



TRIUMPH TIGER 1200

» TESTE

- BMW K1600 2022
- DUCATI MULTISTRADA V2S
- PEUGEOT METROPOLIS 400 SW

» REPORTAGEM

AS MELHORES ESTRADAS

» APRESENTAÇÃO

- DUCATI PANIGALÉ V4 SP2
- HONDA ST125 DAX
- INDIAN FTR 1200 CHAMPIONSHIP EDITION
- INDIAN PURSUIT
- MITT 125TK ADVENTURE 2022
- ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR / CONTINENTAL
- ROYAL ENFIELD SCRAM 411



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

Estrada Aberta

Nesta edição do suplemento mensal da revista Andar de Moto, falamos-lhe de estradas. Um escamoteado convite para que pegue na sua moto e se faça ao asfalto, neste nosso maravilhoso país tão perfeito para andar de moto e tão pouco desfrutado pelos nossos motociclistas.

Por isso, não espere pela companhia, não espere pela melhor meteorologia, não espere que o preço dos combustíveis baixe ou que determinado evento se realize. Não espere tampouco pela moto dos seus sonhos, nem pelo último modelo de capacete, nem por aquele equipamento que está quase a chegar. Deixe-se de desculpas, pegue nas chaves, no velho capacete, no casaco estafado, nas botas e luvas escafiadas e leve a sua moto, ou porque não até mesmo a sua humilde scooter, a dar uma volta, por qualquer estrada ou caminho, sem destino, sem pressa, sem qualquer expectativa. Renda-se ao embalo, à ligação mecânica, ao despertar dos reflexos, ao desafio do equilíbrio instável e à magia do efeito giroscópico.

Respire fundo frequentemente. Sinta os cheiros, aprecie os aromas, mude de rota sempre que entender. Não precisa de ir rápido, nem tampouco de ir devagar. Vá ao seu ritmo. Leve pendura, ou então não.

Páre várias vezes para apreciar as vistas, ou para beber uma água ou um café ou uma politicamente incorreta cerveja, ou até mesmo apenas para fumar um mal

considerado cigarro. E desfrute. Sinta-se no comando. Sinta-se verdadeiramente livre.

Vai ver que a sua companheira de duas rodas lhe vai retribuir de forma exponencial qualquer curva, qualquer paisagem, qualquer gazada rebelde.

E vai ver também que, quando regressar à sua garagem, se vai sentir uma nova pessoa, senão até uma pessoa mais nova. E garantidamente vai ficar com vontade de repetir a experiência assim que possível.

E se o seu maior medo é não ter com quem partilhar a sua alegria e satisfação, não se preocupe. Além de as merecer só para si, também quando se chega de moto, a qualquer lado, nunca se está sozinho. E enquanto se está aos seus comandos, sem qualquer outra preocupação ou intuito, não há nada, além de gasolina, que possa fazer falta. Por isso, vá! Vá andar de moto. //

**"Respire fundo
frequentemente.
Sinta os cheiros,
aprecie os aromas,
mude de rota sempre
que entender."**

8 *MOTO NEWS*

APRESENTAÇÃO

- 20** *DUCATI PANIGALE V4 SP2*
- 28** *HONDA ST125 DAX*
- 32** *ROYAL ENFIELD SCRAM 411*
- 36** *ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR E CONTINENTAL GT*
- 40** *INDIAN FTR 1200 CHAMPIONSHIP EDITION*
- 42** *INDIAN PURSUIT*
- 46** *MITT 125TK ADVENTURE*

TESTE

- 52** *TRIUMPH TIGER 1200*
- 62** *DUCATI MULTISTRADA V2S*
- 72** *BMW K1600*
- 80** *PEUGEOT METROPOLIS 400 SW*

REPORTAGEM

- 90** *BLUROC MOTORCYCLES E NEGO SCOOTERS*
- 122** *AS MELHORES ESTRADAS PARA ANDAR DE MOTO (LISBOA)*

DESPORTO

- 140** *MUNDIAL DE SUPERBIKES*

CRÓNICA

- 3** *ROGÉRIO CARMO: ESTRADA ABERTA*
- 6** *PEDRO ALPIARÇA: "MATÉRIA PRIMA"*
- 18** *ADELINA GRAÇA: ANDALUZIA RONDA/ANTEQUERA*
- 48** *PEDRO PEREIRA: SAUDAR OU NÃO SAUDAR? EIS A QUESTÃO!*
- 128** *HENRIQUE SARAIVA: O TEMPO PERGUNTOU AO TEMPO QUANTO TEMPO O TEMPO TEM..*
- 138** *PAULO ARAUJO: A EVOLUÇÃO DA ESPÉCIE*
- 144** *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
- 146** *SUSANA ESTEVES: FORA DA ESTRADA E DA MINHA ZONA DE CONFORTO*





FOR THE RIDE

O PODER DOS 3 CILINDROS



TIGER
SPORT
660

DESEMPENHO LÍDER DO SEGMENTO, VERSATILIDADE E DIVERTIMENTO

A nova Tiger Sport 660 estabelece um novo padrão em matéria de versatilidade, dotada de um motor tricilíndrico cujo desempenho e especificações são líderes no segmento, estética arrebatadora, conforto e aptidões incríveis.

Acrescente-se um custo de manutenção sem igual, preço competitivo, toda a reconhecida qualidade de construção e acabamentos das motos Triumph, e não restam dúvidas de que a Tiger Sport 660 é a nova primeira escolha. Desde **9.095€ PVP**.



Pedro Alpiarça
Ensaíador

"MATÉRIA prima"

Como se fossem tesouros. Aqueles que as descobrem orgulham-se da sua inacessibilidade, do estertor de prazer quando as percorreram, da sua tipologia e do cenário que as envolvia. Falam como se o conjunto de todos os elementos os tivesse brindado com um presente dos Deuses, uma epifania divina. Claro que hoje em dia é mais fácil, basta abrir um mapa digital e o mundo revela-se no tamanho de um ecrã, mas este é apenas o princípio da viagem, é preciso sentir o asfalto, perceber a cadência das curvas.

A estrada é uma peça fundamental na equação de andar de moto. Aquela que nos faz pegar na nossa máquina de duas rodas e partir para o desafio. O tapete que serve apenas o propósito de garantir o atrito da borracha, veste-se de um misticismo maior quando se torna retorcido, ou quando fica inundado de paisagens inebriantes. As motos vivem intrinsecamente ligadas ao contexto onde se movem, seja ele mais ou menos refinado, afinal é tudo uma questão de desafio. Que o digam os pilotos da poeira, que o digam os pilotos do circuito.

Para o viajante, quer-se perdulária e interessante, sempre com o fito de se tornar inesquecível. Para o técnico, quer-se revirada e mutável, para poder testar as suas apetências técnicas e vencer a batalha, como se de um Adamastor se tratasse.

O que os diferencia na capacidade de repetição do percurso, une-os no respeito pela arte, uma boa estrada é uma entidade viva, tem alma, corpo, e obriga-nos a percebê-la, conhecer-lhe os segredos.

Todos nós temos a nossa favorita, e as ferramentas que escolhemos para a enfrentar entregam-se à nossa vontade de tornar a experiência memorável. Venham de lá os descapotáveis com a sua sensação de liberdade enlatada, nada bate a sensação de termos de trabalhar as leis da Física para fazermos a magia acontecer. E isso só é possível sentado numa peça de engenharia com um motor ligado a duas rodas. Ponto.

Este mês inauguramos um roteiro que vos indicará as melhores estradas do país, por região ou zona. Para que vocês, caros leitores e companheiros motociclistas escolham as vossas e viajem à procura de outras. Que os deuses da borracha vos façam felizes, sozinhos ou acompanhados, com ou sem pendura. Para que a estrada nunca acabe. //

"Venham de lá os descapotáveis com a sua sensação de liberdade enlatada, nada bate a sensação de termos de trabalhar as leis da Física.."

4 | Ever DUCATI

4 anos de garantia



2

DOIS Ducati Smart Jacket, de oferta. COLETES AIRBAG autônomos 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 autônomos de última geração, que garante um elevado nível de proteção.
Promoção válida até 31/03/2022



Salão Motorclássico em Abril na Cordoaria Nacional

O SALÃO MOTORCLÁSSICO VAI REGRESSAR A LISBOA DE 22 A 24 DE ABRIL DE 2022, APÓS UMA INTERRUPÇÃO DE DOIS ANOS FORÇADA PELA PANDEMIA.

COMO JÁ É HABITUAL, o maior salão dedicado ao universo dos veículos clássicos em Portugal vai juntar mais de uma centena de expositores de vários países.

Uma grande novidade em 2022 é a mudança de localização do Salão Motorclássico. Após quase duas décadas na FIL, o evento muda-se agora para a Cordoaria Nacional, ocupando os seus cinco pavilhões.

De acordo com a organização “Esta mudança surge com uma vontade antiga de encontrarmos um local que estivesse mais em sintonia com aquilo que é o universo dos veículos clássicos e dos agentes que constituem este meio.

A Cordoaria Nacional, pela sua arquitectura e ambiente, é o local ideal para um evento de clássicos, pois potencia a forma de apresentar este tipo de peças e de vivenciar este tipo de eventos”.

O evento, que se vai realizar entre os dias 22 e 24 de Abril de 2022, vai contar com a presença de en-

tidades comerciais que comercializam automóveis, motos, livros ou peças de colecção e diversas organizações institucionais, como clubes, associações ou museus, fazendo do Salão Motorclássico um evento não só para aficionados do mundo dos clássicos, mas também para o público em geral.

A programação da 16.ª edição do Salão Motorclássico inclui ainda um leilão de automobilia, onde é possível vender e comprar peças de colecção e automobilia, passeios e concentrações de clássicos, lançamentos de livros, entre outras actividades.

O Salão Motorclássico é organizado pelo Museu do Caramulo e conta com o apoio da Câmara Municipal de Lisboa, Turismo de Lisboa, Fidelidade, RTP, Antena 1, Strong Charon, Jornal dos Clássicos, Speedflag e do Banco BPI / Fundação la Caixa.

Para mais informações sobre o Salão Motorclássico, contacte o Museu do Caramulo. //





**BMW
MOTORRAD**

51
ANOS
GARANTIA

○ FUTURO ESTÁ AQUI.

NOVA BMW CE 04 100% ELÉTRICA.

Empreendedores, visionários e futuristas, ou simplesmente promotores da eficiência energética, defensores de uma mobilidade urbana mais sustentável: a nova BMW CE 04 é a scooter elétrica ideal para todos vocês.

Com uma autonomia até 130 quilómetros, a BMW CE 04 assume-se como a aplicação móvel perfeita para estares sempre conectado com a cidade e com o teu mundo.

A par do design arrojado e inovador, a BMW CE 04 dispõe ainda de uma gama de Equipamento exclusivo, munido de soluções tecnológicas que aumentam o conforto e a segurança.

Junta-te à revolução silenciosa. Marca agora o teu Test Ride.
#PluggedToLife

MAKE LIFE A RIDE*

+16 ANOS
CARTA A1

+18 ANOS
CARTA A2

bmw-motorrad.pt

* A tua vida é uma viagem.

LEGO apresenta Vespa 125

UM ÍCONE DO ESTILO ITALIANO QUE REMETE PARA O CHARME DOS ANOS 60, AGORA REPRODUZIDO NUM CONJUNTO DE MONTAGEM PARA CRIANÇAS E ADULTOS.

O NOVO CONJUNTO LEGO é inspirado na icónica Vespa 125 da Piaggio. Apresentado num composto por 1.106 peças, foi projetado para criar uma experiência imersiva aos amantes de LEGO e das icónicas Vespas.

Com a sua cor azul-pálida, uma das primeiras cores em que este ícone italiano foi fabricado, os fãs não vão resistir a adicionar a matrícula italiana clássica dos anos 60 e o logótipo da Vespa.

Como o original, este set está cheio de detalhes bonitos e toques de design sofisticados. Outros pormenores, como um ramo de flores no cesto, a roda sobressalente, a tampa amovível do motor, o próprio motor, o pedal de arranque e a direção funcional, contribuem para que este conjunto seja exibido com orgulho em casa ou no escritório.

"Trabalhar com a equipa da Vespa para criar esta deslumbrante obra-prima do motociclismo foi uma experiência incrível. Recriar os detalhes do modelo original para celebrar a clássica Vespa dos anos 60 foi uma das minhas partes favoritas ao desenhar este

modelo. O conjunto ofereceu-me a oportunidade de recuar no tempo e deixar a minha imaginação fluir enquanto desenhava, e espero que a experiência seja a mesma para os fãs", disse Florian Muller, Designer Sénior do Grupo LEGO.

Por sua vez, Marco Lambri, Head of the Piaggio Group Design Center, afirmou que: *"trabalhar com o Grupo LEGO foi uma experiência extraordinária, porque juntou dois sonhos: a LEGO e a Vespa. Duas marcas excecionais capazes de encantar diferentes idades, sempre capazes de se reinventarem porque têm a capacidade de se unirem e de construir no seu ADN. Como designers, o desafio era ter as formas suaves da Vespa coexistindo com a forma de peças LEGO, um desafio que, acredito, ultrapassámos com mérito"*.

O conjunto LEGO Vespa 125 estará disponível em www.lego.com, lojas LEGO e outros retalhistas a nível global, a partir de 1 de março de 2022 com um P.V.P. recomendado de 99,99 Euros. //



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



Triumph e Breitling em edições limitadas



» Galeria de fotos aqui

SPEED TWIN E TOP TIME CHRONOGRAPH SÃO DOIS MODELOS EXCLUSIVOS QUE PODE ACRESCENTAR À SUA COLEÇÃO.

TANTO A BREITLING, no campo da relojoaria, como a Triumph na indústria motociclística, são marcas reconhecidas globalmente pela sua precisão, qualidade e estilo, bem como pela inovação que põem nos seus produtos. A Breitling desempenhou um papel pioneiro no desenvolvimento do cronógrafo moderno, papel que encontra paralelo na evolução que a Triumph aportou aos motociclos.

Com uma história riquíssima e uma paixão sem limites pela excelência na engenharia, no desempenho e na beleza, esta parceria demonstra a ambição que tanto a Breitling como Triumph depositam no futuro, com um foco na conquista da perfeição e da fiabilidade.

Ambas nascidas duma filosofia que aposta num design original e marcante, e no talento de artífices empenhados na precisão e no requinte, estas duas edições Triumph Breitling, a moto e o relógio cronógrafo, põem em evidência esses valores chave através destas edições especiais e limitadas.

Pelo seu lado, esta Triumph Speed Twin Breitling apresenta uma pintura exclusiva, em Polychromatic Blue, igual ao usado na Triumph Thunderbird original, de 1951, imortalizada no grande ecrã por Marlon Brando no filme de 1953, 'The Wild One' (O Selvagem).

Inclui detalhes e acabamentos de elevado nível, como mostradores com pormenores de desenho derivados do relógio, assento em couro negro, perfurado com costuras logótipo bordado, além do detalhe do motor com logótipo maquinado. Uma barra de destaque de cor foi pintada à mão pelo artista da equipa de pintura da Triumph, Gary Devine.

Além da estética, e de apresentar todos os melhoramentos aplicados na Speed Twin em 2021, incluindo o motor mais potente e melhor desempenho de travagem, esta edição especial conta com uma suspensão traseira que recorre a dois amortecedores Ohlins totalmente reguláveis, com molas pintadas em negro brilhante. »

Limitada a 270 unidades para todo o mundo, cada unidade Speed Twin Breitling é absolutamente única e apresenta uma chapa de identificação com o número de série, aplicada no suporte do guiador. Cada moto é acompanhada de um certificado de autenticidade assinado por Nick Bloor, CEO da Triumph Motorcycles, e Georges Kern, CEO da Breitling.

Esta edição exclusiva permite adquirir um relógio cronógrafo de edição limitada Triumph Breitling Top Time, personalizado com o respectivo número de edição da moto.

O Breitling Top Time é um cronógrafo exclusivo que nasceu da mão de Willy Breitling, em meados da década de 1960, inspirado pelas corridas de carros e motos e pela cultura café racer, pretendendo capturar esse estilo orientado pela velocidade que marcava essa época, com uma abordagem completamente nova ao tema da cronometragem.

O Breitling Top Time, tornou-se rapidamente o relógio de eleição para um grupo de homens e mulheres do desporto, atraídos pelas suas prestações e proporções ousadas.

Esse espírito está novamente de volta em duas versões distintas, uma delas reservada especialmente para quem adquirir um exemplar da edição limitada Triumph Speed Twin Breitling.

A versão exclusiva para proprietários Triumph possui um mostrador radiante com acabamento 'sunray' e os

proprietários da Speed Twin que encomendarem o seu relógio à Triumph até 22 de junho de 2022 terão a oportunidade privilegiada de obter este relógio feito por encomenda com o número da sua moto gravado.

O destaque de ambas as versões do relógio é o azul gelo dos seus mostradores, uma cor única que tem como referência tanto o Polychromatic Blue Triumph Thunderbird 6T de 1951 como um raro azul Breitling Top Time Ref. 815 da década de 1970.

As características incluem ainda uma pulseira de couro com tema desportivo que realça a beleza do mostrador. Os logotipos Breitling e Triumph ficam subtilmente às 12 e 6 horas.

A coroa e os botões de grandes dimensões permitem um fácil controlo sobre as funções de arranque, paragem e reinicialização do cronógrafo, e uma escala de taquímetro de alto contraste oferece uma visualização clara das leituras de velocidade.

Com um movimento Breitling Caliber 23, certificado pelo COSC (Contrôle Officiel Suisse des Chronomètres) e uma reserva de marcha de aproximadamente 48 horas, estes relógios apresentam um fundo da caixa gravado com um esboço detalhado do icónico motor Triumph bicilíndrico paralelo.

As encomendas podem ser feitas até 22 de Junho de 2022.

Para condições, preços e reservas deve contactar um dos concessionários oficiais Triumph em Portugal. //



PSP como parceiro institucional da Estrada Nacional 2

A POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA (PSP) CONSTITUIU-SE COMO PARCEIRO INSTITUCIONAL DA ASSOCIAÇÃO DE MUNICÍPIOS DA ROTA DA ESTRADA NACIONAL 2.

A **ESTRADA NACIONAL Nº 2 (N2)**, que liga as cidades de Chaves e de Faro, tem ganhado enorme notoriedade como percurso turístico, mobilizando milhares de motociclistas para descobrir as maravilhas do Portugal profundo, recompensando-os com um traçado maravilhoso, perfeitamente adaptado para desfrutar da condução de qualquer veículo de duas rodas.

A partir de agora, a PSP encontra-se oficialmente presente em 6 pontos desta rota, com especial atenção para o seu início e fim, respetivamente aos quilómetros 0 e 738:

Chaves - KM 0

Vila Real - KM 64

Lamego - KM 104

Viseu - KM 172

Abrantes - KM 402

Faro - KM 738

Desta forma, os turistas, nacionais e estrangeiros, que percorrerem esta rota, poderão carimbar o seu passaporte nas referidas esquadras da PSP a qualquer hora do dia e em qualquer dia da semana, num convite para que todos os que utilizarem a N2 para fins turísticos preencham o

passaporte com os carimbos dos diversos parceiros para recordação desta extraordinária experiência.

Para a PSP, ser parceira da Rota N2, constitui mais uma oportunidade para interagir com os cidadãos num contexto positivo e de empatia.

A força policial alerta ainda todos os condutores para a intensidade de tráfego que por vezes se faz sentir, em determinados troços de cariz urbano, que requerem uma maior atenção no exercício da condução, e apela a todos os utilizadores da Rota N2 para que sigam todas as normas de segurança rodoviária e utilizem um estilo de condução que garanta a segurança de todos os utentes.

Não obstante o grande interesse turístico desta via, a Rota N2 constitui-se como uma via de baixa incidência de sinistralidade rodoviária e a PSP garante que continuará a manter uma forte presença para que estes indicadores continuem sistematicamente a melhorar.

A PSP continuará sempre disponível para apoiar os motociclistas e esclarecer qualquer dúvida que possa contribuir para uma viagem mais segura e uma experiência mais enriquecedora.//



SPORT.TV



4,99€*
/mês

PACK MOTORES - 12 MESES

OU 6,99€* SEM FIDELIZAÇÃO

INCLUI ACESSO MULTISCREEN

* Válido para clientes residenciais.

Mais informações em www.sporttv.pt





O Triumph Triple Trophy 2022 já começou!

NESTA QUE É A TERCEIRA EDIÇÃO DO TROFÉU DA MARCA BRITÂNICA, O SISTEMA DE PONTUAÇÃO FOI RENOVADO PARA PROMOVER AINDA MAIS A COMPETITIVIDADE ENTRE OS PILOTOS DA CATEGORIA DE MOTO2.

A REALIZAÇÃO do Grande Prémio do Qatar, prova inaugural da temporada 2022, foi o arranque de mais uma edição do 'Triumph Triple Trophy', troféu que agora se desenrola com um novo sistema de pontuação.

No final do ano, o piloto vencedor levará para casa uma personalizada Triumph Street Triple RS, a moto de série dotada com o motor a partir do qual derivam os de competição que equipam toda a grelha de Moto2.

O sistema de pontuação foi redesenhado para reflectir a incrível competitividade da categoria. Nas duas edições anteriores, o Troféu acabou nas mãos do Campeão do Mundo, de modo que as mudanças introduzidas em 2022 vão no sentido de equilibrar e aprofundar o objectivo de premiar as exibições mais destacadas ao longo do fim de semana.

Na corrida inaugural, no Circuito Internacional de Losail, foi o piloto da equipa MooneyVR46 Racing Team, Celestino Vietti, quem assumiu a liderança do 'Triumph Triple Trophy', conquistando um total de 11

pontos, que correspondem aos 6 pontos da 'pole' e aos 5 da volta mais rápida na corrida.

Romano Fenati é segundo classificado, com 7 pontos, graças à sua fantástica recuperação, depois de uma qualificação complicada, que o levou da 26a posição na grelha até ao 15o posto final: 11 lugares recuperados!

Nas duas edições anteriores do 'Triumph Triple Trophy', os vencedores foram Marco Bezzecchi, em 2020, e Raúl Fernandez, em 2021; dois dos pilotos que melhor aproveitaram a sua passagem pelo Moto2 para darem o salto para MotoGP.

A nova estrutura de pontuação, válida para a temporada de 2022, é a seguinte:

- Melhor progressão em corrida: 7 pontos para o piloto (ou pilotos, em caso de empate) que mais posições ganhe durante a prova.

- Pole position: 6 pontos para o piloto que arranque >>

da melhor posição da grelha.

- Volta Mais Rápida: 5 pontos para o piloto mais rápido em prova.

Steve Sargent, Chefe de Produto da Triumph: “De modo a evidenciar a proximidade e a intensidade das corridas, o sistema de pontuação do ‘Triumph Triple Trophy’ mudou este ano, pois queremos recompensar o piloto que consegue a melhor progressão desde a qualificação até à bandeira de xadrez.

Este sistema colocará em evidência algumas das grandes actuações de pilotos que não são necessariamente considerados pilotos do grupo da frente e mostrará a competitiva que é a categoria de Moto2 para toda a grelha”.

Carlos Ezpeleta, Director Geral da DORNA Sports: “O Triumph Triple Trophy é uma excelente forma de recompensar os pilotos que tenham um domingo de corridas impressionante, e a Street Triple RS é um prémio impressionante.

Não podíamos estar mais contentes com a evolução que a categoria Moto2 tem conhecido nas últimas temporadas e com a forma como a Triumph a tem impulsionado. Esperamos que haja muito mais temporadas de corridas de grande nível com a Triumph”. //



IPONE[®]
100% Motorcycle



ESTER
SPEED & EASY
SHIFT
★ ★ ★

KATANA OFF-ROAD

Óleo de motor 100% sintético, com base ESTER, de elevado desempenho, destinados a um uso regular, com uma durabilidade excepcional.

Viscosidades disponíveis
10W40 - 10W50 - 10W60



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

ANDALUZIA

Ronda/Antequera

DEPOIS DA AZÁFAMA de Sevilha lá arranquei para Ronda. Ronda, por defeito de profissão, sempre fez parte dos meus planos, havia uma profunda vontade de visitar a ponte do século XVIII, cuja estrutura em pedra e a arquitetura são absolutamente deslumbrantes. Mas o que mais impressiona é sem dúvida os 100 metros altura, sobre o precipício e a beleza dos seus Arcos.

Mas antes disso, não posso deixar de confidenciar a minha relação com os gadgets que me acompanham. Ao início, confesso que passei por uma fase de, ao bom e velho estilo São Tomé, “ver para crer”. Já muito tinha ouvido nas conversas de café sobre punhos aquecidos, intercomunicadores, “cruise control” (coisa de carro caro) e outros tantos acessórios, que me faziam crer que estes tipos, com tanta coisa, provavelmente até se esquecem que vão de moto.

Bem, a minha relação com gadgets revelou-se, antes de mais, uma surpresa extraordinária. A primeira coisa que coloquei na moto foram os punhos aquecidos, confesso que fiquei de imediato fã, talvez pelo simples facto de começar a sentir as mãos no inverno. Sim, afinal tinha mãos, e se bem me lembro, naquelas tiradas de inverno, com os dois pares de luvas que me deixavam pressentir (se tanto) a embraiagem, o travão e o acelerador, era basicamente uma proteção para os primeiros 10 kms depois, depois deixava de as sentir novamente...

O aquecimento dos punhos é daquelas coisas que se assemelha ao aquecimento das casas nos países nórdicos, funciona mesmo...

A partir desse dia, passaram a andar sempre ligados, mesmo que estejam uns 30 graus, para recuperar dos dias em que tinha de colocar as mãos no escape para as voltar a sentir, coisa que já vinha desde os bons e



velhos tempos da Yamaha RZ 50.

Depois dos punhos, o intercomunicador, foi amor à primeira nota, a primeira vez que coloquei o capacete e ouvi a “Desireless” cantar o “Voyage Voyage” pensei uau, isto é mesmo bom “ne t’arrêt pas” sim, bem ao estilo dos saudosos saloios anos 80.

Depois desse dia o meu telemóvel não teve mais descanso, acho que neste momento tenho música para dar três voltas ao mundo. Só que o raio do aparelhinho tem uns botões que nunca percebi bem onde eram, com dois pares de luvas achá-los no capacete é obra de cirurgião. Felizmente, descobri que havia um comando remoto que se colocava no guidador e “Voilà” é só mudar de faixa e subir o som, que absoluta maravilha!

Quanto ao “cruise control” não falarei nele porque, >>>



como não tenho, sempre que vejo um amigo em AE a descansar as mãos, passa-me pela cabeça colocar-lhe um pau nos raios...

Ronda é uma cidade maravilhosa que vale mesmo a pena visitar, sobre o precipício “el Tajo de Ronda” a vista é deslumbrante.

Depois do almoço, de marmitta, com o olhar sobre o infinito desfiladeiro, ao estilo restaurante “gourmet” mas sentada em mini banquinho de campismo com a lancheira no colo, lá arranquei para “el corazón de Andalucía”, a caminho da Serra Nevada.

Depois de tanto andar a direito, lá chegaram as curvas que qualquer motard anseia, foi um bálsamo. Com as montanhas que já se vão avistando e as estradas mais rústicas, cheguei a Antequera, confesso que já me doíam as “cruzes” já contava 300 klms, a cidade é linda, com um centro histórico repleto de monumentos seculares, coroados pelo castelo e a basílica de Santa María.

Confesso, no entanto, que por muito deslumbrante que são todos aqueles edifícios, a pastelaria com ar de guloseima foi a minha primeira paragem, estava bastante cansada e não resisti. Moto parada à porta da dita e uma bela guloseima que me soube que “nem ginjas”.

Estava eu ainda a tentar perceber se aquilo era fome ou gula, a cada dentada, quanto ouço um “menina aquela moto é sua?” da senhora que tão agradavelmente me servira o bolo.

“Sim é”

“Uau, de onde vem, para onde vai, como chegou aqui...”

São momentos de carinho que me adoçam o dia, mais do que qualquer bolo, é um bálsamo para a alma. Apesar das dores nas cruces, lá me levantei

para mostrar a rodas altas e explicar como é bom andar de mota, aventuras e desventuras.

Depois disso, comprei uma “baguette” gigante para o jantar e uma boa garrafa de vinho para as dores nas cruces (resulta sempre) que preni à mala, porque, como já expliquei, as minhas malas vão cheias de coisas que sou “capaz de vir a usar” e não cabe mais nada.

Felizmente, o Hotel Manzanito era ali, bem no centro da cidade, frente à paróquia de S. Sebastian, muitíssimo agradável e com todas as comodidades. Depois da mota acorrentada e arrasto de bagagem até ao quarto, lá fui eu para o bem merecido duche e para um jantar refastelado no pátio interior do hotel. Outro gadget que não dispensei nestas viagens é a minha velha coluna de som que, ao final do dia, me faz baixar as rotações e fazer um “reminder” do dia, daquela curva mais fechada, da paisagem, do tipo que não queria deixar ultrapassar, da vista deslumbrante sobre o desfiladeiro, do susto... Enfim, um jantar ao som inebriante da paixão pelo mundo das motos.

Depois, um passeio até ao esplendoroso castelo altaneiro, demasiado altaneiro, tantas escadas, um verdadeiro deslumbre da cidade sob uma noite de lua cheia, ao bom estilo lobisomem, com a luz lunar a passar pelas frestas da alcazaba do Castelo e as luzes que se espalham por todo o vale profundo.

As flores, que orgulhosamente tomaram conta dos parapeitos das janelas e enfeitam as paredes gastas pelo tempo, as ruas, que se entrecruzam como linhas pelo vale e que se penduram sobre o majestoso castelo, e as pequenas laranjeiras, que se alinham nas ruas, dando cor, alegria e mediterrâneo a todo aquele estilo Barroco da “Florença de Andaluzia” a fazer sonhar com lendas e fábulas Mouras. //

"The Ultimate RACETRACK MACHINE"

O topo de gama entre as motos superdesportivas da Ducati, numa versão especial específica para condução em pista.



» [Galeria de fotos aqui](#)





Mais intuitiva e menos fatigante também para pilotos não profissionais, a Ducati Panigale V4 SP2 foi produzida numa série numerada, que se caracteriza pelo esquema de cores “Winter Test” e por uma série de pormenores em fibra de carbono. Além de um kit específico para uso em pista, que eleva ao máximo as suas características desportivas.

Jantes em fibra de carbono, pinças de travão Brembo Stylema R, bomba de travão radial MCS, corrente 520 e poisa-pés em alumínio acompanham os melhoramentos feitos na versão de 2022 para criar a Panigale com a mais elevada performance de sempre.

Esta edição especial vem acompanhada por um kit específico para utilização em pista, que inclui tampas em alumínio para a remoção dos espelhos retrovisores, um kit para remoção da placa de matrícula e uma espectacular tampa de embraiagem semi-aberta, fabricada em carbono.

O resultado é a “The Ultimate Racetrack Machine” (Derradeira Moto de Pista), um modelo especial, ideal para pilotos não-profissionais que pretendem desfrutar de track days desafiando os seus próprios limites.

A Panigale V4 SP2 caracteriza-se pelo esquema >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V4 SP2*



de cores especial "Winter Test", no qual o negro mate das carenagens é combinado com os acabamentos em carbono mate das jantes e asas aerodinâmicas, contrastando com os pormenores em vermelho vivo e o brilho do depósito de combustível em alumínio escovado. As asas aerodinâmicas, com desenho de duplo perfil, ostentam a bandeira italiana, como na Panigale V4 R SBK oficial.

A parte inferior da carenagem distingue-se pela presença do logótipo Ducati Corse na área dos novos extratores de ar quente e por um pormenor a vermelho com o nome da moto, também presente no assento negro que exhibe o contraste entre os dois materiais em que é feito.

A mesa de direção superior é maquinada a partir de um bloco de alumínio e mostra o número de série de cada moto desta edição especial, tornando cada modelo único.

Por coração, a Panigale V4 SP2 tem um motor derivado do que alinha em MotoGP, o Desmosedici Stradale que foi melhorado para 2022 com a introdução de elementos técnicos dedicados, que tornaram possível aumentar a potência extraída dos seus 1103cc de capacidade.

Este V4 apresenta uma cambota contra-rotativa,



que o torna capaz de debitar muito binário desde baixos regimes, permitindo-lhe expressar em pista a alma desportiva do conjunto.

Graças a estas intervenções e a novos mapas de gestão dedicados, a versão Euro 5 do motor entrega 215,5 cv às 13.000 rpm, um aumento de potência de 1,5 cv face à Panigale V4 2021, que aumenta para 2,5 cv para lá do pico de potência máxima, às 14.500 rpm.

Para capitalizar o potencial máximo deste motor, foram desenvolvidas pela Ducati diversas curvas de binário, específicas para cada relação de caixa, bem como quatro diferentes modos de potência, com as novas configurações Full e Low, além das configurações High e Medium, que agora fazem uso de uma nova estratégia.

Quando usada em pista, a performance do Desmosedici Stradale pode ser ainda melhorada com o novo escape de competição em titânio, desenvolvido pela Ducati Performance em colaboração com a Akrapovič e que está disponível como acessório.

Os silenciadores elevados, ao longo da secção traseira, foram redesenhados para gerarem um aumento de performance e, ainda assim, limitar o ruído, oferecendo a todos a oportunidade de

contarem com um escape 'full racing' mesmo em circuitos com os limites de ruído mais restritivos.

Com este escape, a Panigale V4 SP2 fica mais leve, a pesar menos 5 kg, cifrando um peso a seco de apenas 168 kg, e vê a sua potência aumentar 12,5 cv para um valor máximo de 228cv, com o valor de binário máximo também a subir para uns significativos 131 Nm.

A sua inspiração nas motos que correm no Campeonato do Mundo de Superbike é ainda mais evidente na versão "SP2" da Panigale V4, que apresenta uma caixa de velocidades com "especificação de pista" já presente na Panigale V4 2022, uma aligeirada transmissão final, com corrente 520, e uma embraiagem a seco STM-EVO SBK.

Em comparação com a embraiagem em banho de óleo da Panigale V4 S, esta nova embraiagem a seco, além de garantir uma função deslizante mais eficaz, num uso extremo da moto em pista e proporcionar maior fluidez em todas as fases "off throttle", a embraiagem STM-EVO SBK oferece ainda a possibilidade de customizar a intensidade do travão motor "mecânico" ao permitir escolher molas secundárias diferentes, disponíveis no catálogo de acessórios Ducati Performance. >>





A ciclística da Panigale V4 SP2 assenta num quadro em alumínio Front Frame que utiliza o Desmosedici Stradale como elemento estruturante, com o braço oscilante em alumínio e o suporte do assento em alumínio também ancorados no motor.

O pivot do braço oscilante está posicionado de modo a aumentar o efeito 'anti-squat', que é a redução do afundar da traseira na saída das curvas e quando se reabre o acelerador, contribuindo para estabilizar a moto sob aceleração.

Na frente, a suspensão conta, com uma forquilha Öhlins NPX25 / 30, controlada eletronicamente e com 125mm de curso, que usa um sistema de amortecimento de cartucho pressurizado que deriva dos hidráulicos de competição.

Esta forquilha, em combinação com o amortecedor traseiro Öhlins TTX36 e o amortecedor de direção eletrónico, também assinado pela Öhlins, são a base da segunda geração do sistema Smart EC 2.0, que se caracteriza por uma lógica OBTI (Objective Based Tuning Interface) que, ao ser regulado por

“objetivos” e não por cliques, permite ao piloto uma gestão muito mais intuitiva da ciclística, do que os sistemas convencionais.

Equipada com jantes com 5 braços, em carbono de alta qualidade e 1,4 kg mais leves que os elementos em alumínio forjado da versão normal, a versão “SP2” da Panigale V4 S beneficia uma significativa redução na inércia inferior 26% na frente e 46% na traseira, que lhe confere uma maior agilidade, leveza e rapidez nas mudanças de direção, com maior facilidade em traçar as curvas.

Relativamente à travagem, na frente, a Panigale V4 SP2 está equipada com pinças de travão Brembo Stylema R, que garantem uma elevada potência de travagem e uma excepcional consistência da performance, mesmo durante sessões cronometradas prolongadas, sem registar alterações no curso na manete.

As pinças são operadas através de uma bomba radial Brembo MCS (Multiple Click System), que permite customizar rápida e facilmente, em três configurações, o 'feeling' da travagem. >>

ENDLESS EVOLUTION



C5

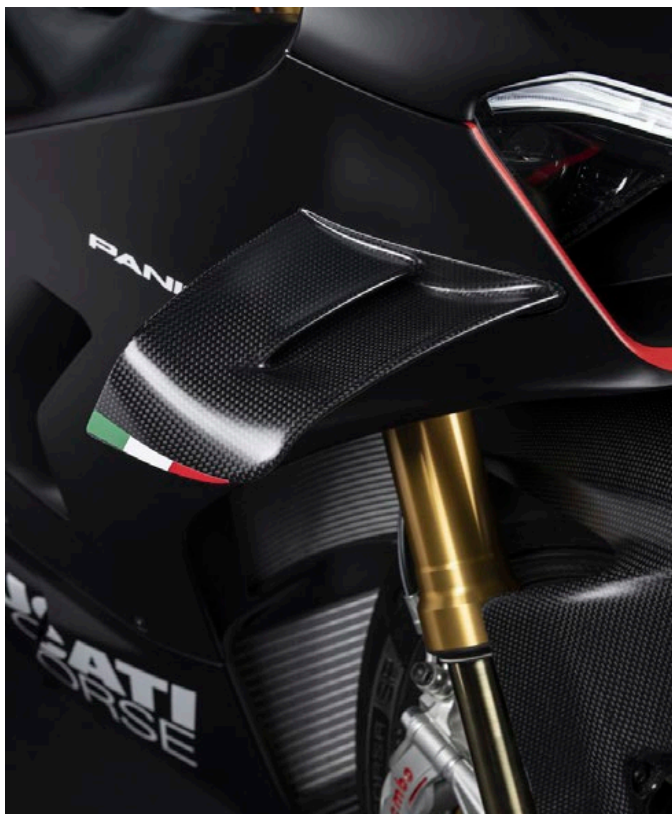


WWW.GOLDENBAT.PT

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



SCHUBERTH



EQUIPAMENTO:

- Mesas de direção maquinadas com indicação do número progressivo da moto
- Depósito de combustível em alumínio escovado exposto
- Assento exclusivo com logótipo "V4 SP"
- Asas em fibra de carbono
- Guarda-lamas dianteiro em fibra de carbono
- Embraiagem a seco STM-EVO SBK
- Transmissão final com corrente 520, cremalheira e pinhão específicos
- Jantes em fibra de carbono com 5 braços
- Pinças de travão dianteiro Brembo Stylema R
- Bomba de travão dianteiro Brembo MCS 19.21 (Multiple Click System) com ajuste remoto
- Manetes de travão dianteiro e embraiagem "Unloaded"
- Poisa-pés reguláveis em alumínio com proteções de calcanhar em carbono
- Configuração monolugar

- Kit Ducati Data Analyzer + (DDA +) com módulo GPS (fornecido)
- Tampa da embraiagem aberta em carbono (fornecida)
- Kit de remoção da placa de matrícula (fornecido)
- Coberturas dos orifícios dos espelhos em alumínio (fornecidas)

A manete de travão dianteiro está ainda equipada com um dispositivo de "ajuste remoto", que permite regular a sua posição atuando num botão no punho esquerdo, tal como sucede nas motos de competição.

A versão "SP2" conta ainda com manetes de travão e embraiagem maquinadas nos extremos, com ranhuras, para diminuir a resistência aerodinâmica.

Outro elemento essencial que caracteriza a Panigale V4 SP2 são os poisa-pés Rizoma, em alumínio anodizado, com proteções de calcanhar em carbono, totalmente reguláveis e a proporcionarem grande aderência às botas, que maximizam a inclinação lateral, para um uso mais eficaz em pista.

Contribuem ainda para melhorar a ergonomia, que foi completamente redesenhada no modelos de 2022, com as novas formas do depósito e do assento estudadas para melhorar o controlo e extrair o máximo da performance da Panigale V4, tanto numa volta lançada como numa sessão prolongada.

A Panigale V4 SP2 conta com um pacote eletrónico com 4 Modos de Condução: Race A, Race B, Sport e Street.

Todos os parâmetros eletrónicos da moto podem ser regulados e claramente visualizados graças ao painel de instrumentos e ao modo de ecrã "Track Evo", derivado dos utilizados em MotoGP.

Neste ecrã, o conta-rotações é apresentado numa escala horizontal, posicionada na parte mais elevada da instrumentação, a mais visível, e a indicação da mudança engrenada aparece no centro do ecrã.

No lado direito do painel encontram-se quatro diferentes sectores coloridos, cada um dedicado a um controlo eletrónico (DTC, DWC, DSC, EBC). Estes sectores acendem-se individualmente quando a eletrónica está a trabalhar num determinado parâmetro, permanecendo ligado o tempo necessário para o piloto identificar que indicador está ativado.

Este modo de sinalização facilita a tarefa do piloto em compreender o controlo que trabalhou, para lhe permitir intervir de forma mais precisa e atempada na seleção do nível ideal e conseguir mais rapidamente uma melhor performance.

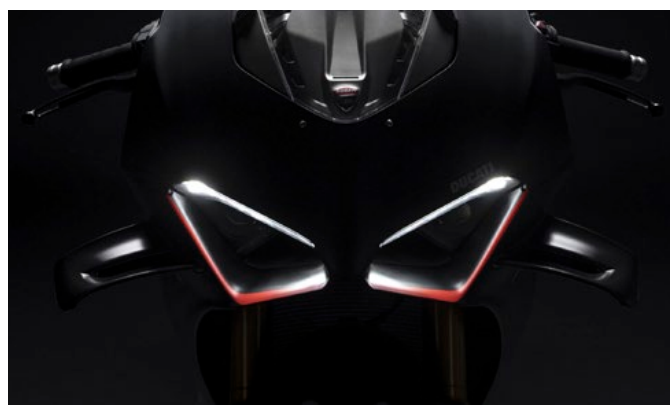
O sector esquerdo do painel completa a informação com um cronómetro, um indicador de número de voltas completas e velocidade instantânea.

Na versão “SP2”, o módulo GPS está instalado de série, permitindo assim a ativação da função automática Lap Time, que fornece instantaneamente a indicação de dois tempos parciais na pista em que se encontra.

Para além disto, carregando o software Slick Ducati Performance (disponível como acessório), ficam activadas outras curvas do mapa do Ducati Traction Control, expressamente desenvolvidas para a utilização de pneus slick e de chuva, ficando também ativada a possibilidade de memorizar as coordenadas de cinco diferentes pistas e, ainda, cinco Riding Modes adicionais totalmente customizáveis.

E graças ao Ducati Data Analyzer, de série na SP2, é possível à posteriori fazer uma análise aprofundada dos dados da performance de cada sessão de pista.

A nova Ducati Panigale V4 SP2 está disponível nos concessionários da marca, em configuração monolugar e esquema de cores “Winter Test”, em negro mate com pormenores em vermelho-vivo e depósito em alumínio exposto e escovado. //



 **HONDA**



Conheça a nova gama 2022 na:

Wingmotor

APRESENTAÇÃO *HONDA ST125 DAX*



ST125 Dax volta

À EXCLUSIVA GAMA DE
MINI-MOTOS DA HONDA



» [Galeria de fotos aqui](#)

Após uma ausência de 41 anos, a Dax regressa fiel à sua filosofia e conceito.

A Honda Dax ST125 é um modelo novo, que reproduz fielmente o clássico original nascido em 1969, mas agora com a performance de um modelo do século 21, tanto em termos de ciclística, como de motor e ergonomia.

O recente sucesso na Europa das suas irmãs pequenas, a Monkey 125 e a MSX125 Grom deu à Honda o incentivo para fazer renascer este modelo, cuja versão mais recente foi produzida entre 1995 e 2003 apenas para o mercado japonês, e cujo nome foi inspirado no cão Dachshund (o cão-salsicha), caracterizado pelas suas pernas curtas e corpo comprido.

A Honda Dax prima pela simplicidade do seu conceito. O quadro em T, fabricado em aço prensado, dá toda a resistência necessária e incorpora o depósito de combustível. A ele ancoram-se uma forquilha invertida de 31 mm de diâmetro, e os dois amortecedores traseiros.

Jantes de 12 polegadas, com pneus grossos 120 mm de largura, na frente, e 130 mm atrás, oferecem uma direção leve e um acréscimo de conforto às suspensões.

A travagem está a cargo de um sistema hidráulico por disco, com dimensões de 220 e 190 mm respetivamente, à frente e atrás, controlada por um sistema ABS de um canal.

Com uma distância entre eixos de 1020 mm, a Dax ST125 regista um peso em ordem de marcha >>



APRESENTAÇÃO HONDA ST125 DAX



de apenas 107 kg.

O motor SOHC de 124 cm³ tem duas válvulas e é arrefecido por ar. Tem um curso relativamente longo e uma compressão elevada; definida por um diâmetro de cilindro de 50 mm e um curso de pistão de 63,1 mm, registando uma relação de compressão de 10,0:1.

O pico de potência é de 6,9 kW (9,2cv) e chega às 7000 rpm, com o binário máximo de 10,8 Nm a aparecer às 5000 rpm. Estes valores permitem à Dax ST125 chegar aos 90 km/h, com acelerações fortes logo desde baixa velocidade. O escape ascendente e a sua proteção térmica fazem lembrar a época dourada das motos, a década de 1970.

Neste propulsor foram usadas diversas tecnologias modernas de redução do atrito, por exemplo, um cilindro descentrado e balanceiros de rolete na cabeça do motor; e com tudo isto a Honda garante consumos impressionantes

de 1,56 l/100 km (63,7 km/l) (em modo WMTC), que conferem à Dax ST125 uma autonomia aproximada de 240 km por cada depósito de 3,8 l de combustível.

A embraiagem centrífuga gere as quatro relações da caixa de velocidades, pelo que não necessita de uma manete de embraiagem no guiador. Basta simplesmente "rodar o punho e arrancar"; trocando-se as mudanças de forma tradicional, com o pé esquerdo, o que se revela uma vantagem adicional pela simplicidade da condução.

O painel de instrumentos conta com visores compactos e redondos em LCD negativo, e mostram tudo o que o condutor precisa de saber.

Como toque extra de charme, são usados no farol LEDs redondos exclusivos e os piscas/luzes de presença à frente estão colocados artisticamente entre os feixes de médios e máximos. O farolim e os piscas traseiros são inspirados no design do farol e, tal como na frente, também são de LEDs.

O guarda-lamas cromado assume uma posição de destaque, por baixo do farol circular evocativo.

A pega do passageiro é cromada e elegante; a

corrente de transmissão tem uma proteção que a isola dos agentes atmosféricos e/ou de roupas largas. Há um porta-bagagens traseiro e um kit de punhos aquecidos disponíveis como extra opcional.

A Honda Dax de 2023 vai estar disponível nos esquemas cromáticos Vermelho Pérola Nebula e Cinzento Pérola Cadet.

O preço de venda ao público e a sua disponibilidade em Portugal serão anunciados oportunamente. //



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 ROYAL ENFIELD SCRAM 411

Variação URBANA

A Royal Enfield, líder global no segmento de motos de média cilindrada, deu a conhecer a Scram 411 – a primeira Crossover de aventura da marca.



» [Galeria de fotos aqui](#)





A nova Royal Enfield Scram 411 é uma nova moto de tipologia scrambler, que pretende ser urbana, acessível e competente.

A Scram 411 expande a gama da Royal Enfield em motos de aventura, e vem ser opção à Himalayan, modelo que lhe serve de base e que é destinada a ser especificamente uma moto de aventura, inspirada em décadas de experiência na condução nas difíceis estradas dos Himalaias.

A Scram 411 apresenta-se assim como uma nova subespécie, que possui as capacidades autênticas de uma scrambler e um forte ADN aventureiro de base.

A ciclística deste novo modelo de elevado desempenho foi desenvolvida pela Harris Performance, que confere à Scram 411 uma grande agilidade para se mover em meio urbano, e uma grande competência para as estradas mais duras.

O cuidado posto na determinação do triângulo ergonómico tornam-na ideal tanto para uma condução citadina, como para os imprevisíveis e desafiantes caminhos fora da malha urbana.

O motor monocilíndrico de 411cc, a quatro tempos, com injeção de combustível, SOHC e arrefecido a ar/óleo debita uma potência máxima de 24,3 cv às 6500 rpm e um binário máximo de 32 Nm às 4000-4500rpm, que garante uma



APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD SCRAM 411



entrega suave, tornando a condução fácil com um mínimo de mudanças de caixa.

A suspensão conta com a forquilha telescópica com bainhas de 41 mm e um curso de 190 mm, para um bom desempenho, conjuntamente com amortecedor traseiro que apresenta um curso de 180 mm, para garantir uma condução estável e confiável, em condições variáveis e duras.

A travagem conta com discos em ambos os eixos, combinados com um sistema de ABS de dois canais, que asseguram um bom desempenho.

A alteração na geometria de condução é conseguida pela roda dianteira de 19 polegadas que, juntamente com a traseira de 17 polegadas, são os elementos-chave que garantem a grande agilidade na condução da moto.

Calça pneus polivalentes que potenciam uma aderência fiável tanto no pavimento de asfalto como na gravilha solta, ao mesmo tempo que permitem uma boa aderência em estrada e manobrabilidade em off-road.

O assento da nova Scram 411 foi redesenhado para maior conforto durante viagens longas. De



peça única, reflete o estilo urbano da moto, e oferece grande conforto para o motociclista e o passageiro, tanto nos longos percursos urbanos, como nas estradas mais agrestes.

A altura acessível do assento facilita as manobras no meio de trânsito congestionado. A ergonomia de condução da Scram 411 ficou favorecida pela nova posição do guiador e a mais baixa altura do assento, que garantem uma experiência de condução dinâmica e envolvente.

A posição de condução é confortável e facilita o controlo, ao mesmo tempo que permite conduzir seja sentado ou em pé.

A Royal Enfield Scram 411 possui um painel de instrumentos digital-analógico, que permite um acesso fácil à informação essencial no ecrã digital. O velocímetro destacado, de estilo retro, aumenta o estilo da Scram e facilita a visibilidade com a visão periférica.

O painel de instrumentos está igualmente equipado com conta-rotações, totalizador de quilometragem parcial, relógio, indicador de nível de combustível com avisador de reserva e alerta

de manutenção. O sistema de navegação Royal Enfield Tripper é disponibilizado de série em todas as variantes da Scram 411.

A nova e vibrante gama de cores foi concebida para se destacar e reflete uma distinta vibração urbana, com tons escuros combinados com cores vivas, para sobressair e se enquadrar na cultura da arte urbana.

A Scram 411 chega acompanhada de uma vasta gama de acessórios que complementam e maximizam o conforto, a proteção e o estilo. Ideais para a condução em ambiente urbano e para as escapadelas de fim de semana.

As variantes de entrada de gama da Scram 411 vão estar disponíveis nas cores Graphite Yellow, Graphite Red e Graphite Blue.

Todas com depósitos em cor 'Gun Grey', decorados com emblemas distintivos e faixas a condizer nas jantes, com um PVP recomendado de 5.249€. A variante topo de gama surgirá em duas opções cromáticas: White Flame e Silver Spirit

Ambas com gráficos exclusivos e originais, por um PVP recomendado de 5.449€. //



APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR E CONTINENTAL GT



EDIÇÃO ESPECIAL 120 anos

A Royal Enfield comemora o seu 120º aniversário com uma edição especial de série limitada dos seus modelos Twin: Interceptor 650 e Continental 650.

Esta edição especial de aniversário da Interceptor 650 e da Continental GT 650 conta com um esquema de cores negro-cromado, com emblemas no depósito feitos à mão em latão, para celebrar orgulhosamente a viagem de 120 anos da marca.

Apenas 480 unidades destas motos serão postas à venda em todo o mundo. 60 unidades da Interceptor 650 e outras 60 da Continental GT 650 estarão disponíveis para cada um dos quatro mercados em que a marca opera: Europa, Índia, Sudeste Asiático e Américas.

Idealizadas para mostrar o legado rico e cheio de história da Royal Enfield, as motos em referência apresentam uma oportunidade exclusiva para os entusiastas globais deterem um marco da história do motociclismo.

Durante o lançamento, Siddhartha Lal, Diretor-geral da Eicher Motors Ltd. a proprietária da marca, afirmou:

“Poucas marcas podem celebrar o tipo de legado e história que a Royal Enfield teve no último século e não havia melhor forma para celebrar este marco do que partilhando-o com os nossos clientes em todo o mundo.

Estamos encantados por apresentar as motos 650 Twin de edição limitada do 120º aniversário aos entusiastas de todo o mundo e partilhar com eles o legado da marca.

Tanto a Interceptor como a Continental GT têm atualmente um grande sucesso em todo o mundo, como tinham nos anos 60, e representam verdadeiramente a nossa herança na produção de motos simples e divertidas”.

Estas motos foram inspiradas pelas lendárias Royal Enfield Interceptor 750 e Continental GT 250 dos anos 60, que foram essenciais para a expansão global da marca e para o sucesso ao longo dos últimos anos.

Dado o marco que representam e a sua exclusividade, as edições do 120º aniversário da Interceptor 650 e Continental GT 650 foram desenhadas e fabricadas à mão >>



APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR E CONTINENTAL GT



pelas equipas da empresa no Reino Unido e na Índia.

O exclusivo e exuberante esquema de cor negro-cromado foi desenvolvido internamente, com a tecnologia de cromagem exclusiva da Royal Enfield na fábrica original da empresa dos anos 50, em Thiruvottiyur, Chennai - Índia.

Para complementar os depósitos pretos e cromados, tanto a Continental GT 650 como a Interceptor 650 terão, pela primeira vez, componentes totalmente pretos, com o motor, escape e outros elementos numa variedade de esquemas em negro.

As motos também virão equipadas com vários acessórios genuínos, tais como pára-brisas, protetores de motor, protetores de calcanhar, espelhos touring e na extremidade do guiador e muito mais, para complementar o design geral.

Para celebrar orgulhosamente os reputados acabamentos à mão da marca, as motos de edição limitada do 120º aniversário terão um símbolo de depósito em latão fundido, exclusivo e feito à mão, de aspeto luxuoso, que foram feitos em colaboração com a família "Sirpi Senthil", artesãos de várias gerações da cidade templo de Kumbakonam, Tamil Nadu, Índia.

Particularmente especializada há séculos no fabrico de efígies elegantes em latão, para os templos mais venerados na Índia, esta é a primeira vez que estes artesãos colaboram com qualquer marca automotiva.

As Interceptor 650 e Continental GT 650 de Edição Limitada do 120º Aniversário também contarão com acabamentos com as lendárias listas da Royal Enfield pintadas à mão, reminiscência do legado e da predileção da marca por fabricar motos artesanais.

Para tornar cada uma destas motos ainda mais exclusiva, o símbolo superior do depósito terá o número de série único para cada moto, indicando que é uma de 60 motos exclusivas em qualquer uma das quatro regiões mencionadas de todo o mundo.



Adicionalmente, as motos também terão um emblema no painel lateral que é um tributo aos 120 anos de história da Royal Enfield.

Dada a exclusividade destas motos, elas poderão ser adquiridas unicamente através de uma venda online no website oficial da Royal Enfield.

Numa página dedicada a esta operação (clique aqui), foi incluído um espaço para que os interessados se pudessem registar previamente para a data da venda online, e receber a informação sobre o processo de compra.

Aos mercados português e espanhol, em conjunto, foram apenas atribuídas 11 unidades da Interceptor 650 e 11 unidades da Continental GT 650.

Os PVPR dos modelos estabelecidos para o mercado português são de:

- 10.089€ para a Interceptor 650 120º Aniversário
- 10.289€ para a Continental GT 650 120º

Aniversário

As unidades desta edição limitada do 120º Aniversário estarão disponíveis para entrega no mercado europeu no segundo semestre de 2022, e não estarão sujeitas a nenhum tipo de promoção que afete os demais modelos. //



moto center

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

PASTILHAS DE TRAVÃO
BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUROS
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

APRESENTAÇÃO *INDIAN FTR 1200*

CHAMPIONSHIP EDITION



Edição LIMITADA

Celebrar a conquista de cinco títulos consecutivos no campeonato americano de Flat Track



A Indian FTR Championship Edition, vestida com as cores da equipa oficial de Flat Track, acabamentos em fibra de carbono e componentes premium, celebra a conquista pela Indian Wrecking Crew de cinco títulos consecutivos no campeonato americano de Flat Track.

Inspirada na FTR750, que domina o campeonato desde 2017, o primeiro ano que nele participou, esta edição exclusiva Championship Edition da FTR 1200 vai estar limitada a apenas 400 unidades, 150 das quais destinadas ao continente europeu.

Bem à vista, exibe a lista dos cinco campeonatos que já venceu e que justificam o nível de accessorização com componentes de elevado nível, como a linha de escape Akrapovič em titânio, travões Brembo, guiador ProTaper, forquilha e amortecedor completamente reguláveis e as muitas peças em fibra de carbono como a baquet, o guarda lamas da frente, as tampas da caixa de ar

e a cobertura do farol.

Desde o seu lançamento em 2019, a FTR 1200 foi alvo de grande admiração graças às suas linhas originais, e apesar de os modelos de 2022 estarem otimizados para uma utilização mais asfáltica, esta versão Championship Edition atea o interesse pelo legado de competição da marca.

E apesar de ser uma moto exclusiva, está pronta para proporcionar elevados níveis de prazer em qualquer estrada de curvas. O seu motor V-Twin de 1203cc debita 123 cv de potência com 120 Nm de binário e conta com ajudas eletrónicas à condução, como modos de entrega de potência, cornering ABS e Controlo de Tração, anti-cavalinho e anti-éguas, além de um completo painel de instrumentos digital, em ecrã TFT a cores.

Completam o cenário rodas de 19 polegadas na frente e 18 polegadas atrás, com pneus Dunlop de inspiração Flat Track.

Contacte já um concessionário Indian para saber mais detalhes. //





Para viagens DE GRANDE NÍVEL



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma viajante americana que promete
potência e conforto para grandes viagens.

A Indian Pursuit baseia-se na plataforma lançada com a Indian Challenger, uma moto que elevou o desempenho e a agilidade dos V-Twin americanos, com um alto nível de sofisticação.

Equipada com o motor PowerPlus, um V-twin de 1.768 cc com refrigeração por líquido, árvore de cames à cabeça e quatro válvulas por cilindro, que têm ajustes de folga hidráulicos, tal como o tensor de corrente e que permitem à Indian Pursuit declarar 121 cv de potência e 178 Nm de binário com baixos níveis de manutenção.

Três modos de condução, Rain, Standard e Sport, cada um com as suas próprias configurações distintas de controle de tração, conferem uma elevada confiança em qualquer tipo de utilização ou circunstância.

A sua caixa de velocidades tem seis relações, com overdrive, e conta com embraiagem assistida para reduzir o esforço na manete. Além disso, a Indian Pursuit apresenta uma programação refinada do PowerPlus, que melhora a entrega de potência em baixa rotação, facto que contribui para um maior prazer de condução.

A Indian afirma que Pursuit de 2022 é a máquina de turismo americana mais refinada na estrada, projetada para oferecer um conforto ideal em viagens longas.

A sua estrutura leve, em fundição de alumínio, e uma eletrônica de última geração, revelam que a Pursuit foi cuidadosamente projetada para motociclistas exigentes que valorizam a viagem tanto quanto o destino.

A carenagem montada no quadro proporciona uma direção mais leve e é menos afetada pelo vento e pela alta velocidade. O pára-brisas ajustável e as carenagens inferiores ventiladas fornecem uma proteção superior contra os elementos e um nível elevado de flexibilidade para se ajustar a diferentes condições meteorológicas.

Em climas mais frios, os punhos aquecidos e o novo assento Touring Comfort do Pursuit oferecem um nível de conforto sem precedentes. Além disso, um Top Case e Malas Laterais espaçosos combinam-se em mais de 133 litros de armazenamento, e contam com fechaduras elétricas com comando à distância.

O painel de instrumentos da Pursuit apresenta-se num ecrã de sete polegadas, sensível ao toque e compatível com luvas, que incorpora o sistema >>



APRESENTAÇÃO INDIAN PURSUIT



RIDE COMMAND, com Apple CarPlay, GPS com navegação passo a passo e uma infinidade de dados da moto, e permite que a sua apresentação seja personalizável.

Na suspensão, a Pursuit recebe um novo amortecedor traseiro da Fox, com regulação elétrica da pré-carga, sendo ajustável eletronicamente para garantir conforto e desempenho dinâmico ideais nas mais variadas condições.

Seja a solo ou com passageiro e carga, a pré-carga da suspensão traseira ajusta-se eletronicamente e o seu interface está integrado no sistema de infotainment da moto.

Travões Brembo, onde se destacam as pinças com especificações de competição, montadas radialmente na roda dianteira, prometem fornecer uma potência de travagem forte e doseável.

Equipadas com pneus de turismo Metzeler Cruisetec, todas as versões da Pursuit oferecem a tecnologia Smart Lean intuitiva, que tem por base uma unidade de medição de inércia Bosch para proporcionar controle de tração dinâmico e cornering ABS, maximizando a capacidade de travagem e melhorando a aceleração na saída de curva.

A Indian Pursuit vem acompanhada de uma vasta gama de acessórios de origem que vão permitir adaptá-la ao gosto e tipo de utilização preferido pelo seu proprietário.

Desde os destinados a melhorar a proteção aerodinâmica, como as pequenas carenagens frontais rígidas inferiores que também ajudam a aumentar a capacidade de carga pois podem receber compartimentos de arrumação, e a comodidade, como diversos guiadores, malas interiores, e ainda um sistema de áudio surround Indian Motorcycle PowerBand com quatro pontos de som: na carenagem frontal superior e nas inferiores, nas malas laterais e na Top Case.

Ainda estão disponíveis sistemas de iluminação LED para maior visibilidade, incluindo uma opção de farol adaptativo, que otimiza automaticamente a direção do foco de luz com base no ângulo de inclinação da moto.

A Indian Pursuit Limited estará disponível apenas em Black Metallic e a Indian Pursuit Dark Horse estará disponível em duas opções cromáticas, Black Smoke e Silver Quartz Smoke.

Os preços e a disponibilidade destes novos modelos Indian de 2022 para Portugal ainda não foram anunciados. //



SRT-MODULAR



Adaptable Style

The SRT-Modular puts the sport back into touring. It takes the quality and construction of our SRT, and adds the ease and accessibility of an open-face for when you want to face the world head-on.



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO NA **Bihr.eu**

WARNING: Motorcycling is a dangerous sport which may result in serious injury or even death. For proper use of your helmet, please refer to the owner's manual.

BELLHELMETS.COM



Parceira URBANA

Uma moto polivalente e ágil para aventuras urbanas

Com novas cores e o refinamento de vários pormenores técnicos, a M 125TK Adventure ganha novos argumentos nesta edição de 2022.

Carregada de irreverência e carregada de argumentos capazes de convencer os aventureiros do dia-a-dia, a MITT 125TK Adventure é capaz de tornar muito mais interessantes as deslocações urbanas do dia-a-dia, rumo ao trabalho, às compras ou à escola, permitindo ainda divertidas escapadelas de fim de semana, mesmo em percursos fora de estrada.

A estrutura do quadro tubular, tipo treliça, fabricado em aço, suporta uma forquilha invertida e um braço oscilante em alumínio, configurando as bases para uma moto robusta, com dimensões perfeitas até para quem está a descobrir as vantagens da mobilidade em duas rodas.

Os travões, de discos recortados para melhor refrigeração e maior capacidade de travagem, garantem elevada segurança, com uma pinça de dois pistões a atuar sobre o rotor dianteiro de 267 mm, enquanto atrás apresenta uma pinça de pistão simples com rotor de 220 mm.

A segurança é reforçada pelo sistema de

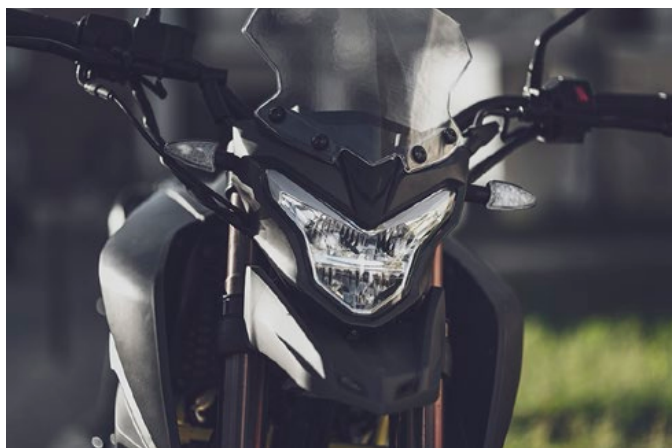
travagem combinada CBS, que atua em simultâneo nos dois eixos ao pressionar a manete direita, garantindo uma maior eficácia, mesmo nas travagens mais fortes. Com rodas de 17 polegadas e uma altura do assento ao solo de 820 mm, a MITT 125TK Adventure tem um peso de 152 kg.

Em termos motrizes, a MITT 125TK Adventure está equipada com o fiável bloco monocilíndrico de 125 cc, refrigerado por ar e com injeção eletrónica Delphi, proporcionando um binário de 10 Nm às 5.000 rotações por minuto e uma potência máxima de 9,5 cv às 8.000 rpm.

Este motor destaca-se por uma entrega de potência muito linear e equilibrada, facilitando a condução em cidade, em estrada e até mesmo em percursos de todo-o-terreno ligeiro.

O depósito de combustível tem uma capacidade de 13,5 litros, e confere ao conjunto uma elevada autonomia.

A MITT 125TK Adventure já está à venda nos concessionários da marca em Portugal, numa agradável combinação cromática de preto e amarelo, por um P.V.P. recomendado de 2.990 euros, a que se juntam as despesas de legalização. //





Pedro Pereira

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

SAUDAR OU NÃO SAUDAR? Eis a questão!

NÃO É PRECISO ser-se um fanático por William Shakespeare para fazer a analogia, mas para alguém mais distraído vou contextualizar um pouco, sem me alongar:

Nesta magnífica peça de teatro, escrita por volta do ano de 1600, Hamlet é um Príncipe Dinamarquês que, num sonho, recebe o fantasma de seu pai, assassinado pelo irmão Cláudio, e que agora vive com a sua Mãe, Gertrudes, tendo usurpado o trono.

O seu desejo de vingança, mais que legítimo, é enorme e num momento trágico, e tendo nas mãos a caveira do pobre Yorick, Hamlet coloca a célebre dúvida existencial que todos conhecemos:

To be or not to be, that is the question! Que é como quem diz, ser ou não ser, eis a questão!

Deixando-nos de reflexões de cariz mais ou menos filosófico, a verdade é que a típica e mais ou menos tradicional saudação motard, adorada por alguns, detestada por outros, ou simplesmente ignorada, pode ser um bom tema de reflexão para esta crónica que se resume numa questão:

- Vocês praticam ou não a saudação motard? E porquê?

QUAL A ORIGEM DESTA SAUDAÇÃO?

Segundo consta, o mérito inicial, mais accidental, diga-se de passagem, deve-se ao piloto Inglês Barry Sheene (nasceu em Inglaterra em 1950 e faleceu em 2003, na Austrália), bicampeão mundial na categoria rainha, tendo conquistado dois títulos consecutivos nas “ferozes” 500cc em 1976 e 1977, com a Suzuki RG 500.

Ao que consta, no início da sua carreira, tinha o hábito de, no final das provas em que era vencedor, saudar a assistência, os fotógrafos... com a mão levantada e os dedos em V, de vitória.

Ainda não existiam redes sociais ou internet, mas a televisão tinha já grande projeção mundial, tal como os

jornais, e aquele gesto foi rapidamente globalizado e adotado pela comunidade motard! A saudação tornou-se um símbolo de fraternidade, de pertença e partilha de valores como a liberdade ou o espírito de entreatajuda por todos os que andavam em duas rodas por esse mundo fora.

Na década de 70 vivia-se um ambiente que respirava liberdade, muitas ditaduras tinham terminado (incluindo a nossa), tal como guerras (Vietname, guerras com ex-colónias...) e até se estava a assistir a uma relativa situação de melhoria económica e social.

Apesar disso, era bem menos comum a realização de encontros de motards ou, simplesmente, duas motos cruzarem-se, o que era motivo de alegria, a ponto de a saudação motard se tornar praticamente obrigatória, sendo parte essencial do código de honra motard.

Gradualmente, o número de pessoas que andavam de moto foi crescendo e perdeu-se um bocado dessa mística e magia, o que levou também ao declínio desta tradicional forma de saudação, surgindo outras complementares como acenar a cabeça para a frente, tipo vénia, esticar a perna do lado em que se cruzam ou apenas levantar ligeiramente a mão.

OUTRAS REPRESENTAÇÕES GESTUAIS USADAS PELA FAMÍLIA MOTARD

Com a generalização das tecnologias de comunicação, nomeadamente os intercomunicadores, telemóveis inteligentes, sistemas de navegação... está a alterar-se radicalmente a forma como interagimos em grupo ao andar de moto, mas ainda assim há muitas formas de comunicar por quem anda de moto que convém conhecer e, porque não, pôr também em prática.

Deixo alguns exemplos, sem me procurar que sejam exaustivos. As duas primeiras situações são com a moto parada e as restantes para a circulação diária, nomea- >>



damente em grupo:

Avaria/falta de gasolina: estacionar na berma, em local visível e pousar o capacete no chão, idealmente atrás da moto, para que funcione como espécie de “triângulo de perigo” motard. Assim os outros, nomeadamente os motociclistas, sabem que existe um colega em apuros e podem tentar ajudar;

Parado/a junto à mota a acenar: representa, por regra, uma situação de perigo ou máxima atenção. Cabe a cada um/a decidir como agir, mas deve ficar atento/a e adotar uma postura mais defensiva;

Usar o braço direito ou esquerdo em posição longitudinal subindo e descendo levemente a mão: recomendação para abrandar, em segurança. Pode ser existir um cruzamento em breve, um obstáculo na estrada, piso degradado. Pode ser complementado com leves toques na manete ou pedal de travão, sendo que a luz de stop alerta quem vem atrás;

Usar o braço direito ou esquerdo para indicar mudança de direção: há motos sem os vulgos “piscas” (e quem nem saiba o que são) e esta pode ser uma forma de facilitar a condução dos restantes condutores, sobretudo quando vamos em grupo;

Abrir e fechar a mão em formato “bico de pato”: usa-se quando nos cruzamos com outro veículo (motard ou não) e o queremos alertar para o facto de não ter as luzes acesas ou estarem na posição de “máximos”. Lembro que nas motos mais antigas as luzes não ficam automaticamente acesas logo ao ligar o motor e são cruciais para a nossa segurança;

Apontar repetidamente para o depósito de gasolina: necessidade de abastecer o mais rápido possível. É péssimo ter uma pane seca e pode ser até perigoso. Lembro que, atualmente, nas bombas de combustível já não se vende a dita em garrafas de água e podem ter que adquirir um jerrican, o que representa uma despesa adicional;

Levantar e abanar repetidamente a mão para os lados, com o indicador elevado em forma de negação: engano na estrada/caminho. Há que fazer inversão de marcha assim que for possível e em segurança;

Apontar com a mão repetidamente para o motor, quadro, rodas: há algo que não está bem na moto. Pode ser motor, suspensões, um furo, mas há que parar logo que possível e verificar o que está a acontecer;

Fazer “sinais de luzes”: há quem use como saudação, como indicação de autoridades próximas, que vai ultrapassar (vulgo passing) ou qualquer outro motivo. Atenção que é de legalidade duvidosa e pode ser perigoso, sobretudo porque pode causar encandeamento;

Apontar repetidamente para a zona de carga da moto, topcase, alforges: há algo que não está bem. Importa parar logo que possível e verificar o que se passa com a carga;

Braço esquerdo aberto com a mão aberta e palma virada para a frente em movimentos repetitivos: indicação para sermos ultrapassados (sim, também pode acontecer). Garante uma manobra pelos outros condutores/as em segurança e mostra que estamos atentos. Nos países onde se conduz “pela esquerda”, usa-se o braço direito;

Apontar com o dedo indicador na direção dos olhos e num ponto da paisagem: chamar a atenção aos outros motards para algo que vale a pena ver e que se destaca na paisagem. Pode ser uma boa desculpa para uma paragem;

Elevar o polegar com a mão fechada: forma de agradecimento (fundamental), sobretudo quando nos facilitam as manobras. Nunca é demais ser simpático/a;

Bater com a palma da mão sobre o capacete repetidas vezes: fiz asneira! Uso muitas vezes quando deixei passar o cruzamento pretendido ou não me desviei a tempo da cratera na estrada (e são tantas), entre outros.

E pronto! Já fica aqui um bom exemplo de várias representações gestuais que nos podem ser muito úteis >>

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

CRÓNICA

no nosso dia-a-dia. Certamente que conhecem e aplicam mais, mas enquanto não se cria um Código da Estrada Gestual para Motards este é um pequeno ponto de partida!

Deliberadamente não mencionei os gestos obscenos e agressivos porque, na minha ótica, não fazem parte da cultura motard e a verdade é que todos erramos e não somos donos da verdade.

AFINAL DE CONTAS, SAUDAMOS OU NÃO?

Chegámos quase ao final desta crónica sem termos uma resposta conclusiva, se é que ela existe! Tem que ser uma opção pessoal e é fundamental respeitar os que pensam de forma diferente.

O facto de saudar outro condutor/a e não ser correspondido/a não faz dessa pessoa a pior do mundo, a mais mal-educada e indigna de andar de moto! Pode simplesmente ir muito focada na condução, estar absorta nos seus pensamentos, entretida a olhar para os manómetros ou, mais simples ainda, não concordar com esse ritual e não querer tomar parte dele!

Conhecem o ditado “O tamanho importa?” Tem imensas aplicações e no universo motard também. Tenho o privilégio de conduzir motos muito diferentes e sinto que se for numa pequena scooter ou uma cinquentinha sou facilmente ignorado, mas se for numa moto grande... parece que até os condutores dos automóveis são mais meus amigos. Estranho, mas real!

Por outro lado, há imensa gente, sobretudo nas principais urbes, que faz da moto o seu sustento, em especial nas entregas de comida e afins. Andam stressadíssimos, pressionados pelo tempo, pelo patrão e pelos clientes e nem sequer se lembram da saudação ou da cultura motard.

Por princípio, gosto de saudar, sendo ou não correspondido, mais ainda quando vou em ritmo de passeio e a desfrutar da viagem. Em vez da saudação com o tradicional V prefiro o acenar com a cabeça (leia-se capacete) por considerar que é mais cómodo e seguro e não uso a perna como forma de saudação, não se vá dar o caso de ainda ficar sem ela!

De qualquer modo, na minha perspetiva, mais importante que a saudação motard é mantermos bem viva a cultura e o espírito motard de ajuda mútua e solidariedade, nomeadamente quando encontramos um/a motard em dificuldade.

Também tenho o hábito de, numa eventual paragem, “meter conversa” com outros/as motards, apenas porque sim, mas eu não sou exemplo para ninguém! Fico por aqui. Saudações motards para todos/as.//


BLUROC


MOTORCYCLES

NOVO!



 blurocmoto.pt

 <https://blurocmotorcycles.com/pt-pt/>

 Importador | motoxpert

Bluroc Hunt XC 125

Com as suas rodas de 18" e novo depósito de combustível com capacidade de 14,6L, a nova Hunt proporciona um maior conforto e estabilidade, mantendo ao mesmo tempo o seu estilo puro.

Leve e manobrável, garante a melhor relação potência/peso do mercado.



A EVOLUÇÃO da espécie



TRIUMPH TIGER 1200

A Triumph apresentou no Algarve a sua nova arma para enfrentar o segmento das trail de grande cilindrada. Foram dois dias a testar as valências da Tiger 1200, em estrada e fora dela, e uma certeza ficou: chegou com vontade de vencer.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Marca

Depois de muito anunciada, finalmente conseguimos testar uma moto que representa um dos mais ambiciosos projectos da marca inglesa. A Triumph Tiger 1200 chega com pompa e circunstância, numa evolução extrema em relação ao último modelo. Significativamente mais leve, mais potente e com múltiplas personalidades para agradar ao mais exigente dos clientes, a premissa é simples. Tornar-se referência em termos de desempenho e desafiar a concorrência directa.

Os artifícios de engenharia utilizados para atingir este objectivo residem num profundo redimensionamento de peças estruturais com vista à redução de peso. São menos 25 Kg que a geração anterior. O peso em ordem de marcha começa agora nos 240 Kg. Dizemos que começa porque são vários modelos...

Tal como já nos habituou na sua gama 900, a Triumph dividiu a novíssima 1200 em duas famílias, as GT Pro e as Rally Pro, uma mais estradista e outra mais dedicada ao fora de estrada. O que as distingue são as dimensões e tipo de jantes utilizadas no eixo dianteiro, o curso das suspensões e a electrónica dedicada. As jantes raiadas de 21", o

curso de suspensão com mais 20 mm (são 200 mm na versão GT Pro), e um mapa de condução extra mais agressivo para o fora de estrada, caracterizam a versão Rally Pro. Em cada uma destas tipologias existe a possibilidade de acrescentar um tanque de combustível de 30 L e um radar traseiro com a capacidade de medir o ângulo morto, a que a marca inglesa chamou de Explorer. E ainda temos uma versão base, espartana de equipamento, apelidada de GT. Confusos?

Simplifiquemos então. Temos 3 modelos de estrada (com jante 19" de liga): GT, GT Pro e GT Explorer (com o depósito sobredimensionado e radar). E temos dois modelos fora de estrada (com jante 21" e maior curso de suspensão): Rally Pro e Rally Explorer (com depósito sobredimensionado e radar). Esta segmentação tão específica favorece o processo de escolha do cliente, as suas preferências quanto ao cenário de utilização encaixam na máquina afinada para o efeito.

Começámos o primeiro dia dedicados inteiramente ao asfalto. À porta do hotel tínhamos uma armada de GT Pro e GT Explorer (e ocasionalmente uma Rally Pro para sentirmos a diferença na postura nas mesmas condições) prontas para rasgar a Serra Algarvia.

A nova Tiger 1200 sente-se imponente mas não intimida. Desde que a retiramos do descanso >>





"A NOVA TIGER 1200 **SENTE-SE IMPONENTE** MAS NÃO INTIMIDA."

percebe-se o cuidado na distribuição de massas, há um equilíbrio nos volumes, uma sensação de facilidade nas manobras mais lentas que nos agradou de imediato.

O triângulo de condução da GT Pro foi pensado para evitar ser extremo, o confortável assento (com duas posições: 850 mm e 870 mm) tem um encaixe estreito permitindo um bom contacto com o solo e o guiador não se apresenta exageradamente largo nem distante. Confortável, aprazível, quase familiar. Convidativo a seguir mais um guia inglês piloto de Road Racing numa das melhores zonas de estradas do país. E que glorioso dia se mostrava...

Uma passagem rápida pelo bonito ecrã TFT de 7 polegadas e rapidamente ficamos viciados no grafismo (estreado na Speed Triple 1200) quase tridimensional, onde o destacado conta-rotações dança para os lados para nos dar a escolher os mapas de condução. Rain, Road, Sport, Off-Road e

Rider, todos com settings específicos de resposta motriz e afinação de suspensão. Os parâmetros e as variáveis a estudar eram tantas que decidimos escolher o mais agressivo, o Sport. Não fosse o inglês voador querer desaparecer de vista...

E assim começou uma sinfonia onde a Tiger 1200 era o maestro, as estradas da Serra do Caldeirão o virtuoso violonista e eu era frenético rapaz do bombo, só tinha de esperar o momento certo para acertar o compasso e fazer parte da magia. Esta analogia serve para dar uma imagem do quão fácil é fazer parte da condução desta nova peça de engenharia da Triumph. Por mais brutos que sejamos no acelerador, inexperientes nos timings das travagens, ou demasiado optimistas no certo das trajectórias, ela mantém a compostura. A ciclística tem um comportamento absolutamente fabuloso.

Grande parte deste brilhantismo advém das novas suspensões Showa semi-activas (standard





1 160 CC
150 CV

- TIGER 1200 GT - 18 950€
- TIGER 1200 GT PRO - 21 500€
- TIGER 1200 GT EXPLORER - 23 100€
- TIGER 1200 RALLY PRO - 22 600€
- TIGER 1200 RALLY EXPLORER - 24 100€



"O NOVO TRICILÍNDRICO DE 1160CC (COM 150 CV ÀS 9000 RPM E 130 NM ÀS 7000 RPM) APROVEITA A TECNOLOGIA T-PLANE DESENVOLVIDA NA 900."

em toda a gama). Para além da constante modelação da compressão e extensão, trabalhadas ao milissegundo, as funções de anti afundamento na travagem, ajuste automático da pré-carga e controlo de transferências de massa (sistema skyhook) transformam a experiência de pilotagem de forma significativa.

O domínio de uma máquina de duas rodas, sobretudo a este nível de potência e de peso, está directamente relacionado com o controlo e a confiança que oferece. Oscilações, percas de atrito, torções provocadas, ficam para outros números... aqui, neste patamar de grandes aventureiras prontas para acompanhar uma desportiva numa estrada encadeada, a estabilidade ciclística é imperativa. Para além das parametrizações associadas a cada modo de condução, a compressão consegue ser afinada (em simultâneo nos dois eixos, não individualmente) ao gosto do condutor, num gradiente de desportividade/ conforto, seja no cenário de asfalto ou fora de

estrada. Para aqueles que ainda querem "trabalhar" mais o algoritmo!

A Triumph Tiger sente-se sempre plantada, com filtros educados (controlo de tracção e ABS associados a um IMU de 6 eixos) o suficiente para não sentirmos as forças a que o chassis está sujeito. O facto de os radiadores montados nas laterais (permitindo também uma eficiente dispersão de calor) darem espaço a uma posição do motor mais próxima do eixo da frente, dá-lhe um cariz mais incisivo, permitindo uma maior confiança no ataque da jante 19" (montando uns magníficos Metzeler Tourance) nas entradas em curva.

Se a agilidade era o mote proposto pela marca de Hinckley, estão absolutamente de parabéns, as soluções ciclísticas encontradas tornam-na numa máquina altamente competente. Só no novo quadro foram ganhos 5,4 Kg em relação à geração anterior...

Claro que nenhum esqueleto dança se não ouvir a música certa... >>>





O novo tricilíndrico de 1160cc (com 150 cv às 9000 rpm e 130 Nm às 7000 rpm) aproveita a tecnologia T-Plane desenvolvida na 900. A cambota defasada (uma ordem de explosão 1,3,2 e nos ângulos 180°, 270°, 270°) transforma a suavidade do tricilíndrico num compasso típico de outras arquitecturas, favorecendo a sua tracção e capacidade de resposta. Na prática, a sua linearidade faz com que ao longo de toda a faixa de rotação sentimos uma aceleração contundente. As saídas de curva podem ser feitas uma mudança acima e há toda uma vida no último terço do conta rotações, tal não é a disponibilidade!

A Tiger 1200 tem um motor com M grande e a sua capacidade de se adaptar ao estilo de pilotagem de cada um é o seu maior trunfo. Dá para tudo!

*"MUITOS DOS
POTENCIAIS CLIENTES
FARÃO DELA UMA
ARMA DE TURISMO,
E COM TODO O
SENTIDO."*



Sendo que a transmissão por veio patrocina o descanso de qualquer viajante, é certo, a parametrização do acelerador electrónico (sobretudo no modo Sport, mais agressivo) associada a uma ordem de ignição com tempos mortos, faz com que por vezes se tornasse brusco o acerto do punho direito. Depois da travagem resolvida e trajectória escolhida, os primeiros milímetros de ajuste do acelerador davam azo a um “tossir” em vez “soprar” o regresso ao movimento motriz. Nada que a brilhante ciclística não tivesse capacidade de lidar, atenção!

A solução encontrada para não perder a roda do guia inglês voador foi rolar no mais fluido modo Road (onde o punho direito ganha tolerância na actuação) e encontrar a felicidade na cadência despachada que a Tiger 1200 tão bem consegue perpetuar. E sem vibrações

preocupantes em qualquer dos regimes de rotação, algo que poderia preocupar os mais puristas da suavidade do tricilíndrico “convencional”.

Muitos dos potenciais clientes farão dela uma arma de turismo, e com todo o sentido. Confortável, com uma protecção aerodinâmica facilmente ajustável (operação de uma só mão), um quick-shift bidireccional (de série em todas as versões excepto na mais GT) suave mas assertivo independentemente da carga do acelerador, um escape estreito permitindo malas uniformes de ambos os lados e sobretudo... a capacidade de autonomia extra oferecida pela versão Explorer.

Quando imaginamos um depósito com mais um terço de capacidade (oferecendo 30L em vez dos 20L da versão GT Pro), estamos à espera de ver um enorme volume, uma massa disforme que nos faz questionar se o propósito não acaba por dificultar a função.

Tal não é o caso, GT Explorer esconde as suas dimensões de forma elegante, e entrega extras muito interessantes do ponto de vista tecnológico. Estamos a falar obviamente do radar traseiro desenvolvido em

parceria com a Continental, com o intuito de detecção de movimentos no ângulo morto. E aqui começou a parvoíce... Sempre que percebíamos que estávamos atrás de uma Explorer, a ideia era fazer iluminar os avisadores dos espelhos do desgraçado que seguia à nossa frente, tudo em prol do mais criterioso âmbito jornalístico!

No final do dia, as certezas avolumavam-se. A Triumph tinha conseguido criar uma moto altamente consistente no seu propósito. Consegue entregar uma performance envolvente graças ao novo motor, um comportamento dinâmico de excelência graças às suas soluções ciclísticas e sobretudo consegue ser equilibrada ao ponto de cada utilizador conseguir maximizar o seu propósito, tenha ele um pendor mais desportivo, ou turístico. Em qualquer dos cenários, um conselho:

Tirem os avisadores dos poisa-pés. São demasiados “conservadores” e não vale a pena assustar as penduras...

Esquecemo-nos de referir a travagem? Certo. Duas palavras então: Brembo Stylema. É preciso dizer mais? >>

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 | 215 865 685



Tiger 1200 GT Pro



Tiger 1200 GT Explorer



Tiger 1200 Rally Pro



Tiger 1200 Rally Explorer



"TAL COMO JÁ NOS HABITUOU NA SUA GAMA 900, A TRIUMPH DIVIDIU A NOVÍSSIMA 1200 EM **DUAS FAMÍLIAS**, AS GT PRO E AS RALLY PRO"

O dia seguinte acordou com a promessa de chuva, e esperava-nos a versão mais endurista, a Rally Pro. Com jante de 21" de raios, maior curso de suspensão (220mm), electrónica específica para o fora de estrada (um mapa Off Road Pro que desligava as ajudas e o ABS, e uma suspensão electrónica com a capacidade de "prever" saltos...), o bonito esquema de cores que misturava o branco do quadro em treliça com o verde tropa do depósito, aumentava a promessa de um dia em cheio. Mal sabíamos que iria terminar de um modo épico.

Qualquer abordagem a uma máquina desta tipologia em terrenos com menos atrito está diretamente relacionada com a maneira como lidamos com as suas dimensões. A Tiger 1200 Rally Pro montava uns Michelin Anakee Wild bem adaptados à ocasião, e a maior proteção de cárter

em alumínio de espessura variável, assim como as proteções de motor, garantiam que em caso de azar... não estragávamos (muito) material.

Os trilhos por onde rolámos foram variados, desde o mais tradicional e rápido estradão de piso compacto, às subidas e descidas mais técnicas típicas do montado alentejano. A boa tracção torna-se evidente, algo já experimentado por nós na irmã Tiger 900, o desenvolvimento motriz compassado permite perceber exactamente quanto terreno estamos a movimentar na roda traseira, especialmente quando queremos quebrar o atrito e fazê-la deslizar. O ABS traseiro fica desligado no modo Off-Road, ajudando no posicionamento da máquina bloqueando a roda.

De um modo geral, tudo aparenta ser fácil, sem grande esforço. Fruto de uma boa distribuição de

massas, de uma boa comunicação entre piloto e máquina, sobretudo potenciada pela suspensão. Mais uma vez, as Showa semi-ativas entregam uma sublime leitura do piso, e não são raras as vezes que o ritmo é aumentado, como se os filtros exponenciassem as nossas reais capacidades. Nas parte mais técnicas, recorremos a um truque que muitos dos que são verticalmente desafiados certamente irão utilizar. O controlo manual da compressão (o tal gradiente entre desportividade e conforto) no modo Off-Road permite baixar um pouco a moto, diminuindo também a pré-carga. Ficamos com um mais fácil acesso ao solo, sem que o efeito “barco a navegar” da menor compressão se faça sentir em demasia.

Quando finalmente os céus abriram e o piso se tornou enlameado, o controlo de tracção fez o seu trabalho sem dramas de maior, levando-nos ao colo de volta à origem. Em boa verdade, o facto de não termos tido nenhuma queda (dadas as condições) só diz bem da almofada de segurança e das competências técnicas e tecnológicas que fazem da Tiger 1200 Rally Pro uma peça de engenharia muito bem desenvolvida.

Resta-nos falar de valores, de posicionamento no segmento. A Triumph Tiger começa nos 18 950

€ (versão GT, base) e chega aos 24 100 € (versão Rally Explorer). São números muito competitivos tendo em conta a lista de equipamentos que oferecem. A sua transmissão por veio vem fazer com que choque de frente com a líder destacada do segmento, aquela que intencionalmente a marca de Hinckley menciona em todas as comparações técnicas, a BMW R 1250 GS. Nós optamos por nunca referir a mesma neste teste, pois o intuito foi ter a folha em branco o mais possível para podermos sorver todas as sensações sem preconceitos.

Na certeza de que iremos trabalhar no sentido de vos entregar esse comparativo, não nos parece justo roubar espaço a uma máquina que surge tão bem acabada. A nova Triumph Tiger 1200 (e todas as suas diferentes personalidades) merece o nosso aplauso pela audácia de se posicionar tão competitiva, completa e interessante.

A capacidade que a Triumph teve em reunir o melhor de vários mundos, sem deixar de olhar para as concorrentes, poderia ter resultado numa amálgama de soluções que trabalhavam sem personalidade. Tal não é o caso. A Tiger 1200 é, por mérito próprio, das melhores Trails de grande capacidade da actualidade. E isto não é dizer pouco...//

EQUIPAMENTO

Capacete Kappa KV 30 "enduro flash"

Luvras REV'IT! Sand 4

Fato REV'IT! Sand 4

Botas Forma Adventure Low





PERSONALIDADE própria

DUCATI MULTISTRADA V2S



» [Galeria de fotos aqui](#)

Como sobrevivem os modelos abaixo dos grandes nomes? Poderá a Multistrada V2 ser tão boa moto como a Multistrada V4? Mais não é melhor? Vamos responder a todas essas questões nas próximas linhas, fique connosco...

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Luís Duarte

A Ducati renovou o modelo de entrada na gama Multistrada. A sucessora da 950 ganha uma nova nomenclatura, homenageando o bicilíndrico em L Testastretta, perde peso, aprimora a electrónica e a ergonomia. Ganha também as jantes da poderosa V4 e os espelhos. Embora parecendo pouco mais do que um restyling, a marca de Noale vai mais longe e consegue introduzir uma versão de 35 kW, para os detentores da carta A2. O intuito é claro, tornar a V2 num produto acessível mas com a qualidade da família Multistrada, e foi esse o desafio a que nos propusemos. Menos é mais?

Começamos por fazer um pequeno grande à parte, o modelo por nós ensaiado equipava umas suspensões semi-activas da Sachs, óptica full-LED com iluminação em curva, Quick-shift, ecrã TFT a cores de 5", Cruise Control, e um sem número de pormenores de qualidade superior. E tinha um grande S pintado na lateral. O argumento de moto acessível voou rapidamente pela janela, esta versão

acrescentava mais uns milhares de euros à equação...

O design continua impactante como sempre, as formas voluptuosas mas esguias, o nariz pronunciado debaixo dos olhos rasgados, a sensação de encaixe perfeito dada pela imagem do assento “escavado” no chassis, a secção traseira limpa e desportiva. A Ducati Multistrada V2 continua a ser um regalo para os olhos, sobretudo neste cinzento antracite com as jantes vermelhas.

A qualidade de construção sente-se, os comutadores retro-iluminados, o ecrã deflector com uma perfeita operação a uma só mão, o assento do pendura com o lettering Multistrada, o design limpo nas informações dadas pelo TFT.

Nos primeiros metros percebemos o enfoque numa maior acessibilidade aos menos experientes, o assento está mais baixo e estreito (desceu dos 840 para os 830mm, sendo que existe ainda opção colocar um de 810 mm e outro mais alto, com 850 mm), e a nova embraiagem sente-se bem mais leve, fruto de alterações internas que também lhe permitiram ganhos de peso. A nova V2 ganha 5kg (agora com um peso em ordem de marcha 225





"O DESIGN CONTINUA IMPACTANTE COMO SEMPRE, AS FORMAS VOLUPTUOSAS MAS ESGUIAS, O NARIZ PRONUNCIADO DEBAIXO DOS OLHOS RASGADOS.."

Kg, nesta versão S) em relação ao modelo anterior, e a sua agilidade sente-se desde as mais baixas velocidades.

Mas nem tudo são milagres quando rolamos devagar, o Testastretta continua com um diálogo difícil nas mais baixas rotações (sobretudo abaixo das 3000 rpm). Mesmo tendo existido uma franca melhoria na afinação da injeção com o intuito de o suavizar, o bicilíndrico de 937 com distribuição desmodrômica continua rude e de personalidade suscetível quando tem de trabalhar pouco. Os seus valores permanecem inalterados, continua com os mesmos 113cv às 9000 rpm e 94 Nm às 6750 rpm, exactamente o mesmo bloco utilizado nas Monster, Supersport e Hypermotard.

O que o desculpa nesta preguiça rotacional inicial é o facto de ser dos motores mais envolventes da classe. Sente-se mecânico no seu funcionamento, vibrante no ruído da admissão, excitante na

entrega. É cheio de carácter, não tem preconceito com os seus números e mostra-o sem pudor. A boa parametrização do acelerador electrónico ajuda-o a comunicar as suas intenções, e os patamares de sensações dos modos Sport, Touring, Urban e Enduro estão bem escalonados.

No mapa mais agressivo, a urgência na subida de rotação faz-se acompanhar de um rosar que surge debaixo do depósito, uma experiência altamente viciante que nos faz querer repetir o gesto uma e outra vez. A Multistrada V2 tem a quantidade certa de potência para conseguirmos puxar pela máquina com doses de diversão ímpares. Venha a mão cheia de acelerador, pois o sorriso surge natural e não assustado...

Aliado a um quick-shift que tem na sua assertividade mecânica a sua maior característica, precisa de ser actuado com convicção (e funciona tanto melhor com mais carga no motor), e temos





937 CC
113 CV
17 395 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"A COMPONENTE CICLÍSTICA QUE INTEGRA A PERSONALIDADE FORTE DA MULTISTRADA V2 APRIMORA A SUA CAPACIDADE DE ENTREGA DE FORMA NOTÁVEL."

um festival de pilotagem sem grandes filtros. Absolutamente brilhante, uma intemporalidade como máquina que nos faz ser cada vez mais irredutíveis na defesa dos motores a combustão.

Quando queremos ser mais fluidos, o modo Touring diminui o volume do concerto para níveis que conseguimos suportar durante horas a fio. Confortavelmente instalados, com uma qualidade de vida a bordo digna de um segmento superior, e com reserva de potência e vigor suficiente para dar dinamismo à viagem.

Aqui entram os pormenores que fazem a diferença, um cruise control com actuação fácil e intuitiva e um ecrã defletor que mantém uma visão sem distorções quando vemos através dele. São poucas as marcas que dão importância a este facto, mas a Ducati percebeu que a eficácia aerodinâmica não tem de ser ganha à custa de estranhas inflexões no acrílico, causando cansaço visual quando o olhar tem de se adaptar a um mundo deformado. Simples e eficaz, até

na sua operação. Uma verdadeira epifania descoberta por nós debaixo de uma viagem de 3h debaixo de chuva torrencial, onde o único abrigo possível era aquele pequeno grande vidro...

A componente ciclística que integra a personalidade forte da Multistrada V2 aprimora a sua capacidade de entrega de forma notável. E aqui a letra S destaca uns atributos muito especiais, as suspensões semi-ativas.

Associadas aos mapas de condução, a sua personalidade torna-se mutável, do dócil e complacente, ao assertivo e directo.

Adoptando as jantes de 19" nascidas na V4 (1,7 Kg mais leves) há uma boa relação entre tolerância na leitura das irregularidades do piso com uma boa inserção em curva. As suspensões Sachs (com ø48mm e 170mm de curso em ambos os eixos) com tecnologia Ducati Skyhook são infalíveis a cumprir o seu propósito, seja a controlar os movimentos nas transferências de massa mais agressivas, seja



MOTO CENTER[®]

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!



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

Morada

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

Contactos

Telefone: 217271590
217271584

Email

geral@motocenter.pt



no modo mais gelatinoso do mapa Urban, onde qualquer lomba ou tampa de esgoto desaparecem por milagre.

O melhor de tudo é a sua fácil parametrização, algo que a marca italiana já nos habituou, num interface fácil e acessível através do TFT colorido (com capacidade de conectividade ao smartphone).

Conseguimos definir (por eixo) exactamente o rácio entre desportividade e conforto consoante o mapa escolhido, assim como a pré-carga que tem um atalho dedicado para o efeito. Simples e prática forma de definir a personalidade dinâmica da máquina.

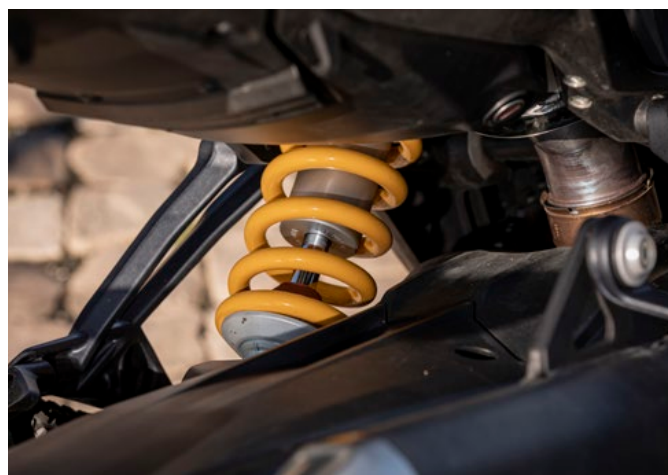
Seguindo o mesmo raciocínio, toda a restante electrónica consegue ser modelada à nossa vontade. A intervenção do controlo de tracção (DTC) e do ABS é servida por uma Unidade de Medição Inercial, o cérebro digital que sabe exactamente

"O MELHOR DE TUDO É A SUA FÁCIL PARAMETRIZAÇÃO, ALGO QUE A MARCA ITALIANA JÁ NOS HABITUOU, NUM INTERFACE FÁCIL E ACESSÍVEL ATRAVÉS DO TFT COLORIDO."

qual é a posição da moto em cada milissegundo.

O sistema de travagem é entregue a uns Brembo M40 (maxila radial de quatro pistões a servirem dois discos flutuantes de 320 mm na dianteira, e Disco de 265 mm com pinça Brembo de 2 pistões na traseira) e apresentou-se absolutamente infalível, com ataque inicial forte e bastante progressivo na potência. Um gozo de utilização extensível ao bom feeling do travão traseiro, imprescindível para acertar trajectórias mais "optimistas"...

Agora era aquela parte em que vos contávamos o quanto o modo enduro nos fez sentido, mas em boa verdade, não foi esse o enfoque deste teste. Em primeiro lugar, porque os brilhantes Pirelli Scorpion Trail II são bons demais nos asfalto para poderem ser qualquer coisa de decente fora dele. E >>>





em segundo lugar, porque não tínhamos protecções (ausentes no motor e carenagens e de plástico na zona do cárter) que nos assegurassem a confiança necessária para atacar os trilhos com mais empenho. Mas fica a nota que o Mapa Enduro permite umas escorregadelas, o ABS fica desligado na roda traseira e a suspensão torna-se bastante progressiva, tudo devidamente testado como manda a lei.

Em boa verdade, a valência que mais nos impressionou na nova Multistrada V2, foi a sua capacidade de se sentir bem na sua pele. É uma Sport Touring pura, e não foi o aparecimento da V4 que lhe retirou o brilho. Tivemos a possibilidade de fazer bastantes quilómetros aos seus comandos (alguns deles sob condições bem difíceis), permitindo dar azo a divagações motociclísticas sobre o quanto a potência é sobrevalorizada.

Não houve nenhuma situação em que sentíssemos que a máquina onde estávamos sentados estava aquém das nossas capacidades de condução no mundo real. Se tudo na vida é uma gestão de expectativas, a Ducati Multistrada V2 surpreende pela sua entrega, seja pela sagaz resposta motriz, seja pelo diálogo eloquente da sua ciclística. Brilhante numa estrada de serra, onde o Joelho Técnico teima em surgir, a forma como se sente bem plantada e

resolvida nas suas acções, só enaltecem a confiança na sua performance.

Em estrada aberta, a boa autonomia, o conforto de rolamento aerodinâmico, a certeza de uma disponibilidade motriz garantida, fazem dela uma boa companhia nas grandes tiradas. Poderia ter uma maior desenvoltura nas mudanças mais altas, galgando limites de velocidade a dobrar, carregada e com pendura? Podia, claro, mas quantos o irão fazer? Para isso têm a musculatura da V4, com dimensões e valores bem mais intimidantes.

Resta-nos ponderar o seu valor, e a sua competição directa, na certeza de que a Ducati assume que a sua última versão se quer mais acessível.

Seja na versão base (desde 14.795 €) ou nesta versão S (desde 17.395€), a Multistrada é mais cara que a concorrência. As malas e o aquecimento de punhos (assim como o descanso central que não estava montado na unidade ensaiada) fazem parte do pack Touring.

A sua qualidade de construção, performance geral e recém possibilidade de ser adquirida com carta A2 fazem com que não tenha receios de ser considerada a irmã menor da gama Multistrada.

Afinal, viver à sombra da grandeza não significa que não tenha uma personalidade própria! //

EQUIPAMENTO

Capacete AGV Tourmodular

Fato Rukka Thundr

Botas TCX Explorer Evo





Turismo EM GRANDE

Foi há poucos dias que tivemos a oportunidade de entrar em contacto com as renovadas BMW da série K1600 para 2022. Fique a saber o que mudou.

Ao longo dos quase 12 anos de existência da gama K1600, tive a oportunidade de fazer muitos e bons quilómetros, nas mais diversas circunstâncias, aos comandos de todos estes impressionantes modelos propulsionados pelo fantástico motor de 6 cilindros em linha da casa bávara.

Foi por isso que fiquei extremamente agradado por receber o convite da BMW Motorrad para estar presente na apresentação dos novos modelos K1600 para 2022.

Não que haja significativas diferenças entre estas versões de 2022 e as anteriores. As novidades que existem, apesar de significativas, não são radicais, mas qualquer pretexto é bom para rolar aos comandos desta que é considerada, e muito apropriadamente, o navio almirante da marca germânica.

A mais importante e visível novidade destes modelos é o magnífico painel de instrumentos, que recorre ao impressionante ecrã TFT a cores, de 10,25 polegadas, de que já falei nos testes da R1250RT e da R18 Transcontinental, e que apresenta uma resolução full HD com 1920 x 720 pixels.

Entre outras funcionalidades, permite a divisão da sua superfície para poder apresentar em simultâneo o mapa do GPS e diversos dados, que podem ser escolhidos pelo condutor, sobre a moto e a condução.

Outra novidade visível é o compartimento específico para o smartphone, que agora ocupa o espaço debaixo do ecrã pára-brisas, antigamente destinado ao GPS, e que conta com tomada de carregamento USB-C, além de um conveniente sistema de bloqueio de acesso quando se desliga a ignição.

Mas a BMW operou outras mudanças significativas mas menos visíveis na sua série K1600, nomeadamente na unidade motriz, que agora apresenta certificação Euro5.

Apesar das rígidas normas impostas pela homologação, os valores de binário aumentaram (180Nm em vez dos anteriores 175Nm), e os de potência mantiveram-se (160cv) sendo que ambos se registam a ainda mais baixa rotação, potenciando uma impressionante aceleração e fáceis retomadas, graças a uma optimização na faixa de regime entre as 3.500 e as 7.000 rpm.

Tudo isto se deve a novos sensores que promovem uma maior eficácia da combustão,



K1600 Grand América



K1600 GTL



K1600 GT



K1600B



mesmo com gasolinas de qualidade inferior, a partir de 95 octanas.

A nova eletrônica também proporciona controlo do binário negativo (travão motor) que evita o bloqueio da roda traseira sob forte desaceleração, empregando os mesmos sensores e sistema do controlo de tracção, se bem que funcionando de forma inversa, acelerando o regime de rotação sempre que houver discrepância entre as velocidades da roda dianteira e traseira, e a sua intervenção está programada especificamente para cada um dos modos de condução.

O interface de utilizador é referencial, com recurso ao multi-regulador, o anel instalado no punho esquerdo, e aos 4 botões físicos na lateral esquerda, que podem ser programados de acordo com a preferência de cada utilizador, permitindo, por exemplo, ligar rapidamente o aquecimento dos punhos ou do assento.

A suspensão recebeu a mais recente actualização do sistema ESA, que agora faz todos os ajustes eletronicamente graças à unidade de medição de inércia de 6 eixos, que gere as forças de aceleração e travagem, bem como a respectiva carga suportada por cada roda, mantendo a moto sempre paralela ao asfalto.

A iluminação é agora integralmente em LED, e a BMW Motorrad desenvolveu um novo farol adaptativo, que matém o foco de luz horizontal independentemente da inclinação da moto (até 35°) lateralmente e (até 2°) longitudinalmente e ainda integra luzes de condução diurna (DRL).

A iluminação ainda conta com funcionalidades como Welcome, Good bye e Follow me home, óptimas para entrar e sair de garagens ou locais pouco ou nada iluminados.

No entanto, e apesar da lista de novidades ser bastante mais detalhada, o que causou grande admiração na apresentação destes novos modelos, estradistas por natureza, foi a ausência do Cruise Control Adaptativo, sistema que já tinha podido testar também nas R1250RT e na R18 Transcontinental.

Questionados os engenheiros da BMW Motorrad acerca de uma ausência tão inexplicável, já que o sistema é reconhecidamente útil sobretudo numa moto de viagem, responderam que na BMW gostam de dizer que, com a potência do motor de seis cilindros, ninguém precisa de andar atrás de outros veículos, pelo que o sistema não é realmente necessário.

Mas, brincadeira à parte, acabaram por admitir



que a instalação do sistema de radar, que permite modelar a velocidade de acordo com a corrente de trânsito, iria obrigar a uma profunda remodelação da frente das K1600 que, além do enorme farol, ainda têm, por detrás, o tradicional sistema de suspensão dianteira Duolever, que ocupa muito do espaço necessário para tal instalação.

Resignado e ligeiramente desiludido, lá me preparei para me fazer à estrada.

Por diversas razões, esta apresentação foi extremamente sumária, permitindo apenas, além de um contacto estático com os diversos modelos desta gama, um pequeno percurso para teste dinâmico, entre Benalmadena e o parque natural dos Montes de Málaga, com um pequeno trajecto em auto-estrada e um manifestamente escasso percurso de curvas de montanha.

Sem estar à espera, foi-me atribuído o meu modelo favorito: a K1600 Grand America, e por isso, e pela falta de tempo para rolar, optei por deixar para mais tarde qualquer contacto com os restantes modelos.

Na minha opinião, a gama K1600 tem duas vertentes. Duas motos para fazer muitos quilómetros a solo: a GT e a B (de Bagger), e duas para fazer muitos quilómetros com passageiro e >>



bagagem: a GTL e a Grand America.

Cada vertente ainda se divide em motos para ritmos muito rápidos e trajetos sobretudo em auto-estrada, a GT e a GTL e as outras mais vocacionadas para ritmos mais tranquilos por estradas secundárias, a B e a Grand America.

A sensação que qualquer uma destas motos nos suscita, mal nos sentamos nela, é a de respeito pelo seu tamanho avassalador, e logo a seguir é a de admiração pelo seu conforto e facilidade de manobrar. Até porque todos os modelos contam com uma conveniente marcha atrás.

Depois, mal se dá arranque ao motor e os seis cilindros começam a funcionar, a sensação que se segue é a de potência, graças ao rugido excitado que sai do escape e da admissão. Basta começar a andar para se perceber que todo o conjunto funciona como uma grande orquestra, sincronizada, afinada, equilibrada em todos os aspetos.

Ao rodar o punho, a BMW promete um arranque dos 0 aos 100 em apenas 3,6 segundos e, apesar de não ter conseguido medir, a sensação de aceleração, acompanhada da suavidade do conjunto, que é completamente isento de vibrações, revela-se numa experiência viciante que merece qualquer desculpa para voltar a ser repetida.

A caixa de velocidades, suave e precisa, assistida por um quickshifter bidirecional afinadíssimo que permite mesmo quase parado reduzir para primeira sem utilizar a embraiagem, é quase um contra-senso perante a tamanha elasticidade do motor, e torna quase impossível não aproveitar todas as situações para trocar de mudança e desfrutar da melodia e da aceleração, mesmo sem qualquer necessidade.

O posto de condução amplo, a ergonomia excelente e a proteção aerodinâmica esmerada, constituem-se num local muito aprazível para se poder desfrutar da paisagem, da companhia e da experiência de condução.

A entrada em curva é feita instintivamente, quase sem ser necessário fazer qualquer esforço. A trajetória é de uma estabilidade desconcertante, quase desenhada a compasso, mesmo quando se exagera na velocidade de entrada, ou quando se desafia o asfalto rodando o punho fortemente no apex da curva.

A travagem é potente, muito doseável, e apenas não nos podemos esquecer que normalmente se circula muito mais rápido do que parece e que, ao apertar a manete, estamos a digerir a inércia de uma massa que, no meu caso, aos comandos da Grand América, e sem qualquer bagagem, passava ligeiramente dos 450 quilos e que pode chegar,

segundo a marca, até um peso bruto de 560 quilos.

E porque gosto mais da Grand America? É fácil, além das boas memórias que tenho aos seus comandos, as grandes viagens gosto de as fazer longe das auto-estradas e com passageiro.

Devido à sua inferior altura do assento ao solo, relativamente à GT, além de exigir menos esforço de cada vez que se a necessita tirar do descanso lateral, também torna a entrada e saída do passageiro muito mais fácil.

Depois, porque as plataformas dos pés avançadas permitem uma maior diversidade de posições de condução, que se agradece nas longas tiradas, coisa que não acontece na GTL, que ao fim de um par de horas de condução se torna acanhada para estaturas iguais ou superiores a 1 metro e 80.

É verdade que a Grand America tem a sua velocidade máxima limitada a 160 quilómetros por hora, enquanto que as GT e GTL passam facilmente a barreira das duas centenas de quilómetros por hora, mas eu tenho tendência a criar inimizades com as brigadas do radar além de que, com >>



OLD-WORLD STYLING, MODERN USABILITY.*

*Estilo retro, utilização moderna.



GAMA BMW K 1600 2022

pendura, não há necessidade de exageros, e ainda porque, ao manter uma velocidade mais reduzida, a autonomia (e a carteira) sai fortemente beneficiada, aproximando-se bastante dos consumos de 5,9 litros aos 100 quilómetros, indicados pelo fabricante.

A suspensão traseira da Grand América (e a da Bagger) tem menos um centímetro de curso do que a das GT e GTL, mas na prática, mesmo em mau piso, a diferença não é significativa.

Depois gosto do estilo das linhas, baixas e esguias. A decoração Option 719 "Midnight" (nas fotos dos andamentos) não seria a minha escolha, mas os meus olhos ficaram agarrados à mais sóbria decoração Manhattan metallic matt.

Os restantes modelos desta gama da BMW partilham a grande parte dos componentes e das especificações que já mencionei acima, bem como a vasta gama de acessórios, além de uma grande variedade de Packs de equipamento, e para mais informações deverá consultar o site da BMW Motorrad.

Da medida dos pneus à distância entre eixos, da inclinação da forquilha às relações de caixa, as especificações são iguais para todos os modelos. São os preços, destacando-se a Grand America por ser a mais cara, com um preço a partir de 30.850 Euros, e a GT por ser a mais barata com preço a partir dos 27.400 Euros. //



O MELHOR SISTEMA DE COMUNICAÇÃO DO MUNDO



A verdadeira comunicação dinâmica desde 2015



Parece MAS NÃO É

PEUGEOT METROPOLIS 400 SW

Uma luxuosa alternativa às 125cc
para as grandes viagens

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





"AOS COMANDOS DA PEUGEOT METROPOLIS 400 SW ENCONTRAMOS UM VERDADEIRO COCKPIT, COM UMA ERGONOMIA PERFEITA"



Epá! Parece um carro..." - dizia um amigo meu... "Pois parece, mas não é..." - disse-lhe eu.

Obviamente que não vou tentar sequer convencer nenhum motociclista "da velha guarda" a começar a andar numa moto com 3 rodas. Se bem que não ia ser o primeiro!

Mas quem anda de scooter 125cc sabe perfeitamente que fazer grandes tiradas, sobretudo em autoestrada, além de entediante, constitui-se como um risco apreciável, tendo em conta a sua tímida velocidade máxima, insuficiente para acompanhar a corrente de trânsito.

Por isso, quem não tem carta de moto mas precisa de alta mobilidade, e também quer fazer longos trajetos em autoestrada e vias rápidas, encontra nos veículos de três rodas inclináveis uma excelente ferramenta para enfrentar o trânsito urbano e, em

simultâneo, cobrir longas distâncias com um elevado prazer de condução e muito conforto.

E conforto é o que melhor define a Peugeot Metropolis 400 SW.

Com uma excelente proteção aerodinâmica, um bom desempenho das suspensões, uma capacidade de carga acima da média, um posto de condução bastante bem conseguido, um elevado nível de equipamento e um motor muito agradável de conduzir, esta scooter de 3 rodas foi completamente revista para 2022.

Aos comandos da Peugeot Metropolis 400 SW encontramos um verdadeiro cockpit, com uma ergonomia perfeita, uma grande visibilidade que se alarga à retaguarda graças aos espelhos retrovisores grandes e bem posicionados, e a um painel de instrumentos completo e bastante agradável à vista, em ecrã TFT de 5", a cores, nitidamente inspirado no dos automóveis da marca. >>>



400 CC
35,6 CV
10 599 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"A AGILIDADE, QUE PERMITE ENCONTRAR CAMINHO ENTRE O TRÂNSITO COMPACTO TAL COMO NUMA MOTO CONVENCIONAL, É APENAS LIMITADA PELO TAMANHO DO CONJUNTO"

O avançado sistema i-connect faz a conexão com o telemóvel, permitindo aceder através dos comandos da moto a diversas funções tais como navegação e notificações de chamadas e mensagens, para além de permitir consultar, na App específica, diversas informações sobre a Metropolis.

Para dar arranque não é necessária chave, pois desbloqueia-se automaticamente graças ao sistema "keyless". O grande ecrã pára-brisas, facilmente regulável em altura, pelo exterior, garante uma excelente proteção contra os elementos.

O assento, colocado a apenas 780 mm de altura, revela-se extremamente confortável e inclui um pequeno apoio lombar ajustável longitudinalmente.

A plataforma plana garante imenso espaço para os pés e para suportar sacos ou mochilas, que podem ser suspensos num gancho providenciado para o efeito. No escudo frontal, há dois

compartimentos de arrumação, um deles dotado de tomada USB para carregamento do smartphone. Infelizmente, nenhum deles tem fechadura.

O passageiro conta com um espaço amplo, de fácil acesso, graças aos poisa-pés escamoteáveis de grandes dimensões, que conferem uma grande sensação de segurança, também promovida pelo encosto proporcionado pela Top Case integrada, ao estilo das grandes tourers, e as pegas para as mãos bastante bem colocadas.

Em termos de condução, a Peugeot Metropolis 400 SW proporciona uma experiência agradável, com o motor monocilíndrico, já com homologação Euro5 e a debitar 35,6 cv, a mostrar uma boa resposta desde baixa rotação, que torna os arranques bastante interessantes e as retomas extremamente rápidas, mesmo com passageiro e bagagem. A provar a sua grande capacidade





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





de resposta está a luz de aviso do controlo de tração, que frequentemente pisca no painel de instrumentos, apesar de praticamente não se fazer notar em termos de intervenção.

O depósito tem uma capacidade para 13,5 litros de combustível, pelo que, considerando consumos médios na ordem dos 5,5 litros/100km graças a uma condução pouco preocupada com a economia, permite autonomias práticas na ordem dos 200 quilómetros.

A direção é, obviamente, mais pesada que a de uma moto convencional, mas a sensação que transmite, em andamentos normais, é muito semelhante, permitindo inclinações com bastante confiança, mesmo quando o piso se apresenta irregular ou pouco aderente, mantendo

"O AVANÇADO SISTEMA I-CONNECT FAZ A CONEXÃO COM O TELEMÓVEL, PERMITINDO ACEDER ATRAVÉS DOS COMANDOS DA MOTO A DIVERSAS FUNÇÕES"

trajetórias muito precisas e controladas.

A agilidade, que permite encontrar caminho entre o trânsito compacto tal como numa moto convencional é apenas limitada pelo tamanho do conjunto, que apresenta uma distância entre eixos de 1500 mm, e pelo seu peso, superior a 270 quilos, em ordem de marcha, mas é compensada pela estabilidade a alta velocidade, mesmo em dias de muito vento.

A suspensão revela-se bastante confortável e apenas perde a compostura quando abusada no limite da inclinação quando o piso é mais irregular.

A travagem, dotada de ABS em ambos os eixos, reflete o peso do conjunto, necessitando de alguma convicção nas manetes para se conseguir >>>



TESTE PEUGEOT METROPOLIS 400 SW

uma maior eficácia.

Mas a Metropolis conta com um pedal de travão extra, colocado na plataforma dos pés, que além de accionar as pinças de travão das 3 rodas em simultâneo, proporcionando automaticamente uma maior capacidade de travagem, torna a condução mais simples, sendo este sistema um dos responsáveis pela homologação que permite a este tipo de veículos de 3 rodas, apesar de terem mais de 125cc de cilindrada, serem conduzidos com carta B, a de automóvel. Em caso de forte travagem são ativadas automaticamente as luzes de emergência (4 piscas) para avisar condutores que circulem na retaguarda.

Outra das funcionalidades que tornam esta scooter extremamente prática é o travão de estacionamento elétrico, bem posicionado no centro do guiador e ativado por um ligeiro toque.

Em conjunto com o sistema de bloqueio da inclinação da suspensão, permite que se estacione em qualquer local, sem ser necessário recorrer ao cavalete central, já que nem sequer tem descanso

lateral. É impossível esquecermo-nos de destravar antes de começar a andar, já que ao acelerar, o sistema corta preventivamente a ignição.

Em termos de capacidade de carga, esta Peugeot Metropolis é a recordista. Com a sua Top Case integrada, consegue disponibilizar 76 litros de volume de arrumação, permitindo guardar no seu interior dois capacetes integrais.

Debaixo do assento ainda existe espaço para objetos menos volumosos, como fatos de chuva ou sprays anti-furo. Não é por isso em vão que a sua denominação SW signifique, precisamente, Station Wagon.

Para abertura da Top Case e do assento também não é necessário utilizar chave. O sistema "keyless" permite abri-los, mesmo sem ativar a ignição, através de botões dedicados colocados no escudo frontal.

Apesar de ter muito em comum com os automóveis, o que faz toda a diferença é a sua excitante condução, que poucas diferenças tem da condução de uma moto, e que é incomparavelmente mais satisfatória que andar enlatado. Mesmo num cabriolet! //

EQUIPAMENTO

Capacete Sena Outrush R

Blusão REV'IT! Stewart

Luvas REV'IT! Dirt 3

Jeans REV'IT! Orlando H2O RF

Botas TCX Rook WP






MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

REPORTAGEM *BLUROC MOTORCYCLES E NECO SCOOTERS*



Bluroc e Neco

ESCOLHEM PORTUGAL COMO CENÁRIO

As marcas Belgas escolheram Portugal como o cenário para os novos modelos das suas gamas de motos e scooters de 2022

A Bluroc, que até há bem pouco tempo era conhecida no nosso mercado como Bullit, tem na sua gama diversos modelos de motos com caixa de velocidades, de cilindradas entre os 50cc e os 250cc, enquanto a Neco integra na sua gama de scooters modelos entre os 50cc e os 125cc.

Ambas as marcas mostram cuidados ao nível do design e dos acabamentos e têm uma ênfase especial na praticidade, oferecendo modelos para uma clientela jovem e despreocupada.

A Mooof, empresa Belga que detém os direitos das marcas Bluroc e Neco, escolheu Portugal para fotografar o seu catálogo de 2022 dos seus modelos de motos e scooters.

E foram locais emblemáticos para o mundo do motociclismo, nos arredores da capital, como as curvas da Arrábida, o Cabo Espichel, ou locais pitorescos como a Lagoa de Albufeira, Sesimbra e o Cais do Ginjal, que serviram de cenários para esta importante produção fotográfica.

Remi Chapeaublanc, fotógrafo e realizador francês, com inúmeras produções no mundo das 2 rodas, inclusive uma viagem de moto desde a Nova Zelândia até à França, foi o responsável pela produção fotográfica dos 15 diferentes modelos de ambas as marcas, sendo algumas novidades absolutas que serão reveladas brevemente.

Toda a operação logística envolveu esforços da Mooof e da Motoxpert, o importador e representante da Bluroc Motorcycles e da Neco Scooters em Portugal.

Estes modelos podem ser vistos e adquiridos nos pontos de venda oficiais Neco e na rede de concessionários Bluroc, que estão espalhados um pouco por todo o país. //



A minha "SEGUNDA PELE"



O CAPACETE NOLAN N80-8, O BLUSÃO RSW N222, AS CALÇAS RSW JEAN'S PETER, AS LUVAS RSW MSL-008 E O INTERCOMUNICADOR CARDO FREECOM 4X SÃO OS PROTAGONISTAS DESTE TESTE DE LONGA DURAÇÃO.

Texto: Pedro Alpiarça

A importância de utilizarmos o equipamento correcto nunca deve ser subvalorizada. Não só porque a sorte será sempre madrasta, e é nos dias maus que percebemos o quanto agradecemos a armadura “extra”.

Além disso, em todos os outros dias em que fazemos o que mais gostamos, o conforto, a usabilidade e até a presença estética, têm de fazer sentido.

Estas são as peças de equipamento de motociclismo que mais utilizei nos últimos tempos.

Começando pelo capacete, o Nolan N80-8

na versão 50 anos da marca italiana consegue o pequeno grande milagre de se fazer sentir premium na cabeça, mas barato na carteira.

As suas linhas são intemporais, esta versão comemorativa dos 50 anos da marca italiana apresenta-se clássica e elegante, e na pintura brilhante até o logotipo em dourado honra o facto de a Nolan ser o maior produtor de capacetes da Europa.

Com uma construção da calota em policarbonato, sente-se robusto mas sem ter o peso como óbice.



Toda a operação dos ventiladores e viseira tem um toque assertivo e de qualidade, e mesmo com luvas temos sempre a sensação que damos razão ao gesto.

E isto é deveras importante, há poucas coisas mais frustrantes num capacete do que não ter a certeza de que fechámos/abrimos certo elemento, por roubar tempo e atenção preciosa numa condução mais empenhada.

Foi simpático descobrir uma viseira solar que recolhe automaticamente, assim como perceber que as suas 4 posições se tornam úteis nas condições em que um sol mais baixo daria sentido a uma pala.

Quando a carga aerodinâmica aumenta, o Nolan N80-8 mostrou-se surpreendentemente bem insonorizado, fruto do bom design do encaixe superior da viseira e da envolvimento do fecho na zona do queixo, com uma membrana de tecido que serve de isolante de ruído.

Os interiores são bastante confortáveis e as entradas de ar entregaram bons níveis de ventilação, na certeza de que nos extremos climáticos conseguiremos ter algum controle sobre a temperatura das nossas próprias entradas...

Gostaríamos apenas de um melhor acabamento do plástico de ligação entre a calota e a base do capacete, mas muito sinceramente, pelo valor pedido, a qualidade geral que oferece, é extraordinária.

Existe a possibilidade de integrar um sistema de comunicação da Nolan, o N-Com, mas nós utilizámos o potente intercomunicador Cardo Freecom 4x.

Tendo umas JBL como colunas, um interface facilitado por uma App dedicada bastante intuitiva, controlo por voz, rádio FM, volume automático e 4 vias de comunicação, este sistema é um portento a nível de comunicação.

Ficámos surpreendidos com a qualidade do áudio, tanto no microfone (com o feedback dado pelo outro lado da linha telefónica) como da envolvimento e amplitude sonora das colunas. O





alcance não é mentiroso, e conseguimos falar com o atleta que já desapareceu na curva seguinte, sem problema.

O melhor? Consegue ser compatível com outros sistemas, não implicando ter de mudar de amigos...

Outro companheiro de quilómetros foi o blusão RSW N222, polivalente e confortável no uso. De corte turístico, com bastante capacidade de arrumação (incluindo o prático bolso na manga, para os cartões das portagens, por exemplo) e ventilação, o design sóbrio contrastava com a escolha cromática, em que o azul e o vermelho se tornavam bastante chamativos.

Por razões óbvias, não posso dizer que foi

testado intensamente à chuva, muito embora uma sessão fotográfica na Escócia lisboeta (Sintra, onde o nevoeiro e a chuva aparecem sem serem convidados) tivesse posto à prova a resistência do mesmo em humidades extremas.

Mas em Sintra o frio fez-se sentir, e o RSW N222 mostrou-se capaz de ser aconchegante e ao mesmo tempo maleável o suficiente para não prender os movimentos. O forro interior cumpre o seu objetivo na perfeição e o tecido exterior é bastante eficaz na função de “corta-vento”.

A boa performance de um blusão nas temperaturas mais baixas faz-nos duvidar da sua capacidade de se tornar fresco nos dias mais quentes e o N222, com uma estrutura exterior mais “pesada”, serve-se dos ventiladores para dissipar algum calor, mas que dúvidas não existam, este não é um blusão de Verão capaz de enfrentar o frio. É justamente o contrário.

Gostámos da qualidade dos velcros e fechos, mas gostaríamos de uma gola um pouco mais subida, que traria um pouco mais de comodidade a uma zona demasiadamente exposta aos elementos. Tem um valor muito honesto para o que oferece, e sobretudo... é produto nacional!

Continuando na marca, com outra peça fundamental no arsenal de qualquer motociclista: as calças de ganga! >>





As Jeans RSW Peter foram as escolhidas para nos acompanhar não só num dia a dia menos comprometido com a “armadura” típica como no aspecto da segurança que temos ao sabermos que estamos equipados para o pior.

Mantendo o conforto, a elasticidade do tecido permite uma boa movimentação, ao passo que o corte não se sente demasiado justo, permitindo um bom encaixe por cima de qualquer bota. Nos dias mais frios proporcionaram uma boa proteção aos elementos, o que, mais uma vez, nos fez questionar a sua capacidade de “cozer” alguns elementos noutras condições mais solarengas.

Bons acabamentos e sem dúvida capazes de passarem despercebidos como equipamento de moto.

As luvas escolhidas foram também da marca portuguesa RSW, as MSL-008.

Com um forro em poliéster, o bem-estar térmico fez-se notar, e a imbatível sensibilidade e toque que só umas luvas de pele apresentam, marcou presença. Nota muito positiva para a facilidade de na operação de calçar/descalçar as mesmas, proporcionada pelo fecho em velcro.

Mais uma peça de equipamento que é tão imprescindível que contamos com o seu conforto para conseguirmos ter o domínio sobre a máquina, sem concessões.

No caso das RSW MSL-008, a grande mais-valia é a sua polivalência estética, que permite facilmente encaixá-las numa variada tipologia de motos e equipamentos, sem parecerem desenquadradas com o estilo. //





Um blusão de motociclista PARA HOMEM

PRÁTICO E RESISTENTE PARA TODAS AS OCASIÕES.

Fabricado em têxtil Fibratech 600D, um material altamente resistente à abrasão e aos cortes, o blusão Asphalt da gama Discovery da Bering apresenta elevados níveis de proteção.

No entanto, o conforto do motociclista não foi descurado, pelo que a Bering integrou neste equipamento um sistema de ventilação de elevada capacidade, contando para isso com um forro interno composto por rede, 100% fabricada com fibras recicladas, recorrendo à tecnologia patenteada REPVE®Unifi.

Como complemento, uma membrana BWTECH garante impermeabilidade e respirabilidade superiores, servindo ainda como elemento cortavento.

Um forro interior amovível, desenvolvido com recurso a tecnologia Shelltech, serve de

complemento para enfrentar os dias mais frios.

O novo blusão Bering Asphalt integra proteções de cotovelo e ombro OMEGA, com homologação europeia. Além destes, conta com um bolso para a colocação de uma proteção de coluna que é vendida em separado.

Este modelo de entrada de gama da Bering conta com presilha de fixação às calças, bem como ajustes nos pulsos e na cintura. Elementos refletivos laminados aumentam a segurança do motociclista em condições de visibilidade reduzida.

Dois bolsos exteriores e dois bolsos internos providenciam uma boa capacidade de arrumação.

O blusão Bering Asphalt já está disponível em tamanhos entre o S e o 4XL na cor verde caqui ou em preto, com um PVP recomendado de 159,90 euros.

Para mais informações, contacte a Salgados Moto, o importador oficial da Bering para Portugal. //



CONQUER THE WORLD

NOVAS RENEGADE SCRAMBLER



XNAKED

2.480€

XCAFÉ

2.690€



Toda a gama em 125cc



Conduz com carta de automóvel



Iluminação LED



Tomada USB



Multimoto



www.umiberica.com



[umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt)



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

Proteção TECNOLÓGICA

UM BLUSÃO DE MEIA ESTAÇÃO
PARA UMA UTILIZAÇÃO
POLIVALENTE



Fabricado em têxtil Fibratech 600D, resistente à abrasão e aos cortes, o blusão Bering Aspen tem no seu interior uma membrana BWTECH que o torna impermeável e respirável.

Nos dias mais quentes, este blusão do fabricante francês conta com o seu forro em rede de malha com fibras REPVEEUnifi, 100% recicladas, e o sistema de ventilação ADS, típico da marca, com entradas de ar no peito, de abertura regulável, e uma extração no cimo das costas.

Para os dias mais frios, conta com um forro interior amovível, com enchimento em material isolante SHELLTECH Super.

Protetores de cotovelos e ombros OMEGA, homologados e ajustáveis, podem ainda ser complementados com uma proteção de coluna que é vendida em separado.

Mangas com sistema anti-vibração, com aperto ao nível dos bíceps e ajustes nos pulsos, colarinho e na anca, a par com uma presilha de fixação às calças, contribuem para um elevado conforto térmico.

Para arrumação o blusão Bering Aspen disponibiliza dois bolsos exteriores e dois interiores, além de um bolso Napoleão para a carteira. O forro térmico também tem dois bolsos interiores.

Elementos reflexivos na frente e nas costas aumentam a visibilidade em circunstâncias de baixa luminosidade.

Disponível em preto e em tamanhos entre o S e o 4XL, o blusão Bering Aspen tem um PVP recomendado de 209,96 Euros.

Para mais informações contacte a Salgados Moto, o importador oficial da Bering para Portugal. //





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



Réplica OLIVEIRA SIGNATURE

UM TOPO DE GAMA DESPORTIVO PARA GRANDES DESAFIOS.

Com o ADN de um capacete puramente racing, as qualidades do Race-R Pro GP são evidenciadas nas mais extremas condições de utilização e validadas por mais de 250 pódios em competições de nível mundial que alcançou até hoje.

Foi com este modelo que, em 2021 no Qatar, Johan Zarco fixou o recorde de velocidade em pista de 362,4km/h, que ainda hoje se mantém.

Aerodinâmica e estabilidade são fatores extremamente importantes num capacete deste nível, pelo que além de o seu desenho ser fruto de análise CFD (Computational Fluid Dynamics), o fluxo de ar nos canais que ligam as 5 entradas de ar com os 7 portos de extração foi otimizado para um desempenho excepcional, minimizando o efeito de turbulência, para que o capacete não se mova, mesmo a velocidades elevadas.

Com uma combinação única de carbono e fibra de aramida, que garante um baixo peso e

uma absorção de impacto incomparável, a sua calota garante elevados padrões de resistência à compressão e abrasão.

No seu interior encontramos no forro removível e lavável materiais sofisticados como a espuma Alveotec e o forro 3D morfológico (exclusivo das versões GP/FIM) que garantem elevados padrões de conforto, mesmo para utilizadores com óculos, graças ao seu sistema EasyFit.

Grças à sensação proporcionada por um capacete que oferece o mais elevado nível de segurança, o piloto pode focar-se na sua performance em pista.

A viseira de classe ótica 1, sem distorção, garante igualmente uma elevada resistência e está equipada com um sistema de remoção rápida para uma limpeza mais eficaz.

O Shark RACE R PRO GP tem um PVP recomendado de 1.025,00€ (IVA incluído).

Para mais informações, contacte a Lusomotos, o importador oficial da Shark para Portugal. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

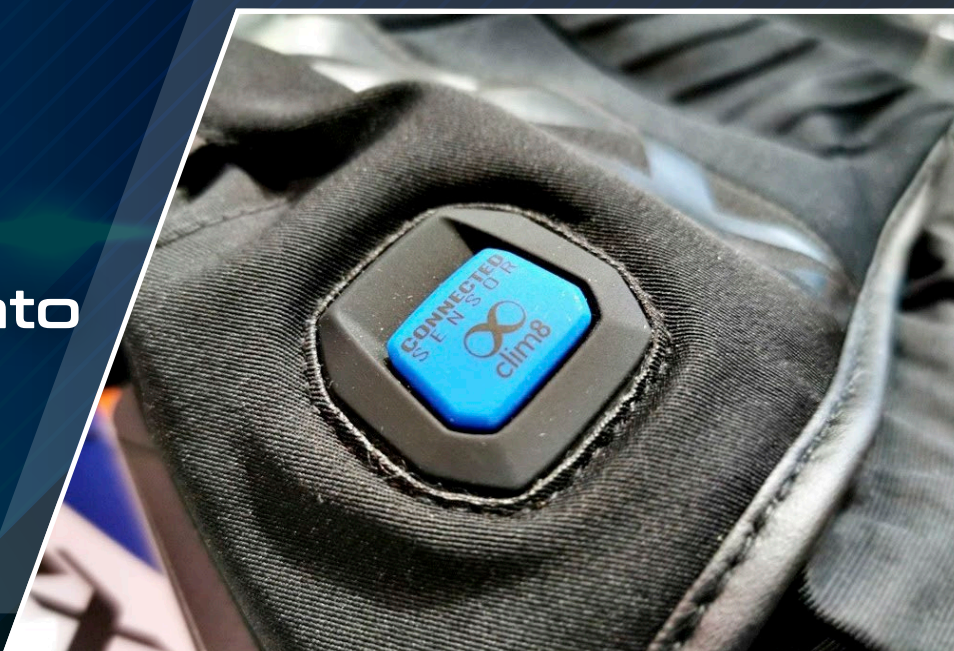


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO

Alta PROTEÇÃO

TOPO DE GAMA, COM MENOS VOLUME E MAIOR PROTEÇÃO

As knee brace LEATT X-Frame Hybrid são fabricadas por injeção de um composto de fibra de carbono. Ao contrário de umas simples joelheiras, que apenas protegem a rótula de impactos, as knee brace protegem de lesões do ligamentos cruzado anterior (LCA ou Anterior Cruciate Ligament - ACL) e do ligamento colateral medial (LCA ou Anterior Cruciate Ligament - ACL).

Nesta nova versão as articulações são assimétricas, sendo que a articulação do lado interior é 40% menos volumosa, promovendo um melhor contacto com a moto, enquanto a articulação exterior possui engrenagens metálicas que lhe conferem, além de uma maior duração, uma maior precisão dos movimentos.

Uma ligadura elástica separada incorpora a proteção de rótula que encaixa na knee brace,

permitindo um menor volume e peso do conjunto, proporcionando ainda uma maior amplitude de movimentos e um maior conforto. Uma almofada para o osso da canela garante um maior conforto e o seu baixo perfil permite ser encaixada facilmente dentro das botas.

O sistema de aperto, acima e abaixo do joelho, tem numeração que facilita a sua colocação.

Diferentes articulações incluídas permitem, numa operação simples e rápida, uma afinação perfeita com limitações de 5, 10, 15 e 20 graus, para evitar a hiperflexão, reduzindo o risco de lesões do menisco.

As knee brace LEATT X-Frame Hybrid são certificadas como um equipamento médico e têm um PVP recomendado de 460,25€ (IVA incluído).

Para mais informações, contacte a Lusomotós, importadora oficial da Leatt para Portugal. //





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



Turístico **TOPO DE GAMA**

LEVEZA AERODINÂMICA COM ESTILO, SEGURANÇA, CONFORTO

Com uma calota totalmente fabricada em carbono, o capacete BMW System 7 Carbon Evo é leve e apresenta elevados níveis de proteção graças à sua elevada capacidade de resistência aos impactos. Além disso, o seu design foi concebido para garantir uma excelente penetração aerodinâmica e uma aeroacústica otimizada.

A calota interior é fabricada em EPS de múltipla densidade para garantir uma maior capacidade de absorção cinética, que é complementada pelo sistema de proteção de impacto multidirecional, MIPPS, que reduz o movimento de rotação da cabeça e impede deste modo o risco de lesões cervicais.

O System 7 Carbon Evo está equipado com um sistema de ventilação eficaz, uma viseira com tratamento anti-risco e anti-embaciamento que garante um amplo campo de visão e uma viseira solar interior, escamoteável, para garantir a melhor visibilidade em qualquer situação.

A queixeira é rebatível, com recurso a um botão colocado em posição central, pelo que é fácil

transformar o BMW System 7 Carbon Evo num capacete Jet.

Este capacete está disponível em tamanhos entre o 52/53 (XS) e o 64/65 (XXL)

Para mais informações contacte um dos concessionários BMW Motorrad, aqui. //



PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER



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



PIAGGIO[®]

piaggio.pt



Para grandes AVENTURAS

UM EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO PRONTO PARA A AÇÃO FORA DE ESTRADA

Leve, ventilada e fabricada com a utilização de materiais de alta qualidade, dotados de certificação europeia, a nova camisola Sierra destinada à prática do todo-o-terreno e motocross está pronta para a ação.

Exibindo um nível de proteção bastante superior ao que é habitual encontrar neste segmento, graças à utilização de materiais têxteis resistentes à abrasão e aos rasgões, como é o caso da forte malha em PWR ou dos reforços existentes nos ombros e cotovelos, esta construção garante uma elevada ventilação.

Mesmo nos dias mais quentes, a REV'IT! Sierra será uma excelente aliada para as incursões na natureza.

O corte largo permite-lhe ser vestida por cima de uma proteção integral, como é o caso da REV'IT! Proteus, garantindo elevados níveis de segurança, mas sem limitação de movimentos.

Os aspetos práticos incluem alças colocadas na extremidade das mangas para evitarem que estas subam em andamento e o bolso existente no peito inclui um apêndice que permite limpar os óculos de todo-o-terreno.

A camisola REV'IT! Sierra está disponível em preto ou vermelho, em tamanhos entre o S e XYL, e tem um PVP recomendado de 119.99€.

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

TRK 502 X



PURA PASSIONE DAL 1911



AVENTURA ESCREVE-SE COM X

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

Descobre-a num concessionário Benelli.





Pronto para O QUE DER E VIER...

UM EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO VERSÁTIL, PARA TODAS AS ESTAÇÕES.

Destinado a quem anda frequentemente de moto e pretende um equipamento que se adapte a todas as situações e condições meteorológicas, o REV'IT! Vertical GTX é um equipamento de motociclismo especificamente desenvolvido para uma utilização intensiva e polivalente.

A sua elevada versatilidade é conseguida com a utilização de uma camada interior em material têxtil, que incorpora duas camadas laminadas da comprovada membrana Gore-Tex, garantindo assim uma impermeabilidade a 100% e uma elevada respirabilidade, que asseguram que o casaco não absorve água nem humidade, permanecendo leve e com o seu interior sempre seco.

Um forro interior, térmico e amovível é um aliado importante perante o tempo frio. Pelo contrário, a temperaturas mais elevadas, o sistema de ventilação integrado assegura um eficaz fluxo de ar no interior do casaco, regulável através das entradas do patenteado sistema VCS | Aquadefence que inclui fechos magnéticos e à prova de água.

Para além da elevada resistência à abrasão proporcionada pelo tecido exterior, em nylon 400D, o Vertical GTX da REV'IT! inclui ainda proteções

Seeflex com homologação de nível 2 (a mais elevada) nos ombros e cotovelos, e está preparado para acomodar a proteção de costas Seesoft CE e a proteção divisível Seesoft CE no peito, ambas vendidas em separado.

Em condições de má visibilidade, a segurança é reforçada pelas zonas refletoras laminadas existentes no peito e braços.

As possibilidades de ajuste são inúmeras, a começar no colarinho e nos bolsos das proteções dos cotovelos, que disponibilizam 3 posições alternativas, ou nos antebraços, cintura e anca.

Em termos de capacidade de arrumação, o Vertical GTX conta com dois bolsos interiores, dois exteriores e um quinto situado no braço, todos à prova de água.

Quem pretender um equipamento completo, pode acoplar o Vertical GTX a qualquer modelo de calças REV'IT! através de um dos fechos existentes para o efeito.

O casaco Vertical GTX está disponível em preto, azul-escuro ou cinzento prata, com um PVPR de 499.99€ e tamanhos que vão desde o S ao 4XL.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou acesse a www.revitsport.com. //



Leva-te ao Fim do Mundo



/SuzukiPT



www.suzukimoto.pt

A Estrada é Tua.



GSX-S 950



GSX-S 1000



GSX-S 1000 GT



Específicas PARA O TODO-O-TERRENO

RESISTENTES E CONFORTÁVEIS PARA OS MOTOCICLISTAS MAIS RADICAIS.

As calças Peninsula são a novidade da coleção 'DIRT' da REV'IT!. Um modelo claramente destinado a todos os que amam a prática do todo-o-terreno e não dispensam as reconhecidas qualidades da marca holandesa ao nível da proteção e robustez dos seus equipamentos.

Como habitual nos equipamentos REV'IT!, estas calças possuem certificação CE, pelo que os materiais utilizados cumprem com os mais rigorosos padrões de qualidade e resistência, como é o caso do tecido exterior, em Cordura, um têxtil extremamente resistente, combinado com tecido elástico, também resistente aos rasgos e abrasão, estrategicamente colocado no interior das pernas, canelas e zona dos joelhos, garantindo uma grande liberdade de movimentos e conforto.

Proteções Seesmart com homologação CE de nível 1 são instaladas de série nas ancas e joelhos, mas no caso de se pretender uma proteção mais especializada, as Seesmart podem ser removidas para colocar nos joelhos as mais robustas Scram CE-nível 2, proteções que são vendidas em separado.

As calças REV'IT! Peninsula estão também desenhadas para acomodarem, sem restrições, proteções de joelhos articuladas, vulgarmente conhecidas como 'knee braces'.

Painéis em pele colocados na zona interior das pernas asseguram uma maior aderência à moto quando se conduz em pé e, para garantir um ajuste perfeito à cintura, o fecho é do tipo roquete, existindo ainda nesta zona uma banda de silicone que impede as calças de escorregarem.

Para climas mais quentes, podem-se abrir os longos fechos de ventilação existentes nas coxas. Para o transporte de objetos pessoais, existem dois bolsos laterais abaixo da cintura.

As calças REV'IT! Peninsula estão disponíveis em tamanhos desde o S ao XXL e com três comprimentos de perna: curto, normal ou longo, e nas cores preto, azul-escuro ou cinzento camuflado, com um PVP recomendado de 239.99€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT, ou contacte a Golden Bat, o seu representante oficial para Portugal. //

MOTO PONTO



EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Email: motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email: motoponto@gmail.com

Até já!



Mantenha-se CONTACTÁVEL

O OUTSTAR É UM CAPACETE ABERTO INTELIGENTE QUE OFERECE AO UTILIZADOR CONFORTO E SEGURANÇA COM A CONVENIÊNCIA DE UM INTERCOMUNICADOR INCORPORADO COM ÁUDIO HD BLUETOOTH.

Pronto a ligar-se ao seu smartphone via Bluetooth para reprodução de música, chamadas telefónicas, navegação por GPS e muito mais, o capacete Sena Outstar está repleto de funções, estilo e conforto, pronto para tornar a sua viagem ainda mais prática e confortável.

O Outstar é composto por uma calota exterior leve, com homologação ECE, que incorpora uma calota interior em EPS de várias densidades para uma maior absorção de impacto.

A ventilação é efectuada através de duas entradas de ar localizadas na parte superior e uma extração colocada na traseira do capacete. O sistema de retenção tem um fecho micrométrico de operação rápida, extremamente conveniente para uma utilização no dia-a-dia.

A grande viseira tem tratamento anti-riscos e oferece proteção contra eventuais projeções e insetos, enquanto uma viseira solar retrátil oferece conforto adicional em situações de luz solar intensa. Por fim, o “jog dial” versátil e fácil de usar com luvas revela-se um interface de usuário intuitivo que é fácil de controlar durante a condução.

O Outstar foi criado para fornecer um som cristalino através dos altifalantes Bluetooth 3.0. Graças ao Advanced Noise Control, o ruído ambiente de condução é reduzido, resultando em menos interferência no áudio.

Com o HD Intercom integrado, fica igualmente garantido um desempenho de áudio superior na intercomunicação bidirecional com um passageiro. O modo de intercomunicação bidirecional, permite comunicar a uma distância de até 800 m, por um período de até 15 horas com uma única carga que, no máximo, demora 3 horas a atingir os 100%.

Depois de emparelhado com o Smartphone, o Sena Outstar permite ouvir música, atender chamadas telefónicas e ouvir as instruções do GPS. Todos esses recursos proporcionam uma experiência de condução confortável e extremamente segura.

Disponível em preto ou branco e em 4 tamanhos (S,M,L,XL), o Sena Outstar pesa apenas 1,530 g e tem um P.V.P. recomendado de 199,99 €, oferecendo ainda uma garantia de 5 anos.

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

UM OUTRO NÍVEL DE DESEMPENHO EM ESTRADA

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

INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2021 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC



EQUIPAMENTO *TCX CLIMATREK SURROUND* *GORE-TEX LADY*



Conforto **NO FEMININO**

BOTAS DE TURISMO E OUTDOOR CONFORTÁVEIS E IMPERMEÁVEIS PARA TODAS AS OCASIÕES.

Um calçado leve, ventilado, impermeável e protetor é fundamental para garantir a segurança e o conforto necessários para andar de moto. Por outro lado, nas paragens ou nos locais de destino, o conforto e a leveza são factores imperativos para as caminhadas e para paragens por longos períodos de tempo.

Partindo destas premissas, a TCX criou as Climatrek Surround Gore-Tex Lady, dotando-as de características que as tornam adaptadas a todas as ocasiões.

O inovador tecido exterior garante um visual mais moderno e uma superior leveza, e os materiais sintéticos que foram utilizados na sua produção garantem uma elevada proteção e resistência, assegurando ao mesmo tempo uma leveza e elasticidade que se assemelham às de uns ténis de desporto, que permitem até caminhar

pelos trilhos de uma montanha.

As Climatrek Surround Gore-Tex Lady estão ainda equipadas com uma sola intermédia EVA,



acompanhada de uma sola Groundtrax, de forma a garantir amortecimento e aderência em todo o tipo de terreno. Estas solas asseguram uma excelente aderência em pisos escorregadios e molhados, graças à sua tecnologia de auto limpeza, que promove o escoamento da água.

A borracha que as compõe proporciona ainda uma elevada resistência ao desgaste e permite uma boa tração, tornando-as aptas à prática do todo-o-terreno ligeiro.

Mas viajar implica muitas vezes grandes amplitudes térmicas, pelo que a TCX dotou este modelo da mais avançada tecnologia de climatização.

O sistema Gore-Tex Surround garante conforto térmico sempre que a temperatura varia entre zero e 35 graus. Já os reforços introduzidos nas biqueiras, calcanhares e tornozelos proporcionam a proteção necessária para que qualquer viagem seja feita com a maior segurança.

A impermeabilidade é ainda assegurada pela membrana Gore-Tex Extended Comfort, que mantém os pés secos, mesmo em caso de transpiração. A grelha e as aberturas laterais

existentes na sola intermédia reforçam a respirabilidade, assegurando uma climatização eficaz que proporciona muito conforto.

O ajuste ao pé é realizado através de atacadores e, para garantir o máximo de segurança, não falta uma presilha para prender as suas pontas. As Climatrek Surround Gore-Tex Lady foram desenhadas para garantir o melhor aconchego da anatomia do pé feminino.

Estas botas são homologadas segundo a certificação CE – EN13634:2017.

Para mais informações, contacte a Golden Bat, o importador oficial da TCX para Portugal, ou um revendedor autorizado. //



BE
REBORN

CLASSIC
350

ROYAL ENFIELD
ROYALENFIELD.COM

APRESENTAMOS A NOVA CLASSIC 350

CLASSIC 350
PVPR desde **4.989€**
Matrícula gratuita em toda
a gama até 30/04/2022

Preço estimado de venda ao público no continente e ilhas ISV e IVA à taxa em vigor incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas. Consumo combustível: 2.63 l/100km Emissão de CO₂: 63,4 g/km.

ROYAL ENFIELD
LISBOA-ZEMARKS
Tel. 214 392 557
Calçada da Boa-Hora, 86A/B
Lisboa

MZ BIKE
Tel. 291 235 544
Rua de Dom João, 6
Funchal - Madeira

ROYAL ENFIELD
PORTO-MOTOCIDADE
Tel. 223 235 195
Rua Faria Guimarães, 295
Porto

MOTO ESPINHA
Tel. 253 533 227
E.N. 206 nº 118
Guimarães-Braga

ROYAL ENFIELD
LEIRIA-FHI MOTOS
Tel. 244 822 644
Rua Das Fontainhas, s/n
Andrinos- Leiria

ROTAREBELDE
Tel. 289 702 285
Sítio Belmonte de Baixo, EN 125
Olhão-Faro





Estilo E TRADIÇÃO

A MARCA AMERICANA CONTA COM UM AMPLO CATÁLOGO DE PEÇAS DE VESTUÁRIO E ACESSÓRIOS EXCLUSIVOS

A coleção de 2022 da Harley-Davidson Motorclothes apresenta um caráter urbano e ousado, mas sem abrir mão do conforto necessário para o dia a dia.

As camisas estilo lenhador, por exemplo, são de estilo intemporal e adequam-se a todos os tipos de ocasiões, combinando-se facilmente com outras peças, seja qual for a estação do ano.

Para um estilo mais casual, estão disponíveis as camisolas e os hoodies com estampados e degradês com um inconfundível estilo retro.

Esta coleção apresenta ainda as incontornáveis t-shirts, com a iconografia clássica da marca, que são um sucesso garantido em qualquer ocasião, assim como os blusões, em pele ou têxtil, mas todos versáteis, confortáveis e irresistíveis.

Visite uma das lojas Harley-Davidson em Portugal e renove o seu guarda-roupa, ou compre uma prenda para alguém muito especial. //



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

Novo pneu MICHELIN STARCROSS 6

POR COMPARAÇÃO COM O SEU PREDECESSOR, O NOVO MICHELIN STARCROSS 6 OFERECE MAIS TRAÇÃO E MAIOR DURABILIDADE.

Desenvolvido em colaboração com os melhores pilotos profissionais dos circuitos nacionais e internacionais, o Michelin Starcross 6 é o primeiro pneu de motocross da Michelin a incorporar a tecnologia de Silica.

Disponível em 21 referências nas principais medidas, para cobrir todo o mercado de motocross de competição e para aficionados, a gama Michelin



Starcross 6 conta com cinco versões para se adaptar a todos os tipos de terreno, em função dos circuitos e do tipo de prática: Medium/Soft, Medium/Hard, Hard e Sand (areia) para ambos os eixos, dianteiro e traseiro; e ainda uma versão Mud (lama) unicamente para o eixo traseiro.

Os novos pneus Michelin Starcross 6 incorporam tecnologias desenvolvidas nos centros de I+D da Michelin, e foram aperfeiçoados em circuitos de todo o mundo para oferecerem, como comprovado em testes da marca, mais 16% de tração e mais 19% de durabilidade, por comparação com os seus antecessores, os Michelin Starcross 5.

Estas melhorias permitem aos pilotos elevar o nível de performance das suas motos e aproveitar todo o potencial da borracha disponível nos tacos, por serem mais resistentes.

Pela primeira vez num pneu Michelin de motocross foi utilizada a tecnologia Michelin Silica, que proporciona maior resistência dos tacos, por comparação com os compostos de borracha que utilizam negro de carbono.

O Michelin Starcross 6 distingue-se pelas seguintes características técnicas:

A estrutura dos pneus conta com uma carcaça de »

tela dupla, que proporciona um elevado nível de resistência aos danos e a banda de rolamento tem tacos em forma de pá, que otimizam a tração. Um talão reforçado protege a parte inferior do pneu durante a montagem/desmontagem, e proporciona proteção adicional à jantes contra eventuais danos durante a utilização.

Com a tecnologia Michelin Adaptive Design, o posicionamento específico dos tacos em zonas chave da banda de rolamento, oferece um ótimo equilíbrio entre aderência e comportamento, no caso dos pneus dianteiros, e entre aderência, tração e resistência no caso dos pneus traseiros.

Adicionalmente, a tecnologia Michelin Adaptive Design, nas versões Medium/Soft, Medium/Hard e Hard, permite inverter o sentido de rotação do pneu sobre a jante, tanto no eixo dianteiro como no traseiro, para otimizar a performance e a vida útil dos pneus em função do terreno e das condições de utilização.

O lançamento comercial destes novos pneus teve início no presente mês de Março. //



EDIÇÕES LIMITADAS

YCF 50A



YCF 50A



SART F85S



SART F125

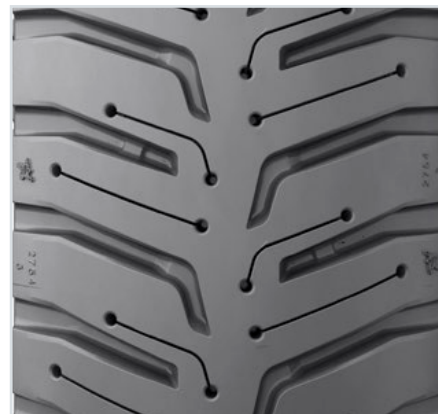


PILOT F150



YCF-Riding.com

MAIS INFORMAÇÕES NUM PONTO DE VENDA PERTO DE SI



Novo pneu polivalente

PARA SCOOTERS E MOTOS DE BAIXA CILINDRADA

COM MAIOR DURAÇÃO E MAIS ADERÊNCIA NO MOLHADO.

A Michelin acaba de apresentar o novo City Extra, um pneumático destinado ao segmento das scooters, ciclomotores e motos de baixa cilindrada, ideal para uma utilização urbana.

O novo pneu Michelin City Extra vem substituir as anteriores gamas City Pro e City Grip Pro, oferecendo em comparação mais 10% de vida útil e uma melhoria de 24% na aderência em piso molhado. A gama de medidas disponíveis é mais ampla, o que permite uma melhor cobertura do mercado, em particular no que às scooters diz respeito.

Estas melhorias de performance são possíveis graças à nova banda de rolamento adaptativa, uma evolução que promove a resistência ao desgaste

e incorpora as lamelas (ou sulcos) Michelin Water Sipes que, graças ao seu desenho permitem que o rasto rompa a película de água acumulada na superfície da estrada para garantir um elevado nível de aderência em superfícies deslizantes.

Além de incrementar a aderência e a duração, o Michelin City Extra incorpora a Tecnologia Michelin Overlap, que melhora a resistência destes pneus aos furos, oferecendo mais economia e uma maior segurança aos motociclistas nas suas deslocações diárias.

O novo pneu Michelin City Extra já está disponível desde o início de 2022, em 28 referências distintas, para jantes de dimensões entre as 10 e as 18 polegadas. //

A TUA PARCEIRA PARA A CIDADE

JET X



NOVA JET X 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**

As melhores estradas PARA ANDAR DE MOTO



Uma série de reportagens que agregam as melhores estradas para Andar de Moto no nosso país. De Norte a Sul, de Este a Oeste, por montes e vales, sempre focadas no prazer de condução. Para guardar e desfrutar.

Retorcidas, cénicas, intermináveis ou simplesmente...divertidas. Para fazermos o que gostamos, dependemos delas, e fazemos quilómetros para descobrir os seus melhores segredos. Este é o primeiro de uma série de roteiros onde lhe apresentamos as melhores estradas do nosso belo país que, pela sua orografia e diversidade paisagística, é aclamado por muitos viajantes como um paraíso para rolar em duas rodas. Iremos classificar as estradas pelo tipo de traçado, interesse

paisagístico, qualidade do piso, trânsito e duração do percurso.

Assumimos plenamente que estas são as nossas escolhas, derivadas da nossa experiência, mas não tendo a veleidade de achar que as conhecemos todas, deixamos sempre margem de manobra para conhecer mais umas quantas com a vossa ajuda...

Para serem usufruídas com ou sem pendura, sozinho ou com amigos, em ritmo de passeio ou num diálogo mais profundo com a nossa máquina.

Para que não haja desculpas para Andar de Moto... //

Classificações de 0 a 5 nos seguintes parâmetros (com para uma pontuação máxima de 25 pontos):

Sinuosidade: A essência de qualquer traçado, onde entram parâmetros como a quantidade de curvas, o seu relevo ou até mesmo a largura da estrada.

Asfalto: A relação entre a borracha e o asfalto está intimamente ligada ao atrito que este oferece. Ressaltos, lombas, remendos e outras armadilhas também são considerados.

Trânsito: Todo o tipo de veículos que ocupam o mesmo traçado, cruzamento de povoações, enfim,

os chamados empata-curvas.

Paisagem: A qualidade da envolvência cénica pode transformar de sobremaneira a experiência. Uma estrada de montanha será sempre mais interessante do que um percurso mais urbano.

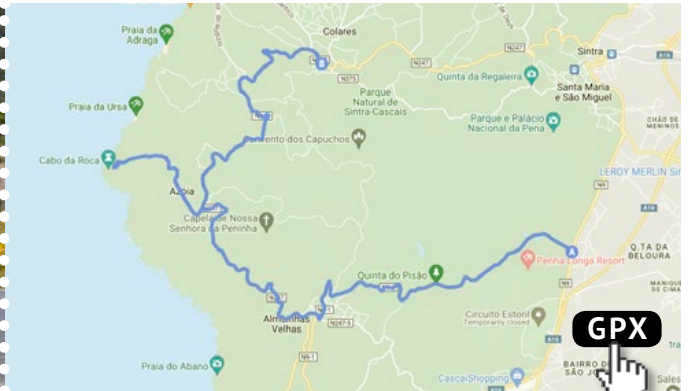
Duração: O tamanho do traçado é inversamente proporcional à quantidade de vezes que voltamos atrás para o repetirmos...

Nota: O Andar de Moto promove a condução responsável, respeitando as regras de trânsito vigentes no nosso código da estrada.

REGIÃO DA GRANDE LISBOA:

Assumimos esta selecção com uma visão bastante abrangente do que são os limites da capital. O propósito será sempre dar-lhe a oportunidade de pegar na sua máquina e fazer um passeio que dure uma manhã ou uma tarde. Ou até um dia inteiro se ligarem algumas destas opções (sobretudo na região Oeste). Na certeza de que existirão sempre variações e alternativas aos traçados que propomos nesta região densamente povoada, estas são as melhores estradas para Andar de Moto perto da capital:

Lagoa Azul - Malveira - Colares (serra de Sintra)



COM A SUA PROXIMIDADE à grande urbe, a serra de Sintra há muito que oferece algumas das estradas mais concorridas da região. Uma verdadeira meca que, aos domingos, atinge o auge com a peregrinação a caminho do cabo da Roca.

A cadência do traçado é variável, misturando curvas lentas, sequências rápidas e algumas de ângulo constante (vulgo parabólicas). O asfalto é bom e tem sido refeito nos últimos anos, sendo que, como qualquer estrada de montanha, não existem grandes escapatórias.

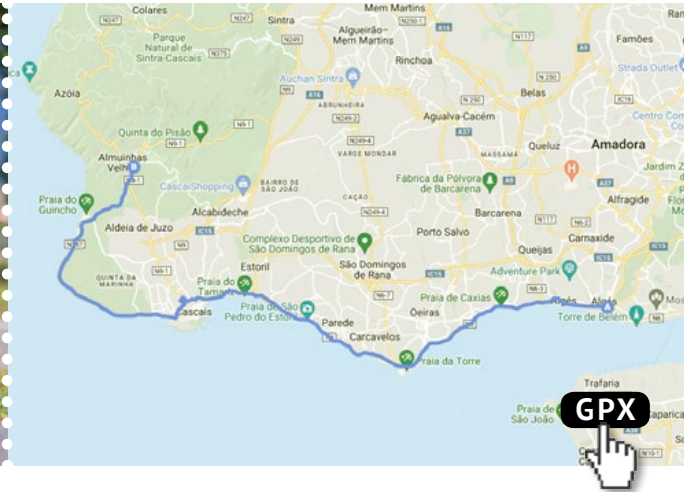
Tem rails protegidos na maioria do seu traçado. Oferece uma paisagem fantástica, seja a vista altaneira para o Guincho ou a envolvência da flora típica da zona.

A densidade de trânsito é elevada, seja pelos ciclistas e autocarros de turismo durante a semana, seja pelo número de motociclistas que a percorrem nos Domingos e feriados. Não são raros os incidentes nestes dias, infelizmente.

Boa duração do percurso, sobretudo se ligarmos a Lagoa Azul a Colares.

Sinuosidade 5 Asfalto 4 Trânsito 2 Paisagem 4 Duração 4 Total: 19 pontos >>>

Marginal Lisboa - Cascais - Guincho EN6



COMPARAÇÕES com a Riviera Francesa à parte, a estrada marginal do Estoril ou EN6, é a corniche portuguesa que percorre as praias mais icónicas da capital.

A sua bonomia foi conservada com um cuidado urbanístico fora do comum no nosso país.

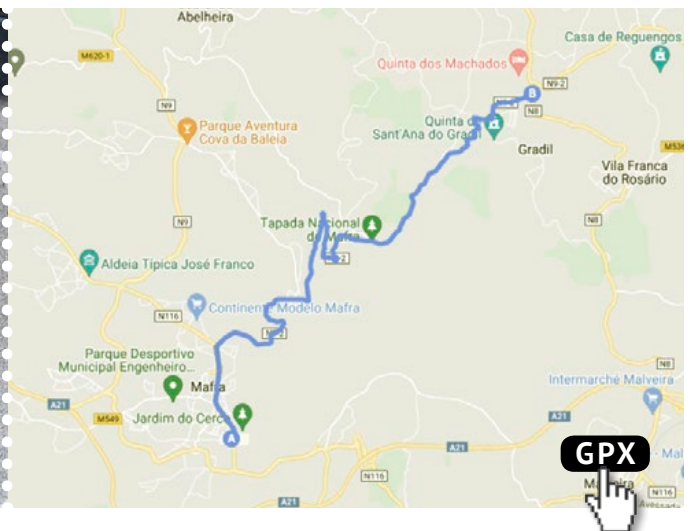
Traçado interessante sobretudo pelo contexto paisagístico, estamos sempre junto ao mar.

Muito trânsito, sendo que continua a ser utilizada como uma das artérias de acesso à grande cidade. Os radares e as rotundas...

Respira-se qualidade de vida.

Sinuosidade 2 Asfalto 4 Trânsito 1 Paisagem 4 Duração 4 Total: 15 pontos

Mafra - Gradil

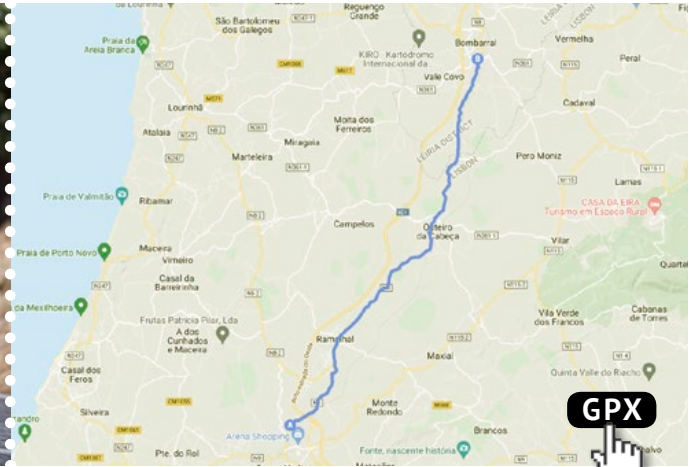


PASSANDO a bonita Mafra e o seu convento, seguimos caminho até ao Gradil, passando pela entrada da Tapada. Asfalto misto, com bastantes remendos e algumas inclinações, aguçam o desafio de um traçado exigente, técnico nas suas

constantes mudanças de direcção. É importante perceber a sua fluidez. Acaba por ser uma estrada rural com pouco trânsito, e é bastante curta a nível de duração.

Sinuosidade 4 Asfalto 3 Trânsito 4 Paisagem 4 Duração 3 Total: 18 pontos

Torres Vedras - Bombarral (N8)



UMA DAS MELHORES estradas a cerca de 30 minutos de Lisboa. Apresenta uma panóplia de curvas altamente diversificadas, desde rápidas (por vezes com duas faixas de rodagem) a secções mais encadeadas. Sendo uma zona onde imperam bastantes explorações agrícolas, não

são raros os encontros imediatos com tratores e por consequência o asfalto muitas vezes apresenta-se sujo. Interesse paisagístico extra ao chegar à zona vinícola do Bombarral. Boa distância de percurso, uma estrada para encher a barriga de boas curvas.

Sinuosidade 5 Asfalto 4 Trânsito 3 Paisagem 3 Duração 4 Total: 19 pontos >>

CAISMOTOR

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

SP
SPRINT
Motorcycle Equipment

Hurricane

NOVO

PVP
144,89€



Impermeável



Respirável



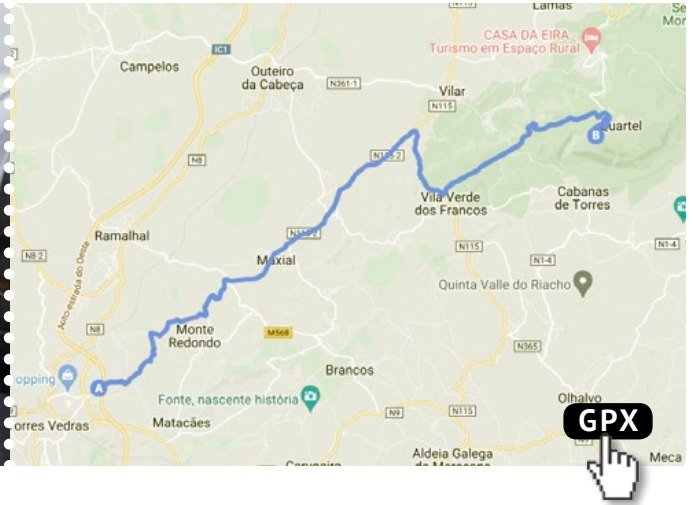
Forro
Térmico



Material
Refletor

www.sprintmoto.pt @ /sprintmoto.pt

Torres Vedras - Montejunto

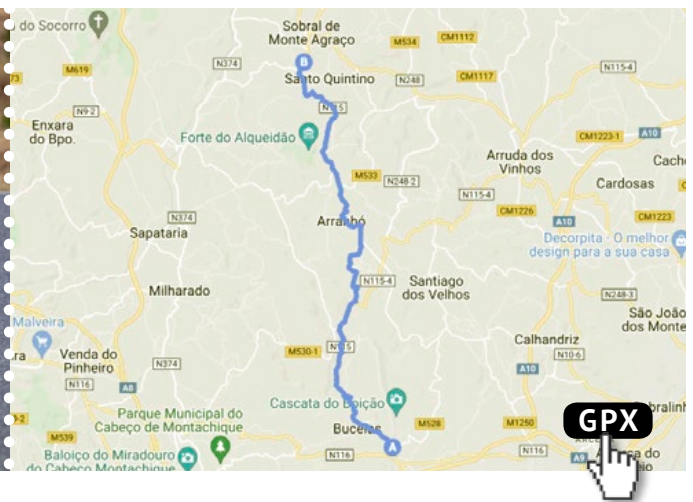


SAINDO de Torres Vedras, encontramos um verdadeiro carrossel com relevés constantes, secções encadeadas e muito divertidas. O piso encontra-se com alguns remendos e ressaltos, sendo que não é de todo raro encontrarmos algum trânsito (por vezes com veículos pesados). Estrada

estreita com visibilidade reduzida neste troço. Continuando até Vila Verde de Francos iniciamos a subida magistral até ao topo de Montejunto, onde as vistas deslumbrantes nos assolam os sentidos. Boa duração de percurso, bastante diversificado no que toca à condução e paisagem.

Sinuosidade 4 Asfalto 3 Trânsito 3 Paisagem 4 Duração 4 Total: 18 pontos

Bucelas - Sobral de Monte Agraço N115

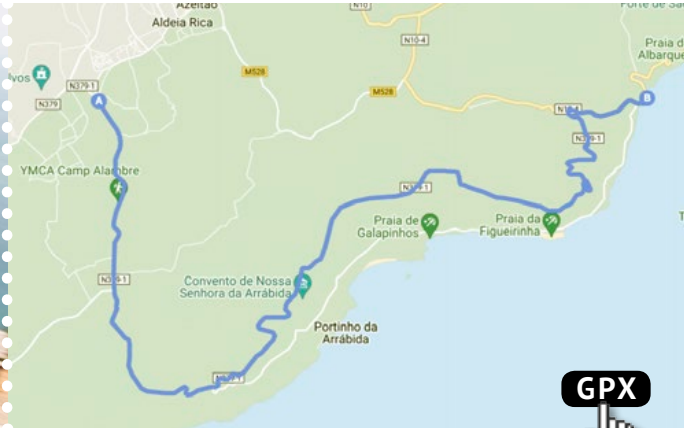


EM PLENA zona vinícola, percorrer a N115 entre Bucelas e Sobral, sempre foi um trajecto clássico dos motociclistas de Lisboa. Com o passar dos anos o piso degradou-se bastante e algumas secções chegam mesmo a ser perigosas com desníveis muito acentuados (asfalto que “abateu”).

O traçado é interessante e fluido e a vertente paisagística vai melhorando à medida que subimos. Bastante trânsito e muitas povoações. Muitas variações possíveis, com especial interesse a descida para Arruda dos Vinhos.

Sinuosidade 4 Asfalto 3 Trânsito 2 Paisagem 4 Duração 4 Total: 17 pontos

Serra da Arrábida

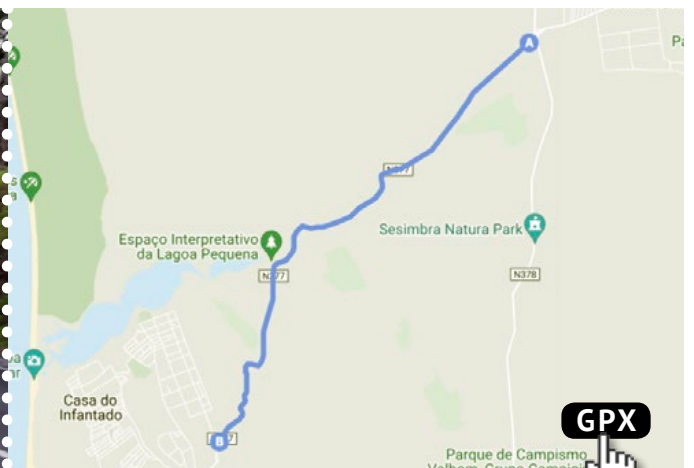


A CERCA de 40 minutos de Lisboa, a maior serra da região aguarda-nos com toda a sua magnitude. Uma envolvência cénica de luxo, com vistas maravilhosas para a foz do Sado e a península de Troia, a Arrábida oferece um pouco de tudo. Desníveis, curvas fechadas com secções mais rápidas, e muito pouca margem de

erro como qualquer típica estrada de montanha. O asfalto varia, mas regra geral está em bom estado (não sendo dos tapetes com mais atrito). Bastante trânsito, muitos ciclistas e com muitos turistas ao fim de semana e feriados (com as habituais paragens mal sinalizadas nos inúmeros miradouros). Ótima duração de percurso.

Sinuosidade 5 Asfalto 4 Trânsito 2 Paisagem 5 Duração 4 Total: 20 pontos

Lagoa de Albufeira



NORMALMENTE utilizada a caminho de mais uma meca motociclística, o cabo Espichel, a secção de estrada que bordeja a Lagoa de Albufeira é curta mas intensa. Mistura algumas rectas com zonas fluidas e outras mais fechadas, e muito embora o piso não seja mau na maior parte da sua extensão, a abundância

de pinheiros e as suas raízes tornam-na algo perigosa com os ressaltos inesperados. Bastante trânsito nos dias onde a população se encontra de folga e a sua duração é relativamente curta. Paisagem fantástica nos arredores da Lagoa, misturando pinhal e braços de rio com fauna local.

Sinuosidade 4 Asfalto 3 Trânsito 3 Paisagem 4 Duração 3 Total: 17 pontos



Henrique Saraiva

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

O TEMPO PERGUNTOU AO TEMPO quanto tempo o tempo tem...

...O tempo respondeu ao tempo que o tempo tem tanto tempo quanto tempo o tempo tem!

Esta é uma frase bem conhecida, uma lengalenga geralmente designada por “trava-línguas”. Para lá do trocadilho, estas frases (como aquela outra, sobre a rolha do Rei da Rússia...) têm utilidade na aprendizagem oral e nas terapias da fala. E para se dizer algo... quando não se tem nada para dizer!

Mas não é disso que vos vou falar. O tema desta crónica vai andar “à volta” do tempo - nos seus diferentes entendimentos.

Desta vez, o destino foi Serpa! Onde - com o meu amigo Carlos, que me acompanhou em mais esta viagem ao virar da esquina - encontrámos uma exposição sobre o tempo...

CHEGAMOS A SERPA MESMO A TEMPO

Sim! Mesmo a tempo... do almoço!

Serpa é, como todo o Alentejo (ou melhor... todo o País), uma terra onde se come bem.

Fica em afamada região vinícola - para lá da produção tradicional, falei-vos na última crónica do Vinho de Talha produzido aqui perto, na Vidigueira - o seu queijo é único e excepcional (o meu favorito, mas isso é opinião pessoal). E ainda merecem lugar à mesa as queijadas de requeijão. Entre muitas, muitas outras iguarias.

Sou mau garfo e não tenho por hábito dar destaque à gastronomia. Aliás, quando ando por aí, amiúde me esqueço das refeições. Desta vez, abro a exceção porque é justo que o faça.

A “Cervejaria Lebrinha” é conhecida e muito procurada. A fama das suas imperiais ultrapassa em muito os limites da urbe alentejana. Mas desta vez, o nosso



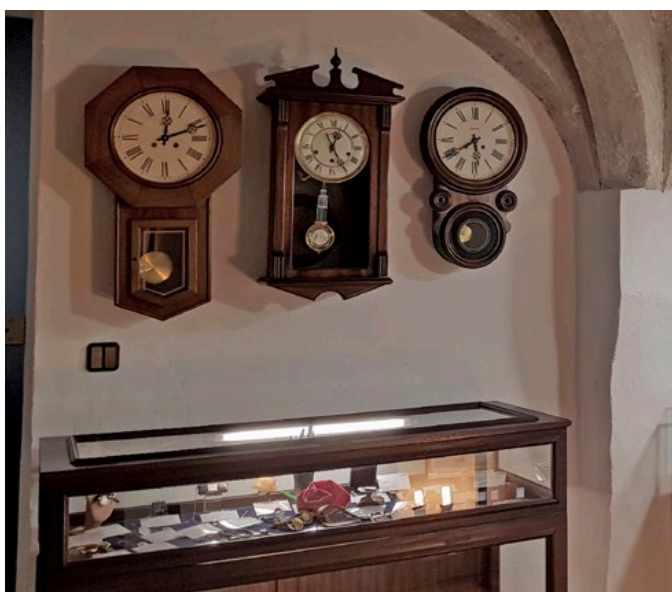
Interior do Molhó Bico



O delicioso repasto



A contagem do tempo



Museu do Relógio

destino era outro.

Para o almoço escolhemos o “Molhó Bico”, também famoso e onde o repasto não desiludiu, antes pelo contrário.

As migas com carne de porco preto frita, tal como o borreguinho grelhado, estavam uma delícia.

Nas sobremesas, os olhares apontaram noutra direcção e as Migas Doces, ex-líbris da casa, ficaram para a próxima oportunidade. É excelente ter uma desculpa para voltar... algo que é inevitável!

Também ajudou a proximidade com o nosso objectivo seguinte. Para poupar tempo...

O MUSEU DO RELÓGIO DE SERPA

Aos instrumentos que medem o tempo chamamos “relógios”. Existem desde o início dos tempos e as mais antigas civilizações, mesmo sem recurso às maravilhas da mecânica ou das tecnologias mais modernas, foram utilizando diferentes formas de o medir. O tempo, sempre o tempo, aqui presente.

E porque da medida do tempo falamos, o nosso objectivo era mesmo a visita ao Museu do Relógio.

Fica em Serpa, juntinho ao centro da cidade (esta moda de todas as terras quererem ser “cidades” escapa-me...) e resulta de uma colecção particular que ao longo do tempo cresceu de tal ordem que o próprio Museu já tem uma extensão em Évora.

António Tavares d’Almeida (falecido em 2012) herdou dos avós 3 relógios de bolso. Avariados. Foi o começo da história do Museu da Relógio. Terminado o restauro daqueles 3, partiu à descoberta de mais por esse país fora. E até para lá da fronteira. Para os restaurar e aumentar a colecção.

Em 1995 abre ao público o seu Museu e com o crescimento da notoriedade aumentaram também as >>>

CRÓNICA

doações, que lhe permitiram aumentar o acervo. Em paralelo, ganhou também preponderância a valência do restauro com os Mestres da Oficina de Restauro, seja em proveito do crescimento do próprio Museu, seja na reparação de exemplares na posse de outros colecionadores, seja na própria sustentabilidade desta excelente obra.

O Museu do Relógio está instalado no Convento dos Mosteirinhos em Serpa - um convento manuelino do Séc XVI - e a sua extensão, no Palácio Barrocal em Évora.

O filho Eugénio mantém viva a chama do Museu do Relógio de Serpa e Évora. São mais de 2.500 relógios - todos mecânicos - o mais antigo datado de 1630. De pulso, de bolso, de sala, ou outros mais específicos e dedicados às mais diferentes actividades e funções. Dá um destaque muito especial aos relógios de fabricação nacional com uma sala dedicada e tem também frequentemente, exposições temáticas. Na realidade, foi uma destas que serviu de mote para cá virmos (até porque já conhecia o Museu por o ter visitado há alguns anos).

UMA EXPOSIÇÃO “EXQUISITA”

Os franceses utilizam a expressão “exquisite” para designar algo que tem uma identidade única. Por »



Globo Royal Geographic (com 24 fusos horários)



Janela de Observação de Navio - Relógio para aplicar a escotilha de navio



Museu do Relógio



Entrada do Museu do Relógio

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



Vitrine com relógios de bolso

isso, esta é uma exposição “exquisita”... de relógios “eXquisitos”.

Têm formas únicas de cumprirem a sua função: com sátiras políticas ou sociais, com funcionalidades muito específicas (militares, ligadas à saúde, etc.) ou simplesmente com formatos pouco habituais de nos dizerem... que horas são.

Porque a exposição era temporária, impunha-se a visita.

As características únicas de cada uma das peças em exposição, disponibilizadas pelos “Amigos do Museu” e outros colecionadores a partir das suas colecções particulares, contribuíram para a realização desta exposição inédita no nosso País e mesmo rara no mundo.

E apesar de efémera, complementou durante o tempo que esteve disponível, o próprio acervo que o Museu do Relógio disponibiliza aos seus visitantes. Uma oportunidade única portanto.

E assim demos tempo ao nosso tempo para podermos, em devido tempo, apreciar as máquinas que medem o tempo. No Museu do Relógio em Serpa.

PELAS RUAS DE SERPA

Cidade recente (desde 2003) Serpa é todavia muito antiga. Quando os Romanos por aqui estiveram e lhe deram algum desenvolvimento, já estas terras



Relógios de parede



eram povoadas.

Por cá terá passado o Al-Andaluz e em 1166 foi conquistada aos mouros por D. Afonso Henriques, mas não de forma definitiva. Mudou de mãos várias vezes. Já consolidada no Reino de Portugal, recebeu foral concelhio de D. Dinis em 1295. Que também mandou reconstruir o castelo e dotá-la de uma muralha que protegesse a urbe.

O foral foi confirmado por um novo atribuído por El-Rei D. Manuel em 1513.

A localização estratégica de Serpa e do seu concelho, encostado a Espanha, fez com que ao longo dos séculos muitas tivessem sido as vezes em que os exércitos dos dois países por aí se encontrassem e a própria (então) vila tivesse sofrido as vicissitudes desses confrontos. No Século XVII, durante a Guerra da Restauração foi quase totalmente destruída incluindo a fortaleza que ficou em ruínas.

Actualmente, com menos de 6 mil habitantes de um total de pouco mais de 13 mil em todo o município, Serpa é uma aprazível terra alentejana onde não poderia deixar de predominar o branco das paredes das suas casas geralmente térreas. E foi pelas ruas de Serpa que nos perdemos... sem um objectivo concreto mas que inevitavelmente nos conduziu até ao Castelo, ao percurso das suas muralhas e ao Aqueduto que se destaca na paisagem.

Passámos ainda pela bonita Igreja Matriz de matriz



Esfera rolante Congreve - réplica de modelo de 1808

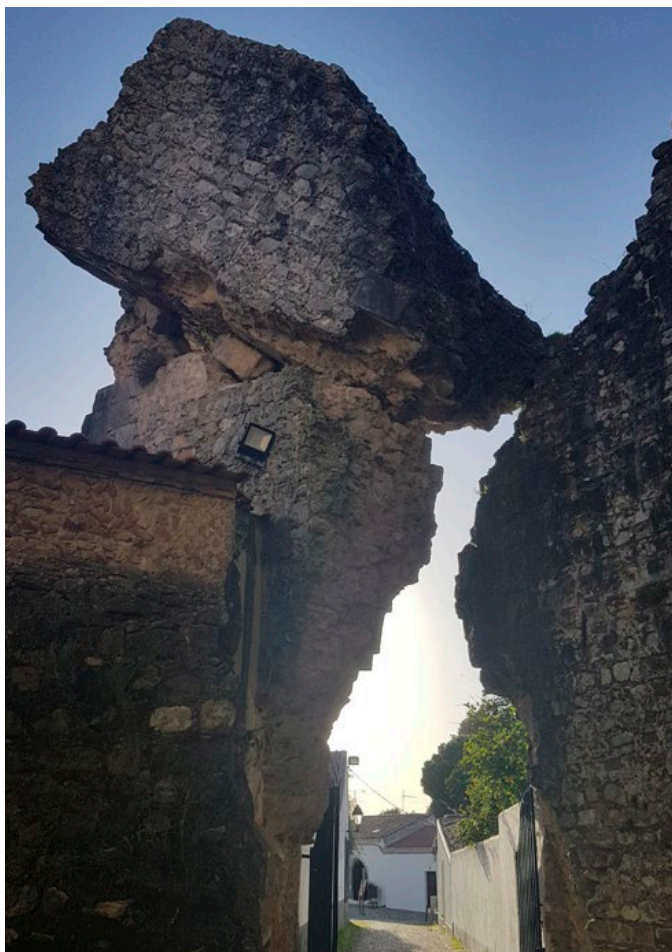


Relógio de mesa Tavira - retrata a Praça da Ribeira e frente urbana da cidade de Tavira - 1882





Paços do Concelho



Entrada do Castelo - Equilíbrio instável

gótica e consagrada a Santa Maria. Defronte a também gótica e muito elegante Torre do Relógio.

Passámos pelo Museu do Cante Alentejano, adjacente à casa do Cante, onde através de uma linha do tempo (sempre o tempo!) se podem ver os momentos marcantes desta forma de expressão cultural tão típica do povo alentejano e que mereceu classificação como Património Cultural Imaterial pela Unesco. A visitar, sem dúvida.

Pelos vistos, já em tempos muito antigos, por aqui nasceram personagens notáveis. Diz-nos a toponímia (no largo onde se situa a Igreja Matriz) que os santos Prócuro e Hilarião eram naturais de Serpa. Quem foram?

De ciência incerta, do Santo Prócuro não encontrei referência que lhe justificasse a santidade, pelo que presumo ser outro o referido. Já o Santo Hilarião, conhecido por “O Ibérico” terá sido um dos principais eclesiastas do Império Bizantino - teólogo e filósofo - e notabilizou-se na região hoje conhecida por Geórgia no Século IX.

O que não visitámos foi Vila Nova de São Bento (que quando foi promovida a vila era a maior aldeia de Portugal...). Tem história curiosa, onde a lenda e a realidade se cruzam. Houvesse tempo e por lá teríamos passado. Quem sabe em breve...

Não viemos a Serpa em busca do tempo perdido, »



Aqueduto de Serpa

como se fôssemos Marcel Proust. Pelo contrário, era mesmo o tempo que queríamos encontrar: o dos relógios que o medem e nos encantam, o das imagens do presente e das memórias do que passou, o de desfrutar os sabores que ele ajudou a apurar.

E podemos dizer com certeza absoluta que, ao virar da esquina, demos por bem empregue o nosso tempo!

No final... o regresso!

E até à próxima... se não for antes!

UMA PALAVRINHA (FINAL)...AINDA A TEMPO!

Esta crónica foi sobre o tempo. E o mote veio a propósito, pois esta foi a última para as páginas da Andar de Moto. O final deste tempo, afinal.

Foram 34 crónicas de viagens e algo mais ao longo de cerca de 3 anos. Uma experiência que foi nova para mim, uma aprendizagem constante e o prazer de poder partilhar uma pequena parte das muitas belezas e infinitas histórias que fazem este pacífico canto onde vivemos e com as quais me fui cruzando.

Não foi fácil garantir um fluxo regular de crónicas. Principalmente os últimos 2 anos, com as limitações de movimentos que fomos tendo, obrigaram a um esforço redobrado. Mas também gratificante. Porque era necessário manter a chama acesa e a inspiração para os melhores dias que viriam a seguir. Virão mesmo? Esperemos que sim!



Museu do Cante Alentejano



Quando este ano começou marquei, para mim próprio e para “Viagens ao Virar da Esquina”, 3 objectivos: dedicar mais atenção à Fotografia (menos documental e tentativamente mais artística, em espaço próprio), aperfeiçoar a Escrita e dar-lhe eventualmente nova forma e, último mas provavelmente mais importante, dar sustentabilidade a esta actividade.

Se no primeiro já comecei a avançar, o segundo far-se-á no caminho, o terceiro determina esta decisão.

Como todos sabemos, viajar é cada vez mais dispendioso e sem apoios torna-se complicado para qualquer orçamento. E é esta a razão que impõe outra abordagem, mais racional e sem compromissos, sob

pena de todo o projecto “Viagens ao Virar da Esquina” acabar. Continuarei nas redes sociais e uma busca no “tio google” será suficiente para me localizarem, se assim o desejarem.

A última palavra é a mais importante: um enorme agradecimento a toda a equipa da Andar de Moto. Pela oportunidade que me deram de estar presente nas páginas da revista e dar um humilde contributo ao sucesso deste projecto editorial ambicioso e cuja qualidade é consistentemente crescente. A colaboração termina, mas fica a amizade e isso é o mais importante.

Boas curvas a todos e vemo-nos por aí... ao virar da esquina! //

ANY ROAD. ANY TIME.
*Adventure
Calling*

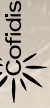


NOVA
VERSYS 1000 S

Qualquer que seja o seu caminho, a nova Versys 1000 S oferece o máximo prazer de condução. Sozinho ou acompanhado, em qualquer canto do mundo, a combinação perfeita de um motor quatro cilindros em linha de elevado desempenho com um quadro verdadeiramente ágil, torna-se a receita perfeita para uma viagem única e muito divertida.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

Instagram: /kawasakiportugal ou Facebook: /kawasaki.pt



Recomendamos Lubrificantes

SEMPRE



Recomendamos Equipamentos

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

A EVOLUÇÃO da espécie

Cada vez mais difíceis de guiar, as MotoGP têm de equilibrar a evolução tecnológica com o espetáculo

O Grande Prémio de abertura da época de 2022 teve como constante o facto ter sido disputado no Qatar, no agora rebaptizado circuito de Lusail, mas pouco houve de previsível.

A marca esperada, a Ducati, veio a ganhar, mas não pela equipa oficial, nem na supostamente muito melhorada moto de 2022. Em vez disso, uma versão do ano passado, se calhar pelas razões certas, por estar plenamente desenvolvida, ao contrário da versão deste ano. Mas nem por isso a vitória de Enea Bastianini, a estreir as novas cores da equipa da viúva de Fausto Gresini, foi menos surpreendente.

Quanto às outras marcas, Honda, Suzuki e Aprilia mostraram melhorias, mas não ganharam, e a KTM, que se esperava que andasse em dificuldades, foi ao pódio e decerto teria as duas motos no Top 10, não fosse a queda de Miguel Oliveira. A Yamaha foi a única que reconheceu que iria estar limitada, pela falta de velocidade máxima e, de facto, um 9º lugar para o Campeão em título, Fabio Quartararo, soube a (muito) pouco.

E o mais estranho, mas explicável pela guerra invisível de bastidores entre a Dorna e a MSMA, é que homens como Martin ou Espargaró brilham numa única volta, nos treinos, e depois na corrida lutaram no pelotão... É que a combinação de “shapeshifters” (os dispositivos de rebaixamento da moto, inventados pela Ducati e universalmente copiados pouco depois) aliados à aerodinâmica desenhada para comprimir a moto contra o chão, tornam as ultrapassagens num negócio perigoso e incerto.

Márquez disse que, quando se aproxima de outra moto por trás, a sua RC213V abana sob o efeito do “ar sujo” do cone de ar da moto à sua frente.

Bagnaia disse que uma das vantagens da Ducati de 2022 é reagir melhor a essas deslocações de ar imprevisíveis, que antes faziam a moto sacudir. Ora isso proporciona jogos de grupo essenciais e excitantes nas Moto3, a mais 120 km/h, com os 370 km/h a espreitar nas velocidades máximas das MotoGP, torna-se um verdadeiro perigo.

A Dorna, sempre com a competitividade e o espectáculo em mente, quer banir esses dispositivos, mas ainda não conseguiu o acordo dos fabricantes... embora os próprios pilotos sejam, na vasta maioria, contra. Acontece que os pilotos são apenas empregados das fábricas, mesmo que ligeiramente, ou principescamente, mais bem remunerados que um operário da linha de produção, e acabam por ter pouco voto na matéria...

Quando muito, a comissão de Grand Prix, que é composta pela Dorna, a FIM, a MSMA dos fabricantes e a IRTA, supostamente a associação das equipas, mas que hoje pouco mais é que um lacaio da Dorna, vai reunir consenso para 2023... e até lá?

Uma evolução que estraga a beleza da MotoGP e dificulta as ultrapassagens, que decidem e animam as corridas, não interessa a ninguém... nem uma corrida desenfreada às velocidades máximas, que obrigam os pilotos a travar mais no limite, a arriscar mais, e tornam uma simples ultrapassagem um complexo exercício de cálculo mental aliado à sorte e proeza física, sem querer tirar o mérito ao génio criativo de Gigi Dall'Igna, quanto mais depressa todos se puserem de acordo, melhor! //

aprilia®

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



APRILIA RIDE

FICA, ENTREGA OU TROCA

* Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 12.690€, entrada inicial obrigatória: 3.776€ + 47 mensalidades: 125€, última mensalidade: 4.441,50€. Montante Financiado: 8.914€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,6%, MTIC: 10.598,39€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/08/2022**, para a Aprilia Tuareg, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação do BNP Paribas Personal Finance, S.A. - Sucursal em Portugal registada junto do Banco de Portugal sob o número 848. Informe-se no 217219000 (dias úteis, 9-20h), chamada para a rede fixa nacional. Conceição Machado, Sociedade de Comércio de Automóveis, Lda é intermediário de crédito a título vinculado e sem carácter de exclusividade, registado junto do BdP sob o n.º 4050 e todos os concessionários aderentes a esta campanha Aprilia são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

ENTRADA INICIAL	ÚLTIMA MENSALIDADE	MENSALIDADE
3.776€	4.441,50€	125€
TAEG	MONTANTE FINANCIADO	PRAZO [MESES]
6,6%	8.914€	48



Como é a grelha COMPLETA EM 2022 ?

A três semanas do começo das corridas, a grelha do Campeonato Mundial de Superbike MOTUL 2022 já está definida com 24 pilotos a tempo inteiro. Com novos estreantes a juntarem-se à grelha este ano e mudanças em três das equipas de fábrica, incluindo um alinhamento de todos os estreantes na Honda HRC, as duas pistas portuguesas tiveram um papel fundamental nos treinos pré-época.

Texto: Paulo Araujo

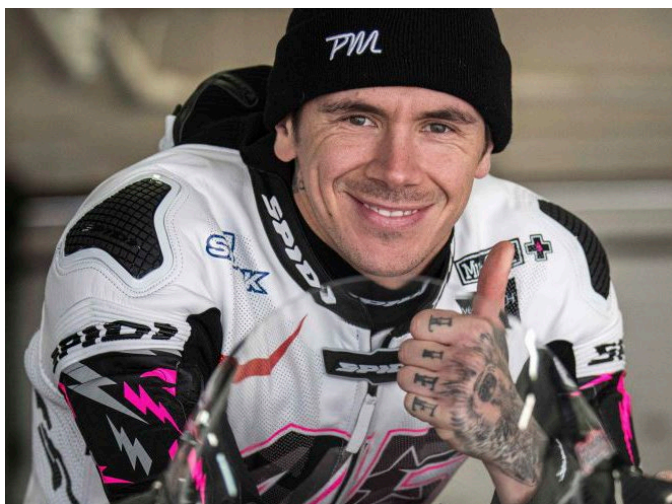
YAMAHA PATA E KAWASAKI SEM ALTERAÇÕES

As duas equipas que estiveram envolvidas na batalha do Campeonato de Pilotos de 2021 optaram por manter o seu alinhamento inalterado para a próxima época com Jonathan Rea (Kawasaki Racing) e Toprak Razgatlioglu (Yamaha Pata Brixx). Rea será mais uma vez acompanhado na boxe da KRT por Alex Lowes enquanto Razgatlioglu terá Andrea Locatelli ao seu lado durante 2022.

TRÊS FÁBRICAS MUDAM PILOTOS

A maior mudança vem na Equipa HRC, que em 2022 irá gerir um alinhamento de novatos com a estrela de MotoGP Iker Lecuona (7) e o veterano das Moto2 Xavi Vierge (97) a mudarem-se do Paddock de MotoGP para ocuparem os seus lugares em SBK na equipa de fábrica Honda. Após a experiência de Álvaro Bautista e Leon Haslam para as campanhas de 2020 e 2021, a Honda adoptou >>





uma abordagem diferente na sua escalação para 2022.

Álvaro Bautista (19) iniciou a sua carreira nas SBK com a Ducati Aruba, colocando Rea sob pressão na primeira metade da campanha de 2019, após um início de temporada dominante. Mudou-se para a Honda HRC durante as duas épocas seguintes, mas regressa à Ducati em 2022, na esperança de imitar a forma que mostrou quando se juntou pela primeira vez ao fabricante de Bolonha.

Michael Ruben Rinaldi permanece na equipa, que alinha com o jovem italiano na Ducati de fábrica para uma segunda temporada.

O regresso de Bautista à Ducati foi facilitado pela mudança de Scott Redding para a equipa BMW Motorrad. Redding, tal como Bautista, mudou-se para as SBK a partir da MotoGP após um ano em que venceu o Britânico de SBK, e juntou-se à Ducati, mas após duas temporadas decidiu ir para a BMW onde irá correr ao lado do holandês Michael van der Mark.

MUITOS LUGARES INDEPENDENTES FORAM-SE...

A par da GoEleven e da Barni Racing, que alinha com o filho de Troy Bayliss Oli, outras equipas independentes também confirmaram os seus pilotos para 2022. Garrett Gerloff e Kohta Nozane continuarão com a Yamaha GRT para a próxima temporada, com a Yamaha YZF R1, enquanto a Bonovo BMW Racing Team irá expandir a sua acção para dois pilotos para 2022: Loris Baz (76) regressa às SBK após uma temporada nos EUA, e um breve salto às SBK em 2021, enquanto o irlandês Eugene Laverty está de volta a tempo inteiro nas SBK após uma difícil campanha.

Nico Bulega (11) vem juntar-se à Ducati Aruba, e o piloto belga Loris Cresson foi anunciado num acordo de dois anos com a Pedercini Racing a partir de 2021.

Lucas Mahias, que falhou o final da campanha de 2021 devido a lesões, também estará de volta em 2022 na Kawasaki Puccetti Racing.

A Honda MIE Racing Team vai expandir para duas motos para 2022, com Leandro Mercado a regressar para uma segunda temporada com o plantel, ao lado do novo recruta Hafizh Syahrin.

Axel Bassani voltará com a Motocorsa Racing para uma segunda campanha de SBK após uma temporada estelar de estreante, onde garantiu um pódio e se tornou um concorrente regular do pódio na segunda metade da temporada.

A Orelac Racing VerdNatura vai correr com o piloto checo Oliver König, em 2022, que dá o passo em frente das SSP300, depois da sua excursão única na Indonésia na época passada, enquanto o piloto francês Christophe Ponsson regressa com a Gil Motor Sport-Yamaha para outra campanha. Haverá também uma nova equipa na grelha, com a equipa da Yamaha Motoxracing SBK a juntar-se com Isaac Viñales.

VETERANOS DAS SSP MUDAM PARA AS SBK

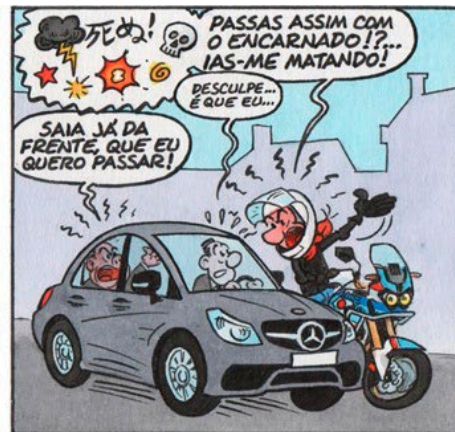
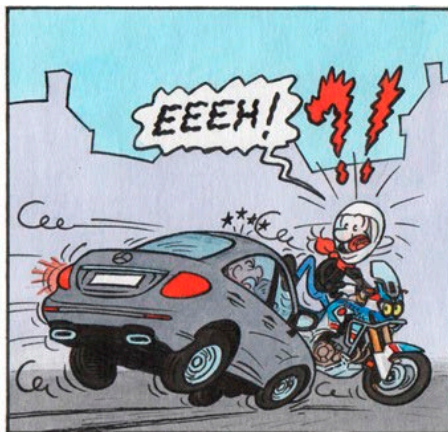
Dois pilotos das SSP alinharão na grelha de 2022 de SBK. Philipp Oettl juntar-se à Ducati GoEleven depois de assinar um acordo que abrange tanto 2022 como 2023, após duas temporadas a competir nas SSP a tornar-se um concorrente regular do pódio.

O piloto samarinês Luca Bernardi chega às SBK com a Barni Racing após uma única época em SSP, que também terminou cedo devido a lesões. Tal como Oettl, Bernardi tornou-se um concorrente regular do pódio durante o seu tempo no Mundial de SSP e firmou também um acordo de dois anos com a sua nova equipa para chegar às SBK com apenas 20 anos de idade. //



ALINHAMENTO DE PILOTOS DE 2022

Pata Yamaha with Brixx SBK	Toprak Razgatlıoğlu	Andrea Locatelli
Aruba.it Racing – Ducati	Álvaro Bautista	Michael Ruben Rinaldi
Kawasaki Racing Team SBK	Jonathan Rea	Alex Lowes
BMW Motorrad SBK Team	Scott Redding	Michael van der Mark
Team HRC	Iker Lecuona	Xavi Vierge
GRT Yamaha SBK Team	Garrett Gerloff	Kohta Nozane
Motocorsa Racing	Axel Bassani	
Team GoEleven	Philipp Oettl	
Kawasaki Puccetti Racing	Lucas Mahias	
Barni Racing Team	Luca Bernardi	Oli Bayliss
Bonovo action BMW Racing Team	Eugene Laverty	Loris Baz
OUTDO TPR Team Pedercini Racing	Loris Cresson	
MIE Racing Honda Team	Leandro Mercado	Hafizh Syahrin
Orelac Racing VerdNatura	Oliver König	
Gil Motor Sport-Yamaha	Christophe Ponsson	
Yamaha Motoxracing SBK Team	Isaac Viñales	



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Fora da estrada E DA MINHA ZONA DE CONFORTO

Convidaram-me para ir fazer uma viagem off-road.

O meu primeiro instinto foi dizer SIM! E o segundo, e o terceiro e todos os outros que se seguiram até o pico de excitação acabar. Adoro aventuras e desafios e experimentar coisas novas, mas dei por mim a questionar as minhas capacidades off-road.

Experiência: zero. Regras a seguir: não faço ideia. Motos já conduzidas: zero, em terreno apropriado. Quedas em terrenos com areia e mais acidentados: ...algumas.

A excitação deu rapidamente lugar à total certeza que não estava minimamente preparada para sair do “conforto” da estrada.

Liguei a perguntar se o “off-road” deles era realmente muuuuito off-road. E era!

Aventureira sim. Irresponsável q.b. Mas nunca irracional. A verdade é que sair da estrada obriga ao cumprimento de algumas redes e a alguma experiência que eu não tenho. E nestas coisas: amigo não empata amigo.

Então o que fazer?

- 1- Figura de parva e vou na mesma
- 2- Vou aprender como se faz (posso fazer figuras à mesma), mas vou com curso nisso?

Os cursos de Condução Off-Road ensinam técnicas específicas e importantes que nos permitem desfrutar da viagem de forma muito mais segura e divertida.

É verdade que os meus companheiros de aventura têm experiência para dar e vender, mas se posso aperfeiçoar a minha condução no terreno

e levar já comigo alguma confiança, porque não?

Quando há uns tempos escrevi sobre os cursos de condução defensiva que muitos procuravam, recebi alguns comentários que diziam que “eram uma mariquice”, e que “a estrada era a melhor escola. E tinham razão, nesta última parte.

Nada bate a experiência de andar diariamente sobre rodas, mas ninguém nasce ensinado e se podemos aprimorar as nossas técnicas de condução, e conduzir de forma mais ágil, segura, divertida, despreocupada e eficiente – então qual é a dúvida?

... depois conto como correu, se sobreviver.

Boas curvas //

"Os cursos de Condução Off-Road ensinam técnicas específicas e importantes que nos permitem desfrutar da viagem de forma muito mais segura e divertida."



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.

