.

Isto será complementado com uma oportunidade para os meios de comunicação social comunicarem com a equipa, ver o protótipo a rolar em pista e interagir com os pilotos de ensaio que integraram o desenvolvimento.

*"Foi verdadeiramente empolgante ver o progresso feito durante a fase 3 do Projecto Triumph TE-1 com o protótipo final da moto a ser sujeito a ensaios reais. Todos os colaboradores da Triumph envolvidos estão orgulhosos por terem participado nesta colaboração inovadora britânica. Pessoalmente, estou entusiasmado com os resultados que conseguimos com os nossos parceiros e com a antevisão do potencial do futuro eléctrico que se seguirá. Aguardamos com expectativa a continuação deste trabalho ambicioso e inovador do protótipo de demonstração TE-1, através da fase de ensaios reais e da partilha de resultados com os fãs da Triumph em todo o mundo", afirmou Nick Bloor, CEO da Triumph.*

Steve Sargent, Administrador Executivo de Produtos da Triumph, também comentou que *"durante a fase 3 focámo-nos na construção dos alicerces do primeiro protótipo de moto eléctrica da Triumph. Estou satisfeito com os resultados dos esforços tanto da Triumph como dos parceiros TE-1 na criação da moto de demonstração que não é somente apelativa com um ADN Triumph bem patente, como também do recentíssimo e entusiasmante bloco propulsor eléctrico, que tem imenso potencial para o futuro. Aguardo com expectativa a continuação*







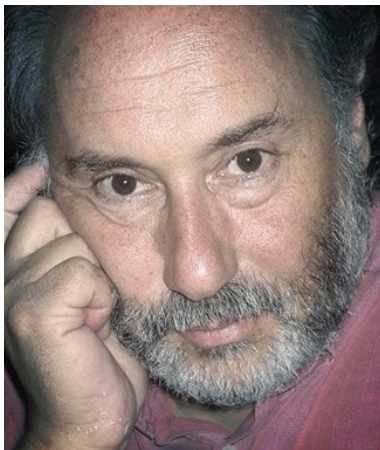
*do desenvolvimento deste veículo de demonstração através da fase 4 que vai utilizar os nossos conhecimentos e competências para conjugarmos todas as tecnologias de ponta dos parceiros, num resultado final que guiará a estratégia eléctrica da Triumph no futuro. A nossa experiência indica-nos que nesta fase de um projecto não há verdadeira alternativa à condução de uma moto, por isso aguardo, na verdade com expectativa, a primeira oportunidade de poder conduzir o protótipo finalizado".*

*"A seguir a um período alargado de ensaios, estamos radiantes por finalmente vermos os resultados do nosso trabalho numa moto verdadeira. Ao trabalharmos com a equipa da Triumph, continuámos a pressionar os limites da tecnologia de baterias, tendo sempre em mente o condutor" afirmou Dyr Ardash, responsável pelas Parcerias Estratégicas da Williams Advanced Engineering, que ainda concluiu: "porque concebemos a bateria a partir do zero, a sua engenharia não foi condicionada e conseguimos levar mais longe os limites da tecnologia actual, disponibilizando tanto desempenho como, acima de tudo, autonomia".*

*"Estamos verdadeiramente satisfeitos por concluirmos a nossa participação neste projecto e entregarmos o que nos propusemos atingir, um motor e um inversor escaláveis e ultra-integrados, sem cabos de fase, barramentos ou circuitos de arrefecimento autónomos. Para aplicação no TE-1, o motor atinge densidades de potência de pico e contínua de 13 kW/kg e 9 kW/kg respectivamente, as quais são 60% mais elevadas do que as metas para 2025 do novo quadro de referência APC. Tudo*

*isto foi conseguido utilizando materiais e processos compatíveis com a produção automóvel em volume e, ainda mais importante, utilizando uma plataforma de motor linearmente escalável. O conceito do inversor, que é escalável e se ajusta ao número de estádios de potência em Carbureto de Silício para motores de diferentes diâmetros, teve realmente um impacto no desempenho. A unidade TE-1 é capaz de atingir um valor superior a 500 kW! Isto dá-nos a oportunidade de optimizarmos esta plataforma para a produção. Estamos verdadeiramente expectantes por recebermos o feedback dos ensaios da moto e das mais-valias da elevada eficiência em termos da autonomia e realmente orgulhosos por sermos uma parte fundamental deste entusiasmante projecto que é um marco para as motos eléctricas e para a indústria britânica", declarou Andrew Cross, administrador técnico executivo da Integral Powertrain Ltd.*

*"O WMG tem trabalhado muito de perto com a Triumph para apoiar o desenvolvimento da unidade de comando da moto através de um processo de avaliação alargado, utilizando duas bancadas de ensaio construídas à medida. Foi criado um modelo físico 3D da moto e integrado com a primeira bancada para permitir a avaliação e a afinação da unidade de comando sob condições reais de condução, garantindo o bom comportamento antes da integração no protótipo inicial da moto. A segunda bancada foi utilizada para apoiar a Triumph na avaliação da potência e do desempenho energético do sistema de propulsão integral bem como confirmar a respectiva resistência. Focámo-nos também na investigação e desenvolvimento do comando a outros //*



**Paulo Araujo**

*Motociclista, jornalista  
e comentador desportivo*

## E AS SUPERBIKE ?

**O** êxito das derivadas de série parece assegurado

Já vimos aqui como a MotoGP está bem encaminhada, através de uma série de campeonatos tributários promovidos em conjunto pela FIM e pela Dorna e que vão atraindo e fornecendo jovens pilotos ao Mundial e, em última análise, à classe rainha.

Nas Superbike há um sistema semelhante, onde os novos pilotos surgem especialmente através das pequenas Super Sport 300 cujo êxito a nível de campeonatos nacionais foi incontestável e já nos deu algumas estrelas como Ana Carrasco ou Manuel González.

Claro que o trabalho aqui é facilitado pela grande vantagem de marketing, óbvia para atrair todos os fabricantes, de colocar sob o escrutínio público as mesmas motos que se vendem para utilização em estrada, e que são imediatamente reconhecíveis. A chamada fórmula silhueta.

Vale a pena lembrar de onde vieram essas verdadeiras bombas e até debruçar-nos um pouco sobre os custos envolvidos na categoria: adquirir uma 1000 superdesportiva básica, com um preço de referência atualmente a rondar €22.000, desmontá-la completamente até ao quadro, descartando as peças supérfluas mais óbvias, como instrumentos, suspensões, travões, radiadores, plásticos, grande parte do sistema eléctrico e habitáculo e voltar a reconstruí-la do zero, adicionando um kit de competição que incluirá, pelo menos, modificações do grupo térmico ao nível da cambota, bielas em titânio, pistões, válvulas, comes, caixa de velocidades, juntas e eletrónica, permitindo variar e otimizar os mapas de injeção.

Adicionam-se algumas suspensões e um sistema de travagem premium e acabamos com uma moto capaz de,

nas mãos de um bom piloto, rivalizar com uma MotoGP, e por apenas uma fração do seu preço.

Se o piloto for excepcional, em vez de apenas bom, com uma tal moto qualificar-se-ia facilmente na grelha de MotoGP, e não necessariamente na última fila, bastando lembrar que um par de épocas atrás, nos treinos pré-época de Jerez, Jon Rea bateu na sua Kawasaki Ninja de Superbike os tempos de volta de MotoGP.

Se, do lado técnico, as coisas estão asseguradas, do lado humano há grandes diferenças, pois mesmo os melhores dos pilotos das Superbike auferem salários bem abaixo do milhão de euros anual, basicamente o ponto de partida dos vencimentos na MotoGP, e muitos nem sequer chegam a um quinto desse valor.

Quanto ao espetáculo, esse está garantido, com a consolidação dos dois vetores principais, o fator técnico e o fator humano. Este último necessita de um destaque, porque vem sendo afetado pelo drama da morte de jovens pilotos, facto que preocupou a Dorna e a FIM ao ponto de já terem sido tomadas uma série de medidas, como a limitação de idade mínima de entrada nas séries, a limitação do número de pilotos na grelha, e penalizações mais severas para os prevaricadores, para tentar minimizar os riscos, sendo sempre impossível eliminar completamente esse fator horripilante que é a morte de um jovem.

No fundo, as Superbike, de uma forma mais discreta, acabam por ser outra correnteza de talento a caminho da MotoGP.

Quando já nos questionamos, a nível global, sobre a sobrevivência do motor a combustão, pelo menos, e por anacrónico que possa parecer, as classes de competição parecem asseguradas nos próximos anos... Depois, vai haver motos eléctricas! //



# 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



# COMPARATIVO *HUSQVARNA NORDEN 901* vs *TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO*



## ADVENTURE Premium

Confrontámos as duas Trails de média cilindrada mais apetecíveis do mercado. Qual é a melhor?

**Texto:** Pedro Alpiarça e Rogério Carmo **Fotos:** Luís Duarte









» Galeria de fotos aqui

**E**stas são duas das mais equilibradas e versáteis motos do mercado. O seu segmento tem as fronteiras cada vez mais esbatidas, mas poder-se-ia dizer que, tanto em termos de potência como em termos de cilindrada, situam-se a meio do espectro. Por isso, na prática, são Trails de média cilindrada.

No entanto, destacam-se das demais concorrentes pela excelência do desempenho dinâmico, pelo elevado nível de equipamento e funcionalidade e também ainda pelo design. Suficientemente potentes, ágeis e leves para uma utilização do dia-a-dia, anseiam por percorrer longas distâncias, não importando o piso, a meteorologia ou o destino.

A ergonomia bem concebida, os interfaces de utilizador bastante intuitivos, a proteção aerodinâmica eficaz e a boa gestão do calor irradiado pelo motor, aliam-se ao prazer de condução e à confiança transmitida pela ciclística, para tornarem qualquer momento aos seus comandos numa experiência memorável, seja qual for o tipo de utilização.

## HUSQVARNA NORDEN 901

Foi em 2019, o último ano de “normalidade”, que a Husqvarna apresentou um protótipo que deixou a comunidade de motociclistas aventureiros (e não só) de olhos arregalados. Impactante, com look que prometia estar pronta para tudo, a Norden 901 aproveitava a base da KTM 890 e elevava-a para outro patamar. Passados dois anos, apenas ficámos com pena dos faróis auxiliares não serem amarelos, porque a marca conseguiu replicar, quase na íntegra, o desenho original.

Ao vivo, a silhueta negra dá-lhe uma presença esquiva, quase enigmática. O farol redondo e as carenagens a fazerem uma ligação entre o ecrã frontal e o depósito alongado harmonizam as linhas. A Norden sente-se compacta, com os volumes bem disfarçados.

A grande diferença ciclística são as suspensões, a forquilha dianteira é uma WP Apex totalmente







ajustável com 43 mm de diâmetro e 220 mm de curso e, no eixo traseiro, temos um monoamortecedor WP Apex ajustável na pré-carga e extensão, com 215 mm de curso. Aqui se revela o seu verdadeiro posicionamento, as especificações das suspensões quedam-se entre a versão mais estradista da KTM 890 Adventure e da mais extrema 890 Adventure R. Tal facto faz com que o assento da Norden se apresente um pouco mais alto (854-874 mm), mas é de longe bem mais acolhedor que o da sua irmã laranja.

Tudo o resto é-nos familiar, o motor bicilíndrico de 889 cc continua explosivo e cheio de carácter, debitando os mesmos 105 cv às 8000 rpm e 100 Nm de binário máximo às 6500 rpm. A transmissão ganha um quickshift bidireccional, de origem, e o depósito de combustível alongado vê o seu formato ligeiramente alterado (perdendo um litro de capacidade, ficando-se pelos 19). Não temos ajustes aerodinâmicos (a Husqvarna disponibiliza um ecrã maior na lista de acessórios, mas que também não tem regulação em altura e o painel de instrumentos TFT ganha um novo design, escuro e estilizado, para

manter o mote furtivo presente em toda a máquina.

A electrónica permanece semelhante à KTM 890 ADV, com 4 modos de condução: Street, Rain, Off-Road e Explorer, sendo que neste último podemos configurar a intervenção do ABS (desligável na roda traseira) e dos 9 níveis do controlo de tracção. Tudo interligado por uma Unidade de Medição Inercial. Existe também a possibilidade de conectividade ao smartphone via app dedicada, permitindo navegação por indicações simples e controlo multimédia. Todos os comutadores são familiares (incluindo a ausência de indicadores de emergência), assim como a ergonomia caracterizada pelo guiador baixo e curto. Saúda-se a presença do cruise control de série, importante em máquinas que se querem para grandes viagens.

A Norden 901 pretende ser um produto premium, uma versão exclusiva da Husqvarna para uma maxi-trail de aventura. Pintar uma tela diferente com tão bom modelo não parece ser um exercício fácil, mas a marca sueca conseguiu-o com distinção.





## TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

O motor tricilíndrico de 888cc é um dos grandes trunfos da aventureira britânica. A cambota, com formato em “T” (0°, 90° e 180°) e a ordem de ignição revista com uma sequência 1,3,2 e um desfasamento de 180°, produzem uma entrega de potência engenhosa, com duas explosões rápidas consecutivas, seguidas de um maior intervalo (270°) que antecede a terceira explosão, que por sua vez também é separada por outro intervalo semelhante antes de que o ciclo se repita, assegurando assim uma melhor tracção.

Nesta versão de 2020, com homologação Euro5, a Tiger 900 apresenta uma potência muito doseável, um carácter muito característico com uma resposta imediata e contundente ao acelerador, e uma entrega de potência progressiva. Conta ainda com uma generosa reserva de binário a baixa rotação, em paralelo com notas de admissão e escape bastante melódicas. Como a potência não é nada sem controlo, a ciclística e o pacote eletrónico, ambos de elevado nível, mas sem exageros tecnológicos, empenham-se em garantir elevados níveis de confiança que proporcionam um enorme prazer de condução.

Na prática, a Tiger 900 Rally Pro, a mais equipada de toda a família, parece uma menina bem comportada que, quando a mostarda lhe chega ao nariz (que é como quem diz: a gasolina lhe entra abundantemente nos cilindros), parte literalmente a loiça toda, pedindo meças a qualquer outra em termos de desempenho dinâmico. E se bem que os seus 87 Nm de binário não são, nos moldes actuais, um valor que chame a atenção, é também verdade que poucos serão os motociclistas que, em circunstâncias normais, vão conseguir estar perto de encontrar o seu limite.

No entanto, isso não será por falta de apoio da ciclística, nem das ajudas eletrónicas à condução, pois a simples incorporação de uma unidade de medição de inércia aporta recursos que permitem níveis de pilotagem bastante interessantes, sempre com elevados níveis de segurança.

Os diversos modos de condução, que englobam a regulação das ajudas eletrónicas à condução, apenas pecam por, no caso das configurações Offroad, estas serem automaticamente desativadas de cada vez que se desliga a ignição. Por razões de segurança, diz o fabricante, que assim garante que o controlo de tração e o ABS estão ligados de cada vez que se







889 CC  
103,3 CV  
15 754 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





arranca novamente, mas uma verdadeira chatice ao longo de um dia de condução fora de estrada.

Esteticamente bem cuidada, ergonomicamente bem concebida e luxuosamente equipada, tem na qualidade dos componentes o seu grande argumento e a razão de ser um produto premium cuja presença não passa despercebida.

#### EM ESTRADA

Tanto a Husqvarna como a Triumph são motos que foram concebidas para rolar muitos quilómetros de seguida. As grandes viagens serão a sua praia. Em ambas, o conforto a bordo é elevado, destacando-se a Triumph por uma maior proteção aerodinâmica e uma ergonomia mais focada na posição de condução sentada. Por outro lado, nas manobras, e graças ao seu centro de gravidade mais baixo, a Husqvarna revela-se bastante mais leve, apesar de efectivamente até registar mais 3 quilos de peso a seco.

Curiosamente, apesar de mais leve, a Triumph até vem equipada com cavalete central, que é mais uma vantagem quando se pretende fazer longas viagens. É porque a pensar em grandes viagens, não se podem descurar os intervalos de manutenção, nesse caso, enquanto a Tiger 900 requer intervenções a cada 10.000 quilómetros, a Norden só as necessita a intervalos de 15.000 quilómetros.

Em termos de autonomia, a vantagem, apesar







de curta, fica do lado da Husqvarna, cujos 19 litros de capacidade do depósito, aliados a um consumo anunciado de 4,5 litros/100km, conferem intervalos de reabastecimento teóricos de 420 quilómetros, enquanto a Triumph, com uma capacidade para 20 litros de combustível, face a um consumo anunciado de 5,2 litros/100km, apresenta uma autonomia teórica de 380 quilómetros.

Ambas as interfaces de utilizador são bastante lógicas, com a Husqvarna a mostrar-se mais simplificada em termos de operação por ter menos botões, apesar de os modos de motor e as intervenções do Controlo de Tração e ABS exigirem uma regulação separada, enquanto os modos de condução da Triumph englobam todos os parâmetros.

Aos seus comandos, as sensações são muito semelhantes. A potência e capacidade de dosagem de travagem, a estabilidade tanto na entrada como na saída das curvas, a contundente resposta ao acelerador, o elevado conforto proporcionado pela boa ergonomia e pela excelente suspensão, além de um posto de condução desafogado são ingredientes que, presentes em ambas, são basicamente tudo o que se necessita para se desfrutar de um elevado prazer de condução e momentos inesquecíveis.

Apesar de, para este comparativo, estas motos estarem equipadas com pneumáticos completamente diferentes, para utilizações distintas, não deixou de ser

curioso o excelente comportamento apresentado em asfalto pela Husqvarna, equipada com pneus Pirelli de tacos, que ombream sem qualquer reserva com os asfálticos pneus Bridgestone montados na Triumph.

A qualidade de construção é muito boa em ambos os modelos aqui testados. No entanto, a Triumph apresenta pormenores de requinte como o ecrã pára-brisas regulável em altura, mesmo em andamento, e defletores aerodinâmicos, além de punhos e assentos aquecidos de série, que conferem uma melhor qualidade de vida a bordo, sobretudo em condições meteorológicas adversas.

### **NO OFFROAD**

Tal como referimos anteriormente, as unidades ensaiadas calçavam gomas distintas. Tivemos de aprofundar as características ciclísticas que poderiam ser mais relevantes quando o terreno se torna mais desafiante, e a relativização do contacto com a máquina ao solo nunca é um exercício fácil. Todavia, se a Norden mostrou ser capaz de cumprir as exigências de atrito que o asfalto lhe propôs (montando uns Pirelli Scorpion Rally), agora era altura de colocar a Triumph em pontas dos pés. Trabalho a dobrar para os Bridgestone A41!

Neste quotidiano electrónico, qualquer aventura começa com a parametrização da máquina a preceito, o trabalho efectuado pelos engenheiros de software >>>

## COMPARATIVO HUSQVARNA NORDEN 901 VS TRIUMPH TIGER RALLY PRO



não merece ser menosprezado por supostos heróis que rapidamente deixam de o ser quando tudo corre mal. E com máquinas a passarem os 200 kg e a rondarem os 100 cv, as coisas podem correr mal muito depressa!

A Tiger Rally Pro apresenta dois modos exclusivos para o fora de estrada: o Off-Road e o Off-Road Pro. Sendo que o segundo é a total ausência de ajudas, decidimos que o dia estava bonito demais para abusarmos da sorte...

No modo Off-Road, o ABS fica desligado no eixo traseiro e o controlo de tracção fica “distráido, porém atento”, permitindo derrapagens bastante controladas. A confiança ganha com a boa ligação do punho direito ao pneu, um motor linear e intuitivo e sobretudo uns pneus mistos que deixavam antever o seu limite, permitiram bons momentos de diversão... a Triumph não se torna brusca nas reacções e dá tempo ao condutor para se adaptar à situação.

Grande parte deste brilhantismo advém do comportamento exemplar das suspensões. As Showa são incansáveis na sua progressividade. Têm um contacto inicial que se adivinharia mole mas, surpreendentemente, conseguem aumentar a carga de forma muito constante, quase suave na sua acção. Nunca perderam a compostura nos ressaltos mais agressivos, nunca desistiram nas frequências mais ondulantes e, se o nosso cepticismo em relação à falta de taco na borracha nos pedia cautela, elas garantiam segurança e sobretudo confiança.

A Tiger não é uma moto pequena. A sua acessível altura do assento permite milagres, o guiador largo garante estabilidade, mas o centro de gravidade sente-se nas manobras mais técnicas. Sobretudo se a máquina ao lado tem por característica justamente o oposto. Por isso nos surpreendeu a capacidade de tracção no ataque inicial ao acelerador do tricilíndrico, muito recompensador quando o usamos para corrigir a postura e salvarmos qualquer situação delicada. O T-plane é um híbrido estranho, que se mostra linear e cheio nos médios regimes, mas compassado o suficiente para nos dar a sensação de que estamos com pulsações motrizes típicas de outro motor. Na prática? Resulta.

Do outro lado da barricada, a furtiva sueca ria-se do perigo. Primeiro porque estava bem calçada, e em segundo porque este era o seu território. Assumidamente, seja pela especialização electrónica, seja pela atípica distribuição de peso, a Husqvarna nasce com um pendor mais extremo, e não tem pejo em demonstrá-lo.

Os 9 níveis de controlo de tracção permitem jogar >>>





888 CC  
95,2 CV  
15 800 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



com a nossa intenção de querermos ou não dominar a máquina. A Norden e o seu motor intempestivo colocam à prova a nossa vontade de medirmos onde está o limite das nossas capacidades, porque tudo acontece de modo fácil e, sobretudo, muito rápido.

É uma exigência recompensadora, porque quanto mais lhe pedimos, melhor ela se comporta, e temos de estar à altura do acontecimento.

As suspensões não têm a “finesse” das da Triumph, são mais responsivas e directas, mas o seu casamento com uma geometria mais compacta e ágil, moldam-lhe a atitude e elevam a fasquia. Este binómio de assertividade das mesmas, aliado à agressividade do motor, leva-nos a aumentar o ritmo, mesmo não querendo ou não tendo aptidões para tal. Felizes são as máquinas que nos desafiam...

Nas manobras mais técnicas, conseguimos perceber que o baixo centro de gravidade é um bónus, há uma sensação de menor inércia a vencer e neste jogo de desequilíbrios constantes, esta característica é, sem dúvida, uma mais-valia. O guiador está mais próximo do condutor e é bem mais curto, e aqui entram as preferências ergonómicas de cada um, sendo que a precisão do mesmo é alavancada pelo facto de montar de série um amortecedor de direcção.

As diferenças esbatem-se mais do que se avolumam e se a Triumph seria a escolhida para fazermos uma viagem, com um nível de requinte aventureiro superior, a Husqvarna seria a eleita para acompanhar uns amigos com motos com metade da cilindrada e surpreendê-los com a sua capacidade endurista...

### CONCLUSÃO

Vamos tentar organizar melhor este jogo das diferenças. Porque os preços são comparáveis mas as abordagens são bastante diferentes, a Triumph e a Husqvarna terão o seu público-alvo bem definido. Enquanto na Norden imaginamos uma moto de fora de estrada, capaz de fazer turismo de aventura, a Tiger mostra-se com uma imagem mais clássica de uma trail.

O engraçado é que as suas personalidades se misturam, o motor da Tiger e as suas suspensões conseguem o brilhante feito de termos vontade de a sujar, de a desafiar, algo que a sua postura de qualidade de vida a bordo (típica de uma viajante) não daria a entender.

Por outro lado, a agressividade latente da Norden, o seu motor mais explosivo e as suas suspensões mais assertivas tornam-na muito divertida numa estrada de curvas, mas para ser pilotada de faca nos dentes. É mais rude na atitude, mas nem por isso menos recompensadora!

Tendo ergonómias completamente distintas, acreditamos que esse será um elemento diferenciador, sendo que no capítulo da electrónica e de equipamento a Triumph leva uma pequena vantagem (reflectida também no preço).

O que a Triumph tem de sofisticação, a Norden compensa com uma forma mais crua de viver a aventura. Ambas são motos que os levarão ao fim do mundo, na certeza de que, quando terminarem, vão querer repetir a proeza. //





# 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!





# MAIS DO QUE a vista alcança

*CFMOTO CL X 700 HERITAGE*

A CFMOTO 700 CL-X Heritage é um produto de uma casa que quer demonstrar que o preconceito em relação às marcas do Oriente é justamente isso... um preconceito.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



**A**atenção ao detalhe, a qualidade dos componentes e um conjunto ciclístico sólido e bem estudado, dão-lhe o mote para vingar num dos segmentos mais competitivos do mercado. Demasiado bom para ser verdade?

Não vamos perder tempo a tentar etiquetá-la esteticamente. Basta olhar para o depósito volumoso com painéis em alumínio escovado, o proeminente guiador largo e alto, a traseira limpa com a saída de escape curta, os pneus mistos a desafiar a promessa de aventura e todas as linhas que se perfilam para criar uma imagem de naked misturada com uma scrambler, ou até mesmo uma dirt-tracker.

O que realmente interessa é que a CFMOTO 700 CL-X Heritage é apelativa, intriga-nos no conceito mas não nos deixa indiferentes na sua presença.

Quando olhamos de perto, os pormenores ficam

ainda mais interessantes. Há um cuidado latente com a qualidade dos componentes. A iluminação integral em LED com a assinatura da luz diurna em X, o assento estilizado, as manetes com regulação, as bainhas KYB douradas, até o pedal de travão e o selector de mudanças bem desenhados, fazem com queiramos perder algum tempo a admirá-la.

Por esta altura, torna-se claro que há uma séria intenção da marca em tornar esta moto num produto premium. Mas está na altura de abriremos o livro, depois de tão interessante sinopse...

A posição de condução é bastante confortável, vamos sentados com os joelhos pouco flectidos e o generoso assento, a 800 mm de distância ao solo, tem a consistência certa entre o apoio e a tolerância, o equilíbrio correcto para podermos rolar bons quilómetros sem dramas.

O guiador foi, para mim, uma das peças mais intrigantes desta moto. Alto e largo, coloca-nos de braços bem abertos e subidos, permitindo até uma boa postura de controle quando rolamos... em pé! >>





*"A FORQUILHA KYB INVERTIDA, COM UM DIÂMETRO DE 41 MM, É TOTALMENTE REGULÁVEL E DÁ-NOS UMA ÓPTIMA LEITURA DO QUE ESTÁ A ACONTECER NO EIXO DA FRENTE."*

Pessoalmente, não faria muito mais do que uma centena de metros fora de estrada (por mais que os Pirelli MT60 RR prometam milagres), pois o sistema de escape está demasiado exposto e a ciclística tem claramente o seu habitat natural no asfalto.

Consigo perceber o apelo estético de uma postura descontraída, mas não era preciso sentirmos que estamos numa BMX. Até porque esta 700 CL-X Heritage tem um comportamento desportivo muito saudável, baseado na sua agilidade e qualidade das suspensões.

A forquilha KYB invertida, com um diâmetro de 41 mm, é totalmente regulável e dá-nos uma ótima leitura do que está a acontecer no eixo da frente. O mono amortecedor traseiro, igualmente KYB, com regulação de pré-carga e extensão, segue a mesma linha de raciocínio.

A CFMOTO 700 CL-X Heritage sente-se sempre imediata nas transferências de massa (sempre

são 196 Kg) e muito composta nas oscilações, proporcionando uma comunicação progressiva com o condutor.

Agora é a parte em que deixamos a nota de rodapé manifestando o interesse em testarmos a mais recente versão Sport, com avanços em vez de guiador (uma solução ergonómica que é capaz de casar melhor com as aptidões dinâmicas deste conjunto).

Neste enquadramento de andamentos mais vivos, a travagem proporcionada pelo sistema JJuan mostrou-se eficaz, mesmo com apenas um disco no eixo dianteiro (mas de 320 mm de diâmetro), apresentou-se mordaz e potente, perfeitamente à altura dos acontecimentos.

Assim como o funcionamento da embraiagem deslizante, uma salvaguarda de segurança nas reduções mais agressivas. Sobretudo porque este bicilíndrico de 692,2 cc de cilindrada gosta de mostrar serviço.





692,2 CC  
74 CV  
7490 €





*"POR 7490€, TIPIFICA UMA POSTURA ASIÁTICA DE ANÁLISE DE MERCADO, QUE COLOCA ESTA CFMOTO ESTRATÉGICA E CIRURGICAMENTE ABAIXO DO PEDIDO PELAS COMPETIDORAS"*

Não sendo a unidade mais refinada a baixas rotações, a entrega de potência (74 cv @ 8500 rpm e 68 Nm @ 6500 rpm) revela-se fulgurante nas notas mais altas, fazendo inclusive lembrar um carburador de "goela aberta".

Entusiasma os sentidos e faz-nos querer repetir a experiência sempre que possível, até porque o som do escape e da alimentação fazem-se acompanhar com doses bem interessantes de adrenalina.

Esta crua forma de estar não torna o conjunto incivilizado, pois conseguimos rolar tranquilamente graças à boa parametrização do acelerador electrónico, que oferece dois mapas de condução, o ECO e o SPORT.

Facto curioso, estes podem ser alterados sem ter de se cortar acelerador, dando azo a um "boost"

extra quando, de punho trancado, passamos para o modo mais agressivo... Divertido, no mínimo!

Claro que os consumos se ressentem neste registo, mas não será difícil conseguir valores abaixo dos 6 L / 100 km, que garantem uma autonomia razoável, tendo em conta o depósito de 13 litros de capacidade.

A ausência de controle de tracção não nos melindrou de sobremaneira. A capacidade de tracção dos Pirelli MT 60 e a boa ligação motriz ao punho direito molda-nos um cenário de previsibilidade em relação a eventuais perdas de atrito, facto que nunca aconteceu em condições de asfalto seco.

Ainda no capítulo da electrónica, o Cruise Control é uma adição interessante. Não tendo a 700 CL >>>





EMPENHADOS NA  
**PROTECÇÃO**



**GLANCING OFF**

Rounder, Smoother & Stronger Shell  
**R75**  
SHAPE

A NOSSA MAIOR OBSESSÃO: A PROTEÇÃO

**RX-7V**

Os pilotos profissionais que escolhem os capacetes Arai usam os mesmos capacetes padrão disponíveis para todos. Acreditamos que os nossos capacetes artesanais têm de oferecer o mais alto nível de proteção e qualidade que podemos concebir em cada capacete Arai. Todos merecem o melhor de nós.







X veleidades de Cruiser, o conforto que propõe permite tiradas maiores sem qualquer problema, e neste cenário esta ajuda faz todo o sentido.

A intenção clara de manter um certo padrão de qualidade alastra-se aos comutadores e ao ecrã LCD, de informação clara e objectiva (com capacidade de interação com um smartphone), sem grandes floreios estéticos.

Como já referimos anteriormente, a CFMOTO quer marcar uma posição, vincando os seus argumentos num design apelativo, mantendo esse trunfo mesmo quando inspecionamos a máquina de perto. Na nossa opinião, conseguiram-no. E com distinção.

Analisando as concorrentes directas, entre as quais se encontram a Yamaha XSR 700 (desde

**"A TRAVAGEM  
PROPORCIONADA  
PELO SISTEMA J.JUAN  
MOSTROU-SE EFICAZ,  
MESMO COM APENAS  
UM DISCO NO EIXO  
DIANTEIRO "**

8,295€), a Kawasaki Z650 RS (desde 8.390€) e a Ducati Srambler Icon (desde 9,945€), o posicionamento da 700 CL-X é bastante competitivo.

Por 7,490€, tipifica uma postura asiática de análise de mercado, que coloca esta CFMOTO estratégica e cirurgicamente abaixo do pedido pelas competidoras, o que só a enaltece, porque esta máquina não desilude como peça de engenharia, o propósito estético é muito bem alcançado e vem equipada com argumentos importantes no capítulo da electrónica e dos componentes ciclísticos.

E ainda oferece um truque "especial" para ganhar instantaneamente velocidade quando mudamos o mapa para a posição Sport! //





### EQUIPAMENTO

- Capacete Nolan N80-8
- Blusão RSW 222
- Calças RSW Peter
- Botas TCX Clima Surround GTX





# Aventura EM MODO URBANO

*HONDA ADV 350*

A Forza 350 e a X-Adv criaram um descendente. Bem nascida, preparada para as imperfeições de uma realidade urbana que cada vez mais nos dá vontade de fugir, a Honda Adv 350 promete-nos um passaporte para a liberdade de movimentos.

**Texto:** Pedro Alpiarça **Fotos:** Honda









*"A ASSINATURA FULL LED DA ILUMINAÇÃO MIMETIZA MAIS UMA VEZ A SUA REFERÊNCIA A X-ADV E ENCONTRAMOS O MESMO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO DE TRAVAGEM DE EMERGÊNCIA"*

**A**presentada no mais recente salão da EICMA (ver notícia aqui), a Adv 350 promete trazer uma imagem mais aventureira às scooter de média cilindrada que povoam as estradas das grandes urbes. Mas a forma prediz a função, sendo que as soluções ciclísticas apresentadas alteram-lhe o carácter e aumentam-lhe os horizontes de utilização, permitindo inclusivamente um off-road ligeiro.

O Andar de Moto foi convidado pela Honda Portugal para a sua apresentação Europeia, na rústica Sicília, onde foram colocados à prova os seus atributos de máquina polivalente pronta para tudo.

O primeiro impacto visual é dominado pela sua dimensão. Os painéis laterais, a secção frontal, o largo guiador convencional, o ecrã ajustável com a estrutura de fixação de aspecto robusto, tudo nos faz lembrar uma X-Adv em miniatura.

Em termos de números, a distância entre eixos e altura ao solo aumenta apenas 10 mm (tal facto certamente devido à tipologia das novas suspensões), mas o triângulo ergonómico sente-se bastante mais híbrido, permitindo uma utilização em pé sem dificuldades de maior.

Assumimos uma postura corporal espaçosa, de braços bem abertos e de assento baixo, e onde claramente os condutores de maior estatura se sentirão à vontade.

A assinatura full LED da iluminação mimetiza mais uma vez a sua referência a X-Adv, e encontramos o mesmo sistema de sinalização de travagem de emergência (com a intermitência simultânea dos indicadores de direção) presente noutros modelos da marca.

O novo painel de instrumentos destaca-se pelo seu look tipo torre, permitindo a sua visualização de forma eficaz nas diferentes posições de condução.

Contraste negativo no LCD com todas as informações relevantes e possibilidade de





330 CC

28,8 CV

6 250 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)







"ASSUMIMOS UMA **POSTURA CORPORAL ESPAÇOSA**, DE BRAÇOS BEM ABERTOS E DE ASSENTO BAIXO, E ONDE CLARAMENTE OS CONDUTORES DE MAIOR ESTATURA SE SENTIRÃO À VONTADE."

conectividade ao smartphone (com o sistema de ativação por voz da Honda) e uns comutadores mais robustos para aceder a toda a informação completam a interface do utilizador.

Robustez é a palavra-chave. Não existe a habitual profusão de plásticos típica de uma scooter, a ADV 350 sente-se confiante na solidez da sua qualidade de construção. Fundamental para uma moto que assume que gosta de ser "mal-tratada"...

Chave no bolso (ignição por sistema smart-key), motor ligado e nos primeiros metros reconhecemos de imediato a sua alma. Unidade motriz semelhante à utilizada na Forza 350, a sua linearidade e suavidade de funcionamento continua a ser das mais agradáveis do segmento.

Tem carácter na saída das baixas rotações, mas consegue manter o momento ao longo de todo o seu espectro de funcionamento, os seus 29 cv às 7500

rpm (21,5 kW) e os 31,5 Nm às 5,250 rpm continuam bastante felizes na sua entrega, até porque a ADV 350 pesa apenas mais 2 kg (186 kg) do que a sua irmã mais estradista.

Seja na saída mais espirituosa de um semáforo, seja na capacidade de conseguir ganhar velocidade nos limites das vias mais rápidas (permitindo-nos ultrapassar em segurança), o monocilíndrico eSP+ de 330 cc cumpre e entusiasma! Os consumos a rondarem os 4,2 L/100km estão dentro do que se esperava para um teste estradista com andamentos bastante vivos.

A grande curiosidade (e a principal diferença em relação à Forza) é o comportamento das suspensões.

Com uma forquilha invertida de montagem convencional (tipo moto, com apoios superiores e inferiores enquadrando a coluna de direcção), curso mais longo e taragem de molas variável no









**MERLIN**  
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

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

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

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

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





**"O NOVO PAINEL DE INSTRUMENTOS DESTACA-SE PELO SEU LOOK TIPO TORRE, PERMITINDO A SUA VISUALIZAÇÃO DE FORMA EFICAZ NAS DIFERENTES POSIÇÕES DE CONDUÇÃO."**

duplo amortecedor traseiro (com reservatório independente mas sem ajuste de pré-carga), a ciclística ganha uma estabilidade fora do normal em motos deste género. Até porque o quadro tubular em aço de espessura variável não sofreu alterações.

Geralmente, as scooters não gostam de grandes desequilíbrios no amortecimento de irregularidades e passam essas oscilações para o quadro e para a coluna de direcção. A ADV 350 mostrou-se sempre imperturbável e manteve a compostura nas situações em que o asfalto era menos perfeito ou tinha mais armadilhas.

Demonstram um feeling de actuação algo seco e gostaríamos de um pouco mais de progressividade nas reacções mais bruscas, mas no curto percurso fora de estrada conseguimos perceber o porquê desta agressividade, a sensação de segurança e controlo são dignas de nota. Resta saber qual a percentagem de utilizadores que lhes vai dar uma utilização mais extrema...

As condições de clima frio e húmido que encontramos nalgumas secções de estrada mais montanhosa puseram à prova a travagem, a electrónica e os pneus desta pequena aventureira.

Com um sistema semelhante ao da Forza, o travão dianteiro apresenta uma boa modularidade, com um bom ataque inicial e bastante progressivo na potência, contrastando com o toque algo amorfo da unidade traseira.

A sensibilidade dos pneus mistos Metzeler Karoo Street (montados nas redesenhadas jantes, 225 g mais leves que as da Forza) nunca será igual a uns espécimes mais estradistas, mas ainda assim, >>







## TESTE HONDA ADV 350

foram bastante informativos quando a frente esteve prestes desistir no asfalto húmido. Bom conforto de rolamento sem grandes zoadas ou vibrações.

O controlo de tracção HSTC tem dois níveis de actuação e é comutável, sendo que o modo intermédio é menos interventivo para permitir ligeiros deslizes da traseira antes de cortar a ignição, tendo como fito um maior controlo no fora de estrada.

A praticabilidade que lhe dá o mote para um uso citadino continua com padrões elevados, conseguindo albergar dois capacetes integrais debaixo do assento, e conta ainda com um compartimento na secção frontal com ficha USB tipo C que fica trancado com a moto estacionada.

Mesmo sem os adicionais punhos aquecidos, os defletores dos mesmos conseguem proteger eficazmente as mãos dos elementos, mas gostaríamos que o ajuste das 5 posições do estilizado ecrã frontal pudesse ser operado com uma só mão, semelhante ao sistema da X-Adv, por exemplo.

A Honda ADV 350 respira qualidade de construção e uma certa elegância crossover, facto exposto nas 3 cores propostas (Prata metalizado,

Cinzento escuro mate ou o Vermelho metalizado), e temos a certeza de que uma pintura mais adventure ao estilo tricolor HRC (tipo Africa Twin) teria bastante sucesso.

A tradicional top-case de 50 litros, comum a outros modelos da marca, pode ser operada com o sistema smart-key e é uma proposta na lista de opcionais.

Ao longo dos cerca de 170 km percorridos, ficamos convencidos de que a aposta da Honda foi mais além do que apenas um exercício de estilo.

Esta ADV 350 é muito mais do que uma Forza mascarada de X-Adv, embora partilhando a plataforma, sente-se uma moto completamente diferente. Ganha uma estabilidade ciclística notável, e a sua dimensão e ergonomia permitem-lhe conquistar outros horizontes.

A grande rival será a irmã mais estradista, que custará apenas menos 200 € (a Honda anuncia 6.250€ para a ADV 350 e 6.050€ para a Forza) e que permanece mais compacta e ágil nas manobras mais citadinas.

Tempos difíceis estes, em que podemos escolher o nível de aventura nas nossas vidas... //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** Nolan N80-8

**Blusão** RSW 222

**Calças** RSW Peter

**Botas** TCX Clima Surround GTX





# ENDLESS EVOLUTION



## C5



[WWW.GOLDENBAT.PT](http://WWW.GOLDENBAT.PT)

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



**SCHUBERTH**





# Ecológica MAS CHEIA DE ESTILO

*PIAGGIO 1 ACTIVE*

A Piaggio 1 é a proposta eléctrica da lendária marca italiana para movimentação citadina, direccionada para um público jovem.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luis Duarte



**U**rbanda, cheia de estilo e amiga do ambiente, fomos testá-la no seu elemento natural, as ruas agitadas de uma cidade com cada vez mais restrições de velocidade e de espaço para nos deslocarmos, e tentámos perceber o seu

encaixe num quotidiano bastante diferente daquele com que nos iniciámos no mundo das motos. Estaremos prontos para excitar electrões em vez de queimar autolube?

Para a maior parte dos motociclistas que já celebram umas décadas de paixão pelas duas rodas, os primeiros motores com que sonhavam eram barulhentos, fumarentos e bastante susceptíveis.

Era uma época de transição, os blocos a dois tempos de pequena capacidade foram paulatinamente substituídos pelos quatro tempos e a consciencialização ambiental teve um papel fundamental nesta transformação.

Hoje em dia, as cidades estão num processo dinâmico de alteração de abordagem à movimentação de pessoas e, muito embora não tenhamos certezas quanto às soluções ideais, os veículos eléctricos são uma realidade quotidiana. E as gerações mais novas têm este conceito bem presente.

A Piaggio 1 assume o seu propósito como máquina pronta a dar respostas a esta necessidade. De dimensões pequenas, design atrevido mas sem perder a identidade estética de uma scooter moderna, a sensação de facilidade de utilização é >>



> Galeria de fotos aqui







*"A ILUMINAÇÃO FULL LED ENQUADRA O ESTILO VINCADO DESTA PEQUENA SCOOTER ELÉTRICA, ONDE A FORMA NÃO ESQUECEU A ETERNA FUNÇÃO"*

um dos seus grandes argumentos.

Porque a ideia é mesmo essa, as motos não têm de ser máquinas temerárias que nos desafiam, e neste contexto urbano competem com trotinetes e bicicletas.

Se o objectivo é provar que as motos são mais seguras e permanecem uma mais-valia em relação à fragilidade destes últimos, a Piaggio 1 é uma aposta forte de uma marca que sabe como criar soluções para uma realidade citadina.

A enorme sensação de leveza que o seu tamanho nos induz é completada com uma ergonomia bem estudada, e o assento é confortável e acessível (700 mm de altura), com o piso plano e o bom espaço para os joelhos permitem agradar a diferentes estaturas.

A qualidade de construção não se acanha no simplismo, onde o grande destaque é o ecrã LCD a cores de 5,5" que acolhe o velocímetro e os indicadores de autonomia e potência instantânea, inclusive o da travagem regenerativa.

Também é apresentado o consumo médio e

existe a possibilidade de integrar um smartphone com a instalação da app MIA da Piaggio. Uma porta USB e um pequeno gancho para transportar volumes não podiam faltar.

A iluminação full LED enquadra o estilo vincado desta pequena scooter elétrica, onde a forma não esqueceu a eterna função. O monobraço dianteiro, típico da marca, está presente, assim como o logotipo na gravata frontal, e até um braço oscilante traseiro bastante sexy a fazer-nos lembrar que as motos devem continuar a ter orgulho na sua engenharia.

Uma marcha atrás como modo auxiliar de condução torna-se quase redundante tendo em conta o baixo peso e dimensões do conjunto. Simpática adição, pouco utilizada por nós, mas útil para compleições mais débeis, sobretudo nas inclinadas e irregulares artérias das nossas urbes.

O sistema de ignição keyless tem um controlo remoto para dar vida à moto e uma pequena chave que apenas serve para podermos ter acesso ao compartimento debaixo do assento quando a





3 KW  
94 KG  
3 649 €

» Mais dados técnicos aqui







*"A QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO NÃO SE ACANHA NO SIMPLISMO, ONDE O GRANDE DESTAQUE É O ECRÃ LCD A CORES DE 5,5" "*

scooter está com a bateria a carregar fora da moto.

Debaixo do assento, onde temos a bateria, conseguimos albergar um capacete tipo jet e, se optarmos por retirar a mesma para carregamento em casa, o processo é bastante fácil devido ao seu baixo peso, e são necessárias cerca de 6h para obtermos uma carga completa.

A grande e eterna questão que se prende com qualquer máquina deste género é, precisamente, a sua autonomia. Para uma bateria de 2,3 kWh, os valores anunciados para esta versão Active são de 85 km no modo ECO e de 66 km no modo Sport.

No nosso teste conseguimos comprovar estes valores, e sobretudo percebemos que a maneira como utilizamos o sistema cinético de recuperação de energia (cortando acelerador) influencia de sobremaneira os resultados.

A Piaggio 1 foi pensada para pequenos trajectos, para aqueles que se deslocam em raios tão pequenos que um normal motor a combustão interna nem sequer aqueceria.

Temos de confessar que a Piaggio 1 nos surpreendeu. Com valores de potência na ordem dos 2,0 kW (podendo chegar ao máximo de 3,0 kW), o motor é solícito e capaz de nos transportar sem dramas, apenas temos que ter em atenção ao contexto onde a utilizamos.

Muito embora seja equivalente a uma 125cc com permissão de condução com carta A1, circular em vias mais rápidas, a sua velocidade máxima de rolamento na ordem dos 55 km/h não nos dá a confiança necessária para atacar a loucura das grandes circulares.

Mas enganem-se aqueles que apenas se fiam nos números. A pequena scooter consegue escapar-se das situações mais complicadas, fruto da sua agilidade. As jantes de 10" são parte desta equação e as suspensões não penalizam em demasia a estabilidade nas estradas menos cuidadas.

A travagem combinada conta com um disco dianteiro de 175 mm, e tem a potência necessária para evitar males maiores, desde que tenhamos >>>







## TESTE *PIAGGIO 1 ACTIVE*

em atenção que, graças à travagem combinada, o disco traseiro tem tendência para bloquear a respetiva roda.

Claro que, para agradar a um público que se quer o mais irreverente possível, a Piaggio 1 vem disponível em seis esquemas cromáticos diferentes, com nomes tão sedutores como Artic Mix, Sunshine Mix ou Forest Mix. Tudo muito cool.

Ao longo dos dias, fomos ganhando confiança na sua condução, e rapidamente nos esquecemos que estamos numa moto. Com menos de 100 kg (94 kg com baterias, para sermos exactos), deslocamo-nos à velocidade do pensamento, silenciosa e eficazmente.

Existe prazer neste exercício, a cidade fica

**"A TRAVAGEM  
COMBINADA  
CONTA COM UM  
DISCO DIANTEIRO  
DE 175 MM, E TEM A  
POTÊNCIA NECESSÁRIA  
PARA EVITAR MALES  
MAIORES"**

mais nítida porque estamos mais envolvidos nos ruídos da mesma, uma espécie de meditação em movimento, e onde acreditamos fazer parte de um futuro próximo.

E porque conseguimos sair em primeiro de um semáforo, porque qualquer espaço é uma oportunidade para ganharmos vantagem, a Piaggio 1 prova ser uma solução viável para o que se propõe: uma mobilidade descomplicada e moderna. Até apanharmos uma inclinação mais assertiva e percebermos que não vale a pena entrar em loucuras.

A seu favor tem o facto de, mesmo com os níveis de carga em baixo, conseguir manter a performance!

Conscientes do que apresenta, vivemos com o que propõe. E na verdade, nos limites de





circulação dos centros das grandes cidades, não nos deixa ficar mal, pelo contrário, somos alvo de olhares curiosos, não só pelo estilo, como pela surpresa de estarmos novamente ao lado daqueles que nos ultrapassaram depois do semáforo anterior. Tudo isto com a satisfação de estarmos a salvar árvores, glaciares, abelhas e golfinhos!

Por 3,649 €, a pequena Piaggio 1 entra directamente no campeonato das 125cc a gasolina mais vendidas do segmento, e a comparação não é de todo justa, pelo menos em termos de performance e autonomia.

Por outro lado, analisando o espectro de mercado no que toca a scooters eléctricas com apenas uma bateria, percebemos que os seus argumentos motrizes, de praticabilidade e de irreverência estética mantendo a icónica imagem da marca, fazem sentido e o seu enquadramento fará dela

certamente um caso de sucesso.

As novas gerações encaram a mobilidade com um estado de espírito completamente diferente.

Queimar dinossauros e bater recordes de velocidade na malha urbana é coisa do passado. Interessa-lhes poderem movimentar-se com estilo e serem práticos na utilização da máquina.

A Piaggio 1, com a sua bateria amovível, look simpático e prestações suficientes para não termos medo de enfrentar o trânsito, assume-se como uma ponte de ligação entre a iniciação ao mundo das duas rodas e os restantes veículos eléctricos que povoam as nossas cidades.

O preço é competitivo e a qualidade de construção é digna de nota. E até nos divertimos bastante nos dias em que rolamos com ela, sempre com a consciência de que as vias mais rápidas e as subidas mais íngremes eram de evitar... //



## EQUIPAMENTO

**Capacete** Sprint Rocket

**Blusão** Sprint Logo

**Calças** RSW Peter

**Luvras** RSW MSL-008

**Botas** Forma Elite





**Pedro Pereira**

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

## VAMOS FALAR... de Gasolina!

**É DESTA QUE VOU SER QUEIMADO!** Talvez até tenha direito a um Auto de Fé, em pleno Terreiro do Paço, como acontecia na baixa lisboeta nos tempos da Inquisição! Não tenho quaisquer planos de ser imolado pelo fogo (mais ainda ao preço a que a gasolina está), mas sei que é um tema fraturante e era interessante poder ouvir as opiniões e preferências dos nossos leitores/as...

As nossas motos, para poderem funcionar, necessitam do precioso néctar e, ao contrário dos automóveis, que contam com o gás e o gasoil, não temos grande alternativa à utilização deste combustível fóssil:

No mercado não temos motos a diesel, seja pelo seu peso, vibração ou vontade dos fabricantes... o facto é que são praticamente inexistentes e duvido que, nesta altura, alguém queira investir nesta opção;

As elétricas são ainda uma franja de mercado cujo significado é reduzido e resumem-se quase a veículos de cariz urbano e adequados para pequenas viagens, ou então têm preços astronómicos. Motos híbridas são também uma miragem, dado o acréscimo de peso e de custos;

A outros combustíveis, como o GPL, também não existe oferta significativa no mercado e mesmo outras alternativas, como o Etanol, não são isentas de problemas e a sua penetração nos mercados europeus é próxima do zero, exceto como “complemento” da gasolina, não podendo exceder os 10% (vulgo E10), mesmo na de 98 octanas;

A hipótese do motor de combustão interna a hidrogénio é ainda uma miragem e nem sequer existem certezas de que esta possa vir a ser uma possibilidade real no que às motos diz respeito. Vamos ter que aguardar mais tempo e ver o que a ciência nos oferece.

Resumindo, para já temos a gasolina, poluente e cara, resumindo-se a escolha a gasolinas de diferentes octanas, simples ou aditivadas, de linha branca ou de marca, mas já lá vamos!

### AS OCTANAS IMPORTAM MESMO?

A gasolina é uma mistura de vários hidrocarbonetos, derivada diretamente do petróleo, que entra em combustão no interior do motor, depois de misturada com oxigénio (a tal fórmula estequiométrica). Gera depois movimento (energia cinética) que acaba por chegar à roda e assim permite a deslocação do veículo.

Pode ter várias cores/tonalidades, consoante os corantes, e mesmo variações no cheiro. É altamente inflamável (lógico) e venenosa, podendo a sua ingestão causar a morte, além de contaminar a água e os solos, embora se evapore rapidamente. Além disso, é capaz de corroer tintas, borrachas, plásticos...

Uma das suas principais características tem a ver com a octanagem. Esta corresponde a uma medida padrão de índice de compressão admitido antes de causar a detonação, geralmente conhecido na Europa por RON (Research Octane Number).

Quanto mais elevado for o índice de octanas (RON), maior será a capacidade de a gasolina suportar o processo de compressão antes de se inflamar, o que é particularmente importante nos motores com mais performance, nomeadamente no uso em competição.

Tendo presente a nossa realidade, as mais comuns são as gasolinas de 95 e 98 octanas, sendo que a gasolina de 100 octanas praticamente desapareceu do mercado. Do mesmo modo que deixamos de ter gasolinas com octanagem abaixo de 95, caso da de 91 octanas, que foi muito comum durante bastante tempo.

Na procura de melhores fórmulas químicas para redução do consumo e, sobretudo, menos efeitos nocivos para nós e para o ambiente, também o chumbo (mais precisamente tetraetil de chumbo) foi retirado do mercado. A indicação de “gasolina com chumbo” é coisa do passado, sendo que em motores mais antigos pode ser necessário utilizar um aditivo para compensar essa perda. >>





Voltando às octanas, existe uma dúvida que nos assalta muitas vezes: faz sentido optar por um valor mais elevado de octanas? Vai reduzir os consumos? Melhorar a performance? Ser menos agressivo para o ambiente? É apenas um efeito placebo e custa mais ao meu bolso?

São muitas dúvidas de uma vez só e, para um leigo como eu, mais ainda, mas a minha opinião pessoal é muito simples: seguir o que está no Manual! Se lá está escrito 95 octanas não vejo razões para pagar mais e usar 98! Se na Bíblia da minha moto diz “91 ou superior”, mas apenas existe disponível de 95... então é essa que vou usar, não se justificando optar pela de 98!

Naturalmente que na competição a situação é diferente e para esses casos específicos há até combustíveis exclusivos com maior octanagem, bem como aditivos que permitem melhorar o rendimento, mesmo que implique pagar o preço de uma menor fiabilidade.

Resumindo, cada um faz o que quer do seu dinheiro e pode haver até casos em que, supostamente, se note alguma melhoria na performance ou no ruído do motor, mas para o comum dos mortais a minha sugestão é simples: seguir o indicado pelo fabricante, nem mais, nem menos!

### **SIMPLES OU ADITIVADA?**

Cá vem mais uma daquelas dúvidas apaixonantes! Há quem jure “a pés juntos” que nota melhorias claras na marca Y, que tem o aditivo X e quem afirme que é tudo igual e que os aditivos não têm nenhuma influência, tirando talvez no preço a pagar!

Existe uma estratégia comunitária (e até mundial) concertada para reduzir a poluição atmosférica e melhorar a qualidade do ar, que passa também pelo controlo das emissões poluentes da queima dos combustíveis fósseis e diminuição de alguns dos mais perigosos, caso do enxofre.

Assim, todas as gasolinas legalmente comercializadas

obedecem a um conjunto de pré-requisitos e são alvo de controlo regular. Naturalmente que isto não invalida que os vários fabricantes ou distribuidores possam juntar aditivos que, supostamente, melhoram a combustão, reduzem os consumos, fazem com que o motor tenha um funcionamento mais suave... só falta mesmo libertarem flores pelo escape!

Fica ao critério de cada um, mas há que ter presente que aqui o marketing tem um papel importante, o que não invalida que possam existir diferenças, ainda que ténues, mas vou dar um caso real:

Lá em casa existe um automóvel a diesel e, aquando do abastecimento, é comum a formação de espuma na entrada do depósito. A marca Z afirma que tem um aditivo K que reduz essa formação de espuma. Placebo ou não, o facto é que ao atestar o gasóleo da marca Z gerou-se menos espuma, mas como custava mais uns Cêntimos... ficou o teste por ali!

Em conclusão, na minha perspetiva, a diferença não é significativa e como todos os combustíveis existentes no mercado cumprem as normas, cabe a cada um decidir. Poderão efetivamente existir pequenas variações, mas fico com a noção de que serão diminutas, pelo menos para a minha sensibilidade e a das motos que vou conduzindo.

Quanto aos efeitos a longo prazo, não me manifesto por falta de experiência própria em quilometragens significativas, na casa dos 100.000 km numa mesma moto, mas acredito que haja leitores/as que possam manifestar-se com a sua experiência pessoal.

### **LINHA BRANCA OU DE MARCA?**

Tinha que falar também nisto! Era impossível não o fazer! É mais uma guerra entre os diferentes consumidores e não tem fim à vista e ainda bem! Afinal de contas, a diversidade é isso mesmo!

Durante muitos anos, apenas existiam os chamados >>>

# MOTO PONTO

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



## Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

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

## CRÓNICA

combustíveis “de marca”, mas a situação alterou-se, e de que maneira! Da mesma forma que ocorreu em Portugal a liberalização dos preços, ainda no final do milénio passado, também começaram a brotar muitos locais onde abastecer, nomeadamente associados às grandes superfícies comerciais.

Depois de uma fase inicial de alguma, justificada ou não, desconfiança, o facto é que os combustíveis de marca branca vieram para ficar e tomaram conta de uma importante fatia do mercado, sobretudo à medida que os combustíveis, nomeadamente a gasolina, foram subindo em flecha.

Mesmo num motociclo a diferença pode ser significativa. Imaginando 15 cts por litro, num abastecimento de 15 litros, representa uma poupança de 2,25€. Se, num ano, fizer 50 abastecimentos, então a poupança ascende a 112,5€, o que dá para vários depósitos do valioso néctar!

Naturalmente que as marcas mais conhecidas, que geralmente são quem abastece os postos de linha branca, não podiam ficar impávidas e serenas a ver os seus clientes a fugirem! Parte da ideia dos aditivos veio como estratégia para sangrar esta perda de clientes, mas não se ficou por aí, como bem sabem!

Neste momento existem cartões de desconto, de fidelização, de sócios disto ou daquilo, sistemas de cashback, descontos de frota... e um sem fim de habilidades para segurar o cliente, evitando que ele abasteça na concorrência!

Não vejo mal nenhum nisso, mas obviamente que implica mais cuidados da nossa parte e a fazermos algumas continhas, sobretudo se nos importarmos mesmo com o que gastamos em combustíveis, sejam de linha branca ou não!

Num estudo da Associação de Defesa do Consumidor (DECO) chegaram à conclusão que “é tudo mais ou menos a mesma coisa”, mas será que são completamente isentos? A própria Associação promove um Cartão, sem fidelização ou custos, que permite descontos numa dada marca! Curioso, não é?

Não me querendo alongar mais, a principal nota que quero partilhar convosco é que temos que ser soberanos nas nossas decisões e escolhas, deixando que o mercado funcione de forma mais ou menos transparente, mas com uma certeza:

Combustíveis realmente baratos são coisa do passado, mais ainda com a nossa medonha carga fiscal! Pensem nisso quando forem abastecer, quando circularem mais depressa... ou comprarem a próxima moto! //





# A VERDADEIRA COR DA AVENTURA

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



WISEIRA  
TOURING

GRAFISMOS  
PERSONALIZADOS

TOP CASE  
E MALAS  
DE ALUMÍNIO  
BENELLI

PROTEÇÃO  
DE CÁRTER  
BENELLI

## TRK 502 X ADVENTURE EDITION

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

Sabe mais em [cor-da-aventura-trk502x.benelli.pt](http://cor-da-aventura-trk502x.benelli.pt)

**502X**  
**ADVENTURE**  
EDITION

\* Limitada a 50 unidades.



# O capacete modular da Ducati COM SISTEMA DE INTERCOMUNICAÇÃO INTEGRADO

CONCEBIDO PARA UM USO TURÍSTICO, COMBINA CONFORTO, FUNCIONALIDADE E SEGURANÇA, PARA TORNAR CADA VIAGEM DE MOTO AINDA MAIS AGRADÁVEL.

O capacete modular Horizon V2 foi especificamente desenvolvido pelo fabricante de Bolonha e tem como objetivo tornar cada viagem numa experiência inesquecível, combinando conforto e funcionalidade com estilo e segurança.

O Ducati Horizon V2 tem grafismos desenhados pela Drudi Performance em exclusivo para a Ducati. Apresenta uma imagem moderna e arrojada e um novo e icónico design gráfico, que evidencia as cores e o logótipo Ducati com linhas geométricas e combinações de cores sofisticadas.

Oferece ao motociclista a possibilidade de o transformar de capacete integral para capacete





jet, levantando a proteção do queixo, e tem homologação P/J que lhe permite circular aberto.

A calota exterior é feita em material Ultra Carbon que combina aramida e fibra de vidro, materiais que lhe conferem robustez e leveza. O forro interior Carbon Fitting, tem filamentos ativos de carbono, termorreguladores, e assegura um excelente nível de conforto, enquanto a segurança é garantida pela capacidade do poliestireno expandido da calota interna para absorver e dispersar a energia cinética em caso de um impacto.

O sistema Eyewear Adaptativo permite utilizar as viseiras interna e externa Ultrawide que, com a sua ampla superfície, oferecem uma excelente visibilidade ao utilizador. A viseira interna fumada garante uma excelente proteção contra os raios UV, até 400 nm, essencial para enfrentar longas viagens, podendo ser facilmente desmontadas para

manutenção e limpeza.

O capacete Horizon foi desenhado e aprovado para a integração com o sistema de intercomunicadores N-Com B 902X, para assegurar a máxima conectividade durante a condução.

Este sistema permite gerir o telemóvel via Bluetooth, com as funções de atender chamadas, desligar e ligar de volta o último número, com comandos de voz e alternância automática entre intercomunicador e telefone.

O sistema de intercomunicador está equipado com a função Smart Conference para comunicações de grupo e para partilhar música, tanto com o passageiro como com outra moto, quando se viaja acompanhado.

O capacete Horizon V2 está disponível por um P.V.P. de 650,00 €, na rede de Vendedores Autorizados da marca de Borgo Panigale e em [Shop.Ducati.com](http://Shop.Ducati.com). //





## O airbag PARA OFFROAD

CONCEBIDO ESPECIFICAMENTE PARA A PRÁTICA DO MOTOCICLISMO OFFROAD, ESTE COLETE PROMETE ELEVADOS NÍVEIS DE SEGURANÇA SEM COMPROMETER O CONFORTO NEM A LIBERDADE DE MOVIMENTOS.

O Sistema de Airbag Tech-Air OFF-ROAD V2 oferece o mais alto nível de proteção para a prática de off-road, pois foi desenvolvido e testado nas condições mais difíceis, concretamente nas últimas 3 edições do Rally Dakar, e vai estar disponível para os motociclistas comuns no final do ano de 2022.

Incorporando tecnologia inovadora de proteção, fabricado em rede leve e ventilada, este acessório versátil possui protetores incorporados com certificação CE.

O sistema é monitorizado por 6 sensores que alimentam um algoritmo que pode fazer despoletar o enchimento de acordo com os movimentos do piloto, mas a Alpinestars avisa que este colete não deve ser usado na prática do motocross.

A sua utilização implica que, via smartpphone, se programe o tipo de utilização, para otimizar a resposta do sistema. Para o efeito estão disponíveis

3 modos, o Street para o asfalto e dois para o fora de estrada, o Off-Road e o Rally.

O colete Alpinestars Tech-Air OFF-ROAD V2 utiliza um sistema de descarga dupla do airbag e permite ao utilizador trocar facilmente os depósitos de gás para deixar o colete rapidamente pronto para nova utilização.

O corte slim fit e o material elástico proporcionam altos níveis de conforto e uma grande liberdade de movimentos. O airbag Tech-Air OFF-ROAD V2 é compatível com o Alpinestars Bionic Neck Support e com Bionic Hydration Pack.

O preço nos Estados Unidos já foi confirmado e equivale a cerca de 800€. No entanto, ainda não há informações de quanto poderá efetivamente custar ou estar disponível em Portugal. Mas assim que soubermos avisamos!

Clique aqui para ver mais sobre: Notícias de Equipamentos e Acessórios para Motos //





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

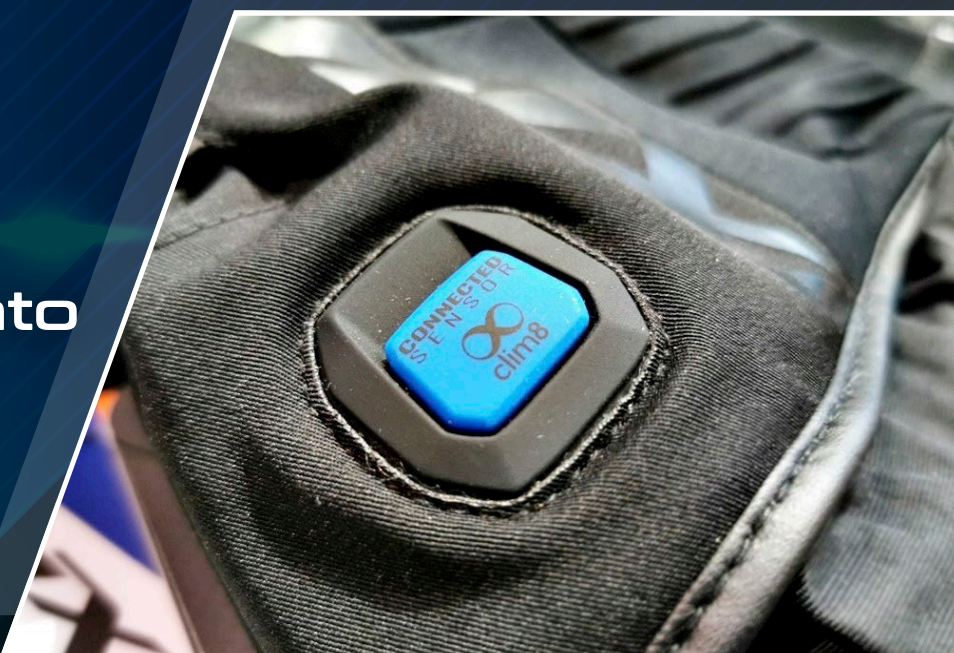


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**





## Para qualquer UTILIZAÇÃO

COM UM ESTILO MODERNO E PERFEITO PARA UM USO DIÁRIO, O BLUSÃO ALLROAD COMBINA CONFORTO, VERSATILIDADE E SEGURANÇA.

**F**iável em quaisquer condições, a segurança e o conforto foram os principais focos da IXON ao conceber este Blusão Allroad.

A resistente camada têxtil exterior, fabricada em poliéster com incorporação de poliuretano e poliamida, tem ajustes nos punhos, na cintura e nos bíceps, tal como o colarinho, revestido a neoprene.

Dois bolsos para as mãos e um bolso à prova de água para carteira, além de dois bolsos internos e outro ainda no forro, oferecem imenso espaço de arrumação.

A ventilação é feita através de duas entradas de ar verticais na frente e uma extração de também vertical nas costas, todas elas com abertura regulável através de fechos de correr.

Conexão do blusão às calças com loop, nas costas, garante um maior nível de proteção, e os relevos em espuma nos antebraços e na parte

de trás com logótipos cortados a laser na parte inferior acrescentam um estilo desportivo ao mesmo tempo que reforçam os níveis de proteção.

Certificados segundo a norma EN 17092-3:2020, contam com proteções de impacto igualmente homologadas de Nível 1 e uma bolsa nas costas para receber uma proteção de coluna que é vendida em separado. //





# **MOTO CENTER**<sup>®</sup>

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](mailto:geral@motocenter.pt)

# Prático e RESISTENTE

A MARCA PORTUGUESA ANUNCIA O LANÇAMENTO DE UM NOVO BLUSÃO PARA HOMEM, O HURRICANE, QUE SE DESTACA PELO SEU DESIGN MODERNO E PELA EXCELENTE RELAÇÃO QUALIDADE PREÇO.



**F**abricado em materiais resistentes, com protecções integradas nos ombros e cotovelos, o Blusão Sprint Hurricane é 100% impermeável e respirável. O corte masculino inclui uma zona lombar prolongada para maior protecção dessa região, em motos de ergonomia mais desportiva.

O conforto é garantido ao longo de todo o ano, graças ao forro interior acolchoado que pode ser facilmente removido e ao sistema de ventilação que tem entradas de ar na frente e um exaustor nas costas, que permitem um fluxo de ar capaz de remover o calor e a humidade nos dias mais quentes. Ajustes na cintura e nos punhos proporcionam um aconchego perfeito para qualquer fisionomia.

Para arrumação, o Blusão Sprint Hurricane tem dois bolsos exteriores, dois bolsos interiores e ainda dois bolsos no forro destacável.

Apontamentos em material refletor promovem a segurança com baixa visibilidade.

Disponível em tamanhos do S ao 4XL, e apenas na cor preta, tem um P.V.P. recomendado de 144,89 Euros.

Para mais informações, clique aqui para visitar o site oficial da Sprint .//





cardo<sup>®</sup>  
communication in motion

Bluetooth<sup>®</sup> 5.2



CARDO  
**FREECOM 4x**

CARDO  
**FREECOM 2x**

### OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

Equipados com a mais avançada tecnologia Bluetooth, Live Intercom e som JBL, para uma experiência sonora sem precedentes.

Agora atualizáveis através do seu telemóvel, graças à tecnologia "Over-the-Air", os FREECOM X juntam a mais avançada tecnologia à comprovada qualidade CARDO.

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

[www.goldenbat.pt](http://www.goldenbat.pt)



## Uma REVOLUÇÃO

FABRICANTE ITALIANO ADOPTA  
UMA NOVA FILOSOFIA PARA AS SUAS  
BOTAS DE AVENTURA

**M**antendo as reconhecidas qualidades das botas TCX ao nível do conforto e da proteção, as novas Infinity 3 Gore-Tex revolucionam este segmento com uma abordagem pragmática na tecnologia do ajuste, no desenho e na conjugação de materiais.

Construídas com recurso a componentes leves, flexíveis, e altamente resistentes à abrasão, as Infinity 3 Gore-Tex estão preparadas para oferecer uma proteção superior na prática do turismo de aventura, com níveis de conforto e adaptabilidade nunca vistos neste segmento.

Os novos materiais utilizados na construção destas botas asseguram um peso reduzido e permitem uma maior versatilidade na sua utilização, inclusivamente no dia a dia.

Para o utilizador, esta evolução significa que a sua liberdade de movimentos fora da moto não é afetada pelo peso e rigidez que caracterizavam até agora as botas de turismo de aventura, contando ainda com as qualidades da comprovada sola Groundtrax que, para além de garantir aderência, mesmo com piso molhado, também assegura uma elevada resistência ao desgaste.

Apesar da leveza e flexibilidade que as caracteriza, as Infinity 3 Gore-Tex não apresentam qualquer compromisso no que diz respeito à proteção, contando com reforços nas canelas, biqueiras, calcanhares e tornozelos.

Uma das novidades mais importantes destas novas botas é o sistema de aperto, através de carreto. Esta prática solução permite um ajuste milimétrico e o aperto da bota com apenas uma mão, mesmo em andamento.

Durante uma viagem de moto é possível enfrentar condições climáticas adversas, mas com a presença da nova membrana Gore-Tex Performance Comfort está garantida a impermeabilidade e a respirabilidade, pelo que as Infinity 3 Gore-Tex são perfeitas para as quatro estações.

No seu interior, uma palmilha Ortholite é sinónimo de amortecimento e respirabilidade.

As botas TCX Infinity 3 Gore-Tex estão disponíveis em preto, em tamanhos desde o 38 ao 48, com um PVP recomendado de 349.99€.

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





# UM OUTRO NÍVEL DE DESEMPENHO EM ESTRADA

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

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

© 2011 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.





# Capacete Schubert E1

## COM NOVOS GRÁFICOS

O CAPACETE DE AVENTURA DO FABRICANTE ALEMÃO APRESENTA NOVAS CORES PARA 2022

**A**zul Endurance e Cinzento Endurance são as novas decorações do capacete Schubert E1. Destacando-se pelo facto de estar equipado com um sistema de segurança denominado por A.R.O.S., que em caso de acidente reduz a probabilidade de rodar e embater no pescoço ou tórax do motociclista, este é um capacete de aventura extremamente confortável e adequado para grandes e pequenas viagens.

A sua forma compacta, o ajuste perfeito ao rosto e a grande amplitude de campo de visão que proporciona, tornam o Schubert E1 num capacete de referência no que respeita ao conforto que se deve ao facto de, na sua essência, o E1 derivar do





sobejamente comprovado Schubert C3 PRO.

Os forros interiores do E1, que podem ser fácil e completamente removidos para serem lavados, asseguram um elevado nível de conforto através dos tecidos Coolmax®, que, por não serem absorventes, oferecem um toque suave e mantêm um clima agradável no interior do capacete. Este forro é certificado como têxtil OKO-TEX 100, um material testado e comprovadamente isento de produtos nocivos para o ser humano.

A ventilação é assegurada por um evoluído sistema multicanal e ventiladores inferiores e superiores que ao garantirem um fluxo de ar agradável e eficaz no interior do capacete, facultam a entrada de ar fresco e a extração da humidade, que ajuda a manter a cabeça seca nos dias de maior calor.

O ventilador adicional na queixeira, munido de um filtro de espuma lavável, aumenta o fluxo de ar no interior do capacete, facilitando a respiração nos momentos de condução mais exigentes.

A queixeira do Schubert E1 abre em conjunto com a viseira, com apenas um movimento, enquanto a pala pode ser ajustada em três posições

diferentes, podendo ser removida.

O Schubert E1, fabricado em Magdeburg, na Alemanha, tem um preço recomendado de venda ao público a partir de 559,00€ e está disponível em tamanhos desde o XS (53) ao XXXL (65).

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado Schubert ou acesse o website da Golden Bat. //



**CAISMOTOR**

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

**Husqvarna**  
MOTORCYCLES

**SVARTPILEN**  
**125**

**OFERTA**

Documentação

Campanha limitada ao stock existente e não acumulável com outras campanhas.  
Válido até 31 de Março de 2022.

# Desportivo A BOM PREÇO

UMA PROPOSTA MAIS ACESSÍVEL, COM AS CARACTERÍSTICAS DINÂMICAS DA GAMA QUALIFIER

**A** Dunlop apresenta um novo pneu desportivo e acessível, o Qualifier Core. Uma proposta que mistura as características dinâmicas da gama Qualifier, mas com um preço mais acessível, adaptado às motos desportivas de média cilindrada.

Apesar de mais acessível em termos de preço, o Dunlop Qualifier Core herda as tecnologias que a marca aplica na gama de pneus desportivos mais evoluídos, como a Dynamic Front Formula, a Carcass Tension Control System ou a Jointless Belt.

De acordo com a Dunlop, o Qualifier Core apresenta características dinâmicas desportivas, um comportamento previsível e uma excelente estabilidade, recomendando a sua utilização para motos dos segmentos naked, roadster, "sport-touring" e também para as desportivas mais antigas.

O desenho do rasto deriva da primeira geração dos pneus Sportmax SportSmart, e o composto foi desenvolvido de forma a garantir uma maior

aderência em pisos molhados. Conta com uma maior percentagem de sílica, que garante também um aquecimento mais rápido, características particularmente importantes no inverno.

O posicionamento e o ângulo dos sulcos do rasto foram otimizados para um escoamento da água mais eficaz, em comparação com o antecessor Qualifier II.

Para aumentar a resistência ao desgaste, a Dunlop utilizou no Qualifier Core a tecnologia Heat Control, que consiste em duas camadas de borracha de diferente densidade que evita o desgaste prematuro evitando o excesso de temperatura de rolamento.

Os Dunlop Qualifier Core já estão disponíveis nas medidas abaixo indicadas, esperando-se que ao longo de 2022 cheguem ao mercado mais referências. //

**Roda Dianteira:**

- 120/70ZR17
- 120/60ZR17

**Roda Traseira:**

- 160/60ZR17
- 190/50ZR17







# Wraap

WRAAP RAZE  
Preto Mate

Idol  
Raze  
Lollipop  
Alien  
Beast  
Prism  
Mood  
Color



**MATERIAL**  
Termoplástico  
HRT



**VENTILAÇÃO**  
Frontal  
Queixeira  
Traseira



**FORRO**  
Removível e lavável  
Hipoalergénico



**PESO**  
1330gr +- 50gr



**SISTEMA  
DE RETENÇÃO**  
Dd-Ring



**2 CALOTAS**  
1º - XS Regular -  
S Regular - M  
2º L - XL - XXL

# Mantenha-se SECO

UM CONJUNTO DE CHUVA PREMIUM QUE O MANTÉM SECO NAS LONGAS VIAGENS



O casaco e as calças de chuva REV'IT! Nitric 3 H2O garantem a necessária proteção contra os elementos, graças à robusta camada exterior Hydratex Lite, um material que é resistente e totalmente à prova de água mas, ao mesmo tempo, respirável.

No interior, ambas as peças possuem um forro em rede que assegura maior durabilidade, e facilita as tarefas de vestir ou despir este conjunto que pode ser usado por cima de qualquer tipo de equipamento de proteção, seja em pele, têxtil ou jeans.

Nas calças, os generosos fechos inferiores permitem vestir e despir sem ser necessário remover as botas.

Devido ao corte do casaco e à presença de dois bolsos exteriores impermeáveis, o Nitric 3 H2O

pode ser usado em qualquer ocasião, não causando o impacto visual típico dos equipamentos de chuva.

Para além de ser fácil de vestir por cima do equipamento habitual, o conjunto Nitric 3 H2O permite ainda o ajuste na cintura, pulsos, braços e tornozelos, por forma a adaptar o seu tamanho às diversas características físicas e ao vestuário/calçado utilizado.

Apesar da qualidade do material da camada exterior, o casaco e as calças Nitric 3 H2O são compactos e podem ser dobrados e guardados dentro do saco que é fornecido de origem, cabendo dentro de qualquer espaço para bagagens da moto ou scooter.

A segurança é reforçada graças às zonas refletoras laminadas existentes no casaco e nas





calças, que aumentam a visibilidade mesmo quando há uma redução significativa da luminosidade.

Perante a imprevisibilidade do tempo, a qualidade e eficácia do conjunto de chuva REV'IT! Nitric 3 H2O é indispensável para garantir o conforto, mesmo sob fortes chuvadas.

O casaco Nitric 3 H2O está disponível em preto ou preto e amarelo néon, com um PVP recomendado de 99.99€ e tamanhos desde o XS ao 3XL.

As calças Nitric 3 H2O estão disponíveis apenas em preto, com um PVP recomendado de 79.99€ e tamanhos desde o XS ao 3XL.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT .//



The YCF logo, consisting of the letters 'YCF' in a stylized, outlined font.

## EDIÇÕES LIMITADAS

YCF 50A



YCF 50A



START F88S



START F123



PILOT F150



Ycf-Riding.com

MAIS INFORMAÇÕES NUM PONTO DE VENDA PERTO DE SI!



# Um capacete modular PARA ESTAR SEMPRE LIGADO

PARA TODOS OS TIPOS DE UTILIZAÇÃO, COM MICROFONE E COLUNAS INTEGRADAS HD, PARA UM SOM DE ALTA QUALIDADE.

**O** Outrush R tem um design modular elegante e versátil, e está aprovado com homologação DOT e ECE, bem como a dupla homologação P/J que lhe permite circular legalmente com a queixeira aberta.

A calota exterior é fabricada em ABS (policarbonato) e a calota interior conta com EPS de densidade múltipla. A viseira ampla tem tratamento anti-risco e possui um sistema de remoção rápida que facilita a limpeza. A ventilação é assegurada por duas entradas de ar na frente, no queixo e no cimo, e um canal de extração na traseira.

Com viseira solar interior, sistema de retenção de aperto rápido, forros interiores removíveis e laváveis em têxtil respirável, o Outrush R é perfeito para qualquer tipo de utilização.

Altifalantes e microfone integrados de fábrica no capacete, garantem uma elevada qualidade de áudio, que é reforçada por um avançado sistema de

redução de ruído.

Além de aceitar comandos por voz em diversas línguas, o Sena Outrush R tem um painel de três botões localizado no lado esquerdo do capacete.

O intercomunicador pode ligar-se a outros dispositivos, via Bluetooth 5.0. O seu emparelhamento com outras unidades é rápido e inteligente, bastando digitalizar códigos QR usando a app da SENA.

Pode ligar-se a 4 outros intercomunicadores e tem um alcance máximo de 900 metros.

A bateria tem uma capacidade que permite até 12 horas de funcionamento contínuo e carrega em apenas duas horas e meia.

Com um peso de 1,730 g, o Sena Outrush R está disponível em preto ou branco e em 4 tamanhos: S,M,L,XL e tem um PVP recomendado de 279,99 €.

Para mais informações contacte a Salgados Moto, o importador Sena para Portugal. //





# 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](http://www.umiberica.com)  [umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt)  [ummotorcycles\\_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)



# Proteção contra o FRIO E A CHUVA

A SPRINT ACRESCENTOU À SUA COLEÇÃO DE EQUIPAMENTO DE MOTO 2022 UM NOVO MODELO DE CALÇAS ESPECIFICAMENTE CONCEBIDAS PARA A PRÁTICA DO MOTOCICLISMO.

Com um design moderno e funcional, as calças Sprint Tempest são fabricadas em material têxtil de poliéster com elevada resistência à abrasão e incorporam proteções homologadas nos joelhos e nas ancas.

Este novo modelo da marca portuguesa tem ainda um forro térmico interior, destacável, com membrana impermeável e respirável, que propicia a utilização das calças durante todas as estações do ano.

Para um maior conforto, as calças Sprint Tempest têm um cóis elevado na parte traseira e ajustes na cintura e nos tornozelos. Para garantirem uma maior liberdade de movimentos foram aplicadas inserções elásticas na zona dos rins e nos joelhos.

Para arrumação existem 2 bolsos exteriores, com fecho, e para aumentar a visibilidade contam com inserções em material refletor.

Estão disponíveis na cor preta, em tamanhos do S ao 3XL, por um PVP recomendado de 119,93 Euros.

Para mais informações ligue-se ao site oficial da Sprint. //







# 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





## ANDALUZIA

**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

**A VIAGEM** à Andaluzia começou com um objetivo claro: o "cabo de gata", conhecida como uma das joias da região de Almeria e o ponto mais Sudeste da Península Ibérica.

Seria a primeira vez que saía do país de moto. O que para muitos é já ali, para mim, era uma aventura e tanto.

Carreguei a moto com tudo o que precisava mas, sobretudo, com o que não precisava. A escolha pelas "rodas grandes" (Big Trail) mostrava, mais uma vez, que valeu a pena todas aquelas paragens em bicos dos pés e outras mais aparatosas.

A ansiedade de faltar alguma coisa é algo que me acompanha, por isso, levo tudo! Sapatos, vestidos e outras exclusividades femininas que, muito embora nunca se chegue a utilizar, o simples facto de lá estarem são um descanso para a alma.

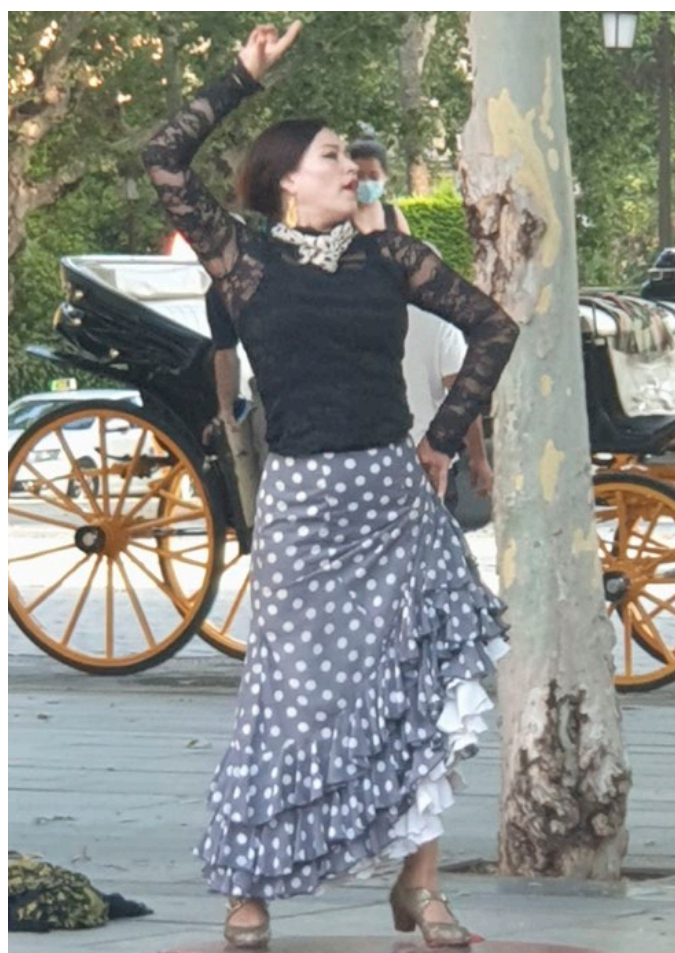
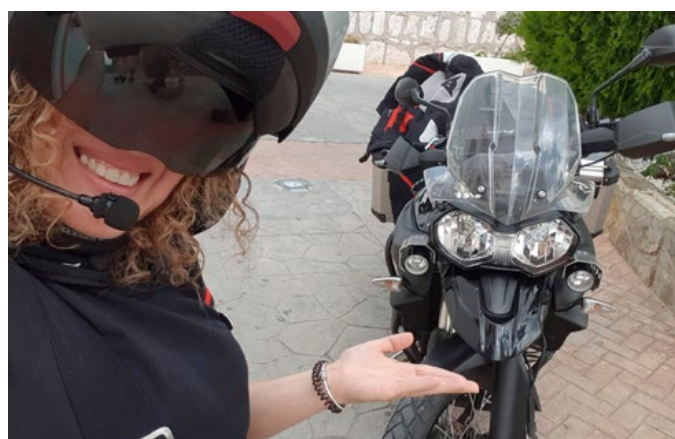
Bem, nem tudo, porque o raio do espaço das malas acaba num instante.

Assim que o sol nasceu, lá arranquei para Sevilha, a primeira paragem.

Sevilha no verão faz com que a moto seja uma espécie de torradeira dentro de um forno. Chiça, andar de moto tem os seus desafios, e é preciso estar preparada para suportar os caprichos do tempo.

Se em Lisboa já tinha passado pela loucura do trânsito, imaginem Sevilha a ferver, em todos os aspectos, calor, movimento, confusão, caótico, pelo menos, para mim.

Depois, a escolha do hostel, bem no centro da cidade, foi um teste à resistência, um pára-arranca que não acaba! Os tempos de mimice e da ansiedade de parar ficavam definitivamente para trás. Se há coisa que posso transmitir a quem quiser arriscar no mundo das motos é que as dificuldades de hoje são tão menores quanto maior for o desafio. »







Lá cheguei ao hostel, no meio de ruas e ruelas. Por vezes, acho que o GPS tem lá dentro um gnomo caprichoso, que se farta de rir a cada novo percurso que inventa. Tenho para mim que há ali um tique sadista que se regozija a cada inversão de marcha, ou quando me leva por ruelas cujas malas da mota fazem tangentes a transeuntes e paredes, acho que nessa altura a “Rodas Grandes” também tem tendência a engordar.

Bem, lá dei com o dito hostel.

Parei a mota bem no centro de Sevilha e pensei, está feita a primeira etapa. Sentia-me como uma navegadora que tinha acabado de atravessar o Atlântico, exausta, mas feliz. Andar de moto tem um efeito extraordinário sobre a nossa autoconfiança, faz-te acreditar no que antes julgavas impossível. E isso faz de ti alguém mais forte para enfrentar os desafios que se seguem.

O desafio que se seguia era...Aiiii,tenho que deixar a moto na rua! Que drama, confesso que me custou bastante. Depois de vinte voltas ao local a procurar o sítio melhor para a estacionar em segurança, lá encontrei um, que me deixava um pouco mais tranquila, ou talvez fosse só o cansaço a sobrepor-se à ansiedade.

Amarradinha até aos dentes, com tudo quanto é cadeado, lá deixei a “Rodas Grandes” e fui para o hostel, chegava o terceiro desafio do dia. Carregar as malas até ao hostel, foi a primeira vez que tomei o peso da decisão de, na dúvida, levo tudo! Muito embora isso não me pesasse na consciência, como já referi, pesava agora nos braços, e de que maneira.

Lá me arrastei até ao hostel, qual formiga que carrega casca de noz...

O hostel era um vislumbre das Arábias, muito bonito,

cuja influência Árabe faz lembrar outras paragens. O pequeno hostel Zaida é tão só um reflexo de uma Sevilha encantadora e vibrante, cuja herança Árabe resplandece a cada palácio, a cada rua, ou a cada azulejo cheio de cor. Muito há a dizer sobre Sevilha, é linda, encantadora, cheia de vida e vibrante, claro que muito havia a dizer.

Perdida no meio da emoção, descarregada da tralha e do stress, lá fui para o duche retemperador de forças e emoções. Depois, depois esqueci-me do GPS! Chiça, deve ter ficado em cima do banco da mota.

Nunca fui atleta, nem sequer corredora, mas com o coração a subir ao redline mais parecia uma super-desportiva, daquelas que passam por nós e nem as vimos, lá fui eu a correr pelas ruas de Sevilha, depois de vestir nem sem bem o quê. Do quarto à mota não levei mais de décimo de segundo que o Oliveira leva a dar a volta ao Autódromo do Algarve. Felizmente, ninguém lhe pegou, talvez tenham pressentido a presença do gnomo malévolo.

Voltei para o quarto com o coração acelerado e as pernas a reclamar, parece que as emoções daquele dia teimavam em oscilar entre o ralenti e o redline.

Valeu a noite de Sevilha. Pois, cá está, ainda bem que levava vestidos para a noite, e até tive escolha e tudo, tal era a fatura, tinha valido a pena o excesso de carga.

A noite de Sevilha, efusiva, alegre e descontraída, fez-me baixar a rotação. Depois de uma boa caipirinha gelada ao som da música latina, que ecoa pelas esplanadas, lá acalmei o coração.

Na manhã seguinte, acordei com vontade renovada de conquistar o mundo, a “Rodas Grandes” lá me esperava, com aquele ar acorrentado, mas pronta para mais uma aventura. //



**Henrique Saraiva**

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

## EM DEMANDA DE SÃO CUCUFATE! “Estes Romanos são loucos”

**Q**uem não recorda esta frase tantas vezes dita pelo Astérix, nas aventuras de resistência ao invasor romano da sua irredutível aldeia gaulesa?

Permanentemente cercada pelos legionários romanos acantonados nos acampamentos militares de Petibonvm, Lavdanvm, Babaorvm e Aqvarivm e que, cada vez que punham um pé de fora, eram valentemente sovados pelo Astérix, pelo Obélix e pelos seus companheiros animados pela poção mágica do druida Panoramix.

Tive a sorte de, no meu percurso escolar, ter tido alguns excelentes professores. Daqueles que, para além de ensinarem, me estimularam o gosto por aprender.

Recordo um professor de História que não queria que estudássemos na véspera dos testes (entendia que o estudo deveria ter sido feito antes...). No dia anterior devíamos sim ler algo sobre História que nos divertisse e nos descontraísse para irmos à vontade para a prova. E a recomendação primeira era para

lermos um livro do Astérix, por exemplo. E desde então me ficou o gosto por estas aventuras em banda desenhada magistral.

É evidente que os romanos, esses inimigos impiedosos, são caricaturados à exaustão. Mas todas as referências estão lá. O enquadramento histórico é o correcto e apercebemo-nos das estratégias militares, das infraestruturas que construíram - estradas, pontes, termas, palácios, etc. - e das características culturais como os Romanos se relacionaram com os povos conquistados.

A que propósito vem afinal esta conversa? Porque o destino que vos apresento desta vez, são as ruínas romanas de São Cucufate (que nome mais estranho, não é?).

### A CAMINHO DE SÃO CUCUFATE

Como noutra ocasião referi, uma das portas de entrada no Alentejo é Alcácer do Sal. Dali podemos divergir para sul a caminho do Algarve ou para nascente a caminho do interior. E sendo a partir daí que as







**Ponte romana de Vila Ruiva**



**Ponte romana de Vila Ruiva**

viagens começam a ter interesse, nada como começar com um cafezinho matinal numa das esplanadas à beira Sado.

Depois o rumo foi para leste. Por estradas já conhecidas. Seguimos em direcção a Montemor-o-Novo mas rapidamente inflectimos para Santa Catarina que atravessámos, em direcção a Alcáçovas.

Onde desta vez não parei no meu banco de jardim favorito (ainda faltavam alguns quilómetros para o destino e não havia tempo a perder).

O mesmo se passou mais à frente em Viana do Alentejo.

Recordo que já vos falei nestas terras alentejanas numa outra viagem aqui descrita nas páginas da Andar de Moto: na edição nº 36 de Maio de 2021 e com o título "Já conhece Oriola?"

Em Viana seguimos em direcção a sudeste, passámos Alvito onde virámos para uma estreita estrada municipal mas com bom piso, o CM1004.

Deixámos a EN257 que trazíamos desde Alcáçovas e à qual voltáramos mais adiante. Por aqui passámos em Água de Peixes e mais à frente em Albergaria dos Fusos, localidade que deu o nome à barragem que também banha Oriola (que deu o título à crónica mencionada atrás).

Logo de seguida, entrámos no espírito da herança romana em território português. Este pequeno desvio serviu para conhecermos a ponte romana sobre a Ribeira de Odivelas, também conhecida por ponte de Vila Ruiva.

Trata-se de uma antiga ponte romana, em uso até os nossos dias. Ao que tudo indica, integrava a antiga estrada romana que, de Faro e Beja, seguia para Évora e Mérida.

Apresenta várias fases construtivas. Supõe-se que >>>



# CRÓNICA

a estrutura original, os três primeiros pegões feitos de granito, datem provavelmente entre o Século I a.C. e Século I. Podem ser vistas reconstruções e obras acrescentadas, que têm data provável do século V e século XI, utilizando antigo material romano como também materiais novos da época.

Encontra-se classificada como Monumento Nacional desde 1967.

A vista atual da ponte é incompleta, pois devido ao assoreamento, 15 arcos e olhais não podem ser vistos, estando soterrados parcialmente. Tem 120 metros de comprimento, 4,9 metros de largura e uma altura máxima de 5,3 metros. A passagem sobre a ponte é feita em duas rampas de inclinação ligeira que confluem no meio e, ao longo da ponte, corre um parapeito de nível baixo.

A ponte é erguida no total sob 20 arcos, dos quais treze possuem volta perfeita com vãos de tamanhos diferentes. Intercalados nos pegões encontram-se olhais, também com vãos de tamanhos diferentes.

Para lá da beleza - não conheço nenhuma ponte romana que não se caracterize pela elegância das linhas, sendo a minha favorita a Ponte de Trajano em Chaves - o que sempre me impressiona é a idade da obra. Esta foi construída no tempo do nascimento de Cristo! Tem 2000 anos!

Retomamos a EN257 e seguimos até quase à entrada da Vidigueira onde uma placa que quase passa despercebida nos indica que devemos virar à esquerda para São Cucufate. É uma rua de sentido único que nos leva directamente ao Centro de Interpretação.

## A VILLA ROMANA DE SÃO CUCUFATE

A Villa Romana de São Cucufate, igualmente conhecida como Ruínas de Santiago, é um monumento histórico localizado na freguesia de Vila de Frades, no concelho da Vidigueira, em Portugal.

E por estes caminhos andou José Saramago colhendo a matéria prima para a sua obra “Viagem a Portugal”. E assim escreveu, em 1981:

“Por este caminho, passando Vila Ruiva e Vila Alva, chega-se a Vila de Frades, onde nasceu Fialho de Almeida. Porém, a glória artística da terra é a vila romana de São Cucufate, a poucos quilómetros, no meio de uma paisagem de olivais e mato. Um letreiro minúsculo na beira da estrada aponta para um caminho de terra: será além. O viajante sente-se descobridor de ignotos mundos, tão recatado é o sítio e mansa a atmosfera. Em pouco tempo se chega. As ruínas são enormes, desenvolvem-se, lateralmente, em grandes frentes, e a estrutura geral, de pisos sobrepostos e robustos arcos de tijolo, mostra a importância do aglomerado. »



Capela - Frescos





# 3 CAMINHOS PARA A TUA SUZUKI

MANTÉM ▪ TROCA ▪ DEVOLVE



SUZUKI



V-STROM 1050XT

**APENAS 132,52€/MÊS - TAEG:6,4%**

- + PVP: 14.999,00€
- + MTIC\*: 12.537,83€
- + Mensalidade\*\*: 132,52€
- + Montante Financiado: 10.499,30€
- + Entrada Inicial: 4.499,70€
- + Prazo: 48 Meses
- + TAN: 5,0%
- + Última Mensalidade: 5.999,60€



SABE MAIS

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

  
**SUZUKI**

Exemplo para Crédito Automóvel com reserva de propriedade. PVP: 14.999,00€, entrada inicial obrigatória: 4.499,70€ + 47 mensalidades: 132,52€, última mensalidade: 5.999,60€. Montante Financiado: 10.499,30€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,4%, MTIC: 12.537,83€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2022**, para o V-Strom 1050XT (DL1050RC), limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação pelo Cetelem, marca BNP Paribas Personal Finance, S.A., Sucursal em Portugal. Informe-se no 21 721 90 00 (dias úteis, 9-20h), custo chamada conforme tarifa contratada para rede fixa nacional. O concessionário oficial Suzuki é intermediário de crédito a título acessório e atua 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.







São Cucufate - Panorâmica



Pormenor das ruínas da Villa

...

Em geral as ruínas são melancólicas. Mas estas, talvez por se sentir nelas o trabalho de gente viva, e apesar dos fúnebres restos que à vista estão (nota: refere-se às escavações em curso à época em que por lá passou), acha o viajante que são um agradável lugar. É como se o tempo se tivesse comprimido; antontem estavam aqui os romanos, ontem os frades de S. Cucufate, hoje o viajante, por pouco não se tinham encontrado todos.”

Estas são as ruínas de um complexo do período romano, composto por uma mansão, termas, um templo e uma zona de produção agrícola.

A villa é provavelmente a maior em Portugal estando integrada na tipologia de uma villa áulica, ou seja, de dimensões e aparência monumentais, apresentando uma natureza especialmente refinada e luxuosa, até em comparação com os restantes formatos de casas de campo romanas, servindo para demonstrar o elevado estatuto de poder e de riqueza a que tinham chegado os seus proprietários.

Com efeito, as villas áulicas são as menos comuns entre as estruturas daquele tipo na antiga Lusitânia, tendo a de São Cucufate sido talvez a única no território que produzia vinho, possuindo uma arquitectura ímpar no nosso território.

Uma Villa (em latim), na Roma Antiga, era origi- >>

Fachada da Villa







nalmente uma moradia rural (casa de campo) cujas edificações formavam o centro de uma propriedade agrícola. Portanto, era uma residência de campo de um patrício, de um plebeu de grandes posses, ou de uma família campestre romana, aqueles que por regra detinham as explorações agrárias de maior dimensão.

A presença romana no local terá tido início no século I d.C. e findado nos séculos V a VI, durante as invasões bárbaras da Península Ibérica. Porém, o local continuou a ser habitado durante este período, tendo o antigo templo romano sido convertido numa basílica paleocristã.

A antiga casa romana foi mais tarde ocupada por dois mosteiros cristãos dedicados a São Cucufate, fundados em períodos diferentes, e cada um com a sua própria igreja, construídas em locais diferentes dentro das ruínas.

De acordo com os vestígios encontrados no local, o primeiro mosteiro terá sido instalado entre os séculos IX e X, durante a época islâmica, e depois abandonado no século XII, na sequência da Reconquista. O segundo mosteiro foi estabelecido no século XIII, como parte de um programa de D. Afonso III para o repovoamento da região, tendo estado activo até aos séculos XVI ou XVII.

A igreja esteve aberta ao culto até ao século XVIII, tendo permanecido num razoável estado de conservação. Os vestígios arqueológicos foram classificados como Monumento Nacional em 1947, embora nessa altura se presumisse que correspondiam apenas ao segundo mosteiro de São Cucufate.

Ocupa uma extensa área no topo de um monte, que apesar de pouco elevado domina a planície em redor, principalmente para Sul, no sentido de Pax Julia (Beja). No período romano, este local estava afastado das povoações, mas situado perto de um importante cruzamento de vias, estando ligado por estrada àquela importante cidade no período da ocupação romana. A estrada que atrás referi quando percorremos a ponte romana de Vila Ruiva.

Uma villa romana típica tinha pelo menos duas funções, servindo como local de residência habitual ou temporária de um grande proprietário e a sua família e como centro industrial, onde se transformavam e armazenavam os produtos vindos da zona em redor. Estavam normalmente divididas em três zonas distintas: a pars urbana, onde residiam os proprietários, de forma sazonal ou permanente; a pars rustica ou parte produtiva, onde viviam e trabalhavam os servos, contando com várias estruturas de apoio, como »





Zona termal



Pormenor das ruínas da villa romana



Distiguem os estilos diferentes na construção



Piscina

cozinhas, armazéns e instalações para os animais; e a zona de armazenamento, muitas vezes integrada na pars rustica em vez de ser uma área autónoma.

Este também era o caso de São Cucufate, que originalmente conjugava uma mansão palacial com um núcleo produtivo, dedicado ao processamento e armazenamento dos géneros agrícolas, principalmente vinho. Todavia, as últimas grandes obras mudaram totalmente a sua organização, passando o edifício central a concentrar não só a pars urbana mas também uma parcela da pars rustica.

Além da casa principal e das estruturas produtivas, o conjunto romano também incluía um complexo termal, um templo, uma piscina de grandes dimensões e um espaço ajardinado.

Em redor da villa situava-se o ager, o domínio territorial onde se situavam os recursos económicos da propriedade, como campos e florestas. Os vários edifícios das villas romanas normalmente estão reunidos em torno de um espaço central, o patium.

Esta mansão romana é na realidade composta por três edifícios, correspondentes a três fases de construção sucessivas, como acima referi, durante as quais

foram demolidas as antigas estruturas, e construídas novas em cima dos alicerces das antigas.

Assim, a casa visível é na realidade a que foi construída em último lugar, embora tenham sobrevivido vestígios dos primeiros dois edifícios, podendo as três fases ser distinguidas através das diferentes formas de construção. A segunda casa utilizava um aparelho de xisto irregular, sendo a ligação entre as alvenarias feita através de argamassa de cal, enquanto que a terceira utilizou camadas de alvenaria de xisto alternadas com fiadas de tijolo.

O sítio arqueológico conta com um centro de interpretação, já mencionado.

Como parte do processo para a valorização e divulgação das ruínas de São Cucufate, foi instalado um centro museológico na Casa do Arco, onde foi preservada parte do espólio recolhido durante os trabalhos arqueológicos, contando igualmente com um espaço polivalente, que funciona como auditório e para a realização de exposições temporárias.

O sítio arqueológico de São Cucufate tem uma grande importância para o estudo da antiga civilização romana em Portugal, tendo permitido, por exemplo, »



# 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](http://apriliaportugal.pt)



**aprilia**<sup>®</sup>



Vista panorâmica das ruínas romanas de São Cucufate



aprofundar os conhecimentos sobre a evolução da arquitectura romana, devido à presença de três fases distintas de construção.

Também possibilitou o estudo dos sistemas de exploração dos recursos, da organização administrativa e do povoamento durante aquela época, e é de uma relevância vital para a compreensão da forma como se introduziu e desenvolveu o cristianismo em território nacional, até se tornar a religião dominante. A villa em si é considerada a estrutura deste tipo em melhores condições de conservação, não só a nível nacional como no estrangeiro.

Além disso, também é considerado de grande valor cultural para a região, devido à sua ligação ao vinho de talha, um método de produção vinícola praticado desde o período romano na região.

## A REGIÃO DA VIDIGUEIRA E O VINHO DE TALHA

Foram descobertos vestígios de vinho de talha em São Cucufate, cuja presença foi registada no dossier da candidatura do Vinho de Talha a património cultural e imaterial da UNESCO em preparação pela autarquia da Vidigueira.

O Centro Interpretativo do Vinho de Talha, em Vila de Frades, inaugurado em 2020, é dedicado àquele método de produção vinícola, incluindo a sua evolução histórica, com destaque para a antiga villa romana.

Em 2013, a autarquia da Vidigueira criou um percurso temático sobre a produção vinícola no concelho, o Itinerário Cultural da Vinha de São Cucufate, que começa nas ruínas romanas.

Mas afinal o que é o Vinho de Talha?

É uma forma ancestral de produzir vinho, em ânforas de barro, utilizada pelo menos desde o tempo dos romanos como atrás se viu, e que a região da Vidigueira divulga como seu património histórico.

Não houve desta vez tempo para explorarmos esta vertente. Oportunidade não faltará mas será conveniente que ocorra com tempo disponível, pois saborear estes néctares preciosos e depois conduzir moto pode não ser a melhor ideia...

Ainda assim, e para satisfazer a curiosidade, partilho um texto retirado de um folheto da Quinta da Pigarça, que descreve a forma de produção deste vinho:

“A vindima é feita manualmente e as uvas são escolhidas com rigor. Depois são transportadas em pequenas caixas para a adega onde são vinificadas em lotes separados ou conjuntos, dependendo do tipo de vinhos a que se destinam.

As uvas são desengassadas na sua maior parte, deixando alguns engasses inteiros para mais tarde servirem de filtro ao vinho dentro das talhas. Depois, durante cerca de três semanas, as massas têm que ser (revolidas) mexidas duas a três vezes por >>>



dia, manualmente, com o chamado “pau romano” até a fermentação baixar a sua intensidade.

No S. Martinho (11 de Novembro), como manda a tradição, abrem-se os vinhos novos e começam as provas. Mais adiante, quando se decidem os lotes, é hora de pôr a limpo os vinhos que escorrem normalmente por uma torneira de madeira até ao fim e saem naturalmente filtrados e brilhantes pela sua passagem pelas massas.

Posteriormente retiram-se as massas, a parte sólida da uva que se extrai manualmente da talha. O vinho resultante da prensa das massas incorpora-se novamente nas talhas de argila, já a limpo onde continuará micro-oxigenando até ser engarrafado. Os vinhos têm uma quantidade mínima de sulfitos e conservam-se durante anos melhorando na garrafa.”

Espero que a descrição tenha sido convidativa. Eu achei... e ficou na mente uma visita à região da Vidi-gueira. Até porque tem um pão alentejano de comer e chorar por mais!

## CONCLUSÃO

Esta visita a São Cucufate comprovou algo que já sabia: que os romanos estavam muito longe de se-

rem loucos.

O Império Romano atingiu um nível civilizacional de tal forma relevante que muito chegou até aos nossos dias.

E não tivesse sido a Idade das Trevas, primeiro com a invasão do Império Romano do Ocidente pelas tribos bárbaras do norte da Europa e mais tarde com o belicismo da Idade Média, que constituiu um retrocesso civilizacional, certamente essa herança cultural seria muito maior.

Na Península Ibérica, ainda assim, tivémos um período intermédio com o domínio muçulmano entre os séculos VIII e XII em que também usufruímos de uma cultura muito diferente e que contribuiu para moldar os povos que hoje somos neste território.

E agora... tal como os irreduzíveis gauleses de Astérix e Obélix (não esquecendo o pequeno Ideafix), chefiados pelo altivo e corajoso Abraracourcix e tornados invencíveis pela poção mágica do druída Panoramic, o melhor mesmo é fazermos uma monumental farra... tendo o cuidado de amordaçar o bardo Assurance-tourix, não vá ele querer exercitar os seus (poucos) dotes canoros! Venham de lá esses javalis...

Estes gauleses são (mesmo) loucos!!! //



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

### LOCALIZAÇÃO

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

### HORÁRIOS

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

### TELEFONES

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

### E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



## A PRIMEIRA **da era Pós-Rossi**

Pilotos e motos estão prontos para enfrentar novos circuitos, novas regras e novos desafios, entre eles oito motos Ducati e uma luta inclemente pela afirmação de duas marcas de grande potencial, a quem as demais não têm facilitado a obtenção de bons resultados: Aprilia e KTM. Saiba tudo aqui.

**Texto:** Paulo Araujo **Fotos:** Equipas





A época de MotoGP de 2022 tem, logo à partida, uma missão espinhosa: conseguir superar, em termos de emoção, a mais competitiva época de MotoGP de sempre, a de 2021, na qual 8 pilotos de 4 marcas venceram

corridas, por vezes separados à meta por escassas milésimas de segundo, com o campeonato a ficar decidido a apenas uma corrida do seu final e por escassos pontos.

Isto apesar dos desafios colocados às equipas e aos pilotos, pelas várias mudanças de calendário e limitações de desenvolvimento impostas pela continuada pandemia.

Este ano os desafios também são múltiplos, a começar pelo esperado regresso em plena forma de Marc Marquez, e o possível domínio da Ducati, que vai alinhar com nada menos que oito motos nas grelhas de partida, para procurar o título de pilotos e revalidar o título de fabricantes que vai estar a defender.

Há também dois novos circuitos, Mandalika, na Indonésia, e KymiRing, na Finlândia, país que volta a integrar o Mundial de Velocidade após décadas de ausência.

Vai ser também o primeiro ano pós-Valentino Rossi, sem as bancadas pintadas de amarelo.

Nesta era moderna dos Grandes Prémios, duas marcas: a Aprilia e a KTM irão procurar afirmar-se definitivamente como vencedoras. A KTM e Miguel Oliveira estão mais bem colocados, mas o desafio é grande e a concorrência feroz. Mais circuitos, mais corridas, mais equipas, mais pilotos e mais complexidade tecnológica são premissas que deixam adivinhar que, garantida mesmo, vai ser a emoção. Para que não perca nada e possa estar por dentro de todos os pormenores, deixamos-lhe aqui um guia completo para a temporada de 2022 da categoria de MotoGP do Mundial de Velocidade. E já sabe que, depois de cada corrida, vai poder contar com os nossos habituais e completos resumos. No site do costume! //

## Aprilia Racing

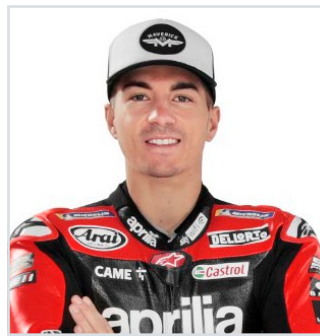


Aprilia RS-GP - 4 cilindros em V



**41** ALEIX ESPARGARÓ

Nacionalidade  
Espanha  
Ano de nascimento  
1989



**12** MAVERICK VIÑALES

Nacionalidade  
Espanha  
Ano de nascimento  
1995

Piloto de testes: Lorenzo Savadori #32 Ita 1993  
Diretores: Massimo Rivola, Romano Albesiano  
Base: Noale - Itália



## Gresini Racing MotoGP



Ducati Desmosedici GP21 - 4 cilindros em V



**23** ENEA BASTIANINI

Nacionalidade  
Itália  
Ano de nascimento  
1998



**49** FABIO DIGIANNANTONIO

Nacionalidade  
Itália  
Ano de nascimento  
1997

Diretores: Nadia Padovani  
Base: Verona - Itália





## Ducati Lenovo Team

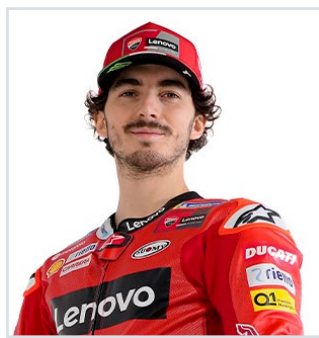


Ducati Desmosedici GP22 - 4 cilindros em V



**43** JACK MILLER

Nacionalidade  
Austrália  
Ano de nascimento  
1995



**63** FRANCESCO BAGNAIA

Nacionalidade  
Itália  
Ano de nascimento  
1995

Piloto de testes: Michelle Pirro #67 Ita 1986  
Diretores: Luigi Dall'igna, Paolo Ciabatti,  
Davide Tardozi  
Base: Bolonha - Itália



## Mooney VR46 Racing Team



Ducati Desmosedici GP22 - 4 cilindros em V



**10** LUCA MARINI

Nacionalidade  
Itália  
Ano de nascimento  
1997



**72** MARCO BEZZECCHI

Nacionalidade  
Itália  
Ano de nascimento  
1998

Diretores: Pablo Nieto, Uccio Salucci,  
Valentino Rossi  
Base: Tavulia - Itália



## Pramac Racing

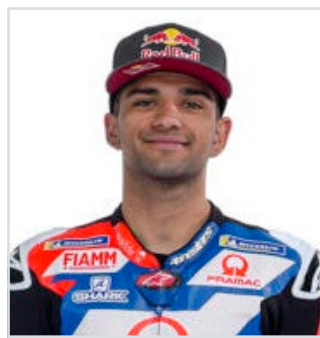


Ducati Desmosedici GP22 - 4 cilindros em V



**5** JOHANN ZARCO

Nacionalidade  
França  
Ano de nascimento  
1990



**89** JORGE MARTIN

Nacionalidade  
África do Sul  
Ano de nascimento  
1998

Diretores: Claudio Calabresi, Paolo Campinoti  
Base: Bolonha - Itália



## LCR Honda Castrol



Honda RC213V - 4 cilindros em V



**73** ALEX MÁRQUEZ

Nacionalidade  
Espanha  
Ano de nascimento  
1996



**30** TAKAAKI NAKAGAMI

Nacionalidade  
Japão  
Ano de nascimento  
1992

Diretores: Lucio Cecchinello  
Base: Mónaco

## LCR Honda IDEMITSU





## Repsol Honda Team



Honda RC213V - 4 cilindros em V



**93** MARC MÁRQUEZ

Nacionalidade  
Espanha  
Ano de nascimento  
1993



**44** POL ESPARGARÓ

Nacionalidade  
Espanha  
Ano de nascimento  
1991

Piloto de testes: Stefan Bradl #6 Ale 1989  
Diretores: Alberto Puig, Tetsuhiro Kuwata  
Base: Barcelona - Espanha



## Red Bull KTM Factory Racing



KTM RC16 - 4 cilindros em V



**88** MIGUEL OLIVEIRA

Nacionalidade  
Portugal  
Ano de nascimento  
1995



**33** BRAD BINDER

Nacionalidade  
África do Sul  
Ano de nascimento  
1995

Piloto de testes: Daniel Pedrosa #26 Esp 1985  
Piloto de testes: Mika Kallio #36 Fin 1982  
Diretores: Francesco Guidotti, Pit Beirer  
Base: Mattighofen - Áustria





## Tech3 KTM Factory Racing



KTM RC16 - 4 cilindros em V



**86** REMY GARDNER

Nacionalidade Austrália  
Ano de nascimento 1998



**25** RAUL FERNÁNDEZ

Nacionalidade Espanha  
Ano de nascimento 2000

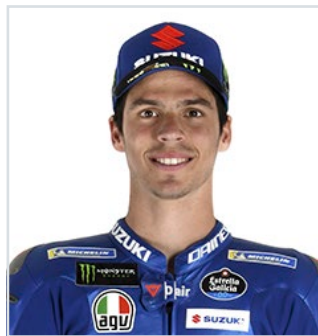
Diretores: Hervé Poncharal  
Base: Borne Les Mimosas - França



## Team Suzuki Ecstar



Suzuki GSX-RR - 4 cilindros em linha



**36** JOAN MIR

Nacionalidade Espanha  
Ano de nascimento 1997



**42** ALEX RINS

Nacionalidade Espanha  
Ano de nascimento 1995

Piloto de testes: Sylvain Guintoli #90 Fra 1982  
Diretores: Shinichi Sahara, Ken Kawauchi  
Base: Milão - Itália

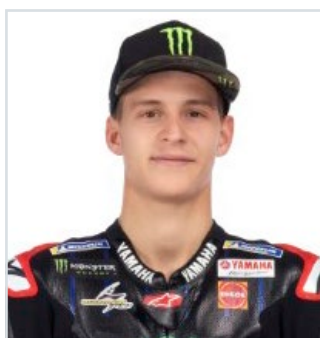




## Monster Energy Yamaha MotoGP

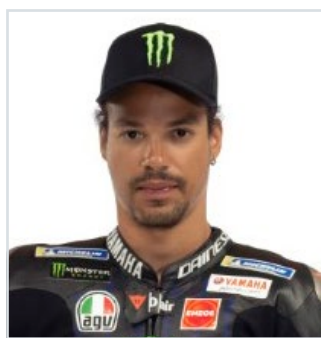


Yamaha YZR-M1 - 4 cilindros em linha



**20** FABIO  
QUARTARARO

Nacionalidade  
França  
Ano de nascimento  
1999



**21** FRANCO  
MORBIDELLI

Nacionalidade  
Itália  
Ano de nascimento  
1994

Piloto de testes: Cal Crutchlow #35 GB 1985  
Diretores: Massimo Meregalli, Lin Jarvis  
Base: Milão - Itália



## WithU Yamaha RNF MotoGP Team

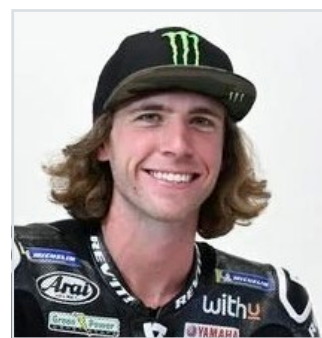


Yamaha YZR-M1 - 4 cilindros em linha



**04** ANDREA  
DOVIZIOSO

Nacionalidade  
Itália  
Ano de nascimento  
1986



**40** DARRYN  
BINDER

Nacionalidade  
África do Sul  
Ano de nascimento  
1998

Diretores: Razlan Razali, Wilco Zeleberg,  
Johann Stigefelt  
Base: Kuala Lumpur - Malásia

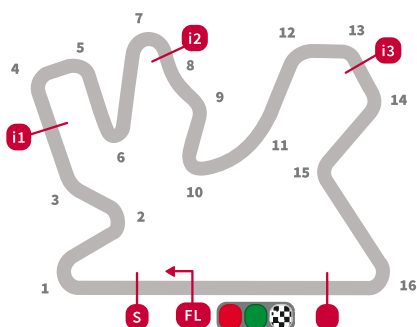


# Calendário e circuitos 2022

2022 será o ano em que o Mundial de Velocidade ultrapassa pela primeira vez as duas dezenas de corridas. Mais propriamente, em MotoGP 2022 teremos um total de 21 Grandes Prémios, dois deles em circuitos totalmente novos: KymiRing na Finlândia e Mandalika na Indonésia. Veja aqui os detalhes de cada GP.

## 1 Grande Prémio do Qatar

### CIRCUITO DE LOSAIL



**4 a 6 de março**

**Extensão:** 5,4 quilómetros

**Curvas Esq/Dir:** 6/10

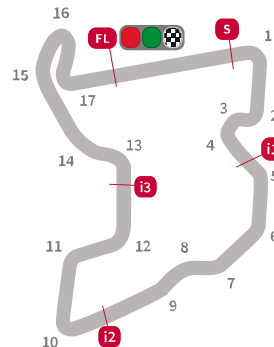
**Recta mais longa:** 1068 metros

**Recorde absoluto:** Francesco Bagnaia - 1'54,491

**Vel. média / Vel. máxima:** 167,4 km/h / 362,4 km/h

## 2 Grande Prémio da Indonésia

### CIRCUITO DE MANDALIKA



**18 a 20 de março**

**Extensão:** 4,3 quilómetros

**Curvas Esq/Dir:** 6/11

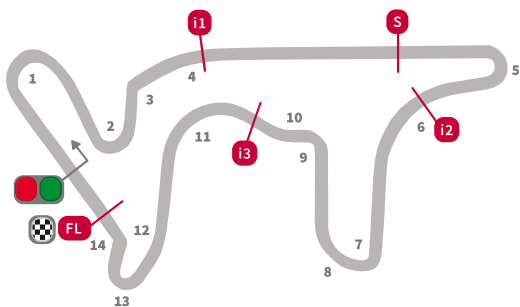
**Recta mais longa:** 507 metros

**Recorde absoluto:** a determinar

**Vel. média / Vel. máxima:** a determinar

## 3 Grande Prémio da Argentina

### CIRCUITO DE TERMAS DE RIO HONDO



**1 a 3 de abril**

**Extensão:** 4,8 quilómetros

**Curvas Esq/Dir:** 5/9

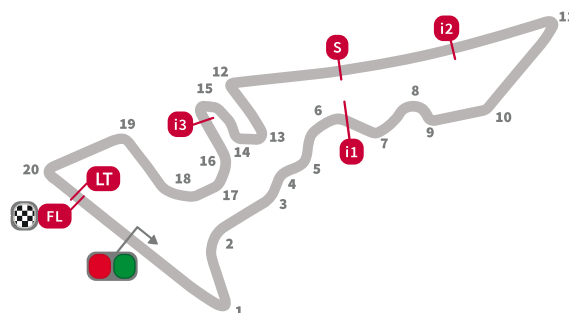
**Recta mais longa:** 1076 metros

**Recorde absoluto:** Valentino Rossi - 1'39,019

**Vel. média / Vel. máxima:** 172,7 km/h / 334,4 km/h

## 4 Grande Prémio das Américas

### CIRCUITO DAS AMÉRICAS



**8 a 10 de abril**

**Extensão:** 5,5 quilómetros

**Curvas Esq/Dir:** 11/9

**Recta mais longa:** 1200 metros

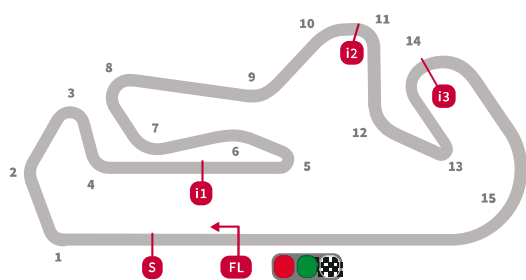
**Recorde absoluto:** Marc Márquez - 2'03,575

**Vel. média / Vel. máxima:** 158,6 km/h / 352,9 km/h



## 5 Grande Prémio de Portugal

### AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE



22 a 24 de abril

Extensão: 4,6 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 6/9

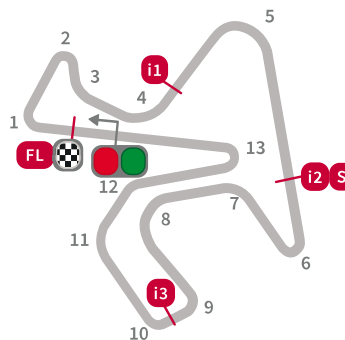
Recta mais longa: 970 metros

Recorde absoluto: Alex Rins - 1'39,450

Vel. média / Vel. máxima: 164,8 km/h / 351,7 km/h

## 6 Grande Prémio de Espanha

### CIRCUITO DE JEREZ ÁNGEL NIETO



29 abril a 1 de maio

Extensão: 4,4 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 5/8

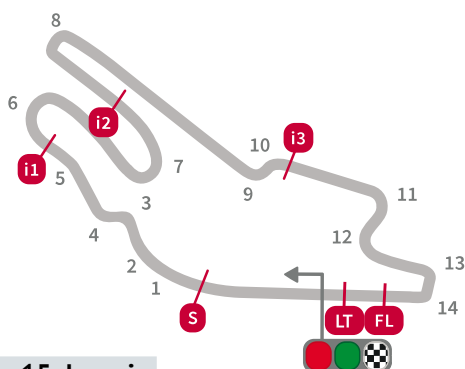
Recta mais longa: 607 metros

Recorde absoluto: Fabio Quartararo - 1'37,770

Vel. média / Vel. máxima: 161,4 km/h / 300,8 km/h

## 7 Grande Prémio de França

### CIRCUITO DE LE MANS BUGATTI



13 a 15 de maio

Extensão: 4,2 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 5/9

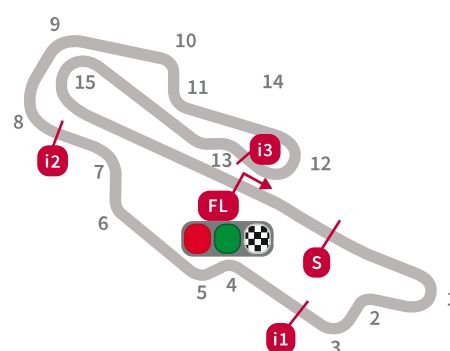
Recta mais longa: 674 metros

Recorde absoluto: Maverick Viñales - 1'32,309

Vel. média / Vel. máxima: 142,9 km/h / 323,7 km/h

## 8 Grande Prémio de Itália

### CIRCUITO DE MUGELLO



27 a 29 de maio

Extensão: 5,2 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 6/9

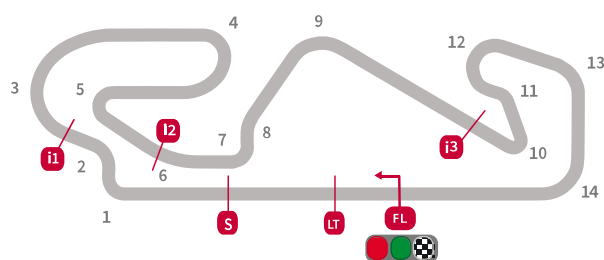
Recta mais longa: 1141 metros

Recorde absoluto: Johann Zarco - 1'46,810

Vel. média / Vel. máxima: 175,3 km/h / 356,7 km/h

## 9 Grande Prémio da Catalunha

### CIRCUITO DE BARCELONA-CATALUNHA



3 a 5 de junho

Extensão: 4,7 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 6/8

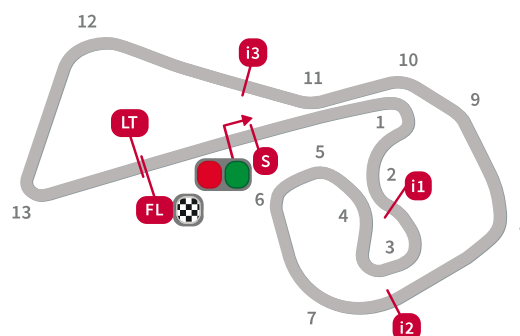
Recta mais longa: 1047 metros

Recorde absoluto: Johann Zarco - 1'39,939

Vel. média / Vel. máxima: 166,1 km/h / 355,2 km/h

## 10 Grande Prémio da Alemanha

### CIRCUITO DE SACHSENRING



17 a 19 de junho

Extensão: 3,7 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 10/3

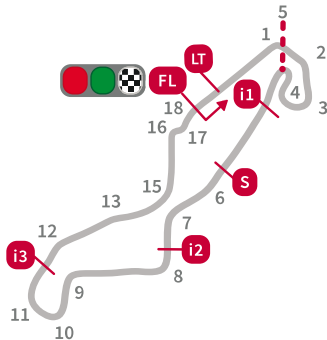
Recta mais longa: 700 metros

Recorde absoluto: Marc Márquez - 1'21,228

Vel. média / Vel. máxima: 160,6 km/h / 301,6 km/h

## 11 Grande Prémio da Holanda

### CIRCUITO DE ASSEN TT



24 a 26 de junho

Extensão: 4,5 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 6/12

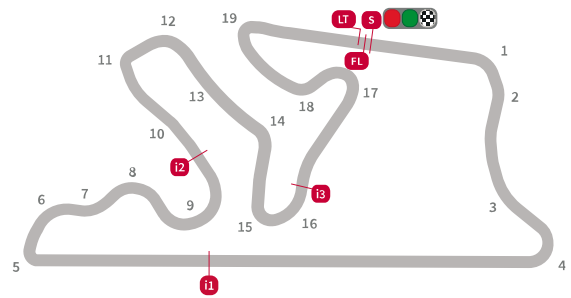
Recta mais longa: 487 metros

Recorde absoluto: Fabio Quartararo 1'32,869

Vel. média / Vel. máxima: 174,5 km/h / 319,8 km/h

## 12 Grande Prémio da Finlândia

### CIRCUITO KYMIRING



8 a 10 de julho

Extensão: 4,5 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 8/13

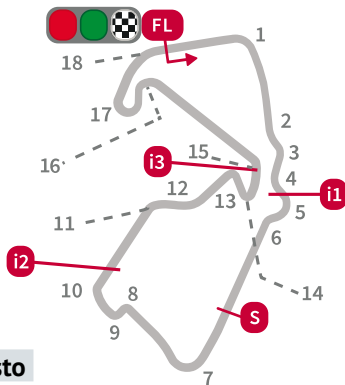
Recta mais longa: 1100 metros

Recorde absoluto: a determinar

Velocidade média / Velocidade máxima: a determinar

## 13 Grande Prémio da Grã-Bretanha

### CIRCUITO DE SILVERSTONE



5 a 7 de agosto

Extensão: 5,9 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 8/10

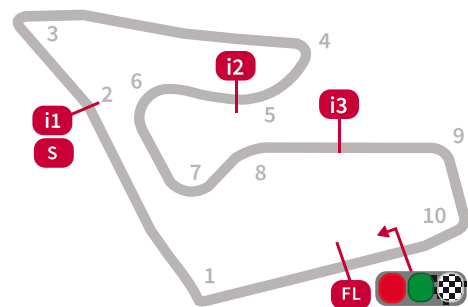
Recta mais longa: 770 metros

Recorde absoluto: Marc Márquez - 1'59,936

Vel. média / Vel. máxima: 175,4 km/h / 339,6 km/h

## 14 Grande Prémio da Áustria

### RED BULL RING



19 a 21 de agosto

Extensão: 4,3 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 3/7

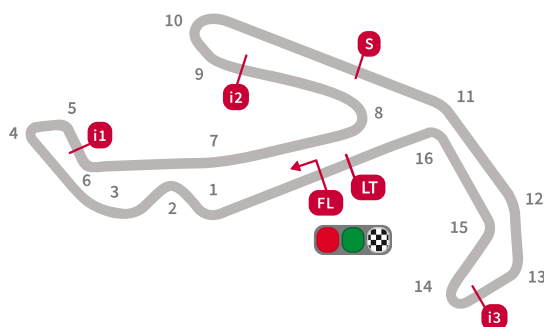
Recta mais longa: 626 metros

Recorde absoluto: Andrea Dovizioso - 1'23,827

Vel. média / Vel. máxima: 178,0 km/h / 321,4 km/h

## 15 Grande Prémio de São Marino

### MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI



2 a 4 de setembro

Extensão: 4,2 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 6/10

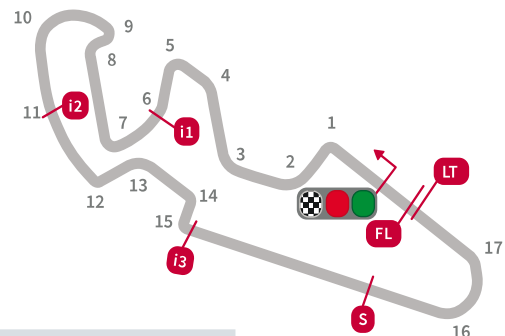
Recta mais longa: 530 metros

Recorde absoluto: Enea Bastianini - 1'32,242

Vel. / Vel. máxima: 163,7 km/h / 302,5 km/h

## 16 Grande Prémio de Aragão

### CIRCUITO DE MOTORLAND ARAGÓN



16 a 18 de setembro

Extensão: 5,1 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 10/7

Recta mais longa: 968 metros

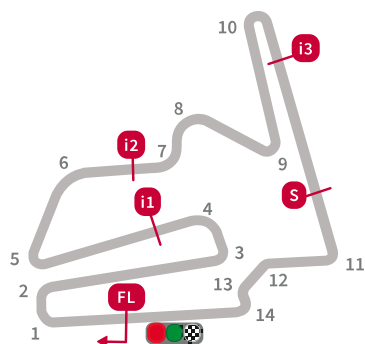
Recorde absoluto: Franco Morbidelli - 1'48,089

Vel. média / Vel. máxima: 167,8 km/h / 351,8 km/h



## 17 Grande Prémio do Japão

### CIRCUITO DE MOTEGI TWIN RING



23 a 25 de setembro

Extensão: 4,8 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 6/8

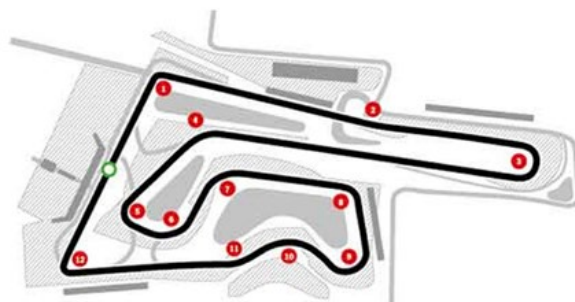
Recta mais longa: 762 metros

Recorde absoluto: Jorge Lorenzo - 1'45.350

Vel. média / Vel. máxima: 161,9 km/h / 314,3 km/hw

## 18 Grande Prémio da Tailândia

### CIRCUITO DE CHANG



31 de setembro a 2 de outubro

Extensão: 4,5 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 7/5

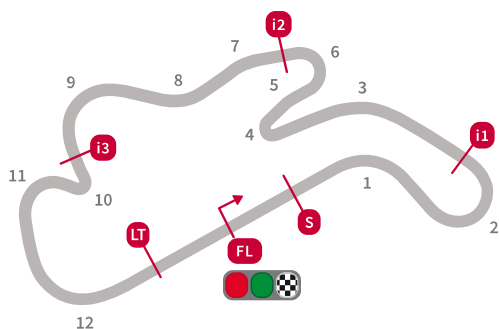
Recta mais longa: 1000 metros

Recorde absoluto: Marc Marquez / 1:30,904

Vel. média / Vel. máxima: a determinar

## 19 Grande Prémio da Austrália

### CIRCUITO DE PHILLIP ISLAND



14 a 16 de outubro

Extensão: 4,4 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 7/5

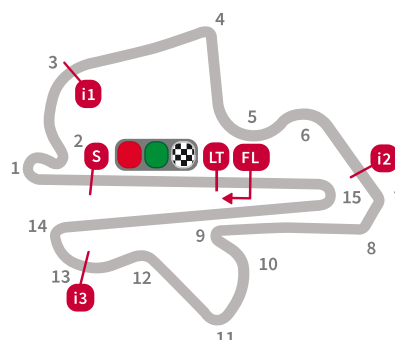
Recta mais longa: 900 metros

Recorde absoluto: Marc Marquez - 1'28,108

Vel. média / Vel. máxima: 176,9 km/h / 348,0 km/h

## 20 Grande Prémio da Malásia

### CIRCUITO DE SEPANG



21 a 23 de outubro

Extensão: 5,5 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 5/10

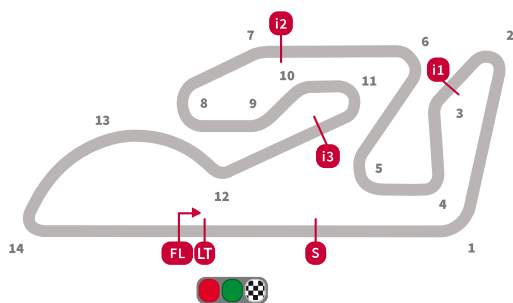
Recta mais longa: 920 metros

Recorde absoluto: Valentino Rossi - 1'59,661

Vel. média / Vel. máxima: 165,2 km/h / 339,6 km/h

## 21 GP da Comunidade Valenciana

### CIRCUITO RICARDO TORMO



4 a 6 de novembro

Extensão: 4 quilómetros

Curvas Esq/Dir: 9/5

Recta mais longa: 876 metros

Recorde absoluto: Francesco Bagnaia - 1'31.042

Vel. média / Vel. máxima: 157,2 km/h / 337,0 km/h





# As motos SÃO A MINHA VIDA



# “Andar de moto torna a vida muito mais maravilhosa”

**M**asakazu Fujii levou sua equipa Honda à vitória no Campeonato Mundial de Endurance e desenvolveu motos que venceram corridas de Grand Prix e TT.

Poucas outras pessoas no motociclismo moderno tiveram uma carreira como Masa Fujii. As equipas do veterano japonês venceram de tudo, desde corridas de Grande Prémio, as 24 horas de Le Mans, as Oito Horas de Suzuka e o Campeonato Mundial de Endurance, e até TTs da Ilha de Man.

A maior parte da vida de Fujii foi vivida com motos, sempre Honda, porque seu pai era amigo do fundador da empresa, Soichiro Honda, provocando nele e para o resto da sua vida, um grande amor e devoção pelas pioneiras máquinas japonesas. Mas, no entanto, ele não se apaixonou pelas motos imediatamente.

*“A primeira vez que montei uma moto foi com meu pai”, lembra Fujii, que atualmente mora em Barcelona, Espanha. “Em pequeno não gostava de motos e demorou bastante para começar a gostar e a competir. Agora as motos são a minha vida. Planeio continuar a viver no mundo das motos e explorar o*



*seu potencial durante o resto da minha vida!”*

O pai de Fuji, Teruyoshi, desempenhou um grande papel no boom das motos japonesas na década de 1950, que teve origem na criação da Honda Motor Co, Ltd e de outras marcas. Soichiro Honda encorajou Fujii a mudar-se para a cidade de Suzuka, onde a Honda estava a construir o primeiro circuito do Japão.

Teruyoshi Fujii fundou a Technical Sports em 1963, um ano após a abertura do mítico traçado de Suzuka, mas foi apenas em 1984 que o seu filho Masa assumiu o comando da empresa e ainda hoje segue a filosofia do seu pai.

*“O meu pai assinou o contrato da Technical Sports com a Honda e correu como equipa de fábrica.*

*“Eu assisti em primeira mão à sua vida. Resultados de corridas, fotos, troféus, hoje em dia não guardo nenhum deles. Não sobrou nada. Esse é o meu hábito. O meu pai era assim. Ele costumava deitar fora os seus troféus e, ainda criança, eu guardava-os e brincava com eles. Ele não se importava com essas* >>>





*coisas e foi assim que eu também me tornei.*

*Ele costumava dizer que os pilotos conhecem o caminho e que tudo é possível com as motos – elas podem ir a qualquer lugar. E eu acredito que as motos são o melhor tipo de transporte dado à humanidade. Andar de moto torna a vida muito mais maravilhosa.”*

A equipa de Fujii disputou as Oito Horas de Suzuka pela primeira vez em 1990. No ano seguinte, ele renomeou a sua empresa como Technical Sports Racing (TSR) e inscreveu o piloto Noboru Ueda no GP do Japão de 125cc de 1991.

Apesar de ser a estreia de Ueda em GP, ainda assim ele venceu a corrida, incentivando Fujii a embarcar num programa completo do Campeonato Mundial com o jovem, que se viria a revelar um dos pilotos mais populares em corridas de GP na década seguinte.

Em 1997, o TSR passou para a categoria rainha, o Campeonato do Mundo de 500cc, com Nobuatsu Aoki, aos comandos de uma Honda NSR500. Aoki teve uma temporada de estreia incrível, terminando em terceiro na geral – no pódio do campeonato! – atrás dos pilotos de fábrica da Honda Mick Doohan e Tadayuki Okada.

Fujii levou sua empresa ao nível seguinte no final da década de 1990, construindo motos GP de 125cc

e 250cc, sempre equipadas com motores Honda. Essas máquinas eram extremamente populares entre os pilotos e alcançaram muitos sucessos em diversas categorias.

Em 1999, o britânico John McGuinness venceu o TT da Ilha de Man na categoria de 250cc com uma TSR Honda RS250. Dois anos depois, Ueda venceu o GP da Itália de 125cc aos comandos de uma TSR Honda RS125.

Na viragem do século, Fujii concentrou suas atenções nas corridas com motos a quatro tempos, especialmente nas 8 horas de Suzuka, conquistando a vitória em 2006, 2011 e 2012.

Nessa época, a TSR já tinha construído uma reputação global graças às suas peças de performance e em 2012 Marc Marquez venceu o Campeonato Mundial de Moto2 usando um quickshifter da TSR na sua moto com motor Honda CBR600.

Em 2016, Fujii embarcou noutra peregrinação global, disputando o Campeonato Mundial de Endurance. Já sediado na Europa, fez parceria com a Honda France, famosa pelo seu sucesso nas corridas de resistência desde a década de 1970, e a equipa tornou-se a FCCTSR Honda France.

Esta nova parceria foi imediatamente bem sucedida, conquistando o título mundial de





resistência na temporada 2017-2018. A FCC TSR Honda France alcançou um total de três vitórias em 24 horas: nas corridas de Le Mans de 2018 e 2020 e no Bol d'Or de 2018.

Todos esses eventos foram ganhos por motos Honda CBR1000RR e CBR1000RR-R Fireblade, desenvolvidas e preparadas pela equipa da TSR.

Masakazu Fujii adora as corridas de resistência pelo desafio único que representam para equipa, pilotos e engenheiros.

*“Mal comparado, o MotoGP, que eu amo, é uma corrida de 100 metros. As corridas de resistência são uma maratona e, quando se chega ao final, há uma sensação única de conquista. A vantagem da minha equipa TSR é a nossa pequena dimensão. E todos nós somos japoneses. Na nossa equipa do EWC, mantemos alguns membros japoneses e estamos a crescer gradualmente, com espanhóis e franceses a trabalhar connosco.”*

2021 não correu da melhor forma para a FCC TSR Honda France, que apesar de ter vencido as 12 Horas do Estoril, a 17 de Julho, não conseguiu melhor que um quinto lugar no campeonato EWC. Mas Masa Fujii promete vingança!

Em 2022, a equipa FCC TSR Honda France vai



disputar a sua sétima temporada no Campeonato Mundial de Endurance com os pilotos Josh Hook, Mike Di Meglio e Gino Rea que vão estar aos comandos de uma CBR1000RR-R Fireblade SP.

Fujii estará, como sempre, presente a cada passo do caminho, em busca da vitória, enfrentando o calor extenuante de Suzuka ou o lancinante frio da noite em Spa-Francorchamps, enquanto procura aumentar a eficiência das suas motos e a incrível série de sucessos da Honda Fireblade, nas corridas de resistência. //



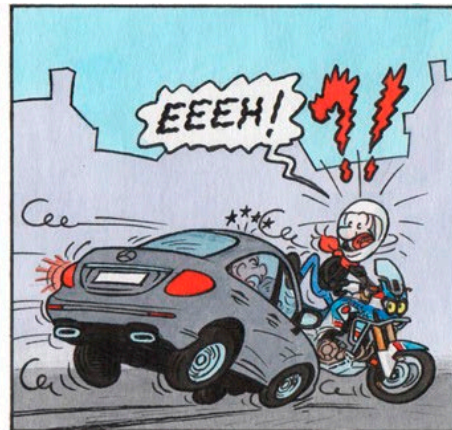
**SM  
125 R**

**Euro 5**

A **SM 125 R** oferece uma excelência sem igual, com uma incrível performance e um excelente desempenho em estrada.

O condutor que escolhe a **SM 125 Ré** um fã de motos de excelência e fáceis de manusear.







# MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



**Susana Esteves**  
*Jornalista e motociclista*

## Telemóvel: PERIGO DE MORTE

O uso do telemóvel ao volante continua a ser uma das principais causas dos acidentes rodoviários e a principal causa de eu perder a cabeça com alguém no meio da estrada, de ser acusada de agressão, de ir presa, ou de levar um enxerto de porrada qualquer dia (qualquer um dos cenários me parece válido).

Há pouca coisa que me consegue levar dos 0 aos 100 em alguns segundos - o uso do telemóvel ao volante é uma delas. Quem faz o IC19 de moto diariamente percebe que 90% dos automobilistas estão com o telemóvel no colo ou na mão. As fotos, as redes sociais, as mensagens, os jogos, os vídeos no YouTube, as videochamadas, a Netflix (caso real visto por mim) – já apanhei de tudo.

Os carros têm sistemas mãos-livres. As lojas têm sistemas mãos-livres. Os próprios telefones têm sistemas mãos-livres. Porquê?

Para quem anda de moto diariamente a regra é simples: carro aos S's é sinónimo de condutor ao telemóvel. Esta semana apanhei um a ver/enviar/escrever mensagens enquanto fazia a rotunda. Totalmente despreocupado, com um sorriso nos lábios, e o carro totalmente descontrolado no meio das faixas cada vez mais perto de mim. Desviei-me a tempo para ele não me bater, mas foi por milímetros.

Apitei. Ele assustou-se. Eu passei revisão a todas as asneiras que me lembrei no momento e segui caminho atrás dele até ao semáforo. Parado, continuava totalmente feliz a mandar mensagens e a tirar fotos pela janela.

Bati no vidro do carro e perguntei amavelmente (e com toda a delicadeza) se podia pousar o telefone, e se se recordava do que tinha acontecido anteriormente, quando quase me passou por cima.

Se calhar as minhas palavras delicadas e respeitadoras soaram mais agressivas quando ditas em voz alta. Mas ainda assim, a resposta dele foi: o carro é meu, o telemóvel é meu, eu faço o que quiser.

- Como matar alguém?

- E se acontecer?

Para quem anda de moto basta um toque. Um encosto ligeiro. Já tive esta discussão inúmeras vezes, e a resposta é quase sempre a mesma por parte dos automobilistas: não andem entre os carros; tenham cuidado; mantenham distância; acham perigoso, não andem de moto.

A questão é que não somos só nós que podemos morrer, e depois já não há nada a fazer. Não vale a pena dizer: "Nunca mais toco num telefone", ou "Peço desculpa, não queria que isto acontecesse, nunca pensei".

Vale a pena? Acreditamos mesmo que só acontece aos outros?

Um amigo polícia diz que a resposta mais comum é: foram só uns segundos. Só precisava de fazer..."

E eu digo: "Bastam esses segundos."

Boas curvas, com segurança //

"Há pouca coisa que me consegue levar dos 0 aos 100 em alguns segundos - o uso do telemóvel ao volante é uma delas"





Modelo já disponível para teste nos concessionários Honda.

# A nova era touring.

Uma nova era começa com a NT1100, uma moto touring que transcende categorias para criar um estilo completamente único, numa combinação perfeita entre conforto em estrada aberta e agilidade urbana. A NT1100 oferece-lhe tudo o que precisa numa moto: é ágil para as voltas na cidade, fácil de guiar e tem suspensão de longo curso. Mas também é uma tourer fantástica, com um poderoso motor 1100 de dois cilindros, alto nível de equipamento e design GT confortável para dois, além de uma excelente proteção contra o vento e malas laterais.

A tecnologia de condução mais recente e a opção de transmissão de dupla embraiagem de seis velocidades, cruise control e punhos aquecidos tornam o pacote perfeito. Portanto, por mais longe que seus sonhos estejam, a viagem será confortável e agradável na nova NT1100.

**Realize o seu Sonho.**

