



**TRIUMPH**  
*TIGER SPORT 660*

**YAMAHA**  
*TRACER 7*

**HONDA**  
*NC 750 X*

## COMPARATIVO

### » **TESTE**

- BMW K1600 GT*
- HONDA ADV 350 vs HONDA X-ADV*
- ROYAL ENFIELD CLASSIC 350*

### » **REPORTAGEM**

- HONDA NT1100 EXPERIENCE 2022*

### » **DESPORTO**

### » **APRESENTAÇÃO**

- BRIXTON CROSSFIRE 500XC*
- DUCATI GHOST*
- HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER 2022*
- HONDA HAWK 11*
- MITT MAX EMPEROR 125*
- YAMAHA XSR125 LEGACY*
- YAMAHA NEO'S 2022*



**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*

## Os motários

No passado dia 25/04/2022 tive que trabalhar, o que, contra os meus princípios, me obrigou a andar de moto em dia feriado (se fosse fim-de-semana seria a mesma coisa) nos arredores de Lisboa.

Em plena Serra de Sintra, como habitualmente, as motos estavam por todo o lado. Motos motinhas e motões, conduzidas por “grandes pilotos”, pilotos de fim-de-semana, pilotos iniciados e pilotos de ocasião, uns com passageiro e outros não, uns em pequenos grupos e outros sozinhos.

Curiosamente, não vi nenhuma patrulha de policiamento. Fiquei chocado, porque se os dados da sinistralidade insistentemente atiram culpas aos veículos de duas rodas, não seria de admirar que houvesse algum acompanhamento das autoridades, mais ainda numa zona que tem um historial de más práticas tão bem conhecido de todos.

Teria sido uma excelente oportunidade para as forças policiais efectuarem uma acção de sensibilização. Isto porque, na sua esmagadora maioria, os motociclistas que vi passar apresentavam-se manifestamente mal-preparados para qualquer eventual acidente, por pequeno que fosse, e alguns afiguravam-se eles próprios como um verdadeiro desastre.

Muitos sem luvas, raros com calçado adequado, poucos os que usavam um blusão

com proteções e incontáveis deles sem luvas e apenas de T-shirt. As calças de fato de treino parece que estão na moda e muitos dos que vestiam Jeans, usavam daqueles aberrantes, com os joelhos de fora. Felizmente a meteorologia, apesar de agradável, ainda não incentivava o uso de calções e chinelos.

Mas pior que tudo, era ver aqueles que, convencidos que sabiam o que estavam a fazer, e bastantes deles até com passageiro, entravam nas curvas com trajetórias completamente erradas, em ritmos demasiado elevados, que potenciavam a saída das curvas completamente fora de mão, o que em estradas como a Lagoa Azul, pejudas de carros e autocarros, é uma verdadeira lotaria.

O que não faltava era escapes caros e barulhentos e capacetes réplica de pilotos famosos, que normalmente condiziam com ténis de cores fluorescentes.

Alguns tive vontade de ir atrás deles, para lhes perguntar se tinham a mínima noção do risco que estavam a correr eles próprios e a sujeitar os restantes utilizadores das vias.

Claro que não o iria fazer, mas porque não fazê-lo um agente da autoridade?... que poderia, com uns bons conselhos apenas, poupar algumas vidas, pois alguns (muitos) casos eram nitidamente um acidente grave à espera de acontecer. //

**8** *MOTO NEWS*

## **APRESENTAÇÃO**

- 26** *DUCATI GHOST*
- 30** *HONDA HAWK 11*
- 34** *YAMAHA XSR125 LEGACY*
- 40** *BRIXTON CROSSFIRE 500XC*
- 42** *HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER 2022*
- 46** *MITT MAX EMPEROR 125*
- 50** *YAMAHA NEO'S 2022*
- 56** *YAMAHA TY-E 2.0*

## **COMPARATIVO**

- 58** *HONDA NC750 X / TRIUMPH TIGER SPORT 660 / YAMAHA TRACER 7*

## **TESTE**

- 70** *BMW K1600 GT*
- 78** *HONDA ADV 350 VS HONDA X-ADV*
- 92** *ROYAL ENFIELD CLASSIC 350*

## **DESPORTO**

- 122** *PORTUGAL, PALCO DO MUNDIAL EM TANTAS FRENTES...*

## **REPORTAGEM**

- 124** *HONDA NT 1100 EXPERIENCE 2022 PORTO - MADRID*

## **CRÔNICA**

- 3** *ROGÉRIO CARMO: OS MOTÁRIOS*
- 6** *PEDRO ALPIARÇA: "UM ACTO DE FÉ"*
- 22** *MARIANA FERREIRA: SERÁ QUE EXISTE ESPAÇO PARA O SEXO FEMININO NO MUNDO DAS DUAS RODAS?*
- 24** *MÁRCIA MONTEIRO: "VERDADEIROS DIAS DE AVENTURA..."*
- 100** *ADELINA GRAÇA: ANTEQUERA- GRANADA*
- 120** *PAULO ARAUJO: ÉPOCA TOLA NA MOTOGP: TUDO MUDA EM 2022*
- 132** *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*
- 134** *SUSANA ESTEVES: E TUDO O VENTO QUASE LEVOU*





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*

## "UM ACTO de fé"

**T**odos temos dias maus. O dia cinzento que nos pinta o humor, as preocupações latentes que nos enevoam o espírito, a falta de sorte que nos traz um mau augúrio para o dia em questão. Afinal de contas somos apenas humanos.

Quando pegamos na moto nestas condições, é inevitável reconhecer a probabilidade de que estamos com apetências menores do que desejaríamos para conseguirmos dominar uma máquina que tanto de nós exige. Fechamos a viseira, apertamos o casaco, solicitamos ao motor que nos embale, e num acto de contrição, queremos acreditar que o instinto vai prevalecer. Que os deuses da borracha vão cuidar de nós mais uma vez. Afinal de contas, somos apenas humanos, erramos, duvidamos e sobretudo estamos sujeitos às intempéries do nosso maior músculo.

O nosso cérebro questiona o milagre do equilíbrio, da perfeita conjectura das leis da física que fazem a magia acontecer, e de repente damos por nós a entrar naquele vazio etéreo onde tudo acontece de modo tranquilo, não forçado. As motos têm a capacidade de nos dar clarividência, são uma manifestação honesta das nossas capacidades, sem artifícios manipuladores ou esquemas.

Quantos de vós já se serviram das vossas máquinas para "limpar a mente"? Quantos de vós se reencontraram naquela estrada especial, que de especial tem apenas o facto de ser vossa conhecida, cada curva, cada relevo, cada possibilidade de explorar mais a nossa imortalidade? Difícil será não encontrar aquele que num dia mau pediu ajuda à sua moto para se

voltar a encontrar...

Num acto de fé, cremos na entrega a uma devoção feita de parafusos, toleranciamentos mecânicos, termodinâmica e energia cinética. Quanto mais tentamos racionalizar, especialmente nesses dias maus, mais forçamos o acontecimento, menos fluido sai o gesto, mais forçada segue a trajectória. Acreditar que a máquina cuidará de nós, que a perfeição do acto de conduzir exposto aos elementos tem qualquer coisa de transcendente, faz parte de uma experiência sensorial inconsciente.

Num dia mau, somos anti-heróis, mas perseveramos rumo à glória de mais um dia a Andar de Moto e, sem saber muito bem como, acabamos por esquecer o nosso lado negro. Afinal de contas, somos humanos, e esta é a religião que escolhemos. //

"Afinal de contas, somos apenas humanos, erramos, duvidamos e sobretudo estamos sujeitos às intempéries do nosso maior músculo."

# SCRAMBLER DUCATI



Icon



Desert Sled



Nightshift



Urban Motard



1100 Tribute Pro



DESCOBRIR A **DUCATI SCRAMBLER** **THE LAND OF JOY** COM A TUA CARTA **A2**

Entra na "The Land of Joy", o mundo Scrambler apadrinhado pela Ducati; personalização, liberdade, emoção e segurança.

Uma combinação que só encontrarás na gama Ducati Scrambler, toda ela disponível para os detentores da carta A2.

URBAN MOTARD – NIGHTSHIFT – ICON DARK – ICON – DESERT SLED - 1100 DARK PRO – 1100 TRIBUTE PRO – 1100 SPORT PRO

## Capacetes de motociclismo com solução de Comunicação Universal

CARDO, MIDLAND, UCLEAR E B+COM UNEM ESFORÇOS

A **CARDO, A MIDLAND, A UCLEAR E A SYGN HOUSE** (dona da marca B+Com) uniram esforços e criaram um padrão industrial para os sistemas de comunicação integrados em capacetes de proteção para motociclistas.

As quatro empresas anunciaram o desenvolvimento da Solução Universal de Comunicação, destinada a integrar na fase de desenvolvimento e produção dos capacetes os dispositivos de comunicação.

Com este novo padrão, os fabricantes de capacetes podem, potencialmente, acelerar o processo de integração dos dispositivos de comunicação nos seus novos modelos com homologação 22.06, oferecendo ao mesmo tempo aos motociclistas a possibilidade de escolherem entre diversas marcas, reduzindo em simultâneo o tempo e custos de desenvolvimento.

Esta Solução Universal de Comunicação irá permitir igualmente aos motociclistas a escolha entre um leque variado de opções caso pretendam trocar ou substituir o seu sistema de comunicação, sem terem que se preocupar com aspetos como o desenho ou o conforto.

Falando em nome dos fabricantes envolvidos, Shachar Harari, vice-presidente da área de desenvolvimento de negócio da Cardo, referiu: «é uma iniciativa muito importante que reuniu alguns dos mais significativos fabricantes de capacetes e sistemas de comunicação. Esta aliança entre diversas companhias irá permitir a criação de uma variedade de sistemas de comunicação compatíveis e integráveis com uma multiplicidade de capacetes, sem necessidade de proceder a ajustes mecânicos especiais em cada modelo.»

Muitos fabricantes de capacetes têm vindo a registar uma procura crescente por sistemas de co-



municação integrados, e até agora isto representava custos elevados de pesquisa e desenvolvimento para cada marca, pois não existia um padrão internacional largamente aceite.

Com a Solução Universal de Comunicação, os consumidores serão potencialmente capazes de escolher a sua marca de dispositivos preferida, montar a unidade numa cavidade com formato padronizado na secção traseira do capacete, ligando-a a colunas e microfones integrados.

A este respeito, Shachar afirmou: «esta abordagem também permite maior liberdade aos consumidores, dando-lhes a possibilidade de utilizar a sua marca preferida de sistemas de comunicação e transferi-la entre capacetes, se assim desejarem. Apelamos aos fabricantes de capacetes para se juntarem a nós e desenharem os seus modelos adotando a Solução Universal de Comunicação.» //

5 ANOS

GARANTIA



BMW  
MOTORRAD



# BMW G 310 R

DESDE 86€/MÊS\*  
SEM ENTRADA INICIAL.

1,0% TAN	6.120,12€ MTC	6.740,91€ MTIC
3,7% TAEG	49 MESES PRAZO	2.352,80€ PRESTAÇÃO FINAL

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

+18 ANOS  
CARTA A2

\*\* A tua vida é uma viagem.

\* Condições em Select Motorrad (Crédito Automóvel em taxa fixa) para BMW G 310 R. PVP: 6.120,12€. MTIC: 6.740,91€. Comissões: de abertura 124,80€ e de gestão mensal de 3,6€. Despesa de Legalização final: 27,60€. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos concessionários aderentes, que atuem como intermediários de crédito a título acessório e para propostas aprovadas até 30-06-2022. Motociclo não contratual. Informe-se junto da BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa (IF n.º 172).

MAKE LIFE A RIDE\*\*

# Yamaha desenvolve direção assistida para motos

O NOVO SISTEMA YAMAHA PROMETE MAIS DO QUE PARECE E FARÁ A SUA ESTREIA NAS MOTOS DE MOTOCROSS.

**QUALQUER MOTOCICLISTA** de há dez anos não poderia imaginar a evolução das ajudas electrónicas à condução que as motos da actualidade proporcionam. É o caso da mais recente adição da Yamaha à panóplia de sistemas que contribuem para uma condução cada vez mais segura e prazerosa.

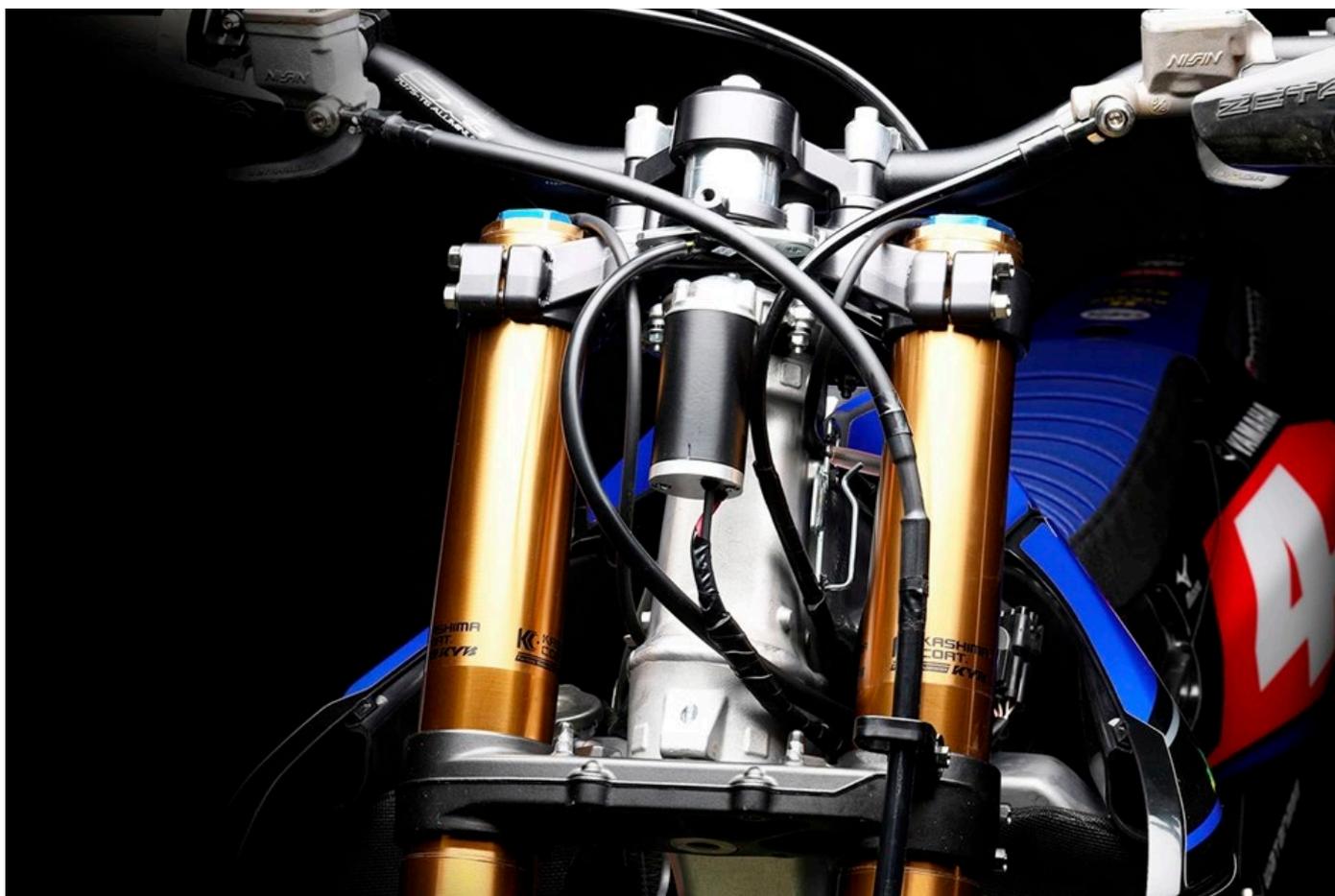
Este sistema de direção assistida agora revelado adiciona uma camada extra de segurança e abre a porta para a uma possível variação automática da geometria da direção.

A direção assistida elétrica da Yamaha (EPS) será usada inicialmente nas máquinas do Campeonato Japonês de Motocross, já em 2022, mas há planos para que o sistema seja usado numa grande variedade de motos. A sua configuração compacta e o facto de ser controlada por microprocessadores significa que

há um enorme potencial para aumentar o seu leque de utilização.

Se dúvidas houvesse sobre se vale a pena considerar a implementação de uma direção hidráulica, basta considerar que além de reduzir o esforço necessário no guiador, o sistema também funciona como um amortecedor de direção ativo, neutralizando as forças externas aplicadas à roda, já que utiliza a tecnologia de sensor de torque magnetostriativo, do tipo do que é usado nas bicicletas assistidas por motor elétrico.

Esses sensores de binário são usados para que o sistema saiba quando se está pedalando e com que força, enviando dados para um processador de controle que interpreta a quantidade de assistência elétrica necessária. No caso da direção assistida elétrica da Yamaha, este sistema faz o mesmo, mas actuando na direção da moto.



Isto porque o EPS pode distinguir as reações intencionais do motociclista e as influências externas indesejadas que actuam sobre a roda.

As possibilidades que o sistema abre são vastas, pois pode adicionar estabilidade sem comprometer a capacidade de controlo, e significa que as motos do futuro podem ser projetadas com ângulos de direção mais acentuados, tornando a direção mais nítida sem promover a instabilidade ou o efeito tankslapper.

Assim, uma maior inclinação da forquilha, que normalmente resultaria em direção excessivamente pesada, poderia ser adotada usando a assistência elétrica para torná-la leve, enquanto promove a estabilidade em linha recta, permitindo aos engenheiros maior criatividade em busca do compromisso entre estabilidade e capacidade de reação.

O sensor magnetostriativo monitoriza quanta força está a ser aplicada no guiador, enviando essa informação para uma unidade de controle que a interpreta e compara com a força que está a ser exercida sobre a roda, e responde com a quantidade de energia correta para um atuador colocado na mesa de direção, virando a roda dianteira com a precisão necessária para vencer o obstáculo.

Se forças externas tentarem mover a roda dianteira,

solavancos ou contra-força causados por regos no piso, por exemplo, o sistema sabe que tal não foi causado pelo guiador e o atuador resiste ao movimento, funcionando como um amortecedor de direção, estabilizando automaticamente a trajectória.

Toda a configuração é incrivelmente compacta e não requer uma grande reformulação no quadro, forquilha ou mesa da direção da moto, pelo que se torna fácil de instalar. De notar que, em caso de falha do sistema, a direção mecânica funciona como numa moto normal.

Pensado ainda mais à frente, este sistema também pode permitir conectar a direção com a Unidade de Medição de Inércia, a IMU, ajustando-a tal como faz com o controle de tração e ABS nas curvas, para ajudar a prevenir acidentes.

No entanto, a Yamaha não está sozinha no desenvolvimento de sistemas como este. As motos do conceito Riding Assist da Honda também usam configurações automáticas de variação do ângulo de direção.

A Bosch, a maior fornecedora de sistemas de ABS, IMUs, sistemas de controle de tração e configurações de radar para motos, também está a trabalhar numa tecnologia semelhante, que poderia ser oferecida como complemento aos seus outros sistemas de segurança. //

# CAISMOTOR

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

**SYM**

- ✓ Sistema keyless (sem chave)
- ✓ Travagem de disco às 2 rodas c/ abs
- ✓ Painel digital
- ✓ Iluminação full led
- ✓ Suspensão traseira ajustável

**NOVA JETX**

**125 ABS**

**5** ANOS DE GARANTIA 50.000 KM

**16** anos = 125cc

# “You See a Bike”, um documentário sobre a MV Agusta já disponível em Streaming

JÁ PODE ASSISTIR NAS PLATAFORMAS AMAZON PRIME VIDEO, APPLE TV E GOOGLE PLAY AO CONTO EXTRAORDINÁRIO E EMOCIONANTE SOBRE A MARCA ICÓNICA DE SCHIRANNA

**NASCIDO** para comemorar o 75.º aniversário da MV Agusta, e filmado entre 2020 e 2021, o documentário “You See a Bike, On The Wings Of Legend” já está disponível nas plataformas de streaming Amazon Prime Video, Apple TV e Google Play, que começaram a apresentá-lo a partir de 28 de março.

Com 50 minutos de emoções intensas, este documentário conta histórias fascinantes das pessoas que fizeram a lenda da MV Agusta, mas também dos personagens extraordinários que, de alguma forma, cruzaram o caminho da marca de Schiranna.

Adrenalina, inspiração, poesia, pura estética, são as múltiplas facetas de uma história contada por sequências excitantes, muitas vezes filmadas em cenários naturais de tirar o fôlego.

O argumento, sobre o qual todo o filme é construído, é revelado na cena de abertura: “Uma moto nunca é apenas uma moto. Quando pensa que está olhando para a superfície, afinal está a olhar para lá dela. Muitos significados ganham vida atrás dos seus olhos, quando vê uma moto”.

Dirigido por Andrea Manenti e produzido pela Addiction, “You See a Bike” é uma história intensa, não convencional e convincente sobre o passado, o presente e o futuro de uma das mais icónicas marcas italianas.

Filmado no norte da Itália, Austrália e Califórnia, este documentário apresenta um elenco repleto de estrelas.

Entre eles está o fundador e designer-chefe da Pagani

Automobili, Horacio Pagani; o designer e construtor de motos Roland Sands; o empresário de moda Otta-vio Missoni; o stuntman Thibaut Nogues; o fotógrafo de MotoGP Gigi Soldano; a lenda do motociclismo Giacomo Agostini; o piloto Virgínio Ferrari e o DJ e produtor Carl Cox.

Do lado da MV Agusta, entram no elenco o CEO da MV Agusta, Timur Sardarov; o membro do conselho Ratmir Sardarov; o Diretor de P&D, Brian Gillen; o Diretor de Marketing, Filippo Bassoli e a Diretora de Marca, Marta Trezzi.

Filippo Bassoli, Diretor de Marketing da MV Agusta Motor SpA, comentou:

“Este filme está longe de ser a habitual reconstituição histórica de um passado glorioso. É antes de tudo uma celebração do presente e do futuro da nossa empresa, que está viva e se recomenda mais do que nunca.

Provamo-lo todos os dias com o aumento contínuo da nossa gama, com novos modelos de tirar o fôlego, tanto do ponto de vista tecnológico como do design, com a entrada em novos mercados e a busca incessante por novos desafios.

Em Schiranna, continuamos escrevendo a história do motociclismo e levando a bandeira da excelência da Itália ao mundo. Estou muito satisfeito com este acordo com as plataformas de streaming, que oferecerão aos fãs apaixonados da MV Agusta mais uma oportunidade de descobrir o nosso mundo.” //



**V85TT** MOTO GUZZI

ROCK(S) N ROAD(S)

# A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

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



  
**MOTO GUZZI®**

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



## Museu Top Mountain Crosspoint reabre depois do incêndio

EM JANEIRO DE 2021 AS CHAMAS DEVORARAM IMPIEDOSAMENTE O MUSEU MAIS ALTO DO MUNDO, O TOP MOUNTAIN CROSSPOINT NA ÁUSTRIA, E CAUSARAM UMA SIGNIFICATIVA PERDA DE PATRIMÓNIO HISTÓRICO MOTOCICLÍSTICO.

**COM O INCÊNDIO**, o espaço foi completamente destruído e os estragos causados às mais de 330 motos raras que nele se encontravam em exposição, entre marcas icónicas como Zundapp, Sunbeam ou Brough Superior, foram significativos e alguns mesmo, irrecuperáveis.

Os proprietários Alban e Atila Scheiber são irmãos gémeos e colecionam motos há mais de uma década, comprando-as ou a amigos ou em diversos leilões na Europa e nos Estados Unidos. 70% dos exemplares em exposição aquando do incêndio eram propriedade da família, sendo os restantes 30% motos emprestadas por diversos colecionadores particulares.

O Top Mountain Crosspoint, inaugurado em 2016 com pompa, circunstância e a presença de Giacomo Agostini, contava com duas salas de exposições, uma principal no primeiro andar e uma secundária no piso térreo, e estava



prevista uma expansão do espaço através da construção de uma terceira sala, cujas obras, não tivesse acontecido o incêndio, teriam tido início no outono de 2021.

*"O incêndio foi um grande choque, mas tivemos que olhar para o futuro", explicou Alban Schieber, "tanto que o edifício foi reconstruído em apenas 10 meses! Agora estamos preparados para a temporada de verão, que é a mais movimentada. Isto só foi possível graças a diversos colecionadores de todo o mundo que doaram suas motos para serem expostas no novo Top Mountain".*

A coleção continua a expandir-se graças a mecenas privados e à parceria entre os irmãos Scheiber, a Red Bull e a Wings for Life.

O museu está localizado na mais elevada estação de esqui dos Alpes austríacos, a 2.175 metros acima do nível do mar e antes do infeliz incidente recebia anualmente milhares de visitantes.

Por isso, quem agora viajar para aquela zona dos Alpes, além das fabulosas curvas e paisagens proporcionadas pelo Vale de Ötztal no tirol Austríaco, a caminho do passo de fronteira Timmelsjoch, situado a 2.474 m de altitude, já pode voltar a visitar o Top Mountain Crosspoint e apreciar as diversas pérolas que ele exhibe, para uns momentos de descanso antes da maravilhosa entrada no vale de Passeier, em Itália. //



 **HONDA**



Conheça a nova gama 2022 na:

**Wingmotor**



## Livro “The Complete Book of Ducati Motorcycles” - Segunda edição

IAN FALLOON ACABA DE LANÇAR UMA EDIÇÃO ATUALIZADA DO “THE COMPLETE BOOK OF DUCATI MOTORCYCLES” PARA MOSTRAR TODA A PRODUÇÃO DA MARCA DE BORGIO PANIGALE DESDE O SEU INÍCIO ATÉ 2022.

**ESTA EDIÇÃO** de robusta capa dura detalha o humilde começo da marca italiana, que começou a vender bicicletas motorizadas básicas na Itália do pós-guerra, antes de se tornar o fabricante de motos desportivas de alto desempenho que é hoje.

Apresentada cronologicamente e de forma enciclopédica, a segunda edição deste livro, indispensável na biblioteca de qualquer motociclista, apresenta todos os modelos da história da Ducati, desde 1946 até 2022.

Repleto de fotos deslumbrantes e comentários do especialista em Ducatis, Ian Falloon, este compêndio de 280 páginas permite que os leitores apreciem totalmente a habilidade, o engenho e a beleza de cada modelo Ducati.

O livro começa com as máquinas monocilíndricas dos anos 50 e 60, antes de passar para os modelos icônicos como a 750 Racer que ganhou a prova de Imola 200 em 1972 para entrar na história da competição, ou a inovadora 750 Supersport Desmo, apresentada no Salão de Milão em novembro de 1973 e que marcou a estreia

do sistema Desmodrómico de válvulas num motor V-twin, sendo capaz de debitar 72 cavalos de potência máxima às 9.500 rpm.

Outro modelo inovador retratado neste livro é a Ducati Monster 916, lançada nos anos 90. De acordo com Falloon, a 916 influenciou o design motociclístico ao longo da década seguinte, estabelecendo uma nova tendência que viria a gerar o culto da personalização das motos.

O “The Complete Book of Ducati Motorcycles - Second Edition” por Ian Falloon inclui ainda capítulos dedicados às motos da actualidade, como a super bem-sucedida gama Scrambler e a formidável superbike Panigale V4.

O livro termina com uma secção dedicada ao novo modelo de todo-o-terreno com 108 cv de potência, conhecido como DesertX, que vai ter em breve a sua apresentação dinâmica aos media especializados.

O “The Complete Book of Ducati - Second Edition”, vai estar disponível na Amazon, com entregas a partir do dia 31 de maio de 2022, por um preço de 60 US\$, e pode já fazer a sua encomenda se clicar aqui. //

# DOMINATE



## NOVA Z 900 SE

O Espírito Z encontra a sua última expressão na nova Z900 SE, com o seu incomparável estilo Sugomi. A nova Z900 SE vem equipada com suspensão traseira ÖHLINS S46, travões em malha de aço, pinças Brembo M4.32 com discos de travão dianteiro Brembo e um esquema de cores especial. Tu dominas os limites da tua condução.

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

📍 /kawasakiportugal ou 📱 /kawasaki.pt



Recomendamos Lubrificantes



Recomendamos Equipamentos





## Dunlop e Federação de Motociclismo de Portugal renovaram acordo de colaboração por mais dois anos

UMA PARCERIA ESTRATÉGICA CUJO INÍCIO REMONTA A 2016, E QUE SE PROLONGARÁ ATÉ 2024

**A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL (FMP)** volta a confiar na Dunlop para fornecer pneus às diferentes categorias que compõem o CNV, através da V2 Motorsport e da Motoval.

A Dunlop conta com a experiência de mais de 120 anos de participação em competições de primeiro nível e este acordo representa mais um esforço do seu compromisso com o motociclismo. Por isso, será também fornecedora oficial de pneus para os principais eventos mototurísticos organizados pela FMP - Federação de Motociclismo de Portugal, como o Lés-a-Lés e o Lés-a-Lés Off Road, assim como do Troféu Nacional de Moto Ralis Turísticos, para o triénio 2022-2024.

O acordo agora renovado inclui, ainda, a realização de uma nova edição da Copa Dunlop Motoval, com que a Dunlop quer continuar a estar envolvida na formação das futuras promessas do motociclismo português.

“Estamos muito orgulhosos de que a Federação de Motociclismo de Portugal continue a confiar nos nossos pneus. O excelente serviço da Motoval com o apoio da V2 Motorsport, graças à sua vasta experiência em campeonatos de classe mundial, tem sido um elemento chave na continuação desta parceria”, afirma Moisés Lozano, Manager do departamento Moto da Dunlop na península Ibérica. //

A tua  
**CROSSFIRE 500**  
com **DESCONTO!**  
Até 30/4 x



SABE MAIS NO SITE **BRIXTON**  
MOTORCYCLES

Redução 500€ no preço da Crossfire500; à gama 125cc aplica-se o desconto 200€. Limitado ao stock existente.



## Motor 7 é o novo concessionário oficial da Zontes em Lisboa

A MOTOR 7 É O NOVO CONCESSIONÁRIO OFICIAL DA ZONTES NA REGIÃO DE LISBOA. A ABERTURA OFICIAL DA NOVA CONCESSÃO TEVE LUGAR NO PASSADO DIA 1 DE ABRIL, QUE MARCOU TAMBÉM O INÍCIO DE UM MÊS COM DESCONTOS ATÉ 40% EM ARTIGOS BOUTIQUE.

**DESDE** a sua fundação, em 2003, a Zontes sempre se focou na inovação e aplicação de materiais com alta durabilidade e qualidade. Com a abertura do novo Concessionário Oficial Zontes, a Motor 7 vai ao encontro do mercado e do consumidor atual, juntando ao seu catálogo de ofertas um produto Smart Price.

A Zontes democratiza a inovação aliada à funcionalidade, apostando em tecnologia que facilita o dia a dia do condutor. A marca já foi distinguida com vários prémios de inovação, nomeadamente com o seu tanque de óleo seco, o cilindro de alumínio puro, injeção eletrónica e sistema de ABS Bosch e embraiagem deslizante.

O website da Motor 7 passou a contar com uma nova secção dedicada à Zontes, onde o cliente pode consultar toda a informação dedicada a cada modelo em comercialização, descarregar o manual de utilizador ou até mesmo solicitar um pedido de marcação para oficina através do formulário de contacto.

O novo Showroom Zontes da Motor 7 pode ser visitado na Rua Conde de Almoester, 90 A/D de segunda a sexta-feira das 09h30 às 13h00 e das 15h00 às 19h30 e aos sábados das 10h00 às 13h e das 14h00 às 18h00.

Aproveite também para aproveitar os descontos até 40% em artigos boutique durante todo o mês de abril.//



# PERFEITA PARA A TUA CIDADE



## Elétrica. Económica. Ecológica.

A scooter urbana, perfeita para as tuas voltas.

A CPx da Super Soco é uma scooter elétrica, equivalente a 125cc, com a autonomia perfeita para as tuas rotinas diárias. Percursos curtos, com dinamismo e conforto real para dois passageiros, tornam a CPx o parceiro ideal para a mobilidade urbana.

Experimenta a CPx num concessionário oficial Super Soco.

Sabe mais em: [www.vmosoco.pt](http://www.vmosoco.pt)

  
SUPER  
SOCO

**CPX**



\*As imagens e descrições não são contratuais, podem ocorrer variações de cores, versões, equipamento, acessórios e extras. A Moteo Portugal reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar, versões, acessórios, equipamentos e extras sem aviso prévio.





Mariana Ferreira

## SERÁ QUE EXISTE ESPAÇO para o sexo feminino no mundo das duas rodas?

**D**epois de colocar esta questão deixo-vos pensar... Mas para vos ajudar nesta difícil reflexão, irei contar-vos algumas experiências pelas quais passei.

Há uns meses, decidi deixar a minha cinquentinha e aventurar-me numa moto com mais potência (mal eu sabia no que me estava a meter) e como não convinha andar por aí clandestinamente, inscrevi-me na escola de condução.

Rapidamente fiz as quatro aulas de código e comecei a conduzir. A expectativa, para uma rapariga como eu, que não sabia meter mudanças, mas já tinha equilíbrio, seria de três aulas num local fechado e outras três aulas na estrada, apenas com o instrutor. Só mais tarde chegariam as aulas a três (eu, o instrutor e um colega). No entanto, a realidade não foi bem esta pois, e não me querendo gabar, à terceira aula já fui para a estrada!

Tudo correu bem e na minha última aula antes do exame de código deixei a 125 e peguei finalmente nas duas rodas que me vão acompanhar até ao exame de condução. Pode-se dizer que acabei em beleza e superei as expectativas que tinham para mim.

Ao fim de três semanas voltei às aulas de condução e “apanhei” um novo instrutor. Alcanhei-o de “maníaco das luvas”, porque até ter luvas não me largou a cabeça. Depois de duas aulas, lá decidi ir comprá-las... o que acabou por se revelar uma autêntica dor de cabeça, porque fui a duas lojas e numa delas não havia um único tamanho que me servisse e na outra havia apenas um modelo que tinha o meu tamanho, o que foi frustrante, pois parece que só fazem luvas para as mãos grandes!

Esta situação fez-me perceber a difícil realidade que uma mulher motard tem de enfrentar para se

poder proteger porque, das duas uma, ou se sujeita ao que há, ou manda vir e compra a olho, o que nem sempre é bom porque não estamos a falar de uns calções ou uma t-shirt que se manda apertar se não estiver bem.

O que é certo é que isto não deveria acontecer, pois o mercado feminino está a crescer, o que acaba também por ser positivo para as marcas. Por isso que tal ajudarmo-nos mutuamente? Nós compramos e vocês (marcas) disponibilizam mais equipamento adequado para as mulheres... parece-me uma troca justa.

Para não me alongar, irei contar a mais recente e, provavelmente, a mais triste situação que me aconteceu. Lá vou eu numa quinta-feira para mais uma aula de condução, qual não é o meu espanto quando chego à garagem da escola e aparentemente não há moto para mim... só me restava ir à escola e remarcar a aula. No entanto, antes de abandonar o local, outro instrutor virou-se para mim e disse-me: “tens força para esta aqui?” e sem pensar duas vezes afirmei que sim, até porque tinha comprado uma tal e qual, mas claro que eles não sabiam.

Acabei por ficar bastante aborrecida com a situação até porque, se achavam que eu não tinha força para aquela moto, havia dois alunos do sexo masculino que, segundo a sua visão, garantidamente teriam força para ela...

Gostava de acreditar que estas situações que se passaram comigo fossem raras, mas não consigo, pois parece-me que apesar da evolução do mercado, ainda temos um longo caminho a percorrer. Depois disto... será que existe espaço para o sexo feminino no mundo das duas rodas?

Deixo-vos com esta reflexão. Boas curvas! //

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



**Márcia Monteiro**

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

Fotos: Balgarpir

## "VERDADEIROS dias de aventura..."

**F**im de semana prolongado significava 4 dias repletos de aventura em mais uma edição do Adventure Days, promovido pela Balgarpir. O evento destina-se a motos de todo o terreno, desde as mais pequenas até às maxi-trails... todas são bem-vindas, uma vez que um dos grandes objetivos deste evento é, acima de tudo, o convívio. Aos poucos, as tendas foram-se montando, as motos foram chegando e as pessoas foram-se juntando no Camping de Oleiros, um local mágico rodeado pela natureza no seu estado mais puro. Tratando-se da 10.<sup>a</sup> Edição, Rui Baltazar, um dos principais elementos da organização do evento, dedicou uma semana completa aos reconhecimentos dos tracks, por forma a garantir que esta edição seria memorável. Vamos descobrir se foi?

No dia 22 de Abril, todos os caminhos iam dar a Oleiros no distrito de Castelo Branco. As carrinhas, os automóveis com os atrelados e também as motos dos mais corajosos que decidiram rolar estrada fora começavam a compor o recinto. Já de noite, os 5 graus não demoveram estes aventureiros e todos estavam ansiosos pela manhã seguinte. Seguiu-se o jantar com os amigos e companheiros que já não se viam há algum tempo num ambiente espetacular de convívio, gargalhadas e boas histórias.

O dia 23 de Abril amanheceu chuvoso e esperavam-se cerca de 180 km. Depois de um pequeno briefing, arrancaram os primeiros corajosos debaixo de chuva intensa, que mais parecia um autêntico dilúvio. Os mais esperançosos decidiram esperar... e valeu bem a pena, porque 1 hora depois da tempestade, o sol começou a dar de si. Não obstante, os caminhos





estavam repletos de lama, para tristeza de alguns, mas para alegria de muitos. Devido à chuva, o track revelou-se algo técnico, mas as paisagens, junto ao Rio Zêzere eram simplesmente de cortar a respiração. Valeu bem a pena.

No dia 24 de Abril esperavam-se mais 173 km com estradões até perder de vista que permitiram tiradas repletas de pura adrenalina. Apesar do sol raiar, os ribeiros continuavam cheios, mas isso não foi problema, porque depois da lama do dia anterior, as motos bem que precisavam de um banho. Miradouros com vistas de tirar o fôlego, paisagens deslumbrantes que comprovam, uma vez mais, a beleza do nosso país.

No 25 de Abril, antes do regresso a casa, houve quem ainda aproveitasse para uns últimos quilómetros desta experiência arrebatadora. Estiveram presentes mais de uma centena de aventureiros e foram no total 460 km de trilhos na zona de Oleiros, Proença-a-Nova e Mação num percurso bastante diversificado. Se este evento foi memorável? Sem sombra de dúvidas que foi e quem lá esteve já só quer voltar a viver estes verdadeiros dias de aventura, convívio e companheirismo. //

# A Racer HÍBRIDA

Um protótipo que entrega as emoções de uma Hyperbike Ducati, mas com menos emissões.



**N**o início de 2021, o CEO da Ducati, Claudio Domenicali, fez uma declaração pública dizendo que o futuro da empresa era elétrico.

Mas em Março de 2021, o vice-presidente de vendas globais da Ducati e membro do conselho diretivo da empresa, Francesco Milicia, mencionou que uma desportiva elétrica da Ducati não era viável, considerando o fato de que “uma moto elétrica não pode garantir o prazer, a autonomia, o peso, etc., que os pilotos da Ducati esperam”.

No entanto, em Dezembro, a Ducati deu a conhecer ao mundo uma antevisão da V21L, o seu primeiro protótipo de competição elétrico que vai substituir as Energica Ego em Moto-E. A sua tecnologia, no entanto, permanece cuidadosamente em segredo.

Enquanto isso, surge a Ducati Ghost, um conceito de superbike elétrica, trabalho do designer automotivo dinamarquês Daniel Kemnitz, que tem um conceito muito particular de como uma máquina de nova geração da Ducati se deve comportar.

“Vivemos num mundo em que o motociclismo está no limiar entre a combustão interna e a mobilidade elétrica”, diz Daniel Kemnitz, também ele um motociclista apaixonado. “Isso é motivo de muita controvérsia entre os motociclistas, pois alguns têm a mente aberta para o futuro



## APRESENTAÇÃO *DUCATI GHOST*



eletrificado, enquanto outros estão menos dispostos a separarem-se da sua amada paixão fumarenta e barulhenta”.

A Ducati Ghost seria equipada com um motor híbrido e com uma unidade de tração única, dotada de uma embraiagem deslizante que pode acoplar e desacoplar a tração elétrica conforme necessário, permitindo assim usar o motor a gasolina em conjunto com o motor elétrico ou usá-lo como um gerador para carregar as baterias.

O uso de um motor elétrico leve e de alto desempenho permitiu a Kemnitz empregar neste projeto um pequeno motor bicilíndrico horizontal, mas de alta rotação, com uma alta potência de pico. “Normalmente, o ponto fraco desses motores é que eles não têm binário em baixas/médias rotações, mas é aí que o motor elétrico auxilia”, afirma Kemnitz.

Além disso, devido ao tamanho do motor pequeno, também é mais fácil otimizar a eficiência de combustível, usando válvulas elétricas modernas, sem cames, para obter um equilíbrio saudável e sem compromissos entre desempenho e eficiência energética.

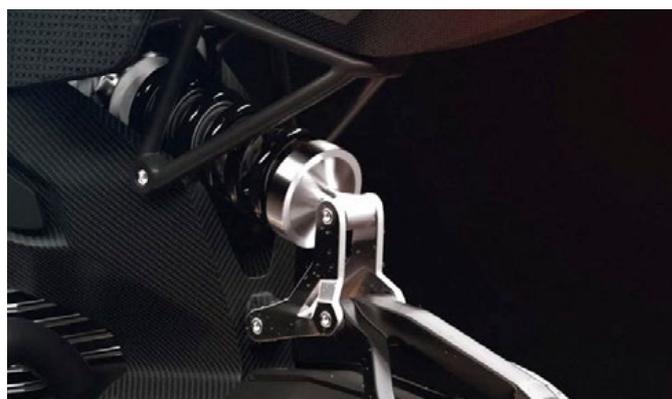
Esse sistema híbrido também confere uma volumetria inferior e respetivos tamanhos

inferiores de componentes, economizando peso e recursos no processo de fabrico e permitindo que a Ghost tenha uma silhueta mais estreita.

Graças à presença de uma bateria localizada mais perto do solo, a Ducati Ghost pode equipar-se com um depósito de combustível menor, uma vantagem que permitiu a Kemnitz simplificar a sua forma incorporando-a diretamente no assento do piloto, melhorando a solidez do conjunto.

O benefício final de ter um sistema de energia híbrido é que existe sempre um plano B, não importando o que possa acontecer. No caso da Ducati Ghost, as baterias não são o sistema central de fornecimento de energia, o que lhes permite atuar como uma espécie de depósito de reserva para uma entrega de energia extra.

Para isso, a Ghost vem equipada com baterias destacáveis que até podem vir a ser trocadas nos concessionários Ducati para um reabastecimento fácil e rápido entre ou durante os passeios, facto que também funcionaria a favor de uma maior interação entre a Ducati e os seus clientes”, diz Kemnitz. //



**Motorway / Linhaway**   
os seus concessionários

VENHA  
EXPERIMENTAR  
**A LIBERDADE**

**MOTORWAY.PT**

21 383 95 91 - Lisboa

21 465 87 91 - Parede

**MARQUE JÁ O SEU  
TEST DRIVE**  
TEMOS VÁRIOS MODELOS DISPONÍVEIS



# A nova CAFÉ RACER DA HONDA

Um novo modelo que revive o espírito das motos dos anos 60, mas equipada com a mais recente tecnologia.



**A** pesar do seu estilo café racer, a Hawk 11 é baseada na nova tourer NT1100 da Honda, que por sua vez utiliza o quadro e o motor da aventureira CRF1100 Africa Twin.

Embora uma moto de turismo com um peso de 238 kg possa não parecer a base ideal para criar um modelo tão desportivo como a Hawk 11, o motor SOHC 'Unicam', desenvolvido pela Honda para a Africa Twin, foi concebido especificamente para ser compacto e leve, e o mesmo é válido para uma moto desportiva.

As especificações finais ainda não foram anunciadas, mas está claro que o motor é essencialmente a mesma unidade de 101 hp e 104.4 Nm usada nas NT1100 e CRF100 Africa Twin, incluindo o mesmo conversor catalítico e os coletores de escape, mudando apenas a conduta inferior para oferecer uma maior inclinação lateral em curva.

Assim como o motor, o quadro em aço parece ser o mesmo de ambos os modelos referidos, ancorando na traseira o braço oscilante da NT1100 que também empresta à Hawk as suas rodas de 17 polegadas, com borrachas de medidas 180/55 traseira e 120/70 dianteira.

No entanto, a forquilha é diferente, usando a Hawk uma unidade Showa SFF-BP com 43 mm de diâmetro, redesenhada para se adequar ao estilo retro da Hawk. Da mesma forma, as pinças radiais Nissin parecem ser as mesmas que as da NT1100, a morderem discos idênticos com 310 mm de diâmetro.

O estilo é, obviamente, completamente novo. Onde a NT1100 tem um subquadro traseiro mais volumoso e mais forte do que a Africa Twin, a Hawk parece reverter para a versão mais leve da moto de aventura, onde está instalado um assento >>

## APRESENTAÇÃO HONDA HAWK 11



bastante mais espartano.

Um novo depósito de combustível acompanha as linhas da carenagem em forma de bala, claramente inspirada no conceito da Honda de 2017, a CB4 Interceptor.

No entanto a forquilha é diferente, usando a Hawk uma unidade Showa SFF-BP com 43mm de diâmetro, redesenhada para se adequar ao estilo retro da Hawk. Da mesma forma, as pinças radiais Nissin parecem ser as mesmas que as da NT1100, a morderem discos idênticos com 310 mm de diâmetro.

O estilo é, obviamente, completamente novo. Onde a NT1100 tem um subquadro traseiro mais volumoso e mais forte do que a Africa Twin, a Hawk parece reverter para a versão mais leve da moto de aventura, onde está instalado um assento bastante mais espartano.

Um novo depósito de combustível acompanha as linhas da carenagem em forma de bala, claramente inspirada no conceito da Honda de 2017, a CB4 Interceptor.

Embora a Hawk 11 vá chegar seguramente à produção, ainda não há uma confirmação oficial, e por isso também ainda não se sabe nem o preço, nem quando, nem onde este novo modelo da Honda vai estar disponível. //

# ENDLESS EVOLUTION



## C5



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

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



**SCHUBERTH**

# APRESENTAÇÃO *YAMAHA XSR125 LEGACY*



» [Galeria de fotos aqui](#)



## Uma aposta NO ESTILO

Mais exclusiva e refinada, vem reforçar a gama Sport Heritage da Yamaha

**D**esenvolvida a partir da extremamente bem-sucedida XSR125 lançada em 2021, a XSR125 Legacy possui o mesmo motor VVA de 125 cc e a mesma arquitetura de chassis. No entanto, a XSR125 Legacy beneficia de uma série de alterações estilísticas que transformam o caráter da moto para lhe dar um visual neo-retro único com uma sensação realmente individual.

Estes refinamentos dão ao novo modelo uma silhueta distinta e um caráter único que reforçam as suas ligações às Yamaha clássicas do passado, ao mesmo tempo que realçam o lema das Sport Heritage: "Inspirada no passado, construída para o futuro".

A XSR125 Legacy é de facto construída para fazer parte do futuro de todos os motociclistas, sejam principiantes, experientes ou que estejam de volta, e que apreciam um estilo intemporal e procuram as tecnologias de motor e ciclística mais modernas que proporcionam uma condução superior.

A XSR125 Legacy está equipada com um conjunto de características específicas que se combinam harmoniosamente para criar uma

máquina com um caráter especial.

As rodas leves com jantes de raios com um belíssimo acabamento dourado, fazem lembrar os designs utilizados nas máquinas de competição pioneiras da Yamaha dos anos 60 e 70 e são fundamentais para dar a esta nova moto Sport Heritage um visual autêntico.

Estão equipadas com pneus Metzeler Karoo de alta performance que foram concebidos para melhorar a performance divertida deste leve modelo Faster Sons. O padrão de blocos complementa perfeitamente esta nova Sport Heritage e enfatiza a sua capacidade de proporcionar viagens emocionantes em diversas situações.

Em contraste com o quadro e a carroçaria totalmente em preto, a combinação de rodas de raios e jantes douradas confere a esta neo-retro de 125 cc um verdadeiro caráter único e um visual intemporal que captam perfeitamente o espírito da filosofia Faster Sons.

Para este modelo, foram desenvolvidos novos elementos gráficos para evocar os modelos XSR de maior capacidade e reforçar os laços familiares estreitos da linha Sport Heritage.

As riscas douradas e prateadas destacam a forma >>



## APRESENTAÇÃO YAMAHA XSR125 LEGACY



clássica do depósito de combustível arredondado, enquanto o elemento gráfico minimalista dourado nos painéis laterais complementa o conjunto.

O depósito, os painéis laterais e os guarda-lamas têm acabamentos em Historic Black, enquanto o quadro Deltabox preto, o braço oscilante, a suspensão dianteira invertida e as tampas do motor conferem um visual elegante e discreto que combina na perfeição com o caráter desta nova moto de 125 cc.

Os modelos XSR da gama Sport Heritage da Yamaha são famosos pela atenção ao detalhe e pela utilização de componentes de qualidade, e a nova XSR125 Legacy não é exceção. Além dos suportes e acessórios em alumínio trabalhado com perfeição, esta leve moto Faster Sons está equipada com uma cobertura da ponteira de escape em alumínio que reforça as suas especificações desportivas.

Vista de lado, não há dúvida sobre a linhagem da XSR125 Legacy com o seu forte fluxo horizontal. A combinação especial de jantes de raios com uma posição de condução vertical, bem com a sua estrutura mecânica totalmente exposta >>



**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

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

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

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

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

## APRESENTAÇÃO YAMAHA XSR125 LEGACY



e o visual "naked", vão certamente ser apreciadas por todos os condutores, novos ou experientes, que sabem exatamente o que querem da sua moto.

A XSR125 Legacy é impulsionada por um dos motores mais apreciados e bem-sucedidos na categoria de 125 cc.

Este potente e fiável motor monocilíndrico de 125 cc e 4 válvulas, com refrigeração por líquido, conta com o design utilizado na MT-125 Hyper Naked e na R-125 Supersport. Capaz de produzir 11 kW de potência – o máximo permitido na classe de carta de condução A1 – este motor já está em conformidade com a norma Euro5.

Uma das principais características tecnológicas é o sistema Atuação Variável das Válvulas (Variable Valve Actuation – VVA) da Yamaha, que permite que o motor desenvolva um binário forte a baixas rotações e apresente uma excelente performance nos regimes de rotação mais elevados.

Com um acabamento preto que condiz perfeitamente com o quadro e o motor, a suspensão dianteira invertida de 37 mm da XSR125 Legacy tem especificações de topo.

Inicialmente desenvolvido para as motos de competição de Grande Prémio da Yamaha, o lendário quadro Deltabox garante precisão nas curvas e estabilidade em linha reta que inspiram confiança, permitindo que o motociclista desfrute de todo o potencial do motor.

Com uma curta distância entre eixos de 1330 mm e o assento a uma altura acessível de 815 mm, os condutores da XSR podem contar com agilidade juntamente com uma ergonomia descontraída que a tornam muito adequada para uma grande variedade de condutores – iniciantes, experientes ou que estejam de volta às duas rodas.

A iluminação conta com tecnologia moderna. Com uma forma exterior circular clássica com luz de presença LED, o farol LED principal produz um feixe potente para uma excelente visibilidade noturna, enquanto o farolim traseiro LED compacto acentua o perfil leve e elegante da traseira fina e desportiva.

A XSR125 Legacy será disponibilizada em Historic Black com jantes douradas e estará disponível a partir de junho de 2022. O preço para Portugal ainda não foi revelado. //



# S-1



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

APRESENTAÇÃO *BRIXTON CROSSFIRE 500XC*

# Scrambler

# ACESSÍVEL

Mais adequada a uma condução offroad,  
com uma imagem mais agressiva a condizer.





**P**artindo da base da Crossfire 500, que o Andar de Moto já teve oportunidade de testar, esta nova versão XC destaca-se por uma suspensão mais sofisticada, com uma forquilha invertida totalmente regulável e um monoamortecedor ajustável em pré-carga e expansão, mais adequada para enfrentar pisos mais irregulares, assim como as rodas, cujas jantes raiadas que permitem a utilização de pneus sem câmara de ar (tubeless), têm agora 19 polegadas na frente e 17 na traseira.

Inevitavelmente, a nova Crossfire 500XC apresenta uma ergonomia diferente, mais adequada a uma condução offroad, graças a um guiador mais elevado e recuado, e a um assento

mais plano que foi elevado 44 mm, para 839 mm. Por isso, na balança, a XC regista 195 kg, 5 a mais do que a Crossfire normal.

O sistema de travagem permanece inalterado, assim como o quadro tubular em aço, que suporta o mesmo motor de dois cilindros de 486 cc, refrigerado por líquido, que mantém a mesma potência: 47,5 cv com 43 Nm de binário.

O característico depósito de combustível, com capacidade para 13,5 litros, é o mesmo da versão normal, mas recebe uma pintura com uma tonalidade castanha (Desert Gold Matt), onde se destacam as elegantes protecções de borracha para os joelhos em ambos os lados.

A Brixton Crossfire 500XC já está disponível em Portugal, com um PVP recomendado de 6.999 EUR. //



# Mudança radical NA GAMA NIGHTSTER

Equipada com o novo motor Revolution Max 975T com refrigeração por líquido

incia-se um novo capítulo na história das Harley-Davidson Sportster, que representa um salto em frente na performance e no design.

Numa moto totalmente nova que apresenta a clássica silhueta Sportster, estreia-se o novo motor Revolution Max 975T que vem acompanhado de uma série de recursos eletrónicos contemporâneos para facilitar a vida a qualquer motociclista.

A Harley-Davidson Sportster Nightster de 2022 redefine assim a experiência Sportster para uma nova geração de condutores.

*“A Nightster é um instrumento de expressão sustentado na performance” afirma Jochen Zeitz, o CEO da Harley-Davidson. “Baseada no legado de 65 anos dos modelos Sportster, a Nightster proporciona uma tela em branco para a criatividade e para a personalização, oferecendo a derradeira plataforma para a customização e expressão tanto para novos condutores como para os já existentes”.*

O novo Revolution Max 975T é um motor V-Twin a 60 graus refrigerado a líquido com uma curva de binário que permanece plana em toda a ampla faixa de potência projetada para fornecer forte aceleração e elevado binário nos médios regimes.

A entrada de ar foi ajustada para maximizar a performance em toda a faixa de rotação do motor.

Os perfis das árvores de cames duplas instaladas nas cabeças, contam com comando variável de abertura e foram concebidas para aumentarem a performance deste motor que apresenta uma cilindrada de 975cc e debita uma potência de 90 CV (67 kW) às 7.500rpm, com um binário máximo de 95Nm registado às 5.000rpm, consequência de uma taxa de compressão 12:1.

O ajuste hidráulico da folga das válvulas garante uma operação silenciosa e elimina a necessidade de procedimentos de manutenção caros e complicados.

Os veios de equilíbrio internos ajudam a reduzir a vibração e estão ajustados para transmitirem apenas a vibração suficiente, para que a moto não perca o seu carácter genuinamente Harley-Davidson.

A Sportster Nightster combina o seu potente motor com um quadro ágil e leve, uma combinação ideal para conduzir tanto no tráfego urbano como nas curvas de estradas secundárias.

Os poisa-pés instalados ao centro e um guiador low-rise colocam o condutor numa posição de controlo e confortável. A altura do assento, sem carga, é de 698mm e, combinada com um perfil estreito, torna possível para a maioria dos condutores colocar



os pés bem assentes no chão, garantindo muita confiança numa paragem ou a manobrar.

O motor Revolution Max 975T é um componente estrutural do quadro, o que reduz significativamente o peso da moto e resulta numa ciclística rígida.

A estrutura da seção traseira é de alumínio e o braço oscilante é formado por tubos de aço retangulares soldados que constituem um ponto de fixação para os amortecedores traseiros duplos.

A suspensão dianteira é composta por uma forquilha Showa do tipo Dual Bending Valve com 41 mm, projetadas para em qualquer condição manterem o pneu em constante contato com a superfície da estrada. A suspensão traseira possui dois amortecedores com ajuste de pré-carga.

A Harley-Davidson Sportster Nightster está equipada com Rider Safety Enhancements by Harley-Davidson, um pacote eletrónico que integra tecnologias projetadas para combinar a performance da moto com a tração disponível durante a aceleração, desaceleração e travagem.

Estes sistemas eletrónicos utilizam a mais recente tecnologia de ajudas à condução e os seus três elementos são:

Antilock Braking System (ABS) Projetado para evitar que as rodas bloqueiem durante a travagem e para ajudar o condutor a manter o controlo ao travar em situações urgentes em linha reta. O ABS opera independentemente nos travões dianteiro e traseiro para manter as rodas a rolar e evitar o bloqueio descontrolado das rodas.





Traction Control System (TCS) Concebido para evitar que a roda traseira patine excessivamente durante a aceleração. O TCS pode melhorar a confiança do condutor quando a tração disponível é comprometida por piso molhado, uma mudança inesperada na superfície ou ao conduzir numa estrada não pavimentada. O motociclista pode desativar o TCS em qualquer Modo de Condução quando a moto estiver parada e o motor a trabalhar.

Drag-Torque Slip Control System (DSCS) Projetado para ajustar a entrega de binário do motor e reduzir o deslizamento excessivo da roda traseira sob desaceleração, o binário negativo que normalmente ocorre quando o condutor faz uma redução de caixa, ou reduz rapidamente o acelerador em superfícies molhadas ou escorregadias.

A Nightster oferece modos de condução selecionáveis que controlam eletronicamente as características de performance da moto e o nível de intervenção tecnológica.

Cada Modo de Condução consiste numa combinação específica de entrega de potência, intensidade do travão motor, e configurações do ABS e do TCS. O motociclista pode usar o botão MODE situado nos controlos do punho direito para alternar entre os modos de condução enquanto conduz ou quando está parado, com algumas exceções. Um ícone exclusivo para cada modo aparece no painel

de instrumentos quando esse modo é selecionado.

O Modo Road destina-se a um uso diário e proporciona uma performance equilibrada. Este modo oferece uma resposta do acelerador menos agressiva e menos potência a médios regimes, com um nível mais alto de intervenção do ABS e TCS.

O Modo Sport oferece todo o potencial de performance da moto de maneira direta e precisa, toda a potência disponibilizada pelo motor e uma resposta mais rápida do acelerador. O TCS é ajustado para o seu nível mais baixo de intervenção e o efeito travão-motor é aumentado.

O Modo Rain foi projetado para dar ao condutor maior confiança ao conduzir na chuva ou em pisos escorregadios. A resposta do acelerador e a potência são programadas para restringir significativamente a aceleração, o efeito travão-motor é limitado e os níveis mais altos de intervenção do ABS e TCS são selecionados automaticamente.

O depósito de combustível fabricado em plástico tem 11,7 litros de capacidade e está localizado debaixo do assento. O que parece ser um depósito de combustível convencional, à frente do assento, é apenas uma tampa de aço para a caixa de ar. O bocal de abastecimento de combustível é alcançado levantando o assento articulado.

A localização do depósito de combustível debaixo do assento otimiza a capacidade da caixa

de admissão de ar do motor e coloca o peso do combustível mais abaixo no quadro, o que resulta num centro de gravidade mais baixo para melhor manuseio.

A Sportster Nightster apresenta um velocímetro analógico redondo de 4,0 polegadas de diâmetro, com um display LCD multifuncional montado no riser do guiador. A iluminação Full LED foi projetada para oferecer estilo e performance excepcional, enquanto torna a moto mais visível para outros condutores. O farol LED Daymaker foi projetado para produzir uma distribuição homogénea do foco de luz.

Totalmente nova com um look que é esguio, rebaixado e poderoso. A Nightster apresenta sinais do clássico estilo Sportster, com o assento individual, os guarda-lamas recortados e o pequeno ecrã speed screen que fazem lembrar os modelos Sportster clássicos enquanto uma tampa lateral que oculta o depósito de combustível sob o assento tem um formato semelhante ao anterior depósito de óleo das Sportster.

O motor Revolution Max é a peça central do design, emoldurado pelas cabeças dos cilindros

com acabamento Metallic Charcoal texturizado com inserções em Gloss Black.

Uma tampa colocada por baixo do radiador esconde a bateria e ajuda o radiador a parecer menos proeminente.

As opções de cores de pintura incluem cores como Vivid Black, Gunship Grey e Redline Red. As opções de cores Gunship Grey e Redline Red serão aplicadas apenas à tampa da caixa de ar; os para-lamas dianteiros e traseiros e o speed screen apresentam sempre um acabamento Vivid Black. O acabamento das jantes é Satin Black.

A Harley-Davidson Genuine Motor Parts & Accessories criou para a Nightster uma gama de acessórios que permitem obter ajuste, conforto e estilo perfeitos.

A Harley-Davidson Sportster Nightster chega aos concessionários autorizados Harley-Davidson a partir de abril de 2022, sendo que a sua apresentação estática para os media europeus está marcada para dia 27 às 19.30h. O preço base em Portugal é de 15.500€ (Vivid Black) e 15.800€ (opções de cor). //



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**



# Na cidade E FORA DELA

Uma Maxi-Scooter GT que eleva o prazer de condução com espaço, conforto e equipamento de música.

**A** Max Emperor é a nova scooter da MITT e apresenta trunfos que lhe permitem enfrentar longas distâncias com todo o conforto. Segundo a marca, as generosas dimensões, referenciais no segmento das scooters GT, não limitam a agilidade citadina, apesar duma distância entre eixos de 1540 mm, e prometem elevada qualidade de vida a bordo para dois adultos, que podem desfrutar de um assento espaçoso e confortável.

Tanto mais que o sobredimensionamento da ciclística, capaz de receber motores de maior capacidade, proporciona uma estabilidade inabalável em todas as circunstâncias, mesmo com duas pessoas e carga a bordo.

O conforto e o bom comportamento dinâmico são garantidos por uma forquilha com hidráulicos de 37 mm de diâmetro e por dois amortecedores, com molas de dupla tensão, ajustáveis em pré-carga.

A segurança ativa integra um conjunto de travagem que na roda dianteira conta com dois discos recortados ("wave") de 260 mm de diâmetro, mordidos por pinças de três pistões e na traseira com um disco de 240 mm e pinça de 2 pistões.

Não contando com ABS, a travagem é assistida por um sistema de acionamento combinado (CBS) que, ao acionar o travão posterior, atua sobre um dos pistões da pinça dianteira, para uma maior eficácia em todas as condições.

No capítulo motriz, esta nova Mitt estreia



## APRESENTAÇÃO MITT MAX EMPEROR 125



refrigeração por líquido no bloco de 125 cc, que assim passa a debitar 11 cv de potência máxima às 8.000 rpm, e um binário de 10,3 Nm às 6500 rpm, o que, face ao peso anunciado de 159 kg, deve proporcionar prestações bastante interessantes, tanto na cidade como em estrada aberta.

A Max Emperor tem um amplo porta-bagagens que se esconde debaixo do assento, que abre com a ajuda de um amortecedor hidráulico, para maior conforto e segurança, oferecendo espaço suficiente para albergar um capacete integral e um jet.

No escudo frontal existe um compartimento de arrumação do lado esquerdo, equipado com tomada USB que permite não apenas recarregar smartphones e outros aparelhos, mas também inserir uma pen para ouvir as músicas mais apreciadas.

Para tal, a MITT 125 Max Emperor está equipada com um sistema de som, com quatro colunas devidamente preparadas para resistirem à chuva, que permitem ouvir rádio e audio em formato MP3 ou, graças ao sistema Bluetooth, utilizar os equipamentos de comunicação montados no capacete.

A exclusividade fica patente pela assinatura luminosa, com os faróis em formato de duplo 'Z' e que, tal como as restantes luzes, incluindo os piscas, é integralmente em LED.

A lista de equipamentos completa-se com um painel de instrumentos com dois mostradores analógicos e um ecrã digital para garantir muita informação sobre a moto e o percurso, e também manetes reguláveis, descanso lateral, cavalete central e amplas pegadas de mãos para o passageiro.

Um depósito de combustível com 12 litros de capacidade, aliado a um consumo anunciado na ordem dos 2,5 litros/100 km, permitirá fazer mais de 400 km entre cada reabastecimento.

A nova Mitt Max Emperor já está disponível nos concessionários MITT por um P.V.P. recomendado de 3390 €, nesta fase de lançamento. //

# 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



# Realidade ELÉTRICA



Paralelamente ao seu negócio principal de motores de combustão interna, a Yamaha tem dedicado meios substanciais à investigação e desenvolvimento de scooters elétricas nos últimos 30 anos.



**E**m 1991, a marca de Iwata apresentou no Tokyo Motor Show a scooter Frog, o seu primeiro projeto elétrico. Desde então, a Yamaha tem trabalhado continuamente no desenvolvimento de scooters elétricas e lançou vários modelos sem emissões de poluentes em diversos países asiáticos.

Para 2022, a NEO's de nova geração será a primeira scooter elétrica produzida em massa pela Yamaha a ser lançada no mercado europeu. Este novo e económico modelo de emissões nulas "equivalente a 50 cc" está pronto para desempenhar o seu papel na transformação da mobilidade urbana nas cidades e vilas europeias.

A NEO's é um dos modelos mais populares da Yamaha e sempre foi conhecida pelo seu estilo simultaneamente simples e universal, mas apelativo. Esta nova versão elétrica inclui uma nova carenagem inteligente e um design minimalista que lhe confere um carácter distintivo.

O design compacto apresenta formas suaves e arredondadas, que melhoram a sensação de descontração e transmitem o carácter simples e a facilidade de condução desta scooter de emissões nulas e extremamente silenciosa.

Inteligente, simples, económica e fiável, a nova NEO's é a escolha ideal para quem procura uma scooter económica de última geração com emissões nulas para as deslocações urbanas diárias e a mobilidade urbana geral.

Os novos faróis "Twin-eye" em LED estão inspirados na dianteira icónica da NEO's original, mas são rodeados por anéis brancos que lhe conferem uma aparência renovada, discreta e contemporânea.

Além do design esteticamente apelativo, a NEO's conta com detalhes práticos que potenciam a sua

função enquanto veículo urbano de utilização diária. Além de conferirem elegância à aparência exterior da NEO's, as molduras em borracha aplicadas aos painéis também ajudam a proteger contra pequenas pancadas e riscos. Além disso, cobrem vários elementos de fixação para conferir um acabamento mais elegante.

A NEO's está disponível em duas cores simples e eficazes que captam na perfeição o seu carácter discreto, mas forte: Milky White e Midnight Black. Em ambos os casos, é utilizada de forma contrastante uma pintura Aqua especial e contrastante, que pretende tornar-se a assinatura da marca Yamaha EV, utilizada como destaque na tampa da bateria e como cor dos logótipos 3D da NEO's.

A nova NEO's é alimentada pela mais recente geração da YIPU (Unidade de Potência Integrada da Yamaha) desenvolvida com os amplos conhecimentos adquiridos pela empresa durante o desenvolvimento das pioneiras scooters elétricas, ao longo das três últimas décadas.

No centro do cubo de roda traseira, um moderno motor elétrico de corrente trifásica, sem escovas e arrefecido a ar, compacto e de transmissão direta, oferece elevados níveis de binário para proporcionar um funcionamento suave, uma forte aceleração e um funcionamento extremamente silencioso.

Os resultados dos testes da Yamaha mostram que a NEO's elétrica regista um volume de 55 dB à distância de 7 metros, em comparação com os 71 dB da sua equivalente a combustão, o que faz dela um dos veículos mais silenciosos na estrada.

Uma característica chave desta unidade YIPU de segunda geração é o seu design sem engrenagens, altamente eficiente, que reduz significativamente as perdas de potência de transmissão





normalmente associadas às engrenagens e às correias de transmissão.

Outra vantagem significativa do design de transmissão direta da Yamaha é o facto de eliminar o ruído mecânico e conseguir um funcionamento extremamente silencioso para proporcionar uma condução relaxada e agradável. E com menos peças móveis, os custos de funcionamento e manutenção são reduzidos ao mínimo.

O inovador design da YIPU serve como cubo da roda traseira e incorpora o sistema de travagem, com a unidade a ser montada diretamente na jante da roda traseira. O braço oscilante de um só lado contém a Unidade de Controlo do Motor (MCU) que gere a entrega de potência. A jante traseira pode ser removida facilmente para substituir o pneu,

bastando desapertar os cinco parafusos que a seguram ao centro da roda.

Com apenas 8 quilos e localizada debaixo do assento, no centro do quadro, a bateria de iões de lítio de 50,4 V/19,2 Ah proporciona uma elevada entrega de potência à roda traseira.

Desenvolvida e produzida internamente pela Yamaha, esta bateria de alta densidade energética oferece uma autonomia de aproximadamente 37 quilómetros com uma carga completa quando testada em Classe 1 WMTC em modo STD e a uma temperatura da bateria de 25 °C.

Mas a NEO's está equipada com um conector e caixa para acolher uma segunda bateria opcional, que pode ampliar a autonomia para aproximadamente 68 quilómetros.



A bateria pode ser carregada instalada na NEO's ou removida para um carregamento mais prático dentro de casa. A NEO's é fornecida com um carregador de bateria portátil dedicado e concebido para se ligar a uma tomada elétrica doméstica. Um carregamento completo demora aproximadamente 8 horas.

A nova NEO's foi concebida para otimizar a eficiência de funcionamento em diferentes condições de condução. Está equipada com uma Unidade de Controlo do Veículo (VCU) e com uma Unidade de Controlo do Motor (MCU) concebidas para conseguir a melhor performance da bateria e do motor elétrico de transmissão direta.

A VCU/MCU controlam quando e como cada bateria é utilizada. Se a bateria estiver fraca, a saída de potência será limitada automaticamente, sendo o estatuto indicado pelo ícone de tartaruga no painel de instrumentos.

Quando for instalada uma segunda bateria opcional, o sistema mudará automaticamente para a segunda bateria, seja quando a moto estiver parada durante a típica condução urbana de pára-arranca ou automaticamente durante uma condução mais longa sem paragens.

O estado do carregamento da bateria pode ser visto na própria bateria ou no medidor durante o carregamento. Também está presente um indicador de carregador ligado. Conta ainda com outras funcionalidades, como um ícone de tartaruga para quando a saída de potência está limitada, uma luz de verificação de chave inteligente e um indicador "RUN" para quando a scooter está pronta para

circular.

A Yamaha teve um cuidado adicional com a capacidade de controlo do acelerador da NEO's. A resposta do acelerador foi cuidadosamente concebida para proporcionar ao motociclista um controlo rigoroso desde a partida, bem como uma saída de potência suave em condições de condução lenta, sem reações inesperadas.

A NEO's disponibiliza dois modos de condução diferentes, que devem ser usados consoante as condições e as preferências individuais. Além disso, é muito fácil mudar de modo em andamento, através do interruptor no punho direito. O modo STD oferece a máxima potência de saída de 2,06 kW a 40 km/h.

O modo ECO tem como objetivo reduzir o consumo da bateria e é o mais adequado para as viagens mais longas, em que se pretende atingir a máxima autonomia. No modo ECO, a potência máxima é reduzida a 1,58 kW e a velocidade máxima fica limitada a 35 km/h, com a potência de saída a ser reduzida para prolongar a duração da bateria e promover uma autonomia aproximada de 38,5 quilómetros com uma carga completa. >>



## APRESENTAÇÃO YAMAHA NEO'S 2022

Os designers da Yamaha desenvolveram um quadro totalmente novo para a NEO's elétrica que é composto por uma estrutura ultrarresistente que foi concebida para prever a montagem de vários acessórios.

A nova suspensão KYB conta com tubos interiores niquelados resistentes para uma maior resistência à corrosão. A especificação duradoura faz da NEO's o pacote ideal para os utilizadores urbanos que procuram uma forma de transporte simples, fiável e simples.

Os condutores da NEO's poderão manter-se ligados quando conduzem graças à aplicação MyRide, app da Yamaha que liga o smartphone à Unidade de Controlo de Comunicações (CCU) da scooter através de um simples código QR ou do número VIN.

O painel de instrumentos LCD ligado conta com ícones que apresentam notificações em tempo real das mensagens e chamadas recebidas.

Os condutores da NEO's também podem partilhar as suas experiências de condução com outros utilizadores da Yamaha MyRide, bem como exportar as informações de viagens e associar-se a outros MyRiders para verem fotografias, comparar rotas e conhecer novos lugares para visitar.

Além de conectividade, a MyRide também oferece ao condutor da NEO's acesso a informações técnicas e sobre o funcionamento, tais como a velocidade, a aceleração, o estado da bateria do veículo, o seguimento da rota e muito mais.

A aplicação MyRide apresentará o estado do carregamento, e o utilizador conseguirá ver o nível de carga da bateria principal e da bateria secundária opcional. Conta com um localizador de estacionamento, que facilita a localização da scooter, e um alerta de avaria que permite que o utilizador fique a par de quaisquer problemas técnicos que poderão necessitar de atenção.

Além do velocímetro, do conta-quilómetros e das funções de conta-quilómetros parcial e relógio, o novo painel de instrumentos LCD compacto apresenta os níveis de carga da bateria principal e da bateria secundária, bem como os indicadores de modo de condução STD ou ECO, bem como os ícones de ligação às aplicações de smartphone, chamadas perdidas e notificações por e-mail.

O sistema sem chave Smart Key permite ao condutor utilizar a scooter ao transportar simplesmente a Smart no bolso.

A NEO's proporciona uma posição de condução natural e vertical, com uma altura de assento de 795 mm e uma espaçosa plataforma para os pés, tendo sido concebida para proporcionar uma condução confortável a uma grande variedade de proprietários com diferentes características físicas.

Ao localizar a bateria sob o assento, em vez de por baixo das plataformas para os pés, a equipa de design da Yamaha assegurou que a nova NEO's conta com muito espaço para os pés, o que proporciona aos





# MOTO PONTO

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



condutores, sejam eles mais ou menos corpulentos, a liberdade de adotarem a posição sentada que melhor se adequa a cada um.

O generoso amortecimento do assento, a par do design cuidadoso do triângulo ergonómico da plataforma (guiador/assento/posição dos pés), assegura o conforto ideal durante a condução, bem como uma boa acessibilidade das pernas ao chão para proporcionar arranques e paragens com confiança.

Com um design apelativo de 10 raios e um acabamento em preto sólido brilhante, a jante dianteira leve de 13 polegadas está equipada com um pneu de medida 110 para proporcionar uma direção leve e boa estabilidade em curva.

A traseira da NEO's está equipada com uma jante de moldagem a baixa pressão, com novo design, que está aparafusada diretamente ao motor elétrico de transmissão direta. Toda a unidade traseira é suportada por um braço oscilante de um só lado. Para proporcionar uma boa tração e estabilidade em curva, a scooter foi equipada com um pneu de medida 130.

Os pneus dianteiro e traseiro foram desenvolvidos especificamente para a nova NEO's e contam com um composto e design de baixa resistência ao rolamento que ajuda a reduzir o consumo de energia da bateria para otimizar a performance e a autonomia.

O compartimento de arrumação por baixo do assento da NEO's tem capacidade para um capacete aberto. Mesmo com uma segunda bateria opcional instalada para aumentar a autonomia, oferece ainda espaço para um impermeável ou outros pequenos objetos.

A NEO's estará disponível em determinados mercados europeus a partir de maio de 2022.

O preço varia consoante o país, mas ainda não está disponível informação sobre a sua disponibilidade ou preço para Portugal. //

## Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

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

APRESENTAÇÃO *YAMAHA TY-E 2.0*

# Nova aposta ELÉTRICA DA YAMAHA

Reduzir as emissões e proporcionar mais  
diversão na condução offroad



**A** Yamaha anunciou que está a desenvolver a nova TY-E 2.0 elétrica, com o objetivo de atingir a neutralidade carbónica na área do motociclismo.

O fabricante de Iwata planeia ainda exibir esta nova moto em algumas rondas do Campeonato Mundial de Trial da Federação Internacional de Motociclismo.

Em 2021, o grupo Yamaha Motor reviu o Plano Ambiental 2050, criado em 2018, e definiu um novo objetivo para atingir até 2050: a neutralidade carbónica em todas as suas áreas comerciais, incluindo todos os ciclos de vida dos seus produtos.

Foi com base no modelo da TY-E, apresentado ao mundo em 2018, que a TY-E 2.0 está a ser desenvolvida, mas com uma diferente abordagem para, precisamente, poder alcançar a referida neutralidade carbónica.

Segundo a marca, e sob o conceito de desenvolvimento FUN x EV, a TY-E 2.0 pretende oferecer mais diversão do que os motores de combustão interna, aproveitando as características exclusivas da propulsão elétrica, como por exemplo “o poderoso binário em baixa rotação e a forte aceleração”.

O novo modelo elétrico do grupo possui um quadro monocoque fabricado em laminados compostos para ter um peso mais leve e uma rigidez ideal, que resguarda uma unidade de energia elétrica com melhor desempenho devido à nova combinação de peças mecânicas e controlo eletrónico.

A moto possui uma bateria de íões de lítio recentemente desenvolvida, com maior densidade energética, que se traduz em aproximadamente 2,5 vezes a capacidade da que equipava o modelo anterior.

A Yamaha TY-E 2.0 apresenta uma distância entre eixos de 1.310 mm, uma Altura livre ao solo de 340 mm e um peso em ordem de marcha de 70 kg.

A participação no Campeonato Mundial de Trials da nova TY-E 2.0 está agendada para junho de 2022, com o piloto Kenichi Kuroyama na Yamaha Factory Racing Team.

A TY-E 2.0 foi exibida entre 25 e 27 de março de 2022 no stand da Yamaha Motor no 49º Tokyo Motorcycle Show. //





# A batalha PELA TERRA MÉDIA

NC750 X / TIGER SPORT 660 / TRACER 7

Três motos que enaltecem o conceito de polivalência. Podemos enquadrá-las como utilitárias ou sport-turismo, desde que não lhes chamemos de Adventure...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte

**P**erdoem-nos de antemão pela analogia ao mundo fantástico de J.R.R. Tolkien... Aproveitando tão fascinante universo, palco de tantas epopeias fictícias, enquadrámos o aparecimento da Triumph Tiger 660 Sport no reino das trail utilitárias/turísticas de média cilindrada, para dar o mote a este confronto. A já veterana Yamaha Tracer 7 e a rainha de vendas, a Honda NC 750 X, há muito que vincam a sua posição em tão profícuo terreno. Soem as trombetas, que comecem os jogos...

Rainha incontestável no segmento e um caso de sucesso no panorama motociclístico nacional, a Honda NC 750 X foi inteiramente renovada em 2021, de maneira a continuar o seu caminho de sucesso.

A fórmula manteve-se, baseada no mesmo conceito: acessibilidade. Seja a fazer a escolha ideal para dar o salto vindo das scooters, seja para encorajar um regresso às máquinas de duas rodas depois de um interregno mais infeliz, esta é a moto que surge na bruma das indecisões.

A sua ergonomia simpática, o baixo centro de gravidade, a possibilidade de poder integrar a transmissão DCT de dupla embraiagem (transfigurando a sua condução), e até o espaço de arrumação no depósito... São tudo características

que lhe moldam a personalidade e a tornam única.

Independentemente dos valores de potência ficarem aquém das duas rivais com que aqui a comparamos, a Honda NC 750 X surpreende pela diferença, sobretudo pela visão bem estruturada do que deve ser uma moto utilitária com algumas apetências turísticas. O mercado, sem dúvida, percebeu o seu intuito...

Descendendo de outro modelo bem acolhido pela comunidade motociclista, a Yamaha Tracer 7 aproveita e redefine a base da naked MT-07, onde o brilhante bicilíndrico CP2 é a estrela mais brilhante do seu firmamento mecânico.

A Tracer apresenta-se também na sua segunda geração, com estética remodelada, ergonomia repensada e suspensões trabalhadas a pensar numa maior eficácia e modularidade (são agora afináveis em pré-carga e extensão em ambos os eixos).

Reunindo consenso no que toca à disponibilidade e diversão de utilização do seu motor, a marca de Iwata direciona este modelo para aqueles que pretendem fazer uma utilização mais racional, assente na protecção aerodinâmica e conforto acrescido (fruto de uma ergonomia aprazível).

Ágil, direta e sem rodeios, a Tracer 7 está mais evoluída nesta sua mais recente versão, e o seu pendor desportivo continua a fazer parte da sua





"... ESTAS SÃO MOTOS QUE SE QUEREM POLIVALENTES, NUM SEGMENTO QUE SE APROPRIA DO **BOM SENSO FINANCEIRO**..."

maneira de comunicar. E até agora, era intocável neste patamar..

Porque a Triumph continua a surpreender tudo e todos com o seu fulgor produtivo, (acreditamos ser apenas uma questão de tempo até todos os segmentos de mercado contarem com a sua forte presença), o renascimento do nome Trident deu azo a uma base perfeita para a criação de uma nova arma.

A Tiger 660 Sport ostenta orgulhosa o motor mais potente da categoria, e não foge à sua génese, servindo-se das características ímpares de um motor tricilíndrico para o conseguir.

Tendo a sua apresentação internacional tido como palco a nossa bem conhecida Serra do Caldeirão e as suas mais de 300 curvas, ficou então para nós bem claro que a postura da Tiger 660 é de um bom compromisso entre desportividade e desempenho ciclístico, sem descurar o conforto e a praticidade. Mas levanta-se o véu da dúvida: será que o gume da faca está tão afiado que deixa de ser prático para barrar manteiga?

Analogias culinárias à parte, estas são motos que se querem polivalentes, num segmento que se apropria do bom senso financeiro para

entregar um pouco de tudo, navegando entre funcionalidade e paixão.

Começamos então por rodar a chave de cada uma delas num quotidiano cinzento, cheio de trânsito e com as armadilhas habituais a porem-nos à prova a paciência. Este é o cenário onde a máquina mais prática nos confere mais paz de espírito...

A Honda reina neste contexto. Os seus atributos permitem-nos uma convivência mais pacífica quando as manobras fluem de maneira mais intrincada no tecido urbano. O espaço de arrumos no lugar do depósito ascende agora aos 23 litros, permitindo albergar um capacete integral, e a baixa altura do seu assento (800 mm para os 835 mm das concorrentes) permite-nos um controlo superior quando estamos parados. A sua ergonomia é pensada justamente nessa premissa, a facilidade de utilização, facto a que a transmissão de embraiagem dupla (DCT) não é alheia. Esta opção de "caixa de velocidades inteligente" é um opcional que já não tem grandes segredos do grande público, tal não é a sua popularidade (neste e noutros modelos da marca). O facto de ser bastante intuitiva e até mesmo "relaxante" numa utilização mais fluida, a verdade é que nas manobras a baixa velocidade



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

 Bluetooth<sup>®</sup> 5.2



CARDO  
**FREECOM 4x**      CARDO  
**FREECOM 2x**

**OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH**

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

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

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

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



requer alguma habituação. Faz-nos sempre falta aquele “feeling” de ajuste da manete esquerda no primeiro toque de acelerador. Mas facilmente lidamos com a ausência da mesma e adaptamo-nos, até porque as vantagens são sobejamente maiores que os defeitos.

Não tão compacta e notoriamente mais alta, a posição de condução da Yamaha assemelha-se à da sua rival inglesa, sentimo-nos mais erectos, o tronco queda-se mais direito, sendo uma vantagem para ganharmos horizontes. O guiador está ligeiramente mais largo que na geração anterior, mas continuamos sempre confiantes que os espelhos dos automóveis não irão interferir na nossa luta. Sim, porque a maneira como nos movimentamos no trânsito tem de ser considerada, em absoluto, como uma batalha em que temos de sair vencedores, sobreviventes de um holocausto diário.

Nestas condições de permanente equilíbrio circense e jogo de azimutes, a agilidade entra na equação, e a manobrabilidade da Yamaha dá-nos confiança para os números mais arriscados. É a mais leve do trio (196 Kg, para 206 Kg da Triumph e 224 Kg na versão DCT da Honda, tudo valores com depósitos cheios) e isso sente-se nas suas reacções mais intuitivas.

Mas quando temos de ajustar milimetricamente o punho direito, a suavidade é a palavra chave do tricilíndrico. A pequena Tiger consegue uma ótima parametrização do seu acelerador electrónico e a linearidade no ímpeto sente-se de imediato.

Nos dias em que as condições se tornarem mais desafiantes, e o piso merecer maiores atenções, a Yamaha será uma máquina que deverá ser conduzida com algum respeito. O CP2 tem uma atitude tão disponível nos baixos e médios regimes que a ausência de ajudas electrónicas tem de entrar na equação.

Não existem esses dramas na concorrência, para além do controlo de tracção comum a ambas, a Honda oferece 4 mapas de condução (Rain, Standard, Sport e User) e a Triumph 2 (Road e Rain), sendo que na Honda conseguimos ainda parametrizar o travão motor (a Triumph serve-se de uma embraiagem deslizante para esse efeito).

A qualidade de vida a bordo é bastante agradável nas três motos, há uma sensação de cuidado na morfologia dos comutadores (sendo que a Honda, fruto do DCT, apresenta uma maior concentração dos mesmos), e os ecrãs digitais têm personalidades distintas. Desde o esteticamente >>>

745 CC  
57,8 CV  
8 650 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





mais simplista mas bastante informativo LCD da Honda, passando pelo elegante LCD de contraste negativo da Tracer e terminando no mais completo painel misto da Tiger (onde na parte superior reina um LCD com o conta-rotações e velocímetro e na parte inferior temos um TFT colorido com a informação customizável, inclusive com capacidade de integrar informação da App My Triumph), destacando-se claramente pelo nível mais elevado, não só estético como informativo. O único senão é que as rivais integram as opcionais fichas USB perto do guidador (centro nevrálgico da acção) e a Triumph propõe o mesmo debaixo do assento.

Quando a estrada começa a abrir, estas pequenas grandes motos revelam-se muito capazes de a percorrer sem dramas de maior. Passada a frenética realidade diária que projecta a razão, o mundo revela o asfalto interminável que nos dá vontade de viajar, com paixão. E qualquer uma destas motos tem a capacidade de integrar sistemas de bagagem que permitem fazê-lo sem problemas. Resta apenas perceber qual a consegue fazer com maior conforto.

A Honda NC 750 X é a única que não oferece uma protecção aerodinâmica ajustável, mas nem por isso se torna deficitária. Das três (sendo que o ajuste do defletor na Triumph e na Yamaha é muito semelhante, com uma operação a uma só mão) o da Tiger revelou-se o mais eficaz, com o ar a fluir para a parte superior do capacete. Os três assentos são bastante confortáveis, sendo que a posição mais compacta da Honda favorece estaturas mais pequenas e a Triumph se revela sempre mais “espaçosa”.

Com um maior número de horas na sela e mais tempo em comunhão com a máquina, é nestas alturas que se estabelecem os diálogos mais profundos. E as três apresentam linguagens muito diferentes...

O bicilíndrico da Honda tem um funcionamento muito especial, utiliza regimes de funcionamento mais baixos para entregar um binário mais generoso (69 Nm @ 4750 rpm, para 68 Nm @ 6500 e 64 Nm @ 6250 rpm, na Yamaha e na Triumph respectivamente) e as primeiras relações de caixa relativamente curtas alavancam este fenómeno.

A NC não tem a exuberância motriz das rivais, mas não significa que não seja capaz de as acompanhar em ritmos mais despachados. Este ronronar permanente e civilizado aliado à DCT dá-nos uma estranha sensação de estarmos numa espécie de tapete voador quando rolamos. Tudo acontece de modo tranquilo e sem





660 CC

81 CV

9 095 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



grandes surpresas e, no entanto, não estamos propriamente a pisar ovos. Até o funcionamento da suspensão se coaduna com este modo de estar: o bom compromisso entre desportividade e conforto associado à maior distância entre eixos e ao mais baixo centro de gravidade, entregam uma estabilidade ciclística a toda a prova. A Honda inspira confiança em todas as situações que lhe propomos e sempre com os melhores consumos...

Quando saltamos para a Tracer, imediatamente sobressai o gozo de funcionamento do CP2. Alegre, responsivo, imediato na resposta dos baixos aos médios regimes, torna-se viciante jogar com o punho direito só para ganharmos mais um sorriso.

Aqui surge mais uma epifania, sendo a única com um acelerador convencional (por cabo), a assertividade da injeção dá-nos a perfeita noção do que se passa na roda traseira, sendo muito directo na comunicação com o condutor. Perdendo em fulgor nos regimes mais elevados (73cv @ 8750 rpm para 81cv @ 10 250 rpm na Triumph, e apenas 59 cv @ 6750 rpm na Honda) para a mais espigada Tiger, a sua envolvência faz dele um dos melhores bicilindricos do mercado.

As novas suspensões da Tracer 7 foram trabalhadas para garantir o maior leque de afinações possível, e se neste teste trabalhamos com o setting de fábrica, surpreendeu-nos o bom feedback da frente. A Yamaha é a mais incisiva nas entradas em curva e a mais fácil de domar nas mudanças mais rápidas de direcção.

Ágil e responsiva, com o motor a entregar as notas certas, o facto de não se levar muito a sério torna a sua condução num exercício descomprometido e sem grandes exigências, exactamente o que se quer numa moto desta tipologia. Com um pouco mais de tempo, gostaríamos de ter jogado com as afinações da extensão do amortecedor traseiro, algo brusco nos ressaltos mais agressivos, e se não o fizemos foi pela disparidade de estatura dos condutores envolvidos no teste.

A estrada que se acerca da Lagoa de Albufeira foi a escolhida para testarmos a performance dinâmica destas máquinas, e a sua exigência a nível das ondulações bruscas causadas pelas raízes da flora local, afigurou-se como o palco ideal para um digno teste às reais capacidades ciclísticas das mesmas.

Nestas condições tão específicas, a desportividade da Triumph sobressai de forma vencedora. É a que se sente mais plantada nos

689 CC

73,4 CV

8 895 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



## COMPARATIVO TRAILS DE MÉDIA CILINDRADA

apoios em curva, a rigidez do quadro e o seu casamento com a firmeza desportiva das Showa invertidas, permitem levá-la para outro patamar de emoções. Tem uma linguagem mais séria que as restantes, justamente porque sentimos que a sua entrega nestes andamentos é superior.

A tal facto não é alheia a personalidade múltipla do tricilíndrico, que apesar de ser cheio de presença nos médios regimes, dá-nos a conhecer todo um novo mundo para lá das 8 000 rotações. Gosta de cantar alto e tem boa voz! Aquele rosnar que surge debaixo de nós aguça-nos o apetite para prolongarmos a mudança, atrasarmos a travagem (neste capítulo, absolutamente nada a apontar em nenhuma das intervenientes, seja no dimensionamento, potência ou feeling) e carregarmos velocidade para dentro da curva, na certeza de que a recompensa será grande. A Tiger 660 orgulha o Sport no seu nome, sem reticências.

Por menos de 10 mil € temos muita moto debaixo de nós. Não há défice comportamental

evidente em nenhuma delas nos cenários propostos, e isto só enaltece a sua real polivalência.

Se num ambiente citadino o lado prático e acessível da Honda NC 750 X permanece intocável, em estrada aberta e em ritmos mais vivos tampouco se deixa ficar para trás, num perfeito exemplo de que potência não é tudo, sobretudo quando temos um efeito “fisga” patrocinado pelo binário nas baixas rotações.

A Triumph Tiger 660 Sport apresenta uma dinâmica de excelência, com o seu tricilíndrico empacotado por uma ciclística brilhante, que eleva a experiência de condução para outro nível. Habitando-nos aos regimes mais altos de rolamento em 6ª velocidade (não é defeito, é feito), e ao acerto mais desportivo das suspensões nas armadilhas urbanas, e conseguiremos barrar manteiga com a faca mais afiada do grupo!

E a Tracer 7? Não querendo cair num lugar comum, a Yamaha consegue ser a mais homogênea



*"TODO O TIPO DE  
**ACESSÓRIOS** SÃO  
PROPOSTOS PELAS  
TRÊS MARCAS PARA  
MOLDAREM A SUA  
PERSONALIDADE AOS  
DIVERSOS GOSTOS. "*

do trio. Tem uma ciclística competente o suficiente para não deixar a inglesa fugir, é ágil e intuitiva na maneira como assume os seus movimentos (fundamental para a tortuosa dança citadina) e um motor que está sempre pronto para a brincadeira, tipo cachorro feliz de cauda a abanar... impressionante!

Todo o tipo de acessórios são propostos pelas três marcas para moldarem a sua personalidade aos diversos gostos. A Triumph reclama para si os maiores intervalos de manutenção e a Honda é a mais cara, se optarmos pela caixa DCT. A Yamaha é, na nossa opinião, a que tem a estética mais atrevida...

Mas como os gostos não se discutem, o importante mesmo é a certeza de que a frugalidade nos consumos e a diversidade de cenários onde estas máquinas o vão fazer feliz é imensa. E que a batalha tenha ficado bem explicada sem precisar de ler o Senhor dos Anéis... //





*BMW K 1600 GT*

# ALTOS VOOS

Exclusividade e performance para cobrir longas distâncias com um elevado prazer de condução.

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

# A

BMW K1600 GT faz parte da gama de quatro modelos Touring da BMW Motorrad, renovados para 2022, que estão equipadas com o fabuloso motor de seis cilindros em linha.

Com uma capacidade de 1600cc, esta unidade motriz, que fez furor no seu lançamento em 2010, é um verdadeiro portento em termos de prestações dinâmicas e uma delícia em termos de prazer de condução.

E a versão GT, que hoje aqui lhe trago, revela-se a mais desportiva de todas, sendo efectivamente aquela que melhor permite explorar os limites do

impressionante “straight-six”.

No mercado há muitas motos para viagem, mas com um motor explosivo, a debitar 160 cavalos de potência e a registar um binário de 180Nm não há mais nenhuma. Menos ainda se considerarmos que 70% dessa potência está disponível logo a partir das 1.500 RPM, e que a apetência deste motor para subir de rotação é algo realmente assinalável, permitindo arranques e recuperações verdadeiramente estratosféricas.

A sua sonoridade viciante, a completa ausência de vibrações, a resposta imediata ao acelerador, sem qualquer tipo de hesitação, e a caixa de velocidades bem escalonada que permite ao quickshifter desempenhar magistralmente a sua



» Galeria de fotos aqui





*"PARA QUE TODA A POTÊNCIA POSSA SER EXPLORADA SEM SOBRESSALTOS, A BMW MOTORRAD APOSTOU NUMA **CICLÍSTICA DE LUXO**"*

função de elevar o prazer de condução para níveis sem paralelo no mundo das motos, tornam a tarefa de fazer um simples Test-Ride, numa tantalizadora experiência que se deseja interminável e que nunca é suficiente.

Para que toda a potência possa ser explorada sem sobressaltos, a BMW Motorrad apostou numa ciclística de luxo, assente numa suspensão exclusiva, com Duolever e amortecedor central na frente, e sistema Paralever na traseira, caracterizado por um monobraço oscilante em alumínio fundido, que engloba o veio de transmissão, ambas assistidas por regulação electrónica automática para garantir que, seja qual for a situação ou o peso da carga, a moto se mantém paralela ao solo, mitigando o afundamento da frente sob travagem e da traseira sob aceleração, apesar de registar uma distância entre eixos de 1618 mm.

A estabilidade que daí advém é impressionante, seja em curva ou em reta a alta velocidade, mais

ainda tendo em conta que o conjunto, em ordem de marcha e sem ocupantes, ultrapassa os 340 quilos, isto na versão base sem acessórios.

Para contrariar a inércia, os travões assinados pela própria marca estão ao nível do que melhor se faz, apresentando uma mordida inicial convincente e uma excelente dosagem da manete e do pedal.

A K1600GT consegue incutir um elevado nível de confiança, permitindo ritmos rápidos mesmo em retorcidas estradas de montanha, com a direção bastante incisiva apesar da filtragem inerente ao sistema duolever.

As ajudas eletrónicas à condução funcionam de forma discreta, pouco intrusiva, e o pacote eletrónico bem conseguido brilha pelo seu interface simplificado, que permite navegar facilmente por entre as diversas funcionalidades e informações, no espectacular painel de instrumentos panorâmico e a cores, de alto brilho, que também incorpora o completo sistema de infotainment que gere o emparelhamento do





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

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





## *"A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É EXTREMAMENTE ERGONÓMICA, PERMITINDO GRANDES TIRADAS SEM QUALQUER DESCONFORTO"*

smartphone, para receber chamadas e mensagens e as informações do GPS, e o emparelhamento com dois intercomunicadores de capacete para partilha de músicas e conversa.

O grande volume das carenagens pode ser intimidante, mas inquestionavelmente garante uma proteção aerodinâmica de referência, para ambos os ocupantes.

A posição de condução é extremamente ergonômica, permitindo grandes tiradas sem qualquer desconforto, o que possibilita aproveitar a grande autonomia proporcionada pelo depósito com capacidade para 26,5 litros e pelo consumo que, com alguma parcimônia no acelerador, pode levar a intervalos de reabastecimento superiores a 300 quilômetros, a cada duas horas.

Mas nem tudo é positivo. Manobrar a K1600 GT, sobretudo para aqueles motociclistas de estatura

mais baixa, não é tarefa fácil.

O assento amplo, a 810 mm de altura, não torna fácil a tarefa de colocar os pés bem assentes no chão, já que o arco das pernas equivale a 1830 mm, requerendo algum cuidado no acesso do passageiro, que também necessita ter alguma agilidade.

Na cidade, o seu metro de largura e os mais de dois metros de comprimento dificultam a tarefa de passar entre o trânsito. No pára-arranca, o motor não se mostra muito contente com a intervenção da embraiagem, requerendo alguma concentração para manter a aceleração sincronizada ou para evitar que o motor se cale de repente.

Por outro lado, há que ter em conta a impressionante aceleração e o grande conforto, que frequentemente esconde a velocidade real a que circulamos. >>>

1649 CC  
160 CV  
26 432 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





A BMW K1600 GT anseia por estrada aberta, ou auto-estrada. Afigura-se perfeita para longas viagens, a ritmos elevados, mesmo com passageiro e bagagem, desafiando a meteorologia, revelando-se uma verdadeira globetrotter, cuja experiência de condução fica gravada na memória de forma indelével, pois será difícil esquecer o conforto, a sonoridade e o seu arranque explosivo, de 0-100 km/h em pouco mais de 3 segundos.

Não sendo uma moto para condutores pouco experientes, é efectivamente uma moto exclusiva, marcante, que permite altos voos. //





## EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N100-5

Blusão Ixon Ragnar

Calças Ixon Ragnar

Luvas Ixon MS Loki

Botas TCX Clima Surround GTX



TECH  
READY

# FUSION.



- CASACO DE PELE FUSION -



CORES DISPONÍVEIS:





# QUESTIONAR o dobro

*HONDA ADV 350 VS HONDA X-ADV*

Duas máquinas cujas semelhanças assumidas pela marca nos deixaram curiosidade de as pôr à prova, lado a lado.

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





» Galeria de fotos aqui

**D**epois de termos rolado com a Honda ADV 350 na Sicília, na sua apresentação internacional, e cujas primeiras impressões poder se clicar aqui, ficámos com alguma curiosidade, uma comichão intelectual que só têm aqueles que ocupam todo o seu espaço mental a pensar em Andar de Moto.

Se as semelhanças eram assumidas pela marca, decidimos colocar a novíssima ADV 350 no mesmo patamar com a X-ADV e tentar perceber os seus limites. E porque as comparações acabam e começam no preço, esta injustiça só nos poderia trazer o gozo de testar duas máquinas que vão além do seu propósito. E em boa verdade, porque não sair fora da caixa?

Num primeiro olhar, as silhuetas confundem-se, seja pelas dimensões generosas da 350, ou pelo design da secção frontal, onde os faróis e a sua assinatura LED nos dão o mote de cumplicidade entre ambas.

O namoro continua na estrutura de suporte ajustável do ecrã frontal, no formato do display, no guiador tipo moto de enduro, largo e alto, prometendo estabilidade e controlo nas situações mais extremas. Pneus mistos, e aquele ar de calça arregaçada das suspensões dianteiras de curso generoso completam uma imagem claramente associada à aventura.

Contempladas mais a fundo, começam a surgir pormenores que diferenciam e elevam a X-ADV para um tipo de brinquedo mais sério. O display TFT a cores apresenta-nos um conjunto de informações associadas ao arsenal electrónico que dispõe, temos >>>



» Galeria de fotos aqui



"SE AS **SEMELHANÇAS ERAM ASSUMIDAS** PELA MARCA, DECIDIMOS COLOCAR A NOVÍSSIMA ADV 350 NO MESMO PATAMAR COM A X-ADV..."



## TESTE HONDA ADV 350 vs HONDA X-ADV

mapas de condução com settings específicos e, junto aos punhos, uma parafernália de comutadores indicam-nos que esta moto se serve da tecnologia para alterar a sua personalidade.

Há uma sensação de qualidade e robustez na sua montagem e posicionamento, algo que se estende à sua irmã de menor cilindrada. A intenção de as tornar à prova de um uso mais intensivo é clara, mais uma vez o espírito aventureiro determina a forma e a função.

Na ADV 350 encontramos um LCD de contraste negativo com todas as informações essenciais, um conta-rotações e velocímetro que dominam o enquadramento e os valores de consumo relativos aos odómetros parciais.

Surge a primeira grande demonstração de uma filosofia mais simplista, no capítulo da electrónica temos um controle de tração modulável em três níveis, a 100%, a 50% ou desligado. Um comutador específico no punho esquerdo torna a operação bastante directa, sendo que para desligar completamente o mesmo, a máquina tem se encontrar estacionária.

Aproveitando o sistema de chave inteligente, apenas temos de ligar a ignição para darmos início ao desafiante jogo das diferenças...

A posição de condução é bastante semelhante em ambas, uma ergonomia simpática para os condutores de maior estatura, muito embora as dimensões da X-ADV sejam claramente maiores, algo demonstrado na maior altura do assento (820 mm para 795 mm na ADV 350).

De braços bem abertos, pés bem plantados no piso plano, ao percorrermos os primeiros metros rapidamente sentimos a diferença na agilidade, as correções de trajetória e mudanças de direcção são bem mais directas na 350.

A física não engana, e os 50 kg de diferença fazem-se sentir nas manobras mais apertadas. Numa utilização citadina a vantagem clara de uma moto mais pequena será sempre uma mais valia, mas até agora não vos estamos a dizer nada de novo...

Até a nível de uma praticabilidade quotidiana, a maior capacidade de arrumação debaixo do assento da 350 é demonstrativo deste à-vontade urbano. >>>





*"...A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É BASTANTE SEMELHANTE EM AMBAS"*





A X-ADV vinga-se no truque de conseguir encaixar um capacete com pala (estilo adventure), fruto da maior profundidade e do formato do seu compartimento debaixo do assento.

A clara vantagem numa realidade marcada pelo trânsito e pela funcionalidade, poderia agora esbater-se quando dávamos azo à disponibilidade motriz. Chegando às vias mais rápidas, a pequena ADV certamente iria acanhar-se perante o poder de mais um cilindro no motor.

Os números são reveladores de uma supremacia evidente, são 745 cc para 330 cc, 58 para 29 cv e 69 para 31,5 Nm de diferença. Practicamente o dobro em todos os parâmetros deveria significar um fosso gigante na performance comparada, mas a verdade é que a ADV 350 consegue ser bastante lesta na maneira como carrega velocidade, surpreendente, diríamos mesmo.

A capacidade de entrega da X-ADV é obviamente superior, sobretudo no modo Sport (o modo mais

*"A **ADV 350** CONSEGUE SER BASTANTE LESTA NA MANEIRA COMO CARREGA VELOCIDADE"*

desportivo, seguido do STANDARD, RAIN, GRAVEL e USER), onde o bicilíndrico canta com mais fulgor e a transmissão DCT fica mais agressiva na sua actuação.

A diferença no ímpeto é clara na aceleração, mas a progressividade da ADV 350 faz com que consiga atingir os regimes elevados com uma desfaçatez desconcertante. Falamos de índices de velocidade elevados, o que significa que a pequena adventure não se coíbe de manter ritmos de Autoestrada com a capacidade de ultrapassar se necessário.

Nestas alturas gostaríamos que o ajuste do vidro deflector da 350 tivesse um mecanismo semelhante ao da X-ADV, em que conseguimos operá-lo com uma só mão. A protecção aerodinâmica de ambas é muito semelhante, com vantagem para a última, devido às maiores dimensões do ecrã.

A mais valia de uma unidade mais performante em estrada aberta não significa que o conjunto ciclístico acompanhe com a mesma supremacia. >>

330 CC  
28,8 CV  
6 450 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





A inércia associada ao maior peso, obriga a um maior esforço das suspensões na tentativa de debelar os movimentos da máquina, sobretudo nas transferências de massa mais pronunciadas.

A postura da X-ADV nas oscilações de menor frequência (nas curvas de maior apoio, por exemplo) é digna de nota, sente-se bem agarrada ao asfalto. Neste cenário a 350 consegue acompanhar com brio, mas o duplo amortecedor traseiro carece de um ajuste de pré-carga, facto que poderia ajudar a afinar melhor o seu comportamento, especialmente quando estamos a transportar um passageiro, ou uma top-case cheia.

A grande revelação encontra-se no eixo dianteiro. A postura assertiva das suspensões da Adv 350 permitem-lhe uma inserção em curva plena de confiança. A forquilha invertida sobe até à coluna de direcção (como uma moto

"COMPOSTURA  
DA **X-ADV** NAS  
OSCILAÇÕES DE  
MENOR FREQUÊNCIA É  
DIGNA DE NOTA"

convencional), e a sua progressividade transforma o comportamento desta scooter numa máquina cheia de atitude positiva na roda da frente.

Perdendo nas saídas em potência, não foram poucas as situações em que compensamos tal facto com uma velocidade de entrada em curva superior à da X-ADV, que se mostrava mais vaga nas sensações transmitidas.

Claro que o brilhante funcionamento da DCT no modo Sport (ou até mesmo a capacidade de podermos fazer o override manual da mesma) ajuda como travão motor, sendo que o sistema de travagem X-ADV se encontra sempre à altura dos acontecimentos, não se pode dizer o mesmo do feeling algo amorfo da unidade traseira da ADV 350...

Com alguma surpresa, no capítulo dinâmico (enquadrado no asfalto), a pequena aventureira tem um comportamento ciclístico exemplar, conseguindo compensar a falta de cavalagem



745 CC  
57,8 CV  
12 900 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"POR MAIS QUE SE QUEIRA, A **ADV 350** NÃO CONSEGUE TER ESTA MESMA CAPACIDADE DE ENFRENTAR OS TRILHOS MAIS AGRESSIVOS."

com muita capacidade de improviso. Mesmo se considerarmos alguma brusquidão nos ressaltos mais agressivos, consegue comunicar com bastante eficácia tudo o que se passa ao condutor.

Faltava-nos testar o carácter aventureiro destas máquinas e perceber se qual a distância que as separa. Aqui sim, o arsenal tecnológico da X-ADV entrava em pleno em acção, com o modo Gravel a parametrizar um controlo de tracção menos intrusivo e a transmissão DCT a alongar as relações de caixa para permitir uma maior duração do efeito de tracção da roda traseira.

O sentimento mais perdulário das suspensões encaixava perfeitamente neste cenário, onde os movimentos mais agressivos eram filtrados de modo muito saudável. A unidade por nós ensaiada tinha os poisa pés específicos de fora de estrada (para além das crash-bars, faróis auxiliares, defletores aerodinâmicos para as pernas e

extensões nas protecções de punho, tudo parte do opcional Adventure Pack), permitindo um controlo superior quando pilotamos de pé.

Por mais que se queira, a ADV 350 não consegue ter esta mesma capacidade de enfrentar os trilhos mais agressivos. Não tanto pela falta de potência, mas mais pelo acerto algo rijo da suspensão, que aliado ao menor peso, a fazem ressaltar em demasia, perdendo alguma tracção.

Mesmo assim, havendo a oportunidade de fazer uns estradões, a ergonomia adaptada ao fora de estrada, e um eixo da frente com uma boa leitura do piso, faz com que a pequena aventureira não se negue a dar-nos uns sorrisos. Desde que não se imaginem grandes e monumentais atravessadelas com o controlo de tracção desligado...

A novíssima ADV 350 tem tudo para ser um caso de sucesso. Não só encaixa perfeitamente no paradigma da moda, vendendo aventura, como >>

# **moto center**<sup>®</sup>

**ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO**

## **A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!**



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

### **Morada**

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

### **Contactos**

Telefone: 217271590  
217271584

### **Email**

[geral@motocenter.pt](mailto:geral@motocenter.pt)



"SE O DINHEIRO NÃO FOSSE PROBLEMA, NÃO SERIA ÓBVIO A OPÇÃO PELA MÁQUINA MAIOR."

consegue ser uma moto com reais aptidões urbanas e sobretudo dinâmicas. Custa metade do modelo em que se inspira, mas não é meia moto em comparação directa.

A X-ADV conseguiu atingir o seu sucesso à custa de uma postura de SUV das máquinas de duas rodas, uma moto divertida que conseguiu vencer as barreiras do preconceito do que uma maxi-scooter era capaz.

Não sendo tão rápida, tão robusta (algo que apenas a maior massa consegue oferecer à solidez ciclística), nem tão eficaz no fora de estrada...a Honda Adv 350 é intuitiva, ágil, e apresenta uma estabilidade ímpar para uma scooter.

Aliado a um motor que não se envergonha de atacar as vias mais rápidas com pulmão de sobra, e temos aqui algo que nos faz pensar que nem sempre "tanto mais" é "tanto melhor".

A grande questão é esta:

Se o dinheiro não fosse problema, não seria óbvio a opção pela máquina maior. Como em tudo, a utilização dita a especificidade da escolha. E nós, como miúdos numa loja de doces, agradecemos a oferta. //





# 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

# CHARME clássico



## *ROYAL ENFIELD CLASSIC 350*

Nostálgica, charmosa, descontraída, uma moto cujo desempenho não se explica, sente-se.

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

**H**á motos que não nos deixam indiferentes. Têm o seu quê que as torna atrativas e dignas de interesse, mesmo para quem não está sequer ligado ao mundo das motos.

Parado nos semáforos, sentia que as pessoas olhavam interessadamente para a Royal Enfield Classic 350 que trago a estas páginas. Vi diferentes pessoas que a olhavam, transeuntes, automobilistas e mesmo outros motociclistas, uns intrigados se seria um excelente restauro, outros apenas encantados com o seu delicioso aspecto retro.

A nova Classic 350 salta efectivamente à vista pelo seu design icónico, de linhas inspiradas na Royal Enfield G2, que foi apresentada ao mundo em 1948, moto que entrou para a história por ser o primeiro modelo de produção em série com uma suspensão traseira dotada de braço oscilante.

Este design inspirou também o da mais popular

moto da marca, a Classic 500 que, ao longo de 12 anos de produção, vendeu mais de três milhões de unidades em todo o mundo e foi determinante para o actual sucesso da Royal Enfield.

Quando o seu fiável motor UCE 500 saiu de produção, em 2020, vítima das restritivas normas de emissão de poluentes, a marca indiana, que se orgulha das suas origens britânicas, ficou sem a Classic 500 e com uma grande falha na sua gama.

Agora, a nova Classic 350 está pronta para perpetuar a lenda. Apesar de mais modesta, com os seus 349 cc de cilindrada a conferirem-lhe menos binário e consequentemente menos potência, revela-se tão ou mais interessante em termos de prestações dinâmicas do que a sua antecessora.

A nova unidade motriz monocilíndrica, recentemente apresentada na Meteor 350, que o Andar de Moto já teve oportunidade de testar, é igualmente refrigerada a ar e óleo e é capaz de gerar 20,2cv de potência às 6.100rpm com um binário máximo de 27Nm.

Apresenta-se bastante enérgica na subida de





*"O ASPETO NOSTÁLGICO, INFRINGIDO PELAS SUAS FORMAS REDONDAS E PINTURA A DUAS CORES, CHAMA A ATENÇÃO PARA OS PORMENORES QUE DEFINEM O SEU ESTILO RETRO"*

regime e a sua maior elasticidade permite, além de um excelente binário disponível desde baixa rotação, uma boa entrega de potência nos altos regimes, que torna o conjunto mais reativo ao acelerador e lhe permite, com extrema facilidade, ultrapassar os 100 km/h.

Em auto-estrada, a sua velocidade máxima de 114 km/h permite pactuar relativamente bem com a corrente de trânsito e, em termos de consumos, o fabricante indica valores de 2,63 l/100 km o que, face aos 13 litros de capacidade do depósito, são efectivamente capazes de permitir autonomias a rondar os 400 quilómetros.

Mas tal como qualquer moto, o seu valor não se mede em números, antes em sensações. E são sobretudo as sensações que nos fazem ter vontade

de andar de moto, e no caso da Royal Enfield Classic 350, julgar os seus predicados pela ficha técnica é tão incorreto como julgar um livro pela capa.

O aspeto nostálgico, infringido pelas suas formas redondas e pintura a duas cores, chama a atenção para os pormenores que definem o seu estilo retro: a pála sobre o farol, o escape cromado com ponteira "peashooter", o pinstriping da pintura, as rodas grandes e as jantes de raios, a pega das mãos para o passageiro, o assento de duas peças a lembrar os velhos selins, as pegas laterais que ajudam no manuseio, a delicadeza do desenho do descanso lateral...

Até o painel de instrumentos, com velocímetro analógico e LCD digital, e os curiosos mas funcionais botões dos comandos, transpiram





349,3 CC  
19,9 CV

PREÇO SOB CONSULTA

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"A **SUSPENSÃO**, QUE PRIMA PELO CONFORTO QUE SE AGRADECE NAS NOSSAS ARTÉRIAS MAL-TRATADAS, CONSEGUE IGUALMENTE GARANTIR UM BOM COMPORTAMENTO EM CURVA"

qualidade e a preocupação em manter o aspecto retro, mas sem prejudicar a funcionalidade.

O interesse aumenta com o setup dos comandos e instrumentos a cair corretamente nos pés, nas mãos e nos olhos, com uma postura de condução elevada, ergonomicamente bem conseguida e confortavelmente acolhedora, para condutor e passageiro, graças a assentos extremamente confortáveis e a uma suspensão macia.

Ainda antes de começar a andar, a resposta imediata ao motor de arranque e a suavidade com que permite engrenar a primeira relação de caixa deixam antever que, efectivamente, apesar do seu aspecto retro, transmite a mesma sensação de condução de uma moto nova.

E basta começar a rolar para que a facilidade

com que se deixa conduzir e a sensação de confiança que incute se façam sentir.

Na prática, os seus pouco mais de vinte cavalos, que são perfeitamente capazes de acompanhar o trânsito urbano, e a sua grande agilidade, proporcionada pela grande brecagem, pouca altura do assento ao chão e centro de gravidade bem baixo, fazem esquecer o seu peso algo elevado, que apenas se nota na altura de apertar os travões, que têm alguma dificuldade em digerir a inércia de andamentos mais rápidos.

Pelo seu lado, a suspensão, que prima pelo conforto que se agradece nas nossas artérias mal-tratadas, consegue igualmente garantir um bom comportamento em curva e sob travagem, permitindo definir trajetórias perfeitas, mesmo



# SENA



## OUTSTAR

JET Bluetooth® com Intercomunicador Integrado



Altifalantes e microfone integrados



Viseira solar retrátil



Microfone HD



Intercom 2 vias



800 Metros



Redução de ruído avançado



Jog dial



Comandos de voz



com passageiro, e com grande estabilidade, ainda que a ritmos mais elevados.

A regularidade de funcionamento do motor e a sua linearidade, com a nota de escape característica de um monocilindro, contribuem para um elevado prazer de condução, desde que a intenção não seja exceder os limites de velocidade.

Por tudo isto, a Royal Enfield Classic 350 encontra nas pequenas escapadelas românticas, por estradas sinuosas com bonitas paisagens, o seu habitat preferencial, onde a facilidade com que se

### EQUIPAMENTO

**Capacete** Hedon Hedonist Stable Black

**Óculos** Helly Bikereyes Eagle

**Blusão** RSW Mac

**Jeans** RSW Peter

**Luvás** RSW MSSL - 011

**Botas** TCX Blend 2 Waterproof



deixa levar é realmente impressionante.

Impressionante também é a qualidade de construção. Sem ruídos parasitas nem vibrações excessivas, seja do quadro ou do motor, e mesmo quando enfrenta os limites de rotação ou os grandes buracos do asfalto, todo o conjunto mostra uma enorme solidez.

Por isso, pelos acabamentos cuidados e, no caso desta versão Halicon Black, pela pintura irrepreensível com acabamentos à mão, faz-se jus ao preço relativamente elevado, mas perfeitamente justificado também sua exclusividade.

Além de ficar bem em qualquer garagem, a Royal Enfield Classic 350 pode ser uma excelente moto de iniciação, uma companheira para ir descomprimir, ou mesmo para parceira do dia-a-dia, podendo ser também uma excelente alternativa para os motociclistas de estatura mais baixa.

Aos 3 anos de garantia de fábrica, a marca junta ainda 3 anos de Assistência em Viagem.

Com uma grande quantidade de acessórios e variedade de esquemas cromáticos, pode fazer a simulação da sua personalização favorita aqui. //



# ADVSPiRiT

## A TUA LOJA DE ACESSÓRIOS MOTARD

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

09:30 - 13:00 - 15:00-19:00

Dias Semana-Fins Semana-Ferriados



**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## ANTEQUERA- Granada

**DEPOIS DA “FLORENÇA DA ANDALUZIA”,** era tempo de arrancar para o sopé da Serra Nevada.

Não sem antes fazer uma das minhas primeiras proezas, subir a pique em Antequera! Um dos meus principais problemas, de entre outros, era (e é) as paragens a subir, sobretudo porque, como se sabe, aquele momento de equilíbrio entre meter a primeira, largar o travão, tirar o pé do chão e arrancar, é uma espécie de malabarista em cima de corda, mas sem rede, claro.

Mas lá me safei!

O caminho para Granada faz-se já com as montanhas pela frente e com olivais a perder de vista, como não poderia deixar de ser.

O objetivo dessa etapa era chegar a Granada para arrancar no outro dia para a Serra Nevada, uma etapa despreocupada, embora longa. Ao longo destas etapas, sobretudo quando comesças a sentir o ar das montanhas, percebes a importância do equipamento. As oscilações de temperatura são bem perceptíveis, por isso, costumo usar quase sempre uma camisola térmica, daquelas que se compram em qualquer loja de desporto.

Muito embora isso nem sempre seja confortável (ai o calor), permite de alguma forma proteger das oscilações de temperatura.

Claro que o casaco tem o papel mais importante, eu nesta matéria não facilito! Imaginem, levo dois. Eu sei, que exagero! É! Mas neste momento não consigo viajar sem eles.

Um dos casacos é o tradicional estilo aventura de gore-tex de uma dessas marcas conhecidas, o outro, é do mesmo género e da mesma marca, mas de verão, daqueles todos perfurados que sabe tão bem quando





a temperatura sobe. Dirão, ocupa muito espaço. Sim, ocupa algum espaço, mas por exemplo, se comprarem da mesma marca e com as mesmas características e sobretudo o mesmo tipo de proteções, podem ir substituindo essas proteções de um para o outro e assim ocupam menos espaço de bagagem. “Xaram!”.

Granada é uma cidade enorme bem no sopé da montanha, mais uma confusão tamanha de gente que se apinha, mas com o cheirinho de aventura da montanha. Como normalmente não costumo marcar hotel e ainda era cedo, optei por parar numa esplanada e marcar o hostel, através dessas aplicações conhecidas. Bem, não imaginam o disparate. Chegada à porta do dito percebi o erro tremendo, para classificar melhor a coisa direi, valorizando bastante, uma espelunca!

Claro está, impossível, dei por perdida a estadia e vai de encontrar outro, claro, numa cidade tão grande, tens sempre imensas opções.

Lá encontrei um hotel ao mais estilo tradicional, com um átrio para carros caros, mas onde parei, ostensivamente, a rodas altas. Só não entrei lá para dentro porque as malas da dita não passam e sujava a receção, é que arrastar as malas ao fim do dia começa a pesar, é nessas alturas que me pergunto, para quê tanta coisa...

Saí da mota e cheia de bazófia fui investigar até onde o pneu estava marcado, já tinha provado as primeiras curvas de montanha e a coisa tinha corrido bem. Surpresa das surpresas, pneu a desfazer-se! Literalmente. Fiquei em choque!

Uma das coisas que aprendi de imediato foi a importância de ir verificando os pneus. Claro está, eram 18 h e sabia que as oficinas fechavam, entro pelo hotel esbaforida, vou à receção e pergunto, onde há

aqui uma loja de pneus de moto?

A Sra. lá me tentou explicar, mas eu, depois de lhe dizer para reservar um quarto, saí novamente esbaforida a perguntar a tudo quanto era transeunte, onde ir arranjar pneus.

E como sabem, é nestes momentos em que por mais que nos expliquem o caminho, menos ficamos a saber, mas, a grande vantagem de ser motard com ar desesperado é que há sempre alguém que se prontifica a ajudar e lá fui eu, atrás de uma scooter.

Perseguir aquela scooter foi mais ou menos como um filme do 007 mas com mais buzínadelas e sem direito a corta e repete. Bem me lembro da cara do tipo à minha espera a cada novo cruzamento com aquele ar de “então ainda aí vens?”.

E depois de percorrer ruas, ruínas e ruelas, lá encontrei a dita loja de pneus aberta, foi como encontrar um Oásis no meio do deserto, mas com cheirinho a borracha.

Quando o Sr. da loja me disse que tinha pneus novos em stock para a magana, e depois do choradinho me garantiu que os montava naquele dia, percebi o que é a meditação, fui dos 200 aos 20 em 3 segundos...

E pronto, a magana empoleirada, rodinha nova e, cereja em cima do bolo, “se quiser pode-a deixar na oficina e vir buscar amanhã de manhã cedinho”, uau.

Quando se viaja de moto sabe-se que o imprevisível é sempre o mais previsível, mas feitas as contas, lá fui para o hotel para o descanso merecido. Confesso que me serviu de lição, e se algum conselho vos posso dar é: assegurem-se sempre durante a viagem que está tudo bem com a vossa segurança, por muito confiáveis que as montadas sejam pode nem sempre estar tudo bem, inspecionem! //

# Conforto COM ESTILO

DUAS PEÇAS QUE PROMETEM CONFORTO, PROTEÇÃO E ESTILO NA MOTO OU FORA DELA.

O vestuário com assinatura BMW Motorrad caracteriza-se por peças funcionais, de elevada qualidade, com um design original. E é precisamente esta combinação de factores que encontramos no casaco e nas calças GS Rallye GTX.

Uma camada exterior fabricada em algodão e poliamida, extremamente resistente ao desgaste, combina-se em ambas as peças com uma membrana GORE-TEX impermeável e respirável que as tornam aptas para uma utilização em todas as condições meteorológicas.

A sua flexibilidade promove uma grande liberdade de movimentos e diversos ajustes garantem uma elevada sensação de conforto. No seu interior, existem proteções homologadas que asseguram uma elevada segurança.

As duas peças contam com um eficaz sistema de ventilação e oferecem uma grande proteção contra os elementos e a sujidade.

O visual moderno é complementado por detalhes práticos, como diversos bolsos interiores e exteriores e faixas refletoras para aumentar a visibilidade nas condições de pouca luminosidade.

Ambas as peças estão disponíveis em cortes específicos para homem e senhora, nas cores azul noite e caqui.

O casaco GS Rallye GTX tem um PVP de 1.107€ e as calças GS Rallye GTX têm um PVP de 772€. //



*Leoncino*  
TRAIL



PURA PASSIONE DAL 1911

# Uma Paixão intemporal

A Leoncino 500 Trail é a versão "todo-o-terreno" da lendária dois cilindros de 500 cc da Benelli. Uma moto dinâmica e autêntica onde os pneus mistos se evidenciam nas jantes de alumínio raiadas, carregada de detalhes e acabamentos que elevam a performance e o estilo Scrambler a um patamar inigualável. Descubra-a num concessionário Benelli.





# Uma nova geração DE INTERCOMUNICADORES

COMPLETAMENTE REDESENHADO, ESTE SISTEMA DE INTERCOMUNICAÇÃO DA CARDO ESTÁ MAIS COMPACTO E REFINADO.

**O**s novos intercomunicadores Cardo Packtalk Edge apresentam-se com um novo design, mais compacto, fino e sem antena exterior, introduzindo uma série de melhorias que promovem a funcionalidade, sem perderem as vantagens que marcaram a geração anterior, apresentada ao mundo em 2015.

Introduzindo a rede dinâmica de comunicação (DMC), uma tecnologia de ponta que permite aos dispositivos formarem uma rede auto-ajustável que

possibilita manter uma ligação automática em grupo até 15 utilizadores, este sistema assegura que os participantes da rede se juntem, afastem, e voltem a reunir dentro de um raio de alcance de até 8 km, sendo a ligação efectuada automaticamente sempre que cada elemento se aproxime, sem ser necessário voltar a emparelhar os sistemas.

O novo Packtalk Edge eleva esta tecnologia a um patamar acima, ao estreitar a segunda geração do DMC, que apresenta benefícios que incluem um processo mais rápido e simples de reagrupamento >>>

e um emparelhamento mais rápido com suporte Bluetooth Live Intercom, graças ao novo protocolo Bluetooth 5.2.

Para ajudar a cimentar a sua posição de referência face aos seus antecessores, o Packtalk Edge apresenta também uma qualidade de som superior graças às redesenhadas colunas JBL, a três novos perfis de som e a um mais eficaz sistema de cancelamento de ruído no microfone.

Os comandos por voz foram melhorados, permitindo que os condutores mantenham os olhos na estrada e as mãos nos comandos, sendo o dispositivo activado com a simples instrução vocal "Hey, Cardo".

O acoplamento ao capacete foi simplificado e é agora efectuado sem esforço, graças a um novo suporte com base magnética.

Outras características incluem uma autonomia de 13 horas e carregamento rápido graças a uma ligação USB-C que permite que em 20 minutos se consiga carga para 2 horas de utilização, ou carga completa em menos de 2 horas.

As atualizações de software 'over-the-air' através

da aplicação Cardo Connect significam que não serão necessários cabos ou adaptadores de Wi-Fi para garantir que o Packtalk Edge está sempre actualizado com o mais recente firmware.

O Packtalk Edge posiciona-se como o topo da cada vez mais completa gama da Cardo e já está disponível no nosso mercado com um PVP recomendado de 389,95€ na versão single e 699,95€ na versão duo. //



**HONDA**

**NT1100**

**AGENDE  
O SEU  
TEST RIDE**

**DEFRUTE DE UMA MUDANÇA DE DIREÇÃO**



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

**LOMBAS  
CURVAS**



# Comunicar EM SEGURANÇA

MÁXIMA QUALIDADE DE SOM, FACILIDADE DE INTEGRAÇÃO E SISTEMA DE ALERTA PARA TRAVAGEM DE EMERGÊNCIA

**A** divisão N-Com da Nolan desenvolveu um sistema integrado de comunicação e segurança, perfeitamente compatível com os mais recentes modelos de capacetes da marca italiana.

O intercomunicador N-Com B902 L R foi desenvolvido para os motociclistas que procuram um sistema de última geração, capaz também de melhorar a sua visibilidade na estrada.

O B902 L R é totalmente integrável nos mais recentes capacetes Nolan e garante uma excelente qualidade de áudio, fruto do desenvolvimento

acústico do capacete em conjunto com o sistema de intercomunicação.

Com o sistema de sinalização ESS incluído na embalagem, o B902 L R torna o motociclista mais visível, mesmo em condições de reduzida luminosidade, não só à noite, mas também em situações de chuva ou nevoeiro.

A luz LED instalada na parte traseira do capacete assinala a presença do motociclista na estrada, aumentando a sua intensidade luminosa sempre que ocorrem travagens ou desacelerações mais violentas, assinalando com uma intensidade



máxima as travagens de emergência.

No intercomunicador, a nova função Multitasking permite ao utilizador ouvir múltiplas fontes de áudio em simultâneo, tornando possível, por exemplo, ouvir as instruções de GPS ou a música favorita em plano de fundo, enquanto conversa com o passageiro através da função de intercomunicação.

A função automática ON/OFF, o carregamento rápido, os anúncios de voz e as funções de emparelhamento imediato (Smart Conference) tornam o B902 L R num intercomunicador de topo perfeitamente adaptado aos amantes de viagens de longas distâncias, que ficam assim conectados às suas paixões.

Este sistema permite ainda uma intercomunicação Bluetooth universal (ligação a intercomunicadores de outras marcas) e a intercomunicação Bluetooth moto-a-moto para quatro utilizadores, não faltando o rádio FM, a partilha de música ou de chamada telefónica e a memorização de três números de telefone para marcação rápida.

O intercomunicador N-Com B902L R é compatível com os capacetes 'N-Com Ready' (N100-5/PLUS,

N90-3, N80-8, N70-2 GT/X e N40-5/GT) e está disponível com um PVPR de 324.99€.

Para mais informações, contacte um distribuidor autorizado Nolan/N-Com ou visite o site da Golden Bat, o importador oficial da marca italiana para Portugal. //



**VA'RE:Z**

Descubra novos horizontes com a **VA'RE:Z**. Audácia, inovação e ambição fazem parte da **Naked Sport** da **SWM Motorcycles** que se apresenta com um estilo moderno, atraente, jovem e com um design refinado.

A **Varez 125** é um modelo com um charme sempre atual, que incorpora os valores da SWM: qualidade, design e know-how diferenciado.

Visite o site oficial da **SWM Motorcycles Portugal**: [swm-motorcycles.pt](http://swm-motorcycles.pt)

# Para grandes AVENTURAS

SUCEDENDO AO ACLAMADO KAROO 3, O NOVO PNEU KAROO 4 REPRESENTA A ÚLTIMA EVOLUÇÃO DA GAMA DE PRODUTOS DA METZELER.

**U**m pneu para equipar motos de aventura, nomeadamente as maxi-enduro, que se posiciona entre os mais estradistas Karoo Street e os mais radicais offroaders Karoo Extreme, tendo melhorado de forma considerável as prestações fora de estrada e em asfalto molhado.

O desenho patenteado da banda de rolamento, que apresenta tacos de grandes dimensões com bastante espaçamento entre si, garante um excelente desempenho mesmo com motos mais pesadas, nos mais diversos tipos de piso.

A sua estrutura garante uma grande resistência a cortes e furos e uma grande longevidade graças a compostos com base negro-fumo e a otimização da superfície de contacto com o piso.

Os engenheiros da Metzeler focaram-se ainda no incremento da aderência em asfalto molhado, sobretudo em curva. Fora de estrada, o perfil de tacos de grandes dimensões, aliado a um padrão alternado dos tacos laterais, destina-se a proporcionar maior tração em superfícies macias, como areia e lama.

Em termos de oferta, os pneus Metzeler Karoo 4 vão estar disponíveis brevemente no mercado, em tamanhos compatíveis com as mais populares trails e big trails, com medidas de 19 e 12 polegadas para as rodas da frente, e 17 e 18 polegadas para as rodas traseiras, sendo que inicialmente algumas referências poderão não estar imediatamente disponíveis.

Ainda não foi disponibilizada informação sobre os respectivos preços para Portugal. //



#### RODA DIANTEIRA:

- 100/90 x 19
- 110/80 x 19
- 120/70 x 19
- 90/90 x 21

#### RODA TRASEIRA:

- 130/80 x 17
- 140/80 x 17
- 150/70 x 17
- 170/60 x 17
- 140/80 x 18
- 150/70 x 18



PIAGGIO BEVERLY 400

# URBAN CROSSOVER



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



**PIAGGIO**<sup>®</sup>

piaggio.pt



# Off-road COM ESTILO

## LUVAS DE MOTOCICLISMO ESPECÍFICAS PARA OFFROAD

**A** condução fora de estrada exige bastante das mãos, sobretudo nas zonas mais técnicas em que é necessário andar em pé e exercer bastante força no guidador e comandos, sobretudo no tempo quente, que resulta num esforço acrescido devido à transpiração.

Por isso, é importante usar luvas que garantam uma elevada sensibilidade e simultaneamente proteção mas, acima de tudo, que proporcionem uma boa ventilação.

As REV'IT! Massif garantem todas essas características e permitem manter as mãos sempre frescas, graças ao resistente tecido elástico em rede que cobre a parte superior dos dedos e mãos.

Com um tradicional corte curto, habitual nas luvas destinadas ao TT, as Massif recorrem ao neoprene para garantir que a zona do pulso fica sempre ajustada, impedindo a entrada de poeira ou pedras, mas sem comprometer o conforto, garantindo igualmente liberdade de movimentos.

Apesar de apenas possuírem certificação de nível 1, segundo a norma EN 13594, estas luvas recorrem a materiais de boa qualidade para garantir a tão desejada aderência aos punhos.

Nas palmas das mãos possuem um reforço em PWR, extremamente resistente à abrasão e aos cortes. Na zona superior, inserções Temperfoam permitem proteger os dedos e as costas das mãos.

As luvas REV'IT! Massif estão disponíveis em tamanhos desde o XS ao 4XL, nas cores preto, cinzento, amarelo ou vermelho, pelo PVP recomendado de 49.99€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou contacte a Golden Bat, representante da marca em Portugal. //



# UM OUTRO NÍVEL DE DESEMPENHO EM ESTRADA

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

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

© 2021 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC





# Leves **COM ESTILO**

RECOMENDADAS PARA UMA UTILIZAÇÃO DIÁRIA, COM UM ASPECTO DESPORTIVO

**A** marca italiana apresenta as novas botas da sua gama 24/7 Performance, as Ro4d WP e Ro4d Lady WP, ideais para uma utilização diária ou para pequenas deslocações em ritmo desportivo ou turístico.

As TCX Ro4d WP e Ro4d Lady WP destacam-se pelo seu visual elegante e de inspiração desportiva e a versão Lady, destinada às senhoras, possui um formato especialmente adaptado à fisionomia do pé feminino.

Estas botas específicas para a prática do motociclismo adaptam-se às exigências do dia a dia, graças à sua leveza, e elevado conforto, e por conferirem uma elevada sensibilidade durante a condução.

O têxtil em malha de rede utilizado na sua construção é revestido por uma camada em borracha fundida a quente, que lhe confere a sua leveza e flexibilidade, enquanto a palmilha Ortholite, que se encontra no interior, maximiza a respirabilidade e o conforto. A sola Groundtrax confere aderência, mesmo com piso molhado e elevada durabilidade, garantindo ao mesmo tempo

conforto ao caminhar.

Porque no seu interior existe também uma membrana T-Dry, que garante impermeabilização, as Ro4d WP e Ro4d Lady WP estão aptas para utilização mesmo em dias de chuva.

Reforços existentes no calcanhar e biqueira e proteções D3O colocadas nos tornozelos garantem uma elevada segurança.

O ajuste é efetuado através de velcro e atacadores, que ficam resguardados por baixo de uma polaina que cobre o peito do pé, reforçando a segurança ao evitar que os atacadores se possam soltar e prender nos comandos da moto.

As botas TCX Ro4d WP estão disponíveis em tamanhos do 36 ao 48, em preto, preto e vermelho ou preto e branco, por um PVP recomendado de 149.99€.

A versão destinada às senhoras está disponível em tamanhos do 35 ao 42, em cor preta, por um PVP recomendado de 149.99€.

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



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*



# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**

# Proteção DO FUTURO

CONFORTO E PROTEÇÃO UNISEXO  
PARA GRANDES AVENTURAS

**A** BMW chama-lhes Sneaker GS Kawir GTX: um calçado cujo conforto assenta numa sola Vibram, em EVA de elevada qualidade com dupla densidade, que garante um excelente desempenho em condições adversas por ser especialmente aderente e resistente ao desgaste, a óleos e combustíveis.

Fabricado em material têxtil com tecnologia 3D knit, o exterior destas botas específicas para a prática do motociclismo é extremamente resistente, respirável e muito atraente, contribuindo para manter o peso controlado.

No seu interior, uma membrana Gore-Tex, em combinação com a tecnologia de costura 3D, a única certificada no mercado, transforma estas botas num equipamento impermeável, respirável e à prova de vento, ideal para todas as aventuras.

O moderno sistema U-Turn proporciona um prático micro ajuste que é combinado com um fecho de correr no lado interior, para permitir calçar e descalçar de forma rápida.

As zonas mais sujeitas a impacto, como o calcanhar, a biqueira e os tornozelos, são protegidas por reforços para aumentar ainda mais os níveis de proteção.

Os Sneaker GS Kawir GTX são unissexo e estão disponíveis em cor caqui, em tamanhos que vão do 35 ao 48, com um PVP recomendado de 360€. //



# BLUROC

MOTORCYCLES

NOVO!



f 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.



# Estilo CLÁSSICO

ESTILO CLÁSSICO COM ELEVADOS NÍVEIS DE PROTEÇÃO

**A**s novas botas Blend 2 WP são um excelente exemplo da notável evolução do calçado para motociclismo, que tem permitido o desenvolvimento de soluções cada vez mais orientadas para um casual, sem pôr em causa as características exigidas para a prática do motociclismo.

Com um estilo declaradamente vintage, totalmente adaptado ao vestuário do dia-a-dia, as TCX Blend 2 WP integram proteções de última geração que garantem um elevado nível de proteção e conforto.

Os detalhes de acabamento estão patentes na ausência de costuras e na maleabilidade da pele utilizada, com os atacadores e o tecido interior em xadrez a reforçarem o aspeto clássico deste modelo.

Para proteger os pés, em tempo de chuva, as Blend 2 WP possuem uma membrana T-Dry que garante a impermeabilidade e a respirabilidade, enquanto a palmilha Ortholite é sinónimo de amortecimento duradouro.

Reforços nos calcanhares, biqueiras e tornozelos asseguram o nível de proteção adequado para botas com certificação CE e a comprovada sola Groundtrax garante uma excelente aderência em qualquer tipo de piso, mesmo molhado.

As botas TCX Blend 2 WP estão disponíveis nas cores preto e castanho e tamanhos desde o 38 ao 48, por um PVP recomendado de 199.99€.

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



Deixa-te seduzir  
a cada quilómetro.



**VIESTE** 125



A **Vieste 125** desperta o **prazer de condução** e promove as mais **puras e apaixonantes sensações** desde a primeira vista. Liberta-te por entre o trânsito do dia-a-dia aliando performance e economia graças a um expedito motor de 125cc a quatro tempos, com baixos consumos de combustível, cujo binário garante extraordinários níveis de eficiência e desempenho em qualquer ponto de aceleração.

Encontra-a num concessionário Keeway próximo de ti.



# Audio de ÚLTIMA GERAÇÃO

O CAPACETE SCHUBERTH C5 RECEBE A TECNOLOGIA DE COMUNICAÇÃO MAIS AVANÇADA

O capacete topo de gama da coleção de modulares da SCHUBERTH é o C5, que a partir de agora conta com um novo sistema de intercomunicação dedicado que irá facilitar muito a vida a todos os utilizadores, graças à sua facilidade de instalação e utilização.

Parte do sistema SC2 já vem pré-instalado no capacete C5, com a incorporação, de origem, de componentes como a cablagem, as colunas de alta definição e três antenas que garantem a intercomunicação em rede e por Bluetooth, ou para captação de rádio FM.

Deste modo, não só a tarefa de instalação fica muito facilitada, como a integração dos componentes do SC2 na estrutura do capacete não obriga a compromissos em termos de conforto ou espaço, pois todo o processo de desenvolvimento do C5 contemplou a inclusão do sistema de intercomunicação.

O SC2 é muito fácil de instalar: basta ligar o microfone HD, remover as tampas lateral e posterior,

instalar o controlo remoto e a unidade principal, e fica pronto para começar a funcionar.

Como a calota do C5 inclui reentrâncias para a montagem dos componentes do sistema, a forma exterior do capacete fica pouco alterada, com ganhos importantes ao nível da aerodinâmica e da distribuição do peso, sem esquecer a componente estética, que também fica beneficiada.

Graças à nova tecnologia de rede de comunicação MESH 2.0, agora é possível a ligação a um virtualmente infinito número de participantes. Na rede aberta, o protocolo multicanal permite aos utilizadores escolherem entre um total de nove canais de comunicação distintos.

Para além disso, o novo sistema oferece a última geração de colunas e microfone de alta qualidade e som de alta-definição, para uma maior nitidez nas conversas ou para ouvir música com máxima qualidade, com controlo avançado de ruído e assistente digital (Siri e Google), além de comandos por voz (sistema VOX) e um raio de ação comparável >>

com o dos melhores produtos disponíveis no mercado, que pode ir até 2 quilómetros de alcance em terreno aberto.

Com o protocolo Bluetooth, é possível realizar conferências com o máximo de quatro utilizadores, enquanto nos grupos da rede de intercomunicação podem juntar-se até 24 participantes por grupo.

O SC2 oferece até oito horas de conversação em rede, ou 12 horas de conversação com Bluetooth 5.0, que permite emparelhar dois dispositivos em simultâneo, por exemplo o telemóvel e o GPS, para que possa efetuar ou receber chamadas, ouvir música ou receber as tão necessárias instruções de navegação. O tempo de carga é de aproximadamente duas horas.

A Schuberth aproveitou o lançamento do SC2 para disponibilizar uma nova aplicação que permite utilizar o telemóvel para navegar facilmente através dos menus que asseguram o controlo e ajuste do sistema de intercomunicação, incluindo ligar ou desligar a intercomunicação em rede, ou escolher entre rede aberta ou grupo.

Também permite gerir as listas de emparelhamento,

ajustar o volume, memorizar estações de rádio FM ou descarregar os manuais de utilizador. Esta nova aplicação está disponível gratuitamente nas lojas Apple e Google. O SCHUBERTH SC2 tem um preço recomendado de venda ao público de 349€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado SCHUBERTH ou acesse ao site oficial da Golden Bat, o importador oficial da Schuberth para Portugal. //



**HYOSUNG**  
Korean Technology



**BOBBER GV125S 4.249€**

**BOBBER GV300S 4.989€**

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  
125: 13,45 CV. Consumo combustível: 2,7 l/100 km. Emissão de CO2: 62g/km / 300: 30 CV. Consumo combustível: 3,3/100 km. Emissão de CO2: 75 g/km

Ágil e rápida, posição de condução vertical, silhueta "long & low" seguindo os cânones mais estritos desta moda puramente americana. Perfeita para te moveres pela cidade e divertida em estrada. A moto ideal para o dia a dia e para as tuas deslocações de fim de semana.

**Bobber GV125S: Motor bicilíndrico em V a 60° - DOHC 6 válvulas e com 13,45 CV (único na sua categoria em 125cc). Refrigeração líquida. EFI.**

**Bobber GV300S: Motor bicilíndrico em V a 60° - DOHC 8 válvulas e com 30 CV. Refrigeração líquida. EFI.**

**PROMOÇÃO: Assento monolugar gratuito**  
Solicita um teste ride em [hyosung.pt](http://hyosung.pt)





**Paulo Araujo**

*Motociclista, jornalista  
e comentador desportivo*

## ÉPOCA TOLA NA MOTOGP: Tudo muda em 2022

**É**famoso o soneto de Camões que fala da eterna mudança das coisas e que termina dizendo que não só estão sempre a mudar, como a forma da própria mudança também... Isto aplica-se em beleza à MotoGP em 2022, quando apenas quatro pilotos do plantel têm o seu futuro garantido para além de 2022 e há muito talento à espera noutras categorias.

Depois, os contactos são feitos e contratos negociados cada vez mais cedo na época, o que não é bem visto por alguns dos protagonistas.

De facto por um lado, uma vez negociados contratos, os pilotos podem pôr de lado esse aspeto da sua atividade profissional e concentrar-se na pilotagem em si.

Por outro, o circo de boatos por vezes interfere em alturas críticas da época especialmente quando muitas vezes acabam por não se concretizar mas raramente serão sem fundamento... afinal não há fumo sem fogo!

Engraçado que um dos que se manifesta contra a chegada cada vez mais prematura da época tola é Lívio Suppo, o novo manager da Suzuki, que vindo de uma carreira de gestão com a Ducati e Honda confirma que quase de certeza irão ficar com os mesmos dois pilotos, Mir e Rins, até porque ambos têm dado boas mostras de forma.

Na KTM, Binder está confirmado e muito se especulou de uma possível passagem de Miguel Oliveira para outra equipa, talvez a Yamaha, mas mais uma vez pela boca do agora Manager Francesco Guidotti, sabemos que é quase certo que o português ficará na KTM, embora ter sido um dos vencedores da época

até agora não terá feito mal nenhum aos seus prospectos para 2023...

Propriedade quente igualmente é Aleix Espargaró que, finalmente, levou a Aprilia ao degrau mais alto do pódio, e claro o impressionante Enea Bastianini, mais uma vez a combinação do Rookie inexperiente na moto desatualizada numa equipa nova que não podia ter ganho e o único que já o fez duas vezes este ano!

George Martin com a sua capacidade de sacar poles também deve ter multiplicado várias vezes o seu poder negocial, sempre dentro da Ducati, e quem sabe não será à custa de Jack Miller que não parece acertar uma ultimamente... mas também já disse que para sair da Ducati outra equipa teria que o atrair com muito dinheiro e parece que já tem o apoio do seu chefe de fila Davide Tardozzi para ficar...

Na Honda Marc Márquez demonstrou que não perdeu nada da sua extraordinária capacidade de intervir quando tudo corre bem e Pol Espargaró tem conseguido andar quase ao mesmo ritmo mas ainda falta qualquer coisa... Marc é outro dos sortudos, que permanecerá com a Honda Repsol até 2024, pelo menos.

Recentemente, Francesco Bagnaia renovou o seu contrato com a Ducati Lenovo por mais duas temporadas e, com Binder e Franco Morbidelli da Yamaha Monster Energy é o quarto contratado, pois tem um acordo até 2023.

Para o resto da grelha, seguem-se alguns meses de nervosismo. O Campeão Mundial Fabio Quartararo (Yamaha Monster Energy) tem toda a gente à espera,

quer continue com a Yamaha, quer procure relva mais verde noutra lado... já tinha dito que não era com 8º lugares que se defendiam campeonatos, uma referencia velada à aparente falta de velocidade das Yamaha este ano, mas desde então venceu...

O Diretor da Equipa Massimo Meregalli insiste que "Fabio é a nossa primeira prioridade..." mas ao mesmo tempo, admite que querem testar o Campeão das Superbike Toprak Razgatlioglu...

Na Yamaha WithU RNF, Andrea Dovizioso pretende redescobrir a sua antiga forma, mas aos 35 anos, com Rossi retirado, é de longe o mais velho da grelha.

Depois, há uma série de "rookies" ainda por provar o seu valor, Darryn Binder Fabio Di Giannantonio (Gresini Racing), Luca Marini e Marco Bezzecchi (Mooney VR46) que esperam garantir que as suas carreiras na categoria rainha não caem no primeiro obstáculo.

Para os que faltam mencionar, nomes como Maverick Viñales, Alex Márquez, Nakagami, Raul Fernández ou Remy Gardner, a eminente subida de talento excepcional, com pilotos como Pedro Acosta ou Izan Guevara só pode ser mais um fator a tirar-lhes o sono...//



"...apenas quatro pilotos do plantel têm o seu futuro garantido para além de 2022 e há muito talento à espera"



## EDIÇÕES LIMITADAS

YZF 80A



YZF 80A



START F335i



START F125



PILOT F150



Ycf-Riding.com

# Portugal, PALCO DO MUNDIAL EM TANTAS FRENTES...



Numa curta quinzena do mês de Abril, Portugal tornou-se o centro do mundo desportivo das duas rodas quando recebeu, quase em fins de semana consecutivos, um Grande Prémio de Portugal de MotoCross em Águeda, seguido da categoria rainha das duas rodas, a MotoGP, em Portimão.

**Texto:** Paulo Araujo

**S**e juntarmos a isso a estreia do Campeonato Nacional de Velocidade no Estoril e a presença de cada vez mais portugueses no Espanhol de Superbike aqui ao lado, mais o Raid de Ferrara, foi mesmo um mês de abril cheio de ação do nosso lado...

Posto isto, em termos de resultados, tivemos que nos contentar desta com um 5º de Oliveira na Categoria Rainha, que o português da KTM poderia tão facilmente ter levado de vencida se o mau tempo que assolou o circuito do Algarve na sexta e no sábado, e lhe permitiu dominar os treinos, vencendo 2 das 4 sessões livres, se tivesse mantido pelo domingo fora.

Em Portimão assistimos também à estreia da MiniGP em versão nacional, e os três primeiros na corrida ao título, Alexandre Cabá, Adelino Patronilho e Carlota Carochinho, tiveram a oportunidade de privar com o herói da casa Miguel Oliveira dentro da sua garagem da KTM.

Quanto ao MXGP, a ronda de Águeda foi feroz, mas desde aí já se seguiu Trentino e Kegums, consolidando para já a liderança de Tim Gajser, que em Portugal bateu Jorge Prado e Glenn

Coldenhoff, embora Prado levasse a primeira manga de vencida.

Já na MotoGP, se não pudemos ver Miguel Oliveira vencer, pelo menos vimos o regresso da Yamaha em grande, não só com boas exibições de Dovizioso e Morbidelli, mas também e principalmente com a vitória categórica de Quartararo.

Uma semana antes, tínhamos visto o Estoril dar azo ao começo da defesa do título de SBK de Romeu Leite, mas já vimos que vai haver oposição mesmo que Ivo Lopes volte a optar pelo campeonato espanhol.

Nessa nota, este não começou tão bem como isso, pois a oposição de uma equipa Honda virtualmente de fábrica em Espanha só permitiu a Lopes e à sua BMW produzir um 6º e uma queda no recente encontro em Valência...

Já Ferrara deu uma vitória sonante a António Maio, com alguma oposição forte de Gustavo Gaudêncio e Daniel Jordão.

Este mês, ainda se podem deleitar com a passagem do Mundial de SBK pelo Estoril a 22 de Maio... //

*"ESTE MÊS, AINDA SE PODEM DELEITAR COM A PASSAGEM DO MUNDIAL DE SBK PELO ESTORIL A 22 DE MAIO..."*





## Do Porto A MADRID

A Honda convidou alguns meios de comunicação Ibéricos para porem à prova a sua nova moto para viagens, derivada da bem-sucedida CRF1100 Africa Twin.

**U**ma viagem guiada, em grupo, do Porto até Madrid, visitando algumas das melhores estradas da Península Ibérica? Claro que sim! É para andar de moto? Vamos lá!

O Porto é lindo, mais ainda quando serve de cenário de partida para uma viagem em duas rodas. O pretexto era pôr à prova, em condições reais, a nova moto de viagem da Honda, a NT1100, que já tinha tido oportunidade de testar, mas não em condições reais e menos ainda com piso seco.

A partida estava marcada para cedo e nos primeiros quilómetros, depois de deixar para trás o conforto do Hotel Eurostars Porto Douro e o belo cenário da sobranceira Ponte D. Luis I, o grupo e respectivos guias dirigiu-se a Amarante fazendo uso da A4, autoestrada que até merece alguma consideração pelo seu traçado panorâmico.

Além de permitir fugir ao trânsito da Invicta, a A4 ainda permitiu regular os espelhos retrovisores para uma excelente visibilidade e criar alguma ligação com a profusão de comandos, para poder “azerar” os totalizadores de quilómetros, ligar o aquecimento dos punhos, ajustar o ecrã pára brisas para minimizar a

turbulência e respectivo ruído no capacete, além de permitir criar alguma intimidade com o bicilíndrico e com a ciclística.

A verdadeira condução só começava depois de Amarante, pela EN101 até Mesão Frio, e depois pela EN108 até Peso da Régua.

Cruzada a EN2, a EN222 desenrolava-se em todo o seu esplendor paisagístico, bordejando o rio Douro até ao cruzamento para a Vila do Pinhão, onde estava marcada uma paragem para um café, vídeo e fotos, frente ao Douro e na presença dos sempre bonitos e intrigantes barcos rabelos que outrora transportavam o afamado Vinho do Porto.

Cumpridas as formalidades profissionais e satisfeitas as necessidades fisiológicas, o regresso às curvas da EN222 foi mais do que bem-vindo, proporcionando a oportunidade de, graças ao bom asfalto, aligeirar a NT1100 com uns cuidadosos desbastes dos poisa-pés, em algumas das curvas mais pronunciadas.

A NT1100 revelou-se extremamente estável, tanto na abordagem às curvas, quando os travões eram solicitados com maior ímpeto, como quando era necessário corrigir a trajetória, situação em que o travão traseiro se mostrou extremamente eficaz e incansável. >>



"O PORTO É LINDO, MAIS AINDA QUANDO SERVE DE CENÁRIO DE PARTIDA PARA UMA VIAGEM EM DUAS RODAS."



Um lauto almoço aguardava os Test Riders em Foz Côa, bem no âmago da sua herança paleolítica, ou seja, no monolítico museu que ilustra o parque arqueológico do rio Côa, bem no seio dos belos vinhedos do Douro.

Mas o repasto foi moderado, para não causar qualquer impedimento na condução durante os últimos quilómetros da N222.

Uma breve paragem à entrada de Almendra, para uma foto de grupo no marco que assinala o fim do percurso da estrada que está em número 1 do ADR, o Avis Driving Ratio, que a classifica como a melhor estrada do mundo, segundo complexos critérios que um destacado grupo de especialistas definiu para classificar a estrada ideal para garantir um excelente prazer de condução.

Pois se a fórmula matemática desenvolvida por Tilke e seus colegas define que a estrada ideal oferece uma curva por cada 10 segundos de recta, a N222 oferece, nas condições ideais, 1 curva por cada 11 segundos de recta, o que a torna realmente exclusiva e uma verdadeira fonte de prazer, sobretudo para os motociclistas.

Com o ritmo de condução bem empenhado, atrás de um guia que conhece a N222 como as teclas do seu portátil, quase que posso garantir que a NT1100 conseguiu muito melhor do que 11 segundos entre cada

curva, mas infelizmente não tenho provas.

Provas deu esta nova Honda NT1100, com a sua extrema facilidade de inserção em curva, com a sua intuitividade, com o seu comportamento neutro, com a sua suspensão firme, mas confortável, e a sua travagem incisiva e doseável.

O motor, ou melhor, a sua resposta a alta rotação, é extremamente entusiasmante, respondendo solícito e sem hesitações ao acelerador, com uma nota de escape muito interessante. A baixa rotação, agradece-se o vigoroso binário, para manobrar descansado.

Almendra é terra de muita história, que remonta à idade do ferro e cuja antiguidade, repartida entre portugueses e espanhóis, a torna merecedora de uma visita que será recompensada pelo seu riquíssimo património edificado, com casas apalaçadas, solares e monumentos que a tornam numa das mais bonitas vilas históricas de Portugal, apesar de praticamente desertada pela sua população.

Depois de Almendra o céu escureceu, ameaçando chuva, por isso a menos excitante N332 foi feita de forma célere, deixando sem qualquer contemplação locais imperdíveis como Castelo Rodrigo e Almeida, na expectativa de evitar o piso molhado.

Infelizmente bastou cruzar a fronteira, em Vilar Formoso, para que o céu, cada vez mais plúmbeo, se in- >>

# 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](mailto:motoponto@gmail.com)

### MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira  
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email: [motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)

Até já!



contivesse e nos brindasse com alguma da tão necessitada chuva. Mas a intensidade da rega era fraca, pelo que a molha prometida nem sequer chegou a sê-lo.

Até porque, neste aspecto, a proteção aerodinâmica da NT1100 é realmente louvável, conseguindo afastar do posto de condução a intempérie e os resíduos do piso, permitindo-me chegar completamente seco e limpo à garagem do hotel, na bela localidade medieval de Alberca.

Na manhã seguinte a chuva era uma realidade. Por isso, a visita ao centro da vila e respectivas fotos foram canceladas, provavelmente para evitar que alguma carenagem ficasse agarrada na velha calçada íngreme e escorregadia que sobe para o centro da povoação.

Mas, passado pouco tempo, a chuva tinha acalmado e, por altura da primeira sessão de fotos do dia, em plena Sierra de Francia, no idílico cenário da ponte romana de Sotoserrano, apenas o piso molhado impedia aumentar os níveis de confiança.

O destino seguinte era Bejar, cidade industrial caída em ruína, cujo interesse turístico seria nulo, não fosse a beleza das cerejeiras em flor que, no romper da Primavera, decoram montes e vales em redor, com as suas pétalas brancas, dando ideia de neve. Infelizmente a natureza estava ligeiramente atrasada e negou-me repetir o maravilhoso espetáculo.

No entanto, quem passar por Bejar, se tiver tempo, não deve perder o belo povoado de Candelário, logo ali ao lado, cuja situação geográfica e engenho popular, antes da revolução industrial, tornou propícia à confeção enchidos. A não perder tampouco é a povoação de Montemayor del Río, com toda a sua ambiência medieval.

Logo de seguida, a caravana passou Hervás, localidade mais conhecida pelo seu carismático museu automotivo, o primeiro Museu da Moto Clássica de Espanha, mas cujo encanto e importância histórica são dignos de nota. No entanto, não havia tempo para paragens.

O Puerto de Honduras esperava-nos a 1440 metros de altitude, com toda a grandeza da paisagem da Serra de Gredos a contrastar com a estreiteza da sinuosa estrada CC-102.

Mas com o piso seco, apesar de bastante degradado, a NT1100 viu a sua suspensão e a robustez dos travões postas à prova, tendo no final merecido nota máxima. Um destaque também para a solidez da construção, comprovada pela ausência de vibrações ou ruídos parasitas, mesmo nos pisos mais degradados.

Como recompensa por tamanha lavagem de vista e extraordinária oxigenação dos pulmões, estava prevista mais uma paragem para fotos e vídeos, antes de um



reconfortante café, às portas de Jerte, onde também as flores de cerejeira ainda não cobriam a paisagem.

Voltava a chover e a temperatura ambiente ia baixando. O trajeto para o almoço foi feito pela panorâmica N110, passando por Tornavacas e Barco de Ávila.

O céu, cada vez mais carregado, não fez favor às impressionantes muralhas de Ávila que, do alto dos seus 1132 metros acima do nível médio das águas do mar, impõem o respeito que toda a sua história lhes confere. Uma daquelas cidades espanholas que é um pecado não conhecer.

A Puerta de la Adaja foi o mais perto que estivemos das preciosidades que Ávila encerra. O almoço esperava mas, apesar do frio, ninguém teve coragem para atacar o típico “chuletón de ternera” da afamada raça autóctone Avileña Negra.

O final da viagem já se fazia sentir. Depois do repasto, foram prestadas as últimas homenagens às companheiras de duas rodas. Mais fotos, mais vídeos, mais elogios, e umas pingas de chuva grossa, a ameaçarem estragar o final feliz da viagem, ditaram a partida apressada.

Já em ritmo quase de cortejo fúnebre, a serra de Guadarrama confirmava a cercania de Madrid. Nas suas fraldas destacava-se imponente o complexo do Mosteiro Real de San Lorenzo de El Escorial. Atravessá-lo, apenas, soube a pouco, mas mais não era possível.

Continuando, à passagem pelo Vale de los Caídos ainda tudo estava seco, mas logo depois, no emaranhado de auto-estradas e vias rápidas que mantêm Madrid refém do seu caos rodoviário, o piso estava molhado, mas não chovia.

As NT1100 que nos acompanharam ao longo dos pouco menos de 740 quilómetros estavam de volta, todas sãs e salvas, ao concessionário Honda Ikono Motorbike.

No painel de instrumentos da unidade que me acompanhou ao longo dos dois dias, o computador de bordo registava um consumo médio de 5,3 litros /100km, a uma velocidade média de 73 km/h, o que considerando o traçado e os ritmos impostos em alguns troços mais sinuosos é um valor quase inacreditável.

No entanto, perfeitamente justificável já que, depois >>>

## EQUIPAMENTO

Capacete Schubert C5

Luvas REV'IT! Arch

Fato REV'IT! Poseidon 2 GTX

Botas TCX Clima Surround GTX



do último reabastecimento, em Ávila, e com o ritmo tranquilo adoptado ao longo dos últimos 150 quilómetros, a rolar descontraidamente, a uma média de 88 km/h, o consumo baixou para uns ainda mais inacreditáveis 4,9 litros/100km.

Devo referir que esta era uma versão de caixa de velocidades convencional, equipada com as duas malas laterais e Top Case!

Mas tenho de admitir que, se tivesse feito esta viagem com passageiro, inquestionavelmente teria escolhido uma versão automática, com embraiagem DCT, que se revela muito mais fácil de conduzir, mais confortável, sobretudo para o passageiro que não é sacudido a cada passagem de caixa e, ainda, mais económica, pois, ao contrário de mim, optimiza o binário e a suavidade da aceleração para conseguir esse propósito.

Do desempenho geral da NT1100 fica a convicção de esta ser uma moto do mundo real, competente, tolerante, muito prática, extremamente segura e capaz de incutir muita confiança, perfeitamente capaz de levar um ou dois adultos e respectiva bagagem, com

grande nível de conforto.

Sobretudo se optar por instalar um assento conforto, como o da unidade que testei tinha instalado, e que considero maravilhosamente confortável, ao contrário do que vem instalado de série.

Apesar do seu grande volume, manobra-se com extrema facilidade, pelo que mesmo os motociclistas de estatura mais baixa não terão muita dificuldade em manter um grande controlo.

Não sendo perfeita (nenhuma moto o é), e tendo alguns pormenores que pessoalmente não me agradam, nomeadamente os botões de comando em número exagerado e com um desempenho algo confuso, tenho que admitir que o nível de equipamento, a qualidade de construção, a economia de consumo, as prestações dinâmicas e o elevado nível de conforto que proporciona a bordo tornam-na numa excelente opção para as longas viagens, seja a solo, seja com passageiro.

Pode ficar a conhecer melhor a NT1100 no resumo do primeiro contacto que tive com ela, na sua apresentação internacional. //



THE TEMPLE BAR

48

# ★ RENEGADE ★ SPORT



2.650€

Renegade Sport 125



3.750€



Renegade Classic 125



3.690€



Renegade Vegas 125



3.499€



Renegade Commando 125



Toda a gama em 125cc



Potência 12cv



Refrigeração líquida



Conduz com carta de automóvel



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

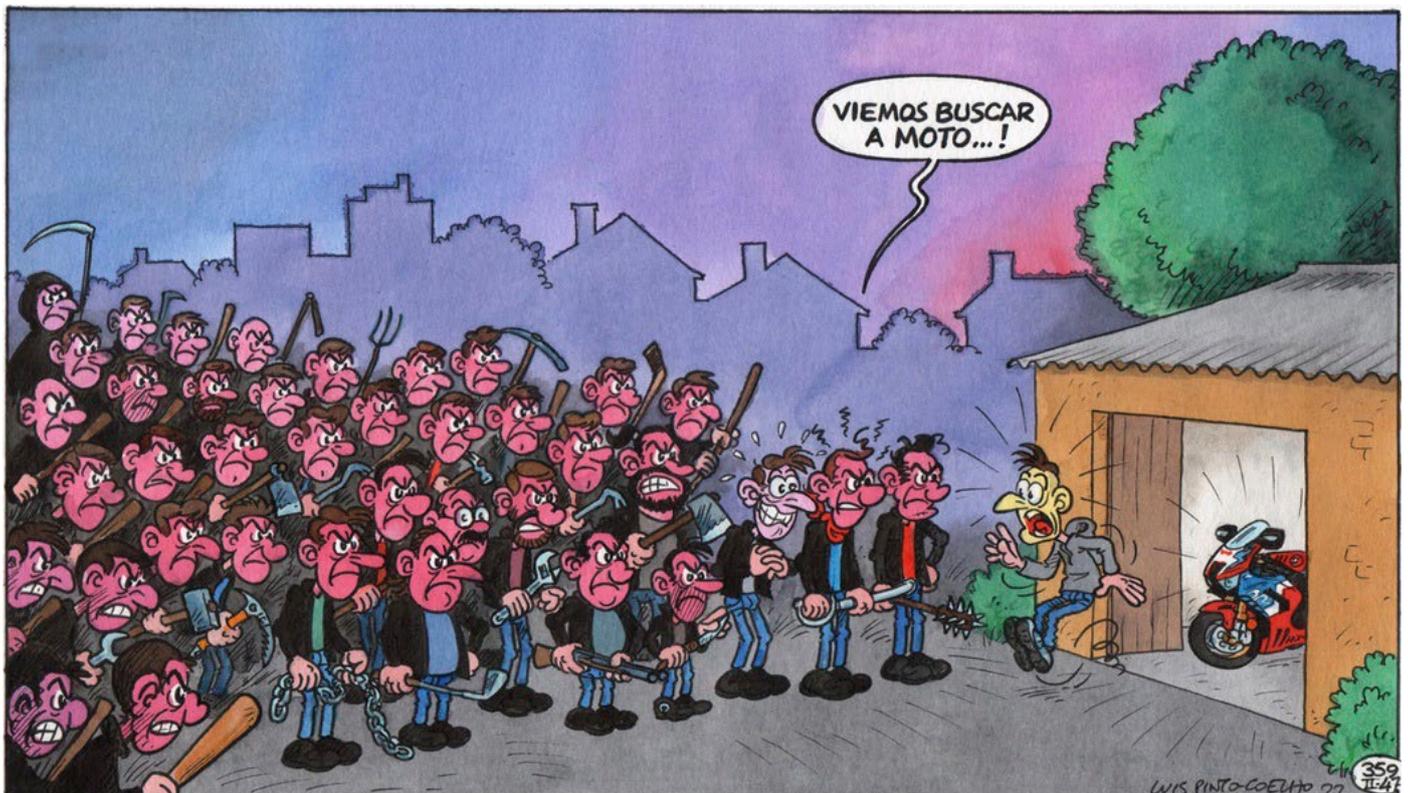


[umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica)



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

Recomendamos lubrificantes CEPSA



# MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



**Susana Esteves**  
*Jornalista e motociclista*

## E tudo o vento QUASE LEVOU

**N**em todos gostam de andar de moto no inverno. A chuva representa um risco acrescido na estrada, o granizo é especialmente desagradável e os dias mais frios são terríveis, mesmo com equipamento de qualidade. Mas o vento é, para mim, o pior!

Não estou a falar de aragens, ligeiras brisas ou mesmo de vento moderado. Falo de vento forte, lateral ou cruzado, com rajadas, o que sentimos há pouco tempo um pouco por todo o país.

O vento dita as regras quando pensamos em atravessar as pontes ou escolher a autoestrada.

Determina o lugar onde estacionamos e a posição em que deixamos a moto. A minha caiu esta semana devido a uma rajada de vento forte, simplesmente porque não fui suficientemente rápida a determinar o grau e o ângulo mais ajustado à direção do vento (é quase preciso um curso).

Determina a moto que escolhemos conduzir nesse dia (para quem tem opção). As motos mais leves e pequenas são as que mais sofrem.

Coloca-nos travão na velocidade a que circulamos quando vamos entre os carros. Aliás, este ponto é particularmente crítico. Uma rajada de vento destrói em milésimos de segundo qualquer "medição a olho" tirada no meio do trânsito. Basta uma rajada para sermos projetados para cima do carro do lado.

Condiciona a escolha da roupa e do capacete. Por regra, todo o equipamento deve estar justo para não criar desequilíbrios. Mas quando há ventos fortes, até umas calças mais largas fazem diferença.

Quando comecei a andar de moto o vento foi o

meu adversário mais temível. Tínhamos/temos uma relação de ódio-ódio muito especial. E na altura deram-me umas dicas para andar de moto quando está muito vento que me pareceram saídas de um episódio dos "Apanhados".

Entre a dica de aumentar a tração, a pressão sobre o guiador e a posição do corpo na moto, disseram-me para fazer a bandeira. Ou seja, abrir/rodar a perna para fora da carenagem da moto, do lado que vem o vento.

É mito ou verdade?

Nos primeiros tempos lá andava eu de perna meia aberta, ora para um lado ora para outro, a tentar perceber se aquilo funcionava, ou se tinha sido vítima de uma piada ou praxe motociclista.

Seja qual for a técnica, a palavra de ordem é prudência. O vento é traiçoeiro e tudo acontece em milésimas de segundo.

Boas curvas //

"Quando comecei a andar de moto o vento foi o meu adversário mais temível.

Tínhamos/temos uma relação de ódio-ódio muito especial."



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.**

