



TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO

FRENTE-A-FRENTE

BMW R1250 GS

- » **TESTE**
APRILIA SR GT 125
DUCATI DESERTX
SUZUKI GSX-S 1000 GT

- » **NOVIDADE**
GAMA SEGWAY 2022

- » **APRESENTAÇÃO**
FAMEL E-XF
GASGAS SM700 / ES700
HONDA CX500 - BIANCANEVE
SEAT MÓ eSCOOTER 125
YAMAHA TRICITY 125

- » **REPORTAGEM**
EXPOMOTO 25ª EDIÇÃO
- » **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



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

A união faz a força

Portugal voltou, finalmente, a ter um Salão de Motos.

Finalmente, muitos portugueses tiveram oportunidade de ver, tocar e alguns até babarem-se sobre a moto dos seus sonhos, a das suas necessidades ou a do seu capricho.

Finalmente, após demasiado tempo, os motociclistas puderam deixar voar a sua imaginação, concretizar os seus sonhos, descobrir novas alternativas ou simplesmente aproveitar um pouco de convívio, algo que ultimamente tanto tem faltado.

Sendo portugueses, todos sofremos daquele complexo de inferioridade e de típicos desvarios megalómanos, que normalmente bipolarizam a sociedade e que inevitavelmente originam os cada vez mais comuns comentários precipitados, uns de reprovação e outros de censura.

Obviamente que quem já visitou algum dos grandes salões de motos europeus, Milão e Colónia, ou até mesmo os salões espanhóis de Madrid ou Barcelona, entrava pelos portões da nossa modesta Exponor, que ainda não se tinha livrado das mazelas causadas pelo período de inatividade durante a pandemia e que lhe davam um aspecto descuidado e envelhecido, e ficava um pouco desiludido. Faltava brilho e cor para animar a festa!

Algumas das marcas presentes fizeram um enorme esforço para conseguirem expor os

seus modelos e terá sido necessária uma grande força de vontade para conseguirem contornar as contingências do mercado e a imprevisibilidade das importações. Mas outras nem sequer marcaram presença, sendo que algumas dessas se fizeram representar apenas por concessionários, enquanto outras mostravam uma preocupante escassez de modelos, sobretudo os mais populares.

Algumas das marcas presentes também podiam ter ajudado a contribuir para um ambiente mais cativante, notando-se que alguns stands foram criados à pressa, com pouco cuidado e praticamente nenhum investimento, provavelmente consequência da falta de recursos humanos qualificados que afecta o tecido empresarial nacional.

Valeram alguns dos espaços ocupados por marcas mais modestas que, com alguma imaginação e bom senso, conseguiram dar ao salão algum impacto visual.

Se foi o melhor salão nacional de sempre? Não. Mas foi o Salão possível. Podia ter sido melhor? Bem, a organização declarou que houve mais de 70.000 visitantes. Um recorde! Se acho que podia ter sido ainda melhor? Admito que sim. Mas porque não admitir também que, para se fazer crescer o motociclismo em Portugal, é necessário o empenho de todos? Todos, mesmo! É que a união é que faz a força! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

24 HONDA CX500 - BIANCANEVE

28 YAMAHA TRICITY 125

34 SEAT MÓ ESCOOTER 125

38 GASGAS SM700 / ES700

40 FAMEL E-XF

COMPARATIVO

44 BMW R1250 GS VS TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO

TESTE

58 DUCATI DESERTX

68 SUZUKI GSX-S 1000 GT

76 APRILIA SR GT 125

REPORTAGEM

114 25ª EDIÇÃO DA EXPOMOTO

DESPORTO

118 SPORTNEWS

CRÔNICA

3 ROGÉRIO CARMO: A UNIÃO FAZ A FORÇA

6 PEDRO ALPIARÇA: "PAI, LIGA OS MÍSSEIS!"

22 MARIANA FERREIRA: AS PERIPÉCIAS DE UMA APRENDIZA

42 MIGUEL SÁ MONTEIRO: TESTE EM TERRAS DE GENTE GRANDE

116 ADELINA GRAÇA: SERRA "POUCO" NEVADA

122 PAULO ARAUJO: HORA DA VERDADENA MOTOGP

124 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

126 SUSANA ESTEVES: FAÇAM O QUE EU DIGO, NÃO O QUE EU FAÇO



O PODER DOS 3 CILINDROS



FOR THE RIDE



TIGER
SPORT
660



4 ANOS
DE GARANTIA*
DE FÁBRICA E SEM LIMITE DE QUILOMETRAGEM

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 **9.195€ PVP**.

Saiba mais em: triumphmotorcycles.pt TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 TRIUMPH PORTO: 224 108 000 TRIUMPH ALGARVE: 289 090 366 TRIUMPH CENTRO: 236 023 404

*Campanha padronizada, em vigor até 30/06/2022.

*Imagem não contratual.



Pedro Alpiarça
Ensaíador

"Pai, LIGA OS MÍSSEIS!"

- **Ok. Consegues ouvir-me?**

- Sim, consigo. Estás dentro do meu capacete?

- Sim filhote, estes capacetes têm uns microfones e umas colunas especiais que fazem com que consigamos falar. Tipo rádio...

- Boooa! Vamos ouvir a Comercial? Quero ouvir o Palmeirim e o Gilmarão Vemba!

- Haahaa!! Não dá para ouvir essa rádio... mas podemos falar o caminho todo! Estás bem seguro? Os pézinhos, já estão nas peseiras?

- Jáá Paaai!! Que chato, perguntas-me sempre isso. Já treinámos, e eu sei o que fazer!

Estes foram os primeiros minutos de uma das viagens mais importantes da minha vida. Tinha chegado finalmente o dia de levar o meu filho de 7 anos à escola, de moto, e se isto vos parece um acto sem grande importância, eu argumento com o enervante facto de atravessar uma das piores artérias da cidade (2ª circular) no pico do trânsito, com a carga mais preciosa do mundo.

Testes foram realizados nos dias anteriores (pequenas voltas no bairro), equipamento adequado foi comprado, e uma mãe preocupada lançou-me todo o tipo de olhares reprovadores.

A grande epopeia estava em andamento...

- Então puto? Estás a curtir?

Tinham passado os primeiros quilómetros de Auto Estrada, o ruído da deslocação do vento não dava azo a grandes conversas, começava agora o trânsito mais denso...

- Estás muito caladinho...

- Espirrei e esta esponjinha na frente da boca está molhada e salgadinha..

- Bonita imagem... Agora não há muito a fazer filho.

Vamos entrar no grande desafio, furar o trânsito!

- Ó Pai, sabias que no Minecraft criei uma torre? Agora gostava de fazer uma bandeira

- Concentra-te filho por favor. Ouviste o que te disse? Este desafio é muito difícil e preciso da tua ajuda, tens de ficar atento porque os carros às vezes atiram-se para cima de nós

- Ok Pai. Temos mísseis? Porque assim fazemos com eles se desviem

Mísseis? Claro que temos!

E assim começou um festival de buzinas para avisar os automobilistas da nossa passagem. Os risos eram muitos, o petiz imitava barulhos de lasers, explosões e todo um arsenal destrutivo que nos ajudava a vencer a batalha. Confesso-vos que os nervos eram mais que muitos, bastava uma típica distração com os malfadados telemóveis (essa praga que polui o discernimento de quem conduz um automóvel) para nos atirar ao chão. Por mais preventivos que tentemos ser, e por mais que tentemos calcular o risco, ele está presente, e se sozinho assumo que posso ter um preço a pagar por andar num veículo que me faz tão feliz, deixar que algo de mal aconteça àqueles que amamos é absolutamente impensável.

Felizmente, foi épico (a experiência de partilha) e sem incidentes de maior. Não sei se o meu coração aguenta fazer isto frequentemente...

Ao final do dia a mãe foi buscá-lo.

- Então, filho? Como é que correu? Gostaste? O Pai andou rápido?

- Sim, chegámos 15 minutos mais cedo! Disparámos mísseis e o Pai está a dever-me 3 € para eu pôr no frasco dos palavrões. //



Nova Ducati Monster Simply Fun!

Com linhas limpas, compacta e leve, a nova Monster é pura diversão concentrada e tem uma condução surpreendentemente fácil. Com o motor Testastretta 11º de 111 cv, ciclística desportiva, eletrónica avançada ao serviço do motociclista e uma ergonomia minuciosamente desenhada, tem tudo o que é necessário para uma condução precisa e vibrante.

Está apta para todos, já que se encontra disponível uma versão de 35 kW*, ou com um kit de suspensão rebaixada que pode adaptar-se segundo a altura, podendo satisfazer desde os mais jovens aos mais experientes. A nova Monster é minimalista, mas tem tudo o que sempre quiseste.

Vem testar a nova Monster, agora com oferta de 400€ em boutique ou acessórios Ducati Performance até 30/06/2022.

Nova Ducati Monster: é hora de diversão!

*A nova Monster também está disponível para os detentores de carta de condução limitada A2, numa versão com potência reduzida a 35 kW.
Modelo mostrado na imagem: Cilindrada 937 cc | Potência 111 cv (82 kW) às 9.250 rpm | Binário máximo 9,5 kgm (93 Nm) às 9.500 rpm | Peso a seco 166 kg.

Mais informações no teu Ponto de Venda Autorizado e em [Ducati.pt](https://www.ducati.pt)





Passatempo REV'IT! Lés-a-Lés 2022

A REV'IT! VAI OFERECER UM CONJUNTO COMPLETO CAYENNE 2 A UM PARTICIPANTE DA 24ª EDIÇÃO DO LÉS-A-LÉS

A **EDIÇÃO DE 2022** da grande aventura de mototurismo em duas rodas que é o Portugal de Lés-a-Lés vai contar com um novo patrocinador internacional que, desde 1995, tem vindo a redefinir a forma como o vestuário para motociclistas é desenvolvido.

Para assinalar a sua ligação ao evento organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal, a REV'IT! decidiu criar um passatempo que irá contemplar um dos participantes com um fabuloso conjunto completo de turismo e aventura Cayenne 2, representando um valor de venda ao público de 1.039€.

A participação será muito simples, bastando aos inscritos no evento fazerem o scan do código QR existente no panfleto que a REV'IT! irá distribuir na zona da partida antes do prólogo, em Faro. Ao acederem ao link na bio, os interessados devem subscrever a Newsletter.

O conjunto REV'IT! Cayenne 2, que será entregue a um dos participantes, é composto por casacos, calças e luvas que refletem toda a experiência da marca no desenvolvimento e produção de equipamento de proteção para motociclistas.

Grças ao resistente tecido em rede utilizado no Cayenne 2, este equipamento garante ventilação e

respirabilidade, sendo por isso perfeitamente adaptado à utilização com tempo quente, não descurando a tradicional preocupação da REV'IT! no capítulo da segurança, graças à elevada resistência à abrasão do material exterior e à inclusão de proteções certificadas.

As zonas dos ombros, cotovelos e joelhos contam com as patenteadas proteções SeeflexCE/Seesoft CE e nas costas estão presentes as Seesoft Air CE, podendo ainda ser instaladas as Seesoft CE no peito.

Inúmeros bolsos interiores e exteriores garantem que nenhum objeto pessoal ficará para trás e para que o conforto e a proteção sejam também uma realidade na zona inferior das costas, casaco e calças podem ser ligados através do respetivo fecho de correr.

O casaco Cayenne 2 possui ainda um cinto lombar que pode ser facilmente retirado, graças à sua fixação por velcro, e está também preparado para acomodar o colar cervical Seguro (Neck Brace).

Não perca esta oportunidade!

Saiba mais sobre o casaco REV'IT! Cayenne 2

Saiba mais sobre as calças REV'IT! Cayenne 2

Saiba mais sobre as luvas REV'IT! Cayenne 2 //

51 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**

* 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).

** A tua vida é uma viagem.

+18 ANOS
CARTA A2

bmw-motorrad.pt

MAKE LIFE A RIDE **



MotoGP atinge marco de 40 milhões de utilizadores nas plataformas digitais

FOI HÁ POUCO MAIS DE UMA ÉPOCA QUE SE FESTEJARAM OS 30 MILHÕES DE UTILIZADORES E AGORA O MOTOGP VOLTA A TER UM CRESCIMENTO DE 33% DE FÃS E SEGUIDORES NAS DIVERSAS PLATAFORMAS E CANAIS.

A JORNADA digital do MotoGP começou em 1999 e atualmente (2022) já conta com 40 milhões de seguidores nas redes sociais e plataformas digitais.

Em apenas um ano, a conta do Twitter do MotoGP ganhou 3 milhões de seguidores, o que se traduz num crescimento de mais de 10%. No mesmo período, a conta do Instagram obteve mais 5 milhões de seguidores - um crescimento de 34% - mas foi o Youtube que teve o maior acréscimo de subscritores, com um incrível aumento de 43%.

E são mais de 17,5 milhões de pessoas que utilizam o Facebook para acompanhar as novidades do MotoGP em formato vídeo, sejam estes de curta ou longa duração.

Em 2005, antes de se expandir para o Facebook e o Twitter, o MotoGP entrou para o Youtube. Nesta plataforma, o conteúdo aparece em formato vídeo, sejam séries,

entrevistas, ou Youtube Shorts (pequenos vídeos de 15 segundos).

No Twitter, o MotoGP já conta com mais de 3 milhões, que têm acesso a notícias de última hora, vídeo-clips, novidades sobre os acontecimentos de cada semana de corridas e artigos onde se discutem os aspectos mais importantes da competição.

Em dois anos, o Instagram ganhou 3 milhões de seguidores, passando de 10 para 13 milhões. Nesta rede social, os utilizadores têm disponíveis conteúdos em formatos de histórias, fotos, vídeo-clips e vídeos em direto que mostram os diversos pilotos e as respetivas equipas técnicas nas paddock.

Para além disto, o MotoGP tem presença ainda no Snapchat, no TikTok, no Reddit e no Twitch. //

PASSEIO RIDER ALARGA EXPERIÊNCIA A AUTOMÓVEIS

A DÉCIMA PRIMEIRA EDIÇÃO DO RIDER, O PASSEIO DE MOTOS CLÁSSICAS, ESTÁ DE VOLTA E ESTE ANO VAI ABRIR PORTAS AOS VEÍCULOS DE QUATRO RODAS. O EVENTO, ORGANIZADO ANUALMENTE PELO MUSEU DO CARAMULO, VAI DECORRER DE 10 A 12 DE JUNHO.

O **PERCURSO** irá começar em Aveiro, passar pelo Douro e acabar em Viseu, sendo privilegiadas estradas secundárias, paisagens naturais de montanha, beirarrio e aldeias típicas. Na área da gastronomia também serão privilegiados os sabores típicos, de forma a promover a riqueza cultural da região.

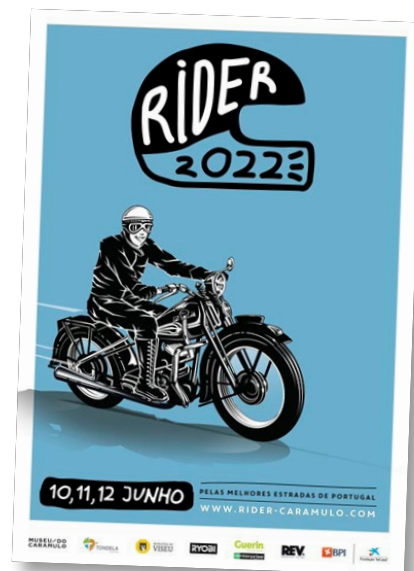
No que diz respeito ao itinerário, na sexta-feira, dia 10 de junho, o Rider vai até Aveiro, com direito a visita ao Museu das 2 Rodas, que fica a cerca de 30 km, em Sangalhos.

No segundo dia, o passeio vai rumar até à região do Douro. Nesse dia, os participantes vão poder visitar o Caramulo Experience Center, um local museológico que se dedica à paixão motorizada.

A fechar o programa desta 11ª edição, os participantes irão percorrer a região de Viseu e terminar com a visita ao Museu do Caramulo. Após a visita, o almoço está marcado no Claustro do século XVIII do museu.

Este passeio de quase 500 km tem contado com uma forte presença portuguesa, mas também com participantes vindos de Espanha, Inglaterra, Alemanha e Holanda.

A inscrição, tanto para automóveis como para motos, pode ser efetuada até ao dia 3 de junho, através dos formulários disponíveis no site oficial do evento. Quanto ao preço, este será anunciado mais tarde, mas será o mesmo para todos os veículos. //



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



Quais as razões que levaram a TVS Motors a investir 125 milhões de libras na Norton?

PARECE QUE O INVESTIMENTO EFETUADO EM 2021 PELA MARCA INDIANA TVS MOTORS ESTÁ A SURTIR EFEITO. EXPLICAMOS-LHE AGORA O PORQUÊ DE A MARCA INDIANA TER INVESTIDO 125 MILHÕES DE LIBRAS NA NORTON.

COM ESTE INVESTIMENTO de 125 milhões de libras a TVS pretende, a longo prazo, revitalizar e fazer renascer a Norton, criar mais empregos e oportunidades, inovar a sua tecnologia e criar novos parceiros de negócios.

Apesar dos altos e baixos, a Norton continua a ser altamente considerada na Grã-Bretanha. Depois de todos os problemas financeiros que a Norton enfrentou, a TVS Motors decidiu criar uma nova moto, a V4 de 1200cc.

Os planos da marca indiana para o futuro da Norton passam por “oferecer tecnologia de ponta, veículos de classe mundial, sustentabilidade, mobilidade do futuro e motos de luxo com boa performance”. Com estes objetivos, surgem também planos para o fabrico de veículos elétricos.

A empresa, que foi comprada por quase 18 milhões de euros, já tinha alguns investimentos a decorrer e outros

que ainda não tinham sido completamente formalizados, e para dar continuidade a estes investimentos e renovar a marca, Robert Hentschel, actual CEO da Norton Motorcycles, vai dirigir uma equipa para obter resultados nesse sentido. Espera-se também que nos próximos anos sejam criados 250 a 300 empregos diretos e 500 a 800 empregos indiretos.

Como já tinha sido revelado anteriormente pelo Andar de Moto, um dos aspetos mais importantes deste novo plano de longo prazo é uma sede nova. Esta nova fábrica localiza-se em Solihull, West Midlands, e será mais ecológica na gestão de resíduos e mais sustentável. Departamentos como design, engenharia, compras, vendas, marketing e a equipa de produção vão estar a trabalhar a partir da sede.

A construção desta nova instalação irá começar nos próximos meses. //

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



Vai nascer uma BMW R 18 inspirada no cinema

AS OFICINAS UNIK, RUSTY WRENCH E BANDIT VÃO COMPETIR PARA CRIAR UMA BMW R18 ÚNICA

FOI NO PASSADO dia 27 de abril que a BMW Motorrad lançou o desafio de personalização de uma BMW R18 a três oficinas de customização portuguesas.

Para este desafio de criar “uma versão única da imponente BMW R 18” o cinema, pela sua riqueza criativa e plástica, servirá de inspiração para os projetos a concurso, já que a apresentação das visões de cada oficina para esta customização será feita no Lisbon Motorcycle Film Fest, que vai decorrer entre 26 e 29 de maio no Cinema São Jorge.

A partir daí irão decorrer as votações até 20 de junho e no dia 21 de junho será anunciado o projeto vencedor. Para tal, os três projetos vão ficar sob avaliação numa página dedicada para o efeito no website da BMW Motorrad Portugal.

As oficinas Unik, Rusty Wrench e Bandit poderão inspirar-se num filme, numa personagem ou noutro elemento do mundo cinematográfico.

Para a escolha final, serão contabilizadas as votações do público em geral (40% da nota final), bem como

os votos de um júri composto por imprensa especializada (30%) e por um júri da própria BMW Motorrad, constituído por elementos com forte ligação à marca (restantes 30%).

No último trimestre de 2022, a BMW R 18 vencedora vai estar em exposição em vários pontos do país. //





NOVA SCOUT® ROGUE

**FAZ PARTE
DE ALGO MAIOR**





Os 100 anos de Moto Guzzi celebram-se em setembro

OS GUZZI WORLD DAYS E O CITTÀ DELLA MOTO GUZZI INTERNATIONAL MOTORCYCLE RALLY REGRESSAM EM SETEMBRO. ESTE DUPLO EVENTO TEM COMO PRINCIPAL OBJETIVO CELEBRAR OS 100 ANOS DE HISTÓRIA QUE A MOTO GUZZI COMPLETOU EM 2021.



ONZE ANOS após a última edição, os Guzzi World Days estão de volta para celebrar os 100 anos de história que a Moto Guzzi completou em 2021, mas cuja celebração a pandemia impediu.

A Moto Guzzi agora tem agendado, para 8 a 11 de setembro, um evento que vai reunir milhares de pessoas de todo o mundo e que irá decorrer no lugar onde foram criadas as primeiras Moto Guzzi, nas

margens do Lago Como, em Mandello del Lario, mais concretamente na via Parodi 57, em Itália.

O Città Della Moto Guzzi, juntamente com o International Motorcycle Rally, são dois espetaculares eventos que prometem preencher todos os momentos de um fim de semana que será único, para celebrar cem anos de uma história fantástica, feita de motos extraordinárias. //

200€ DESCONTO
direto em toda a
gama **125cc!**
Até 31/5 ✕



SABE MAIS NO NOSSE SITE **BRISTON**
MOTORCYCLES

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



Portugal de Lés-a-Lés vence prémio Ruta Internacional

O EVENTO DO GÉNERO QUE MOBILIZA O MAIOR NÚMERO DE PARTICIPANTES EM TODO O MUNDO FOI DISTINGUIDO NA GALA TURISMO EN MOTO

O **PORTUGAL** de Lés-a-Lés, evento de mototurismo da FMP - Federação de Motociclismo de Portugal, foi distinguido pelos 150 especialistas que compõem o painel de jurados dos Prémios de Mototurismo com o galardão Ruta Internacional.

O Lés-a-Lés superou eventos finalistas bem conhecidos como a 'Transpirenaica' (Espanha/França/Andorra), 'Rodando Rutas Mágicas' (México), 'Tibet Easy Rider' (Tibete) ou o 'Encontro Internacional do Cristo Redentor' (nos Andes chilenos e argentinos).

Durante a Gala, realizada em Madrid, o prémio foi entregue por Luis Figari, Delegado da FIM Latino-America, a José Garcia, membro da Comissão de Mototurismo da FMP, representando o reconhecimento da capacidade organizativa da FMP e do trabalho

de promoção de valores mototurísticos de Portugal.

A organização Prémios Mototurismo distingue as pessoas e entidades que se destacaram na realização e apoio a viagens ou atividades turísticas em moto. Da lista inicial concorrente, faziam parte centenas de passeios e personalidades, eventos e iniciativas, marcas e inovações tecnológicas, comunicação e viajantes, num total de 11 categorias.

O Portugal de Lés-a-Lés sobressaiu de um grupo de 18 eventos realizados nos cinco continentes, confirmando o protagonismo internacional deste evento que, desde 1999, une dois pontos opostos do mapa nacional e que em 2022 terá lugar de 9 a 12 de junho, ligando Faro a Bragança, com paragem em Castelo de Vide e Covilhã. //

AS TUAS REGRAS



Recomendamos Lubrificantes



Recomendamos Equipamentos



Vulcan S

Vulcan S é projetada para os motociclistas independentes, que têm o seu próprio estilo de vida e que definem as suas próprias regras. Acessível em todos os sentidos da palavra, a Vulcan S convida-te a seguir o teu próprio caminho!

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



Kawasaki
Let the good times roll

Honda e MDS criam parceria para motociclistas portugueses

A PARCERIA DA HONDA COM A MDS OFERECE AOS CLIENTES DE MOTOS E SCOOTERS DA HONDA UM SEGURO COM TRÊS PLANOS, DEFINIDO PELA MDS EM CONJUNTO COM A MUNICH RE E A LUSITÂNIA.

ESTA PARCERIA, que tem como objetivo “disponibilizar aos proprietários das motos e scooters da marca um seguro adequado às suas necessidades”, está disponível tanto para clientes particulares como empresas desde que possuam uma moto da marca Honda, seja nova ou que esteja em circulação.

Em comunicado enviado à imprensa, a MDS refere que a comercialização deste seguro será efetuada nos concessionários da marca em Portugal.

O primeiro plano (base) deste seguro integra as coberturas de responsabilidade civil, de assistência em viagem e de proteção jurídica. Já as versões “Proteção” e “Proteção Plus” incluem também as coberturas de choque, colisão e capotamento, de furto ou roubo e de incêndio, raio e explosão, sendo que no caso da versão Plus não existe franquia.

Para assinalar esta parceria, a Honda tem a decorrer uma campanha de lançamento onde oferece o seguro de Responsabilidade Civil Obrigatória na compra de motos e scooters novas até 350cc.

“Enquanto líderes de mercado em Portugal, estamos empenhados em criar valor através de parcerias com empresas e marcas, proporcionando aos seus clientes a oportunidade de contarem com seguros adequados às suas especificidades e em condições vantajosas. A nossa presença internacional e network permite-nos ter uma oferta distintiva, com preços atrativos e qualidade de serviço, bem como

criar valor também para os parceiros, contribuindo para que estes reforcem a sua relação com os seus clientes”, referiu Rui Esclapes Santos da MDS.

Na mesma nota à imprensa, José Correia Luís, da Honda Portugal, realçou que: “este acordo que agora firmamos é muito importante para a Honda e para os nossos clientes. Com esta parceria, conseguimos disponibilizar um novo e complementar serviço de suporte aos nossos clientes, garantindo seguros de qualidade vocacionados para o nosso negócio, com várias opções e preços competitivos, facilitando ainda o processo de subscrição que é disponibilizado através da nossa rede de concessionários. Com os Seguros da MDS, os serviços associados ao processo de compra e condução de uma moto Honda ficam agora reforçados, permitindo à marca melhores resultados e elevada satisfação dos nossos clientes”. //



NOVO MODELO
LEONCINO800TRAIL



ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.

**ZERO DESCULPAS
PARA SER AUTÊNTICO**

**PRESTAÇÃO 48 X 187,29€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 8.990€ TAEG 2,3% MTIC 9.398,14€**

Exemplo para um contrato de crédito da Leoncino 800 Trail a 48 meses. PVP de 8.990,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8.990,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 187,29€. Comissão de abertura de crédito no valor de 250,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,3%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9.398,14€. Campanha válida até 31/08/2022. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal, S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 2590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV, IUC e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Benelli. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

SABE MAIS EM ZERODESCULPAS.BENELLI.PT



Mariana Ferreira

AS PERIPÉCIAS de uma aprendiz

Ora cá estou para vos falar da minha mais recente “aventura” no mundo das motos. Parece que foi ontem que me inscrevi na escola de condução, e já estou prestes a ir a exame! Uma enorme peripécia que vos conto mais para o fim...

Lembro-me como se fosse ontem que estava com os nervos à flor da pele, pois ia ter a minha primeira aula de condução, numa mota completamente diferente da minha fiel acelera, que me acompanhou durante praticamente 5 anos. O equilíbrio já lá estava e só faltava o pior: dominar as mudanças e a embraiagem.... Passei basicamente duas aulas a andar rua cima e rua baixo e já só pensava: “quando é que vou para a estrada?” Por um lado, estava ansiosa com a ideia porque já dominava a caixa de velocidades e o ponto de embraiagem! Mas por outro lado, quando deixava o meu lado negativo vir ao de cima, só pensava “aqui num sítio pouco movimentado paro e arranco quando quero, mas então e se no meio do trânsito tiver de parar de emergência? (a 30km/h vejam bem...), ou numa passadeira, ou numa rotunda” bem... o que quer que fosse, ao pensar nisso perdia logo toda a vontade.

Quando finalmente dei por mim no meio do trânsito, posso dizer-vos que foi mais tranquilo do que nos filmes que fazia na minha cabeça. Aula após aula ia melhorando, até que troquei de mota... deixei a 125 por uma MT-03 e aí é que foram elas... Quando, ao fim de duas aulas, já me tinha começado a habituar, trocam-me as voltas novamente e lá subi eu para uma CB500, uma mota que já tinha sofrido muito em tantas

mãos e que as minhas iriam ser mais umas a castigá-la.

Posto isto, posso-vos dizer que depois de ter feito as minhas últimas quatro aulas com a minha nova companheira, já não queria outra coisa! Aliás, até vou a exame com a mota mais antiga e mais “assassinada” da escola.

Mas agora vou então contar-vos a peripécia que aconteceu quando terminei as minhas aulas de condução.

Fui finalmente marcar o exame de condução e descobro que só tenho vaga para o exame no fim do mês. Ora... eu, como qualquer outra pessoa, fiquei de queixo caído (no mau sentido) pois comecei a pensar: mas então, daqui a 3 semanas e 5 dias, para ser exata, como me vou lembrar da condução? E os oitos? Tanto tempo sem treinar é impossível!

É então que oiço de uma boca sábia o seguinte:

“A solução é simples, porque é que não compras uma aula, uns dias antes do exame?” Entendo perfeitamente que as escolas de condução querem fazer dinheiro “à nossa pala”, e a minha vontade foi realmente mandar a pessoa dar uma volta, mas ao invés disso respondi-lhe da forma mais educada possível e prossegui o meu caminho.

Entretanto, dei-me conta que vou a exame com o mesmo modelo de mota que tenho em casa... Por isso, acho que não vou a exame sem pelo menos treinar oitos, e tenho três semanas para isso! Lamento, mas comigo a escola de condução não vai fazer um dinheirito extra!

Boas curvas, que as minhas estão para breve! //

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 3.776€	ÚLTIMA MENSALIDADE 4.441,50€	MENSALIDADE 125€
TAEG 6,6%	MONTANTE FINANCIADO 8.914€	PRAZO (MESES) 48

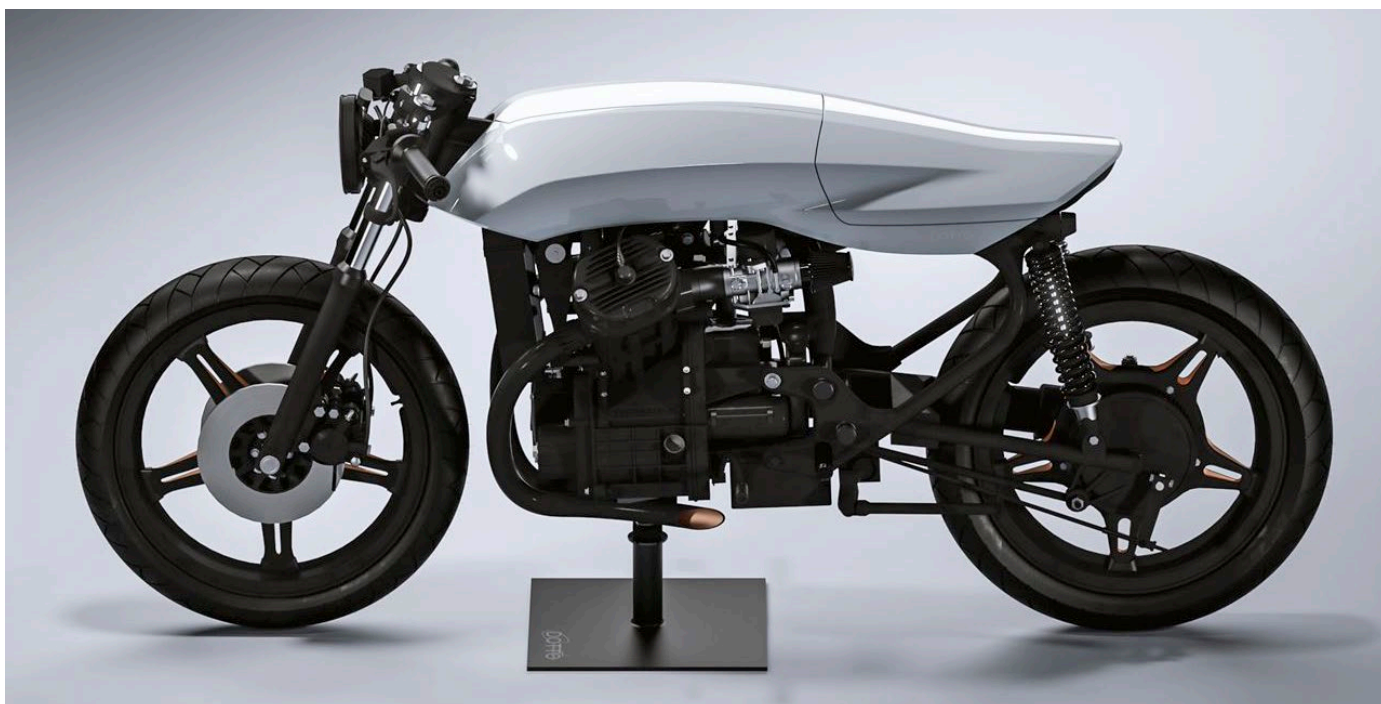
Dotto Creations

DÁ NOVA VIDA À HONDA CX500

Uma nova vida para um motociclo (quase) clássico, criado pela Dotto Creations, com uma produção limitada a apenas 20 unidades.



» [Galeria de fotos aqui](#)



A

Dotto Creations criou uma nova moto, a Biancaneve, uma moto revolucionária que parte da base de uma Honda CX500.

A Dotto Creations é o resultado do génio de Francesco Iannuzzi e Gianluca Bartolini, ambos ligados há muitos anos ao mundo automóvel, que trabalharam no estúdio de design Pininfarina e possuem largos anos de experiência noutros grandes players do mundo automobilístico, como a Italdesign Giugiaro e o grupo Volvo.

“Quais os requisitos para que um produto seja considerado uma moto”? A resposta a esta pergunta passou por conjugar a teoria e a filosofia numa moto, e foi desta forma que a ‘Biancaneve’, uma Honda CX500 de 1979 completamente reimaginada, saiu do papel para a realidade.

Devido à sua experiência em design, a dupla italiana desconstruiu a antiga CX500 para produzir esta nova versão.

Os raios das jantes Comstars foram perfurados para separar cada secção e também o motor foi desmontado para estudar as peças ao pormenor, de forma a que cada componente mecânico fosse reconstruído e os criadores tivessem uma base sólida para fazer a sua magia.

Quanto às cabeças dos cilindros, que sobressaem lateralmente devido à instalação transversal do motor bicilíndrico em “V”, contribuem para uma cintura estreita que se prolonga até à traseira, contrastando com a carenagem monocoque que parece flutuar em cima do curioso quadro da “velha” CB500X.

Um conjunto de amortecedores Hagon eleva a traseira da moto até uma polegada.

Além disto, também o sistema elétrico e a





respetiva cablagem foram substituídos por produtos da gama da Motogadget. Graças aos dois amortecedores e ao conjunto de três braços mecanizados, a traseira da moto abre-se, revelando um simpático assento acolchoado, formando uma elegante cauda quando estiver em andamento.

Também na frente do condutor existe outro compartimento oculto, que só será necessário revelar quando for preciso abastecer: o depósito de combustível e o respectivo bocal de enchimento.

Estes dois compartimentos, quando fechados, resultam numa moto com linhas suaves, que não comprometem a sua função. O espaço negativo sob o assento foi conseguido através de um conjunto de filtros de ar de alto rendimento que substituem a antiga caixa de ar. Os escapes de corte reto dão à moto um som que combina com o seu design.

A CX500 “Biancaneve” vai estar em exposição no Bike Shed Show, em Londres e no FuoriSalone em Milão.


Se estiver interessado em fazer uma reserva ou saber mais pormenores sobre a Biancaneve, ligue-se ao website oficial da Dotto Creations //






**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

APRESENTAÇÃO *YAMAHA TRICITY 125*

Segurança ACRESCIDA

Novo motor, novo quadro e nova atitude!



» [Galeria de fotos aqui](#)





A nova scooter de 3 rodas Tricity 125 da Yamaha apresenta um novo motor Blue Core com homologação EURO5 que a marca reclama ser mais dinâmico e económico.

O novo quadro foi refinado para aumentar a sensação de conforto e estabilidade e o painel de instrumentos tem conectividade ao smartphone para permitir ao motociclista ver as notificações de chamadas, mensagens e das redes sociais.

Originalmente lançado no mercado em 2014, este veículo de mobilidade urbana de 3 rodas de alta qualidade tem vindo a seduzir uma legião de fãs entre os motociclistas que mostram preocupação pelo estilo e pela qualidade, e que apreciam a exclusiva combinação de dimensões compactas, baixo peso e a confiança adicional conferida por uma terceira roda.

Em 2022 a Yamaha Tricity 125 continua exclusiva, ao ser o único modelo de 3 rodas oferecido por qualquer fabricante na importante categoria de 125 cc e por ser acessível com uma

carta de condução B.

Esta scooter compacta e ágil é uma proposta apelativa para os condutores que procuram uma mobilidade urbana prática e acessível.

O mais recente motor Blue Core da Yamaha, refrigerado por líquido e que debita uma potência máxima de 12cv, foi concebido e fabricado com tecnologia de ponta, que minimiza as emissões ao mesmo tempo que assegura uma performance altamente eficiente.

Com um novo pistão forjado, uma nova conceção da cabeça do cilindro, bem como uma válvula de admissão de maior dimensão e um aumento da relação de compressão, o novo motor monocilíndrico da Tricity 125 conta com a tecnologia Atuação Variável das Válvulas (Variable Valve Actuation – VVA) da Yamaha, que assegura uma melhor aceleração e uma redução do consumo de combustível.

A nova Tricity 125 está equipada com uma Unidade de Controlo (SGCU) de 32 bits que se integra totalmente nas funções elétricas e eletrónicas do novo motor, incluindo a alimentação»»

APRESENTAÇÃO YAMAHA TRICITY 125



de combustível, a geração de energia e o sistema Start & Stop para assegurar uma performance mais ecológica.

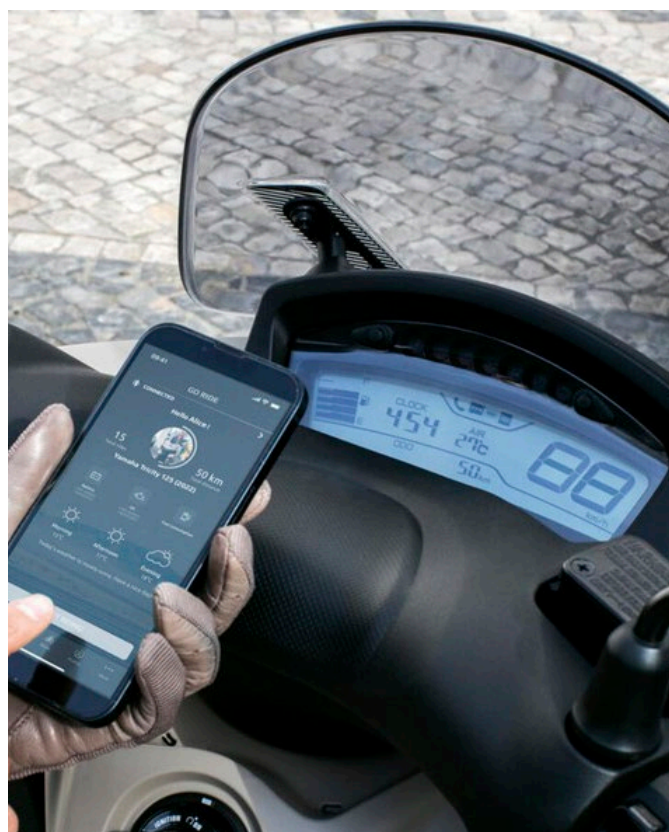
Esta SGCU também regula o novo sistema que combina, numa unidade compacta, as funções separadas de alternador e de motor de arranque, que eram usados no modelo anterior.

Este novo sistema Motor-Gerador Inteligente acoplado diretamente na cambota (eliminando o ruído das engrenagens e as inerentes perdas de potência do sistema anterior) assegura arranques e re-arranques extremamente silenciosos e rápidos.

O sistema Stop & Start foi concebido para desligar o motor quando a Tricity 125 está parada nos semáforos, dando arranque automática e instantaneamente quando o acelerador é rodado.

Para otimizar a eficiência, a SGCU monitoriza permanentemente as condições de condução e evita as paragens e arranques demasiado frequentes em situações como o trânsito congestionado, em que o motor pode parar e arrancar em intervalos muito frequentes.

O que distingue a Tricity 125 na categoria de





125 cc é o design de 3 rodas, com duas rodas dianteiras inclináveis que melhoram a sensação de estabilidade, quer esteja a conduzir em linha reta ou em curva.

A combinação do elevado nível de tração proporcionado pelos dois pneus dianteiros com a postura confiante do design de 3 rodas assegura uma experiência de condução única. Por isso, a Tricity 125 é uma escolha ideal para os novos condutores.

Com o mesmo design que o sistema utilizado na prestigiada moto NIKEN Sport Tourer e na Tricity 300, o sistema de direção LMW Ackermann exclusivo da Yamaha foi otimizado para 2022 na mais recente Tricity 125 e conta com uma configuração revista que assegura que as rodas dianteiras esquerda e direita descrevem sempre um arco concêntrico.

Mesmo com uma grande inclinação, o sistema confere uma sensação mais natural e intuitiva, e facilita aos condutores a manutenção da trajetória escolhida, promovendo uma elevada sensação de confiança na condução, sobretudo em superfícies

molhadas ou irregulares.

A Tricity 125 usufrui também de um novo design de quadro que conta com várias melhorias, incluindo uma maior distância entre eixos aumentada em 6 centímetros e apoios de motor revistos, que visam obter um melhor equilíbrio e proporcionar um maior conforto e diversão na condução.

O design de 2022 conta com níveis mais elevados de rigidez torsional e longitudinal, a par de um nível de flexão regulado de forma precisa que contribui para a sensação de condução natural da scooter, e elevados níveis de conforto, mesmo quando se conduz em superfícies irregulares ou empedradas.

Também o sistema de suspensão traseira, com dois amortecedores, foi refinado para se adaptar ao design revisto do quadro. O comprimento total dos amortecedores traseiros foi aumentado para proporcionar 90 mm de curso de suspensão.

A constante de força da mola e a força de amortecimento também foram aumentadas, o que resulta num funcionamento estável da suspensão >>



traseira, mesmo quando transporta um passageiro e conduz em ruas urbanas de má qualidade.

Para proporcionar travagens confiantes e controladas, a Tricity 125 está equipada com um Sistema de Travagem Unificado (UBS) que distribui automaticamente a força de travagem para as rodas dianteiras e traseira quando o travão traseiro é acionado.

Os condutores da nova Tricity 125 podem manter-se conectados quando estão em movimento. Basta descarregar para o smartphone a aplicação gratuita MyRide da Yamaha e emparelhá-la com a scooter.

Depois de conectado, o condutor pode ver no painel de instrumentos da moto as notificações em tempo real das chamadas recebidas, das redes sociais, e das mensagens de e-mail e de texto.

Os novos instrumentos do painel foram desenvolvidos a partir do design utilizado na Tricity 300 e contam com uma série de informações de fácil leitura sobre o funcionamento da moto, bem como as notificações do smartphone mencionadas anteriormente.

Para uma maior comodidade, a Tricity 125 pode ser utilizada sem chave quando o condutor transporta consigo num bolso, numa carteira ou numa mochila a Smart Key dedicada. Ao detetar a presença da Smart Key, a Tricity 125 permite ao

condutor ligar e desligar o motor, desbloquear o guiador e abrir o assento.

Para aumentar o conforto do condutor e do passageiro, a Tricity 125 modelo de 2022 conta com uma plataforma para os pés mais ampla com mais espaço à frente que permite ao condutor adotar uma posição de condução mais relaxada.

Outra melhoria é o novo design dos apoios dos pés do passageiro, que são mais fáceis de rebater. E para desfrutar de uma excelente iluminação noturna, o refletor dos faróis foi refinado para proporcionar uma dispersão de luz mais ampla em médios e em máximos.

A Yamaha desenvolveu ainda uma gama de acessórios genuínos que permitem ao proprietário da Tricity 125 personalizar facilmente a sua scooter de mobilidade urbana de 3 rodas e criar uma máquina exclusiva mais adequada ao estilo de vida e à utilização de cada indivíduo.

A vasta gama de acessórios inclui bagagem, para-brisas, capas e muito mais que podem ser comprados individualmente. Além disso, a Yamaha também desenvolveu os Packs Urban e Sports que facilitam a escolha dos acessórios certos.

A Tricity 125 estará disponível na rede de concessionários Yamaha, a partir de agosto de 2022, nas cores Petrol Blue e Sand Grey, assim como em Matt Grey, por um preço a partir de 4.295 €.

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


SUPER
SOCO





*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.





Mobilidade elétrica EM DUAS RODAS

SEAT MÓ eScooter 125 é a primeira scooter totalmente elétrica da SEAT que possui uma autonomia de 133 km, atinge uma velocidade máxima de 95 km/h e pesa apenas 152 kg. Fique a conhecer os detalhes da nova eScooter da SEAT recentemente apresentada em Lisboa.



As necessidades de quem vive e trabalha nos centros urbanos estão a mudar e a pensar nisso, a marca espanhola SEAT criou a sua primeira scooter totalmente elétrica: a SEAT MÓ eScooter 125.

Esta nova scooter apresenta uma autonomia de 133 km com apenas um único carregamento.

No que diz respeito às medidas deste veículo, podemos contar com 1.559 mm de altura e 1.093 mm sem para-brisas, com o assento a uma altura de 805 mm do chão. A sua largura de 722 mm ajuda na passagem em alturas de trânsito mais congestionado. O comprimento de 2.026 mm é o suficiente para levar um passageiro confortavelmente instalado.

A estética da SEAT MÓ eScooter 125 é definida pelas linhas vincadas e realçada pela suspensão frontal, pela roda dianteira de 15" e a traseira de 14", separadas por uma distância entre eixos de 1.427 mm.

O farol LED redondo e as luzes diurnas integrados na carenagem marcam a frente do motociclo, enquanto a iluminação LED traseira

ajuda a destacar o design posterior.

O condutor desta scooter tem disponível, debaixo do assento, espaço suficiente para colocar dois capacetes.

Como todos os veículos de duas rodas urbanos possuem descanso lateral e central, esta nova scooter não foge à regra.

Esta moto de zero emissões está equipada com um motor elétrico que produz 7 kW de potência (9 kW de potência máxima), o equivalente a um motor de combustão de 125cc, e 240 Nm de binário.

Na roda traseira é possível encontrar o motor, que pode atingir até 95 km/h, mas para a marca o mais importante são os "incríveis" 3,9 segundos que a moto demora a atingir os 50 km/h.

Para auxiliar nas manobras e no estacionamento, esta moto inclui uma marcha-atrás.

A SEAT MÓ eScooter 125 utiliza pneus de medidas 120/70-15 na frente e 140/70-14 na traseira, com discos de travão de 260 mm e 240 mm, respetivamente, e um sistema de travagem combinada integrado para garantir uma excelente confiança.

Além disto esta scooter possui três modos de



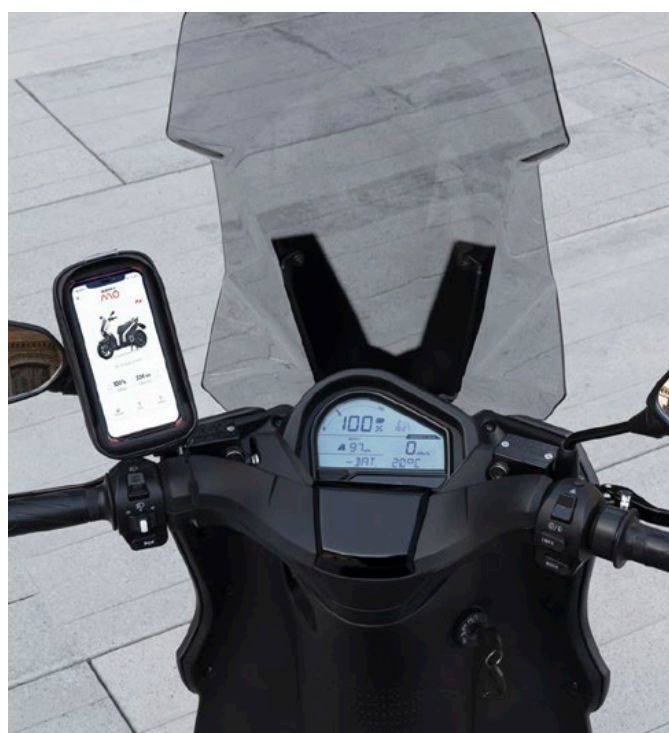


condução o Eco, que tem uma velocidade de aceleração reduzida que permite economizar bateria; o City, que permite ao condutor ter uma maior velocidade que se traduz num consumo equilibrado; e o Sport, onde a aceleração e a velocidade aumentam, oferecendo assim mais potência uma travagem regenerativa mais acentuada.

A SEAT MÓ eScooter 125 possui uma bateria de íões de lítio de 5,6 kWh, que pesa 41kg e que é amovível, estando montada num trolley para um transporte mais fácil, o que dá aos usuários a possibilidade de escolher onde carregar a bateria: ou no próprio veículo ou numa tomada doméstica/convencional.

Para garantir a autonomia superior a 130 quilómetros, a bateria necessita de 6 a 8 horas de carregamento ligada a uma tomada normal.

Para o condutor controlar a velocidade, o estado da carga da bateria e respetiva temperatura,





os modos de condução, a velocidade média e a autonomia, esta nova scooter tem disponível um ecrã digital com toda esta informação.

Além disto a eScooter tem ainda a possibilidade de emparelhamento com um smartphone que através da aplicação My SEAT MÓ permite saber em tempo real a localização, o nível de bateria e a autonomia (em km) do motociclo. O telemóvel poderá ser usado, em vez da chave, para abrir o assento e ligar e desligar o motor.

Este modelo elétrico está disponível em três cores com acabamento mate: Vermelho Daring, Alumínio Dark e Branco Oxygen com um esquema cromático bicolor dá à SEAT MÓ eScooter 125 uma aparência dinâmica, um design desportivo e moderno. O assento bicolor da SEAT MÓ em cinza e preto ajuda a separar visualmente a zona do condutor e a do passageiro, enquanto a costura Vermelho Daring cria um apontamento desportivo.

O preço base da SEAT MÓ é de 5 053,99 €. //



APRESENTAÇÃO GASGAS SM700 E ES700



» Galeria de fotos aqui



Para OFF-ROAD E CIDADE

Dois novos modelos de 2022 da GASGAS dotados das mais recentes ajudas eletrônicas à condução.



» Galeria de fotos aqui





Ambos os modelos foram melhorados para possuírem base técnica capaz de oferecer um melhor desempenho. O quadro de treliça em aço cromo-molibdénio foi projetado com o menor peso possível para promover um melhor manuseamento em qualquer situação.

Para uma boa flexibilidade, a marca optou por um braço oscilante de alumínio, mais leve, capaz de melhorar o desempenho da suspensão e uma maior tração.

O depósito do combustível, integrado no subquadro, com 13,5 litros de capacidade, mantém o centro de gravidade mais baixo.

Outras características a destacar são o sistema ABS Bosch e a embraiagem deslizante PASC, que

oferecem uma maior estabilidade e controlo nas curvas.

Mas é o motor que é o coração destas motos que chegam a atingir um pico de 74cv às 8.000rpm. A eletrónica garante uma resposta precisa do acelerador.

Graças ao quickshifter bidirecional integrado, as mudanças da caixa de seis velocidades são suaves, tanto para cima como para baixo, prescindindo do uso da embraiagem.

Os mais recentes sistemas de escape são compatíveis com a norma Euro V.

A ES700 é uma moto que melhor se adequa a um passeio por caminhos remotos ou a umas aventuras por caminhos mistos/desconhecidos. Por sua vez, a SM 700 é mais indicada para passeios urbanos ou estrada aberta. //



SM 700 - 12.277,00€



ES 700 - 12.091,00€



A nova Famel ESTÁ A CHEGAR

A nova E-XF é elétrica e homenageia a mítica XF-17, com uma velocidade máxima de 100km/h

Relançada em 2017, a Famel tem vindo a desenvolver um novo modelo de motociclo com propulsão elétrica. Recordando o ano de 1975, a recém-lançada Famel XF-17 viria a assumir o estatuto de mito, tornando-se um objeto de culto nas décadas seguintes. Foram-lhe dedicadas músicas, imagens e slogans, tornando-a num verdadeiro fenómeno de popularidade. A

mítica XF-17 estava equipada com um motor Zündapp a dois tempos, que debitava 7,1 cv, e uma caixa de 5 velocidades.

A falência da Zündapp em 1984 prejudicou a Famel, que dependia dos seus motores, facto que, juntamente com a mudança do mercado, veio agravar a situação obrigando a marca a declarar falência em 2002. Em 1997, o fabricante português apresentou a Famel Electron, uma scooter que terá sido um modelo pioneiro em termos de mobilidade

elétrica, mas que nunca chegou à produção.

Em 2014, foi anunciado o projeto de revitalização da marca e o desenvolvimento de um protótipo elétrico, pelas mãos de Joel Sousa, o fundador da marca, que incansavelmente tem tentado reerguer o esplendor da marca, numa perspectiva de futuro, e que agora mostra os seus primeiros frutos.

A nova Famel E-XF vai ter dois modelos, a Café Racer (que tem um assento solo e que está homologada para apenas um ocupante) e a Clássica (homologada para dois ocupantes).

Ambos os modelos estão disponíveis em versões equivalentes a cilindradas de 50 e de 125 centímetros cúbicos. Os modelos de 50 cc tem uma autonomia estimada de 70 km (podendo acomodar uma segunda bateria opcional), ao passo que os modelos de 125 cc, com duas baterias, tem uma autonomia estimada de 120 km.

As versões de 125 cc vão ter uma edição exclusiva e limitada, denominada de Embaixador, que será numerada de 1 a 300, que apresenta detalhes de design únicos. Estas serão as primeiras Famel E-XF a ser entregues, previsivelmente no primeiro trimestre de 2023, sendo que a entrega



das versões normais irá acontecer a partir do segundo trimestre de 2023.

No que respeita a preços, esses estão estimados entre os 4.499€ e os 5.899€. A versão Embaixador tem um valor total estimado de 5.499€.

O valor de pré-encomenda é de 600€, sendo que as reservas realizadas na Expomoto 2022 terão um desconto de 10% no valor total da mota, devendo a reserva ser feita numa landing page própria disponibilizada no evento, que pode também ser consultada em www.famel.pt. //

HONDA

NT1100

AGENDE
O SEU
TEST RIDE

DEFRUTE DE UMA MUDANÇA DE DIREÇÃO



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

**LOMBAS
CURVAS**



Miguel Sá Monteiro

Teste em terras DE GENTE GRANDE

Recentemente, fui convidado para ir testar um motociclo ao estrangeiro.

E pensei eu: “Uau! Primavera, andar de cabelos ao vento, sol.... Hmmmm!!!”. E perguntei logo entusiasmado: “E em que lugar de curvas será? Itália, sul de Espanha, França...???”. “Não, meu caro”, responderam do outro lado da linha, “Amesterdão!”. Rapidamente o sentimento de Primavera se transformou em Inverno, o andar de cabelos ao vento transformou-se em rajadas de 90 km/h e o sol mediterrânico em chuva copiosa!!!! E nada de curvas...

Ao menos, pensei eu, vou experimentar uma moto entusiasmante! Será uma trail, uma naked, uma super desportiva?? Não, mais uma vez... Será a nova scooter eléctrica da Yamaha, um veículo urbano capaz de uma incrível velocidade de ponta de 47 km/h! (Em abono da verdade, durante o teste consegui atingir os 49km/h, apanhando o túnel de vento de um carro sem carta - vulgo mata-velhos, mas já lá vamos!).

No dia em que cheguei a Amesterdão estava tão mau tempo que, num espaço de 5 minutos, vi 2 raparigas a caírem das scooters enquanto montavam nas mesmas! Convém salientar que ambas as scooters estavam equipadas com aquelas belas camilhas como as que a minha avó e as amigas usavam para aquecerem os pés com bela escalfeta, enquanto tricotavam! (para os mais novos: procurem no Google!). As pobres raparigas pareciam amarradas num colete de forças e limitaram-se a cair para o lado, tal qual o Zé sempre em pé (mais novos... já sabem, vão de novo ao Google!).

Amesterdão tem, apesar da chuva e mau tempo, uma óptima vibração e muitas coisas divertidas para fazer – refiro-me obviamente a chás de menta fresca e a belos restaurantes, claro!

Nunca fui muito complexado com a minha altura e já tinha estado em Amesterdão anteriormente, mas voltei a sentir-me um dos 7 anões a olhar para cima para a Branca de Neve. Do alto do meu



1.71 m olhava para as caras do povo mais alto do mundo! Quem quiser voltar a sentir-se uma criança já sabe onde ir. Agora acho que vou ter de voltar rapidamente ao Portugal dos Pequeninos para me sentir normal outra vez!

Bem... e quanto à moto para testar?

Pois era nada mais que a nova scooter elétrica da Yamaha, de seu nome Neo's.

É uma scooter bonita e silenciosa, com uma boa qualidade de construção, que consegue ultrapassar a maior parte das bicicletas da cidade. Leve e fácil de manobrar, oferece bastante espaço para as pernas e para bagagem.

No entanto, a autonomia das baterias pareceu-me um pouco limitada, apesar de se tratar de uma scooter exclusivamente urbana. Ainda para mais porque aqui ocorre uma nota importante: uma coisa é explorar um motor eléctrico e a sua autonomia numa cidade cujas maiores subidas são as bandas sonoras(!); outra coisa será subir a Avenida Infante Santo de “prego a fundo” ou arriscar uma subida da



baixa lisboeta para o Castelo de São Jorge! Isto para nem falar do estado maravilhoso dos pavimentos lisboetas, seja pelas crateras no piso ou por aquela mistura mágica entre calçadas reluzentes e os carris dos eléctricos proeminentes, que constituem definitivamente um teste mais duro. Cá estaremos à espera dela para fazermos o ensaio. E dessa vez com sol, primavera e cabelos ao vento...

Para ficar a saber todos, mas mesmo todos os pormenores sobre a Yamaha Neo's, clique aqui //



ADVSPIRIT

A TUA LOJA DE ACESSÓRIOS MOTARD

WWW.ADVSPIRIT.PT

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

Dias Semana-Fins Semana-Feriados

COMPARATIVO *BMW R1250 GS vs* *TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO*



BATALHA clássica

BMW R1250 GS vs TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO

Duas motos, dois jornalistas, duas visões diferentes sobre o ataque deliberado da nova Triumph Tiger 1200 à rainha do segmento, a BMW R1250 GS

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



» [Galeria de fotos aqui](#)





ROGÉRIO CARMO:

A Triumph continua na sua cruzada para a construção de uma moto de aventura que assuma a liderança do mercado, não através de status, facilidade de aquisição ou moda, mas através de soluções técnicas que se imponham às que definem a moto que, desde o início, lidera as tabelas de vendas.

É inegável que a BMW R1250GS é uma moto incrível, capaz de agradar tanto a iniciados como a motociclistas mais exigentes, seja no asfalto seja em pisos de terra, seja a solo ou com passageiro e bagagem.

Recordo os idos do ano de 2012 e a excitação que senti por estar presente na apresentação mundial da primeira Triumph Tiger 1200. Apontando armas à destacada líder do segmento, a então denominada Tiger Explorer exibia

ostensivamente o seu motor tricilíndrico de 1215cc que debitava uns invejáveis 137 cv e uns substanciais 121 Nm de binário, controlados por um pacote eletrónico bastante completo, e se orgulhava do seu excelente comportamento dinâmico em asfalto.

No entanto, quando o alcatrão acabava, a roda dianteira de 19 polegadas, nem com toda a boa vontade das ajudas electrónicas e do equipamento de topo, ao nível das suspensões e travagem, conseguia ajudar a controlar os quase 260 kg de peso em ordem de marcha que, aliados a um centro de gravidade mais elevado, tornavam o conjunto pouco reativo e difícil de manobrar em condições extremas.

Claro que, quando inevitavelmente comparada com a líder do segmento, dona de uma excelente agilidade promovida por um peso inferior e um





"ASSUMIDAMENTE, A MARCA DE HINCKLEY
APONTA BATERIAS À RIVAL GERMÂNICA, E OS DADOS
DA FICHA TÉCNICA ASSIM O CONFIRMAM. "



COMPARATIVO *BMW R1250 GS VS TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO*

centro de gravidade mais baixo, que só um motor boxer pode oferecer, a Tiger Explorer, apesar de ser uma excelente moto para grandes viagens, nunca venceu na sua intenção de ser uma excelente moto de aventura.

Em 2018, o modelo anterior na sua versão XCA, foi uma das motos que nesse ano, em asfalto, mais prazer me proporcionou a conduzir. Um verdadeiro míssil que nos aquecia a alma e o baixo ventre também, com o calor que saía do motor. No entanto, o seu desempenho em pisos de terra nunca me conseguiu deixar confortável, daí nem sequer me ter aventurado muito além de alguns estradões.

Obviamente que dez anos de evolução tornaram a Tiger 1200 numa moto completamente diferente, mais leve, extremamente ágil, potente e fácil de conduzir, com o problema da emissão térmica resolvido, capaz de dominar o asfalto na perfeição e que, pelo ainda pouco que pude comprovar, tem

uma atitude muito mais refinada e eficaz quando aborda pisos de terra.

Do seu antigo motor, agora só mesmo a configuração é equivalente, pois o desempenho que a cambota crossplane lhe confere, torna-o muito mais violento na resposta, mais potente em baixas e com uma incrível apetência para subir de rotação. No entanto, a sonoridade foi bastante afectada, sentindo-se menos melódica, mais cacofónica e mais rouca.

E se é verdade que a concorrência também não esteve a viver dos rendimentos, e que a BMW R1250GS actual apresenta uma grande evolução face ao modelo 1200 de 2012, foi a Triumph que ganhou em termos de avanço tecnológico.

Actualmente, a Triumph já não depende da sua competência para conquistar o mercado de Aventura, depende apenas do gosto pessoal de cada motociclista, da forma como cada um pretende desfrutar da sua moto, do seu tipo de





"AMBAS TÊM TRANSMISSÃO FINAL POR VEIO
E NÃO PASSAM O REGISTO DOS 150 CV,
DANDO-LHES UM **PENDOR MAIS TURÍSTICO**"



COMPARATIVO BMW R1250 GS VS TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO



condução ou da utilização que lhe pretende dar.

Sejamos realistas, vai ser difícil alguém trocar uma GS por uma Tiger. Mas será extremamente fácil a alguém que procure uma moto mais exclusiva, que transmita emoções de condução mais puras, apaixonar-se pela nova Tiger 1200, independentemente do uso que lhe queira dar!

Pessoalmente, se tivesse que escolher, no fim de muito ponderar, seria a nova Triumph Tiger 1200, nesta versão GT Pro, que me levaria na próxima viagem!

PEDRO ALPIARÇA:

Tendo sido o feliz contemplado para representar o Andar de Moto na sua apresentação internacional no Algarve (teste aqui), a Tiger 1200 e todas as suas versões tinham-se revelado uma agradável surpresa. Todo o burburinho criado à volta do seu aparecimento justificava-se, é um produto com valência comprovadas em todo o espectro de utilização. As diferentes versões com características tão específicas (nomeadamente as versões Rally com jante 21") tipificam o público-alvo e exponenciam a capacidade de escolha.

Assumidamente, a marca de Hinckley aponta baterias à rival germânica, e os dados da ficha técnica assim o confirmam. Ambas têm transmissão final por veio e não passam o registo dos 150 cv, dando-lhes um pendor mais turístico, sobretudo nesta versão GT Pro de jante 19" da Tiger, o modelo que terá mais procura no nosso mercado.

Aproveitando a voz da experiência do guru motociclístico que segue à minha frente na máquina rival, deixo-me (mais vez) perder em deambulações sobre este comparativo, uma tarefa que nunca se afigura fácil. A perfeita noção de que não há motos ideais, há motos perfeitas para cada utilizador, a particularidade de colocar à prova um dos best-sellers mundiais, provoca alguns calafrios semânticos, tentando não ferir susceptibilidades. Recorde-se que este é um confronto histórico, há um orgulho especial nos engenheiros britânicos em enfrentar os congéneres germânicos.

A Triumph Tiger 1200 consegue ser mais leve e mais potente, e disponibilizar mais equipamento à saída do stand, sem ser com os habituais pacotes extra de que nenhum cliente da GS abdica. E isto são os factos mais relevantes. Restava-nos comprovar as reais virtudes na prática.

O primeiro contacto tem a ver com a forma como nos encaixamos na máquina. Não sendo uma personagem propriamente nórdica, regra



1254 CC
136 CV
26 260 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



COMPARATIVO BMW R1250 GS VS TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO



geral estes triângulos de condução das grandes trails são particularmente favoráveis a números de circo, sendo que a elegância ridícula da pontinha do pé no chão, raramente falha. A Tiger foi uma agradável surpresa neste capítulo, não há exageros na distância nem na largura do guiador, o assento está a uma altura perfeitamente razoável e a sensação de posição confortável e dominante é evidente. O mesmo se passa na GS, na qual rapidamente temos a sensação de familiaridade no controlo da máquina. Pessoalmente, gosto mais da posição dos poisa-pés da máquina bávara, altos o suficiente para evitar os constantes debates em andamentos mais vivos (já lá vamos).

A baixas velocidades, o Boxer e o seu centro de gravidade rasteiro dá-nos uma manobrabilidade ímpar em máquinas desta tipologia, sendo em maior número os graus de tolerância antes dos momentos de pânico que antecedem o tradicional “já foste”. A Tiger também é simpática nestes movimentos lentos, serve-se da sua postura compacta e da suavidade do tricilíndrico para ajudar o condutor, mas a física não engana e o centro de massa é efectivamente mais alto.

O elevado nível de qualidade e precisão dos comandos é de um modo geral muito elevado em ambas as motos, afinal de contas estamos num espectro de mercado premium.

Os interfaces de utilizador têm modos de interacção bastante diferentes, a BMW com a sua “rodinha mágica” e a Tiger com um esquema mais tradicional de comutadores que até são retroiluminados, ambas são profundamente eficazes na sua imersão com o sistema. Se sempre considere o design do TFT da GS um dos mais elegantes do mercado, o mais recente display da Triumph (com a sua dança tridimensional) é qualquer coisa de fabuloso. Ambas são capazes de fazer a ponte entre os apêndices eletrónicos (vulgo smartphones e o seu magnífico e absorvente mundo) e a máquina. Empate técnico e, nitidamente, uma questão de gosto pessoal.

Falando de gostos, o capítulo estético enquadra-se neste patamar subjectivo onde as emoções visuais se sobrepõem a qualquer razoabilidade. Aqui, confesso, sempre tive uma relação estranha com a BMW. Nunca amei as formas algo grotescas, mas sempre as respeitei e aceitei como peça de engenharia. Passo a explicar, a GS nunca foi bonita como moto, mas sim como objecto mecânico, onde as formas lhe dão propósito. Aquelas



1 160 CC
150 CV
21 500 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"ESTAS **MAXI-TRAILS** DE ALTA CILINDRADA SÃO A GRANDE REVELAÇÃO DOS MOTOCICLISTAS QUE GOSTAM DE ANDAR RÁPIDO SEM O PARECER. "

cabeças protuberantes estão ali com um motivo, ponto. A Tiger é uma moto com uma silhueta mais consensual, e com argumentos estilísticos sem demonstrarem o arrojo de outras marcas, tem uma imagem com personalidade, bem "acabadinha" (nota muito especial para o "fantástico tri-link do braço oscilante).

Motores aquecidos, e vamos ao que interessa...

Estas maxi-trails de alta cilindrada são a grande revelação dos motociclistas que gostam de andar rápido sem o parecer. Apelidem-nas de falsas lentas, parecem descontextualizadas com o seu aspecto de trambolho, sobretudo com as 3 latas (malas) penduradas, mas acreditem que dificilmente deixam uma R fugir numa estrada de curvas encadeadas. E a facilidade com que o fazem nunca deixa de nos espantar. O arsenal electrónico de ambas é

semelhante, temos controlos de tracção altamente eficazes, suspensões inteligentes, mapas de condução, ABS com sensibilidade ao ângulo, enfim, todos os quês e porquês que fazem de nós heróis sem nos apercebermos.

Expressando-me de modo o mais lacónico possível, a principal diferença na condução entusiasta destas duas máquinas é o rácio entre esforço e recompensa que oferecem. A GS consegue andar rápido de um modo quase displicente, a entrega de binário do Boxer, o funcionamento das suspensões (graças sobretudo ao sistema telelever/paralever dianteiro/traseiro) e sobretudo o baixo centro de gravidade, fazem com que despachar uma secção de curvas encadeadas se resuma a um jogo de alavancagem no guiador. Carregar velocidade (ao som dos >>>

ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

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



SCHUBERTH

COMPARATIVO *BMW R 1250 GS VS TRIUMPH TIGER 1200 GT PRO*

estalos do Shiftcam) para a curva, resolver a travagem sem que a moto se sinta perturbada, aplicar a contrabrecagem no guiador à bruta e voilá... estamos na lateral do pneu sem termos de questionar os Deuses pela nossa afronta. É absolutamente viciante a facilidade como a BMW passa da posição neutra de equilíbrio para a inclinação evidente. As características tão peculiares da sua ciclística fazem dela uma moto muito fácil de explorar no limite, inclusive por aqueles que não fazem ideia do que se passa debaixo do pneu da frente.

Neste jogo onde atingimos a imortalidade motociclística, a Tiger 1200 é uma moto mais séria, as Showa semi-activas são brilhantes a darem-nos informação precisa sobre as forças que estamos a gerar. É um dinamismo que me agrada particularmente, gosto de perceber o quanto estou a desafiar as leis da física, numa comunicação linear e altamente informativa. Dá mais trabalho? Sim, mas a recompensa é mais refinada. O tricilíndrico T-plane tem um desenvolvimento superior na última faixa de rotações e isso

acrescenta mais sal quando prolongamos a mudança, quando roçamos o limiar da pilotagem ao invés do touring despachado.

A GS é redonda e bem disposta, a Tiger é acutilante e agradavelmente susceptível. Conseguindo retirar o sumo da felicidade nas estradas mais reviradas, a capacidade turística de ambas é muito semelhante. Os níveis de conforto são uma premissa para fazer zoom out no mapa quando planeamos viagens!

Se tivesse que enaltecer o que mais gosto em cada uma, seriam as suspensões da Triumph e o motor da BMW. O que as primeiras têm de refinamento, o segundo exala carácter e uma certa rudeza apaixonante.

Na certeza de que o pacote de equipamento da Triumph Tiger 1200 é muito mais competitivo do que o da BMW R 1250 GS, no final do dia acabei sempre por escolher esta última para levar para casa. Do alto da minha inexplicável insensatez, aquele Akrapovic dava voz a um motor que não faz sentido estar entre duas rodas, no entanto, há 40 anos que insistem! //



SENA



OUTRUSH R

Modular Bluetooth® com sistema de intercomunicação integrado



Altifalantes e microfones integrados



Viseira solar retrátil



Altifalantes HD



Microfone HD



Intercom de 4 vias



900 Metros



Redução de ruído avançada



Emparelhamento inteligente



Um Desmo DE SALTOS ALTOS

DUCATI DESERTX

A primeira Ducati da era moderna com jantes de 21" e 18" promete levar a típica treliça e o motor desmodrómico por maus caminhos. E a espalhar charme italiano...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)

Foi em 2019, o último ano em que o salão da EICMA se mostrou em toda a sua glória, com a representação de todas as principais marcas que compõem o panorama motociclístico mundial. No stand da marca de Bolonha, um protótipo chamou a atenção, de seu nome DesertX, e a sua aceitação pelo público foi de tal forma entusiasta que a Ducati deu luz verde à sua produção.

Temos de confessar-vos que havia uma certa expectativa no primeiro contacto visual com esta moto. Desde a sua revelação que a silhueta evocava

algo de especial, um regresso ao passado com um recurso estilístico a evocar as grandes trails de aventura das últimas décadas do século passado.

Ao vivo, esta nova moto é ainda mais impressionante. O duplo farol dianteiro, o depósito proeminente a abraçar as longas suspensões que seguram a grande roda dianteira, um claro minimalismo que lhe remete o propósito.

A DesertX vem para marcar a sua posição como a primeira Ducati dos tempos modernos inteiramente desenvolvida com o fora de estrada em mente. E a nossa mente não conseguia parar de imaginar cenários felizes onde o terreno difícil não seria desculpa para deixar de explorar....





"AO VIVO, ESTA NOVA MOTO É AINDA MAIS **IMPRESSIONANTE**. O DUPLO FAROL DIANTEIRO, O DEPÓSITO PROEMINENTE A ABRAÇAR AS LONGAS SUSPENSÕES"

O percurso escolhido misturava frequentemente os dois cenários, mimetizando aquele clássico contexto de um passeio de aventura com ligações no asfalto.

A facilidade de interação com os sistemas electrónicos favorecia a mudança de personalidade (6 mapas de condução, Sport, Touring, Urban, Wet para o asfalto e Enduro e Rally para o fora de estrada) e os quatro modos de condução dedicados ao asfalto intercalavam com os dois especificamente desenvolvidos para o fora de estrada, sendo que, ao estilo da marca de Bolonha, todos eles são parametrizáveis no âmbito das inúmeras ajudas à condução (Controlo de tração, Anti-wheelie, Cornering ABS, Engine Braking, Quick-shift e Cruise Control).

Sem complicar em demasia, e porque os engenheiros dedicam todo o seu esforço a fazer de nós uns preguiçosos, passámos a maior parte do tempo sem fazer alterações nos mesmos, afinal tínhamos muita coisa para absorver...

Nas estradas retorcidas da Sardenha, o modo

Sport fazia o Testastretta (Bicilíndrico em L Testastretta 11º Desmodrómico com 937 cc; 110 cv @ 9250 rpm ; 92 Nm @ 6500 rpm) uivar acima das 5k rotações, trazendo ao de cima sensações bem conhecidas noutros modelos da marca.

Embalados pelo entusiasmo, as novas relações de caixa mais curtas obrigavam a um trabalho redobrado do quick-shift e em consonância com o trabalho do motor desmodrómico, o feeling era mecânico e preciso.

A DesertX faz uso de uma ciclística muito equilibrada para se juntar ao clube das motos trail capazes de fazer uns brilharetes no asfalto.

A jante 21" é solícita nas mudanças de direção e o novo quadro em treliça, o braço oscilante em alumínio e as suspensões Kayaba (forquilha de 46 mm de diâmetro e 230 mm de curso e monoamortecedor com 220 mm de curso, totalmente ajustáveis em ambos os eixos) oferecem uma estabilidade e confiança ímpar no ataque às curvas, mesmo nas de apoios mais longos.

A polivalência dos Pirelli Scorpion Rally STR



937 CC
110 CV
16 145 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"MAIS UMA BOA SURPRESA FOI-NOS REVELADA QUANDO PERCEBEMOS QUE O CARÁCTER MENOS CIVILIZADO A BAIXAS ROTAÇÕES DO TESTASTRETTA TINHA SIDO REEDUCADO..."

montados de origem (tendo os mais estradistas Pirelli Scorpion Trail II e os mais enduristas Pirelli Scorpion Rally como opcionais) ajudou a enaltecer as capacidades dinâmicas da DesertX, ora gastando as suas laterais no asfalto, ora procurando ganhar tracção fora dele.

Mais uma boa surpresa foi-nos revelada quando percebemos que o carácter menos civilizado a baixas rotações do Testastretta tinha sido reeducado...

Os últimos modelos por nós testados com esta unidade motriz, a Multistrada V2 e a Monster, tinham em comum uma latente displicência em rodar abaixo das 3000 rpm. Imaginem pedir ao Usain Bolt para calçar os ténis de corrida e depois entregam-lhe uma avozinha para ajudar a atravessar a passadeira...O desmodrómico sente o mesmo quando tem de viver nas baixas rotações.

A Ducati debelou esta característica afinando a injeção electrónica, e a caixa mais curta também

tem uma quota parte nesta personalidade mais simpática. Até porque no fora de estrada não são poucas as vezes que recorremos às primeiras duas velocidades para transpormos obstáculos.

A absoluta noção do efeito do punho direito na linearidade da aceleração faz com que consigamos modular o comportamento da traseira em todas as situações.

A electrónica dedicada ao fora de estrada tem um papel preponderante nesta comunicação, onde o modo Enduro nos acarinha o heroísmo com simpatia, limitando a potência aos 75 cv e controlando o travão traseiro (ABS com comutador dedicado no guiador) para permitir uma mordida inicial mais assertiva, fazendo com que a roda de trás inicie o movimento de rotação da moto na entrada em curva.

Tudo isto sem engasgos ou sobressaltos. Fluidez e tranquilidade, eram as palavras chave, com a





MOTO-10 SPHERICAL  LIMITED EDITION



The Front Runner

Moto-10 é o primeiro capacete a oferecer Spherical Technology™ movido por Mips, sendo assim o capacete mais avançado de off-roads.

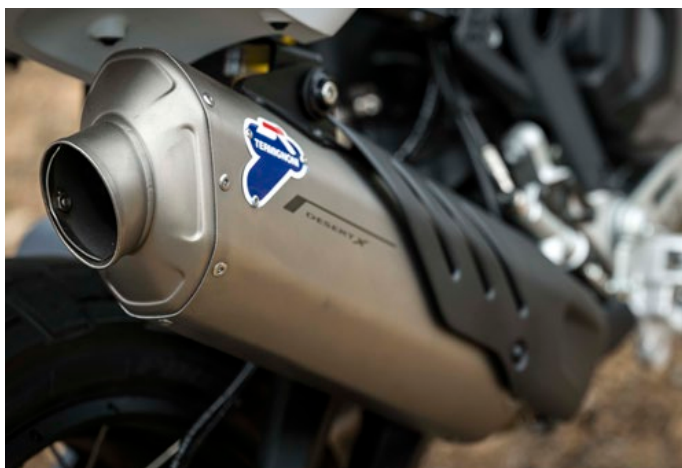
Isto é evolução, isto é MOTO-10 SPHERICAL.

 **DESCUBRA TODA A COLEÇÃO [Bihr.eu](https://www.bihr.eu)**



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

[BELLHELMETS.COM](https://www.bellhelmets.com)



segurança de um sistema de travagem de topo patrocinado pelos Brembo M50 e os discos duplos de 320mm.

O modo Rally desliga o ABS traseiro totalmente e aqui aparecem os gloriosos 110cv, permitindo o desmodrómico castigar impunemente os terrenos mais difíceis. A DesertX lida muito bem com a velocidade em condições de baixo atrito, é previsível nas reações e equilibrada nas transferências de massa mais esforçadas.

A ergonomia foi trabalhada incessantemente para termos um triângulo de condução perfeitamente adaptado a este cenário, e o próprio display (ecrã TFT de 5" a cores com possibilidade de navegação e interação multimédia através da App Ducati Multimedia System) tem informação dedicada, destacando o odómetro parcial numa

*"A DESERTX FAZ USO DE UMA **CICLÍSTICA MUITO EQUILIBRADA** PARA SE JUNTAR AO CLUBE DAS MOTOS TRAIL CAPAZES DE FAZER UNS BRILHARETES NO ASFALTO."*

leitura mais simplificada para os aventureiros.

Mais uma vez destacamos o bom comportamento das suspensões, com uma boa progressividade e capacidade de leitura das irregularidades mais agressivas, e se achamos a sua firmeza ideal na estrada, ficámos com a certeza que bastavam mais uns ajustes para encontrarmos o setting ideal para o nosso peso.

A DesertX não se sente uma moto pesada (223 Kg em ordem de marcha para 875 mm de altura do assento e 250 mm de altura ao solo), contudo o centro de gravidade sente-se elevado nas manobras a mais baixa velocidade.

Afinal de contas, falamos de uma máquina de tipologia trail, a sua altura e consequente distância ao solo é fundamental para enfrentar os maiores desafios. A suavidade da embraiagem, e >>



TESTE *DUCATI DESERTX*

o carácter dócil do motor nas mais baixas rotações ajudam muito neste número de trapézio.

Gostaríamos de ter testado uma das valências mais interessantes para transformar esta máquina numa viajante de aventura, o depósito traseiro extra.

Acrescentando 8 L aos 21 do tanque principal, e melhorando substancialmente a autonomia, com o cruise control de série (para além da Protecção de carter e de radiador) e as soluções de bagagem opcionais certamente nos veriam a viajar rumo ao horizonte mais longínquo, independentemente do caminho.

A Ducati DesertX (que vai estar disponível a partir de Junho com preços desde 16 145 €) vem mostrar ao mundo que a marca de Bolonha conseguiu ser bem sucedida em transportar o seu ADN para caminhos mais tortuosos.

Eficaz e com um óptimo equilíbrio na sua polivalência, o facto de só a podermos comprar neste branco minimalista faz todo o sentido. É uma questão de personalidade.

A intemporalidade do design, o carácter do motor, a sofisticada electrónica e a competente ciclística, fazem da DesertX uma fantástica adição ao já bem preenchido segmento de mercado das grandes trails enduristas. E os puristas podem ficar descansados, é uma Ducati, com certeza. //





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





SUZUKI GSX-S 1000 GT

SPORT TOURING Intemporal



» Galeria de fotos aqui

A nova Suzuki GSX-S 1000 GT orgulha a sigla Grand Tourer com uma máquina que liga o passado, presente e futuro da marca. Turismo despachado, com conforto e desportividade.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte

A

s últimas horas do dia são apelidadas na fotografia de “golden hour”, onde a cor dourada do fim de mais um ciclo solar, inundam as paisagens e o espírito.

A nostalgia fecunda o pensamento nestas alturas, talvez resquícios de um tempo em que o regresso à gruta nos traria segurança... o lusco-fusco permanece uma fértil ocasião para nos entregarmos à nossa condição de pequenez perante os elementos.

Depois de um dia grande aos comandos de uma moto feita para percorrer quilómetros, busco o sítio ideal para ver desaparecer o astro-rei no horizonte, mas de forma tranquila, com a certeza de que chegarei a tempo.

Rápida, estável, previsível na sua atitude e com um compromisso de entrega perfeitamente adequado ao que lhe pedimos, a Suzuki GSX-S 1000 GT era uma moto que há muito queria experimentar.

Calhou o tão esperado evento numa altura em que a triste notícia do abandono da marca de Hamamatsu do grande circo desportivo e pináculo de desenvolvimento tecnológico em duas rodas - o Moto GP.

A decisão surge na sequência das dificuldades

econômicas (de produção e sobretudo logísticas) que um mundo pós-pandemia tem colocado à indústria. Escolhas tiveram de ser feitas.

Como que em choque, levantam-se mais questões do que se ouvem respostas, e eu, na minha humilde condição de amante destas peças de engenharia, entrego-me na experiência do utilizador, o alvo derradeiro de tanto esforço.

Embalado por mais uma estrada nacional retorcida, a GT começou a parecer-me intemporal...

Servindo-se de um motor com créditos firmados, o quatro cilindros de 999 cc deriva da bem sucedida GSXR 1000 (2005/2008), tendo sido profundamente remodelado: novos corpos de admissão (caixa de ar, árvores de cames, molas das válvulas e tensores), novo sistema de escape e transmissão (embraiagem, veios secundários), num redimensionamento tendo em vista uma maior suavidade de entrega sem perder a pujança nos baixos e médios regimes.

O objectivo era o de arredondar o ímpeto, potenciando uma utilização mais turística. Porque o respirar do seu pulmão em altas, esse permanece intocado! E aqui tínhamos a sua ligação ao passado. Honrar os anciãos, não alterar muito as fórmulas vencedoras, dar continuidade a uma tecnologia bem nascida.

Os 152 cv às 11000 rpm e os 106 Nm às 9250





"EMBALADO POR MAIS UMA ESTRADA NACIONAL RETORCIDA, A GT COMEÇOU A PARECER-ME INTEMPORAL..."

rpm são números de respeito, mas a forma como este quatro cilindros comunica conosco roça o fenómeno holístico. Muito embora seja sempre solícito em qualquer rotação, a sua personalidade muda consoante o regime.

E a Suzuki GSX-S 1000 GT é absolutamente incansável a mostrar-nos as suas diferentes facetas. Civilizado no primeiro terço, doseável e afável, com uma suavidade que convida a longas tiradas sem vibrações ou sobressaltos no acerto do acelerador.

Os médios regimes surgem cheios, prontos a vencer a linha que separa o espaço do tempo, tipo arma pronta a disparar. Neste registo se resolvem curvas e se despacham ultrapassagens, acompanhados pela voz rouca de um motor à antiga. Por fim, temos o fogo de artifício que surge entre as 8000 e as 12000 rpm, e numa ode aos sentidos, as explosões controladas que acontecem debaixo de nós lançam-nos rumo ao infinito.

É um motor interminável, seja na sua capacidade de nos levar ao colo com falinhas mansas nas longas tiradas de Auto-estrada, seja na maneira como nos põe em sentido quando prolongamos a mudança até chegarmos à curva seguinte...aos gritos!

Aqui entra o presente, o cérebro electrónico da máquina.

A Suzuki GSX-S 1000 GT utiliza o S.I.R.S. (Suzuki Intelligent Ride System) que agrega sistemas como o acelerador electrónico (são 3 os mapas de motor, sendo o A o mais agressivo, o B como standard e o C para ser utilizado em condições de baixo atrito), as ajudas à condução (controlo de tracção com 5 níveis e OFF), quick-shift bidirecional, cruise control, easy-start e low rpm assist (um truque mágico que acelera ligeiramente a moto quando soltamos milimetricamente a manete de embraiagem).

A interacção com esta panóplia digital de zeros e uns é feita de modo bastante simples. Evitando o enxame de comutadores nos punhos, conseguimos parametrizar a máquina de modo bastante rápido e intuitivo, e onde o novo écran TFT a cores brilha com o seu pragmatismo elegante.

Há a possibilidade de integrar a aplicação My Spin da Suzuki para ter acesso ao smartphone (existe uma ficha USB para carregamento do mesmo), inclusive com sistema de navegação por mapa (em vez das mais comuns indicações passo a passo), mas que para nosso infortúnio não estava disponível na unidade ensaiada.

A efetividade das ajudas electrónicas à condução fez-nos esquecer a ausência de um IMU, fruto do bom feeling mecânico da GT e do ótimo feedback que entrega ao condutor. >>>

PACKTALK EDGE

SOUND BY **JBL**

DYNAMIC MESH
COMMUNICATION

OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

É tão simples. Basta aproximar o PACKTALK EDGE do suporte magnético e o encaixe será imediato.



USB tipo C

Porta de ligação universal e robusta, para ligações rápidas a qualquer dispositivo.



Atualizações de software s/fios

Nunca foi tão fácil manter a sua unidade atualizada. Basta usar a aplicação Cardo Connect para descarregar e instalar a última versão de software no seu PACKTALK EDGE. Não necessita de cabos.



À prova de água

Não interessa o que lhe atirem, o PACKTALK EDGE é à prova de água e vai aguentar todas as intempéries, mantendo-o ligado. Faça chuva, nevoeiro, lama, pó ou neve.



Carga rápida

Está a ficar sem bateria? Consiga 2 horas de conversação com apenas 20 minutos de carga.

Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt

 **cardo**®



"O QUICK-SHIFT É ABSOLUTAMENTE BRILHANTE, INFALÍVEL EM QUALQUER ROTAÇÃO, SEM SOBRESSALTOS E BASTANTE PRECISO. "

O Quick-shift é absolutamente brilhante, infalível em qualquer rotação, sem sobressaltos e bastante preciso. A embraiagem assistida e deslizante também faz parte deste importante binómio de conforto de utilização e eficácia dinâmica.

Os Dunlop Sportmax RoadSport 2 são profícuos na utilização de sílica na sua construção, otimizando a sua performance em baixas temperaturas. Nunca entrando no capítulo do descontrolo, são pneus que tipicamente se tornam um pouco mais moles no Verão.

No asfalto mais quente, sempre que castigava o pneu traseiro, punha o computador a trabalhar horas extra, e uma certa esquizofrenia da luz avisadora no painel era o sinal mais visível da intervenção do controle de tracção.

Percorrendo os diferentes níveis (mais uma vez, num processo altamente intuitivo e rápido) percebe-se perfeitamente a quantidade de binário que está a ser entregue (ou não) à roda traseira. A modularidade do acelerador ajuda neste jogo, assim como a linearidade

do bloco motriz. Nas estradas mais polidas algumas marcas de borracha autografaram a nossa passagem...

A ciclística da Suzuki GSX-S 1000 GT é o laço que embrulha o presente ideal. As suspensões Kayaba (forquilha de $\varnothing 43$ mm totalmente ajustável, mono amortecedor ajustável em pré-carga e extensão) tem um espectro de funcionamento praticamente perfeito para o propósito do turismo rápido, conseguem ser altamente filtradas nas menores frequências e assertivas nas grandes transferências de massa.

Um compromisso ideal entre desportividade e conforto, o casamento estável para rolarmos confortavelmente em todas as condições.

Navegar pelo empedrado depois de uma sessão de curvas épicas onde trabalharam para o equilíbrio dinâmico da máquina? Sem problema, fácil até. Inspiradoras de confiança, em boa verdade.

O quadro de duplo berço em alumínio ajuda a compreender todas as forças que lhe estamos a provocar e o braço oscilante em alumínio comunica



999 CC
146 CV
15 449 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE SUZUKI GSX-S 1000 GT



de forma clara esses mesmos intentos.

A Suzuki GSX-S 1000 GT tem alma de desportiva, e isso sente-se quando lhe pedimos créditos. A travagem (Duplo disco dianteiro de $\varnothing 310$ mm com sistema Brembo) ajuda a debelar a inércia criada pelos 226 Kg sem dramas de maior, e o bom tacto em ambos os eixos ajuda a controlar a potência que surge com fartura.

Todos estes ingredientes fazem da GSX-S uma moto que se delicia com os prazeres da velocidade. Estável, confiante e muito sólida sob qualquer abuso, com um ADN desportivo latente que não consegue (nem tenta!) escamotear.

A sua personalidade turística revela-se no conforto do triângulo ergonómico, o guiador largo e próximo do condutor, a baixa altura do confortável assento (810 mm), a ausência de vibrações em todo o regime de funcionamento.

Gostaríamos de ter um defletor frontal ajustável (a Suzuki propõe um opcional 70 mm mais elevado), assim como um ajuste remoto da pré-carga traseira, mas serão estes apenas os calcanhares de Aquiles de uma moto praticamente



perfeita para o que se propõe.

O Sol a desaparecer no horizonte, a moto parada, e a sua silhueta continua a provocar-me deambulações filosóficas sobre a sua intemporalidade. O design criado pela Suzuki é arrojado e a sua forma serve o propósito aerodinâmico, assim o ditaram os estudos em túnel de vento. Pessoalmente, gosto do arrojo.

Dos faróis LED escondidos à treliça do sub quadro a assegurar uma robustez a toda a prova, a simplicidade da forma a garantir a função. A Suzuki GSX-S 1000 GT apresenta um conceito de engenharia intemporal, com soluções comprovadas, por um valor justo. Falamos de 15 449 € (mais 1075 € pelo sistema de bagagem da unidade ensaiada).

Este é o futuro da marca? Sinceramente, quero acreditar que sim, que uma entidade icónica no mundo motociclístico deixa a sua personalidade vincada em modelos que não nos enganam no seu propósito, numa espécie de honestidade mecânica que nos surpreende e nos remete ao básico: o prazer de andar de moto.

E neste caso, rapidamente e em conforto. Obrigado Suzuki. //

EQUIPAMENTO

Capacete AGV Tourmodular

Blusão REV'IT! Eclipse

Calças RSW Jeans Peter

Luvras REV'IT! Chevron

Botas TCX RO4D WP



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

ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN
ROYALENFIELD.COM



#HIMALAYAN
PVP 5.349€

Preço estimado de venda ao público no continente e ilhas ISV e IVA à taxa em vigor incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas. Consumo combustível 3,2 l/100 km. Emissão de CO2: 74,3 g/km. *Matrícula gratuita até 30/06/2022.



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

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

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

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

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

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

A SUPER Scooter



APRILIA SR GT 125

Extremamente ágil, rápida e de linhas desportivas, a Aprilia tem na nova SR GT 125 uma séria arma de combate ao tédio no trânsito urbano.

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

Aprilia é uma das marcas europeias que mais tem apostado no desenvolvimento da sua gama de modelos e no reforço da sua imagem. O esforço que a marca e o grupo Piaggio a que pertence têm feito no MotoGP, onde a sua Aprilia RS-GP tem provado uma grande consistência em termos de resultados e um maior nível de competitividade desde o início da temporada de 2022, são disso prova bastante.

No mundo real, o ADN desportivo que a marca imprime aos seus modelos justifica o sucesso de vendas das RS e Tuono V4, e dos aclamados modelos RS, Tuono e Tuareg baseados na plataforma de média cilindrada. E não devemos esquecer as versões Factory, que são extremadas em termos de equipamento, não deixando ninguém indiferente.

Agora, esta nova scooter SR GT 125 confirma a tendência de reposicionamento e deixa antever que o construtor italiano tem grandes planos para a marca a curto prazo.

A SR GT125 esconde por detrás das suas linhas sedutoras, nitidamente de inspiração desportiva,

um amplo e confortável posto de condução. O guiador suficientemente largo, o amplo espaço para as pernas, o assento confortável e a boa proteção aerodinâmica, proporcionam uma posição de condução elevada e muito ergonómica, que permite uma grande capacidade de controlo sobre a ciclística, mesmo quando é necessário levar passageiro. Os espelhos retrovisores proporcionam uma boa visibilidade.

A leveza do conjunto fica bem patente mal se lhe tira o descanso lateral, refletindo um centro de gravidade bastante baixo e um peso recordista face às suas concorrentes mais diretas, de apenas 144 quilos em ordem de marcha.

A ciclística foi pensada para responder sem qualquer esforço às exigências do novo motor i-get 125 dotado de Start&Stop e já com homologação Euro5, que debita a potência máxima para poder ser conduzida com carta B (11kW), tornando-a também, apesar de por pouco, a mais potente relativamente às suas concorrentes mais directas: a Honda Forza 125 e a Yamaha X-Max 125.

Voltando à ciclística, o destaque vai para a suspensão, com uma forquilha bastante sólida que apesar da afinação desportiva resolve muito bem as irregularidades do piso graças ao seu curso de >>





"... A SR GT 125 ESCONDE POR DETRÁS DAS SUAS **LINHAS SEDUTORAS**, NITIDAMENTE DE INSPIRAÇÃO DESPORTIVA, UM AMPLO E CONFORTÁVEL POSTO DE CONDUÇÃO. "

12 centímetros. Os amortecedores traseiros têm molas de espiral progressiva, regulação de pré-carga e conferem um curso de roda superior a 10 centímetros.

Graças a esta suspensão e a um quadro extremamente resistente de duplo berço, fabricado em tubo de aço, a direção é rápida e precisa, com a inserção em curva extremamente intuitiva, permitindo trajetórias limpas e correções de última hora, com extrema confiança.

Os travões de disco, recortados em ambos os eixos, são extremamente competentes, com uma mordida inicial forte e uma boa dosagem da manete, que contribuem igualmente para uma grande confiança. Apesar de não contar com ABS, o sistema de travagem combinada revela-se pouco intrusivo e extremamente eficaz. Pena que as manetes não tenham regulação.

Os pneus, os novos Michelin Anakee Street, mostram um excelente desempenho em qualquer situação mas, sobretudo nos pisos mais

degradados, com muito material solto, infelizmente frequentes nas nossas ruas e estradas. À conta deles e à confortável altura livre ao solo, a Aprilia refere-se à SR GT como uma scooter crossover, capaz de se aventurar em maus caminhos.

Com uma base ciclística de tão elevado nível, o motor i-get 125 consegue fazer um brilharete, tanto em termos de arranque como em termos de retomas, graças à sua rápida subida de rotação que proporciona arranques vigorosos e velocidades bem acima dos 100 km/h, que permitem acompanhar facilmente o trânsito nas vias mais rápidas em deslocações extra-urbanas.

A transmissão conta com um variador contínuo que proporciona uma entrega direta de potência e praticamente instantânea. Graças ao novo alternador sem escovas, que também serve de motor de arranque e que está diretamente acoplado à cambota, o sistema Start&Stop funciona quase impercetivelmente e sem ruído.

Manobrar é extremamente fácil, graças à



PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER



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



PIAGGIO[®]

piaggio.pt



"O MOTOR I-GET 125 CONSEGUE FAZER UM BRILHARETE, TANTO EM TERMOS DE ARRANQUE COMO EM TERMOS DE RETOMAS"

facilidade com que se chega com os pés ao chão. O assento, a menos de 800mm de altura, apresenta um desenho estreito na frente que facilita a vida aos condutores de estatura mais baixa. Até a utilização do cavalete central é extremamente fácil.

A qualidade de construção é assinalável, sem quaisquer ruídos ou vibrações, com os comandos firmes, os botões fabricados em material rígido e bastante sólidos, permitindo uma fácil utilização mesmo com luvas grossas. Os componentes metálicos mostram um acabamento cuidado e os plásticos são substanciais e com muito bom aspecto.

O passageiro conta com pegadas para as mãos bem desenhadas e poisa-pés escamoteáveis, que ilustram bem o cuidado da marca em potenciar o inegável design italiano.

O interessante painel de instrumentos em TFT

negativo (branco sobre fundo preto) apresenta informação mais do que suficiente, sendo extremamente legível e incorporando computador de bordo com indicação de consumos e possibilidade de ser emparelhado com um smartphone, caso se adquira o interface APRILIA MIA.

Ainda no capítulo da eletricidade, a iluminação integral em LED merece referência, com destaque para o farol dianteiro, cujo foco amplo e potente garante uma boa visibilidade na condução noturna.

Em termos de arrumação, a Aprilia SR GT 125 não é referencial. Além da falta de soluções no escudo frontal, onde apenas existe um pequeno cacifo com tomada USB para o smartphone mas que não tem fechadura, debaixo do assento há espaço suficiente para alguns objetos, mas a sua largura não permite guardar um capacete "a sério". Caberá um jet, mas um integral ou um modular >>>

125 CC
14,8 CV
3 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





estão fora de causa.

Em comparação com as suas rivais mais diretas, esta scooter da Aprilia é a que tem menor capacidade de combustível. Com um depósito de apenas 9 litros, tem quase 3 litros a menos que a Honda Forza e 4 litros a menos que a X-Max, o que a penaliza em termos de autonomia, sendo que uma condução minimamente cuidada lhe garante intervalos de abastecimento a rondar os 300 quilómetros.

O que realmente faz destacar a Aprilia SR GT 125 da concorrência é o seu preço.

Com uma etiqueta a indicar 3.990 €, é bastante mais económica que a Honda Forza (5.300 €) e que a Yamaha X-Max (5.295 €). E se é certo que estas concorrentes têm, também elas, alguns argumentos muito válidos a seu favor, a verdade é que cerca de 1.300 euros desculpam muita coisa!

Se procura uma forma divertida de se deslocar no trânsito, então deve procurar um concessionário Aprilia e fazer um test-drive a esta que, graças aos seus argumentos, se revelou uma verdadeira super scooter, que faz justiça ao hashtag que lhe decora o guarda-lamas frontal: #bearacer //





moto
center

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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON
TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N.º3 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

Trabalho COM PRAZER

Três modelos Segway para 3 tipos de utilização diferentes, mas todos apresentam elevados níveis de diversão como denominador comum.

Texto: Miguel Sá Monteiro





O Andar de Moto esteve presente na apresentação internacional da gama da Segway Powersports para 2022. Uma gama composta pelo ATV Snarler, pelo UTV Fugleman e pelo SSV Villain.

Os três veículos apresentam a mesma identidade cromática, mas as semelhanças terminam aí, pois não podiam ser mais diferentes na forma nem no carácter.

Todos estes veículos apresentam uma estética moderna e agressiva, muito bem conseguida, com um excelente nível de acabamentos, onde se destacam componentes de qualidade e a iluminação integral em LED.

A grande atração desta apresentação era o SSV VILLAIN que, principalmente na sua versão de topo de gama, a SX10X, faz lembrar um Tesla, com os seus 2 ecrãs digitais, sendo que o painel central tem ecrã táctil de 10.4", controlado através de um telemóvel, com uma aplicação própria da Segway.

Esse ecrã permite personalizar o veículo à medida de cada condutor e ter todas

as informações em tempo real, tais como velocidade, potência, aceleração, etc. Quanto ao comportamento, já lá vamos...

ATV SEGWAY SNARLER AT6

O ATV SNARLER AT6 é o veículo mais simples dos três modelos apresentados, pois apenas possui 567 cc, 44,2 cv. Mas também tem um peso muito inferior, de apenas 350 kg. Igualmente, o seu preço também é o mais baixo.

É o veículo pelo qual nutro menos simpatia. Como tenho pouca experiência neste tipo de veículos e tenho consciência dos riscos de uma utilização negligente, não tentei sequer explorar o seu potencial. No entanto, não deixo de reconhecer as suas mais valias e o potencial de aventura.

O Segway SNARLER AT6 tem potência mais do que suficiente, vem bem equipado e é muito prático de entrar e sair.

Mas, ao contrário do UTV, não possui qualquer





ATV SEGWAY SNARLER AT6



capacidade de carga. Em bom piso de terra, permite fazer umas “atravessadelas”, tornando-se muito divertido. Mas o risco aumenta no caso de pisos sinuosos e degradados. É um veículo que, para se lhe extrair o máximo, é necessária muita experiência e alguma dose de inspiração.

Pode ver todas as imagens e características técnicas do ATV SEGWAY SNARLER AT6 se clicar [aqui](#).

UTV SEGWAY FUGLEMAN UT10

O UTV FUGLEMAN UT10 tem dupla personalidade. Por um lado, pode ser o perfeito aliado para o trabalho rural, pois possui 3 lugares e uma caixa aberta com alguma capacidade para transportar objectos, tal como lenha, ferramentas, materiais de construção, etc. E com a bola de reboque sempre se lhe pode acoplar um atrelado.

Por outro lado, pode ser um perfeito objecto de diversão, principalmente com tracção apenas às rodas traseiras, já que tem tendência para fazer umas

deliciosas derrapagens! Temos a certeza que quem adquirir este UTV vai deixar muito trabalho por fazer, pois a diversão será uma tentação constante!

Por comparação com o SSV, este UTV tem mais binário e um acelerador mais reactivo, muito prático para trabalhos de tracção pura, mas que se revela muito útil quando nos queremos divertir. Apesar do centro de gravidade ser bastante mais alto, é muito fácil dominar este UTV.

Mesmo a velocidades reduzidas, faz derivas de traseira que estimulam o Colin McRae que existe dentro de nós! É muito fácil de controlar, mostrando reacções muito previsíveis.

Diverti-me muito mais do que podia imaginar neste carro! Na minha opinião, é o veículo ideal para uma quinta ou herdade, pois é de longe o mais versátil desta gama e o seu motor chega e sobra para as “encomendas”!

Pode ver todas as imagens e características técnicas do UTV SEGWAY FUGLEMAN UT10 se clicar aqui.

SSV SEGWAY VILLAIN SX10X

Deixámos propositadamente para o final a apreciação ao SSV!

Ao lado dos outros dois veículos, o Segway Villain SX10X parece um verdadeiro carro de competição, graças ao seu centro de gravidade colocado muito mais abaixo.

Com “apenas” 105 cavalos e com uns escassos 835 kg de peso a seco, este SSV devora todos os tipos de piso e obstáculos, dando saltos como se nada se passasse! Acreditem que sentimos mais as irregularidades do piso com uma moto ou carro normais na Rua D. Carlos I em Lisboa do que com este veículo a acelerar por cima de pedras e valas!

E o que este “carrinho” nos surpreendeu! Uma surpresa que foi partilhada unanimemente pelos jornalistas presentes.

É impressionante o trabalho desta suspensão com amortecedores a gás. Uma das opiniões mais >>

UTV SEGWAY FUGLEMAN UT10



SSV SEGWAY VILLAIN SX10X



ouvidas era que este Segway Villain parece uma consola de videojogos, tal é o nível de diversão a bordo!

O volante tem uma excelente pega e o cockpit tem uma configuração ergonómica quase perfeita. Tanto com tracção às 4 como às 2 rodas traseiras, este SSV tem reacções muito previsíveis, fazendo passagens em curva a velocidades incríveis, mesmo em pisos muito deteriorados.

Se esta versão mais modesta do Villain é assim, nem podemos imaginar o que será a futura versão SSV híbrida, que promete 196 cv e 250 Nm de binário, já anunciada pela Segway, mas que ainda não está em comercialização.

Apenas temos a apontar 3 pequenas coisas que não são propriamente defeitos: alguns condutores poderiam preferir um sistema de patilhas atrás do volante, para uma experiência de condução ainda mais refinada; o acelerador poderia ser ligeiramente mais reactivo e não recusaríamos um pouco mais de binário, para ainda mais controlo nas derrapagens de traseira.

Como nota final, devemos acrescentar que, apesar da beleza dos 2 ecrãs presentes na unidade ensaiada, raramente olhámos para os mesmos,



pois o nível de diversão é tão alto que não nos conseguimos distrair com mais nada.

Pode ver mais imagens e todas as características técnicas do SSV SEGWAY VILLAIN SX10X se clicar [aqui](#).

Parabéns à Segway por 3 veículos tão bem conseguidos e obrigado à Multimoto que, conforme já tínhamos noticiado, é o importador oficial da marca para Portugal, pelo convite para testar estas diversões para gente grande. //

MOTO CENTER[®]

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!



**NESTE PRIMAVERA/VERÃO,
MARQUE UMA "REVISÃO"
PARA A SUA MOTO**

Morada

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

Contactos

Telefone: 217271590
217271584

Email

geral@motocenter.pt



Sprint traz de volta CAPACETE “SPRINT CITY PORTO”

DEPOIS DO SUCESSO OBTIDO PELO CAPACETE “SPRINT CITY PORTO”, A MARCA LANÇOU UMA SEGUNDA EDIÇÃO DESTE MODELO.

O Sprint City Porto destaca-se pelo inovador grafismo onde está representada a “Ponte Luís I” e os barcos “Rabelo do Douro.” Estes grafismos têm como objetivo homenagear a cidade do Porto.

No que diz respeito às características, este novo modelo é bastante idêntico comparando com o modelo anterior. Destaca-se a calota em ABS com homologação europeia, o forro interior em pele “Nubuck”, respirável e ventilada, as almofadas laterais destacáveis, o fecho micrométrico e a viseira com tratamento anti-riscos.

Este capacete aberto, indicado para todas as estações do ano, tem tamanhos disponíveis entre o XS e o XL e um preço de 99,89 €. //



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



Ermax cria gama de acessórios PARA A TRIUMPH TRIDENT 660

UMA GAMA DE PEÇAS PARA MODIFICAR A NAKED BRITÂNICA
COM UMA INSPIRAÇÃO CAFE RACER

A Ermax é uma empresa especializada em peças termoformadas de alumínio e plástico para motos e scooters que oferece várias opções para a maioria dos modelos mais vendidos e recém-lançados dos fabricantes mais populares em Itália, Japão, Taiwan, Tailândia, Espanha, França e China.

Ao longo dos anos, os designs da Ermax apareceram em motos campeãs do mundo em disciplinas como MotoGP, Endurance, SBK e outras. Em 2019, a Ermax tornou-se fornecedora oficial da KTM Redbull Tech3 em MotoGP, Moto2 e Moto3.

Depois de ter criado uma gama de acessórios

para personalizar a Kawasaki Z650RS, a ERMAX decidiu criar uma nova gama de personalização, desta vez para a Triumph Trident 660.

Este conjunto inclui carenagem frontal, para-brisas fino e preto, com respectivo kit de montagem, e uma capa de assento.

As peças estão disponíveis em bruto, pintadas com a cor da moto, em preto acetinado ou ainda em carbono.

Em alternativa, a Ermax também disponibiliza um defletor frontal desportivo, em alumínio anodizado.

Para mais informações consulte o website da Ermax. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

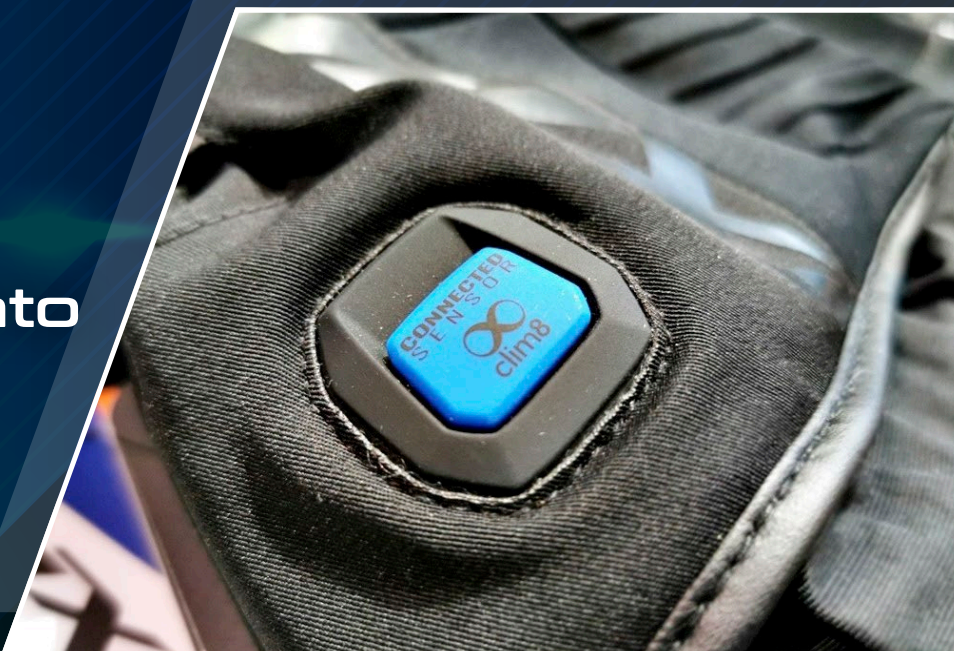


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



300V² 0W-30 SBK

É O NOVO ÓLEO DA MOTUL

A PARCERIA ENTRE O CAMPEONATO MUNDIAL DE SUPERBIKES (WSBK) E OS ESPECIALISTAS FRANCESES DA MOTUL RESULTOU NUM NOVO ÓLEO DE COMPETIÇÃO: O 300V² 0W-30 SBK. ESTE ÓLEO POSSUI TECNOLOGIA ESTER CORE, QUE PROPORCIONA UM RENDIMENTO EXTRA VALIDADO PELAS PRINCIPAIS EQUIPAS DE FÁBRICA. FIQUE A CONHECER O ÓLEO 300V² 4T 0W-30 SBK DA MOTUL.

Tanto no mundo da competição como no dia-a-dia, é fundamental escolher um bom óleo que garanta uma lubrificação eficaz dos componentes internos do motor. Foi a pensar nisso que a Motul, em parceria com o Campeonato Mundial de Superbikes (WSBK), desenvolveu o óleo 300V² 0W-30 SBK.

De forma a garantir que o rendimento e a proteção do motor se mantêm, foram selecionados ésteres em óleos de base orgânica e sintéticos de alto rendimento que combinam um pacote de aditivos, oferecendo assim um poder detergente e controlo da formação de depósitos.

Com a tecnologia ESTER Core Organic Base é possível assegurar a máxima potência do motor e a sua velocidade máxima sem comprometer a fiabilidade e proteção contra o desgaste em condições de condução extremas. Tudo isto se deve à polaridade otimizada que permite a máxima aderência da película lubrificante no motor e na caixa de velocidades.

Além disso, esta nova fórmula oferece uma elevada capacidade antioxidante que ajuda a

baixar a temperatura durante a condução.

Diferente do seu antecessor, este novo produto apresenta uma redução de 25% da pegada de carbono ao longo do processo de fabrico, pois foi formulado a partir de bases renováveis de alto nível e menos materiais fósseis puros.

Dieter Michels, especialista técnico da Motul, afirma que "a dedicação da Motul é trazer melhor desempenho e fiabilidade aos pilotos e agora, graças ao óleo de motor 300V² WSBK 0W-30, o desempenho das motos desportivas pode ser aumentado em até 2,5%, trazendo a emoção da corrida a qualquer proprietário de uma moto desportiva".

Também Francesco Valentino, diretor do departamento comercial e marketing da WorldSBK, teve uma palavra a dizer sobre esta nova parceria: "associar o WorldSBK com o novo óleo de motor Motul 300V² 0W-30 é uma oportunidade única para o Campeonato. A Motul é um parceiro-chave do campeonato e este novo produto encaixa perfeitamente na 'Motul SBK Experience' orientada para os fãs, que temos vindo a desenvolver juntos desde 2016". //



Conheça a nova gama 2022 na:

Wingmotor



Dr. Jekill e Mr. Hyde cria novos escapes COM REGULAÇÃO DE SOM PARA A BMW R18

COM 3 MODOS DE SOM QUE PODEM SER TROCADOS ATRAVÉS DE UM BOTÃO COLOCADO NO GUIADOR.

O fabricante de escapes Dr. Jekill e Mr. Hyde conta com vinte anos de engenharia e fabrico de escapes para motos, e ao longo desses anos, desenvolveu aquilo a que chama "the ultimate sound experience", ou seja, o som de escape mais emocionante.

Depois de terem desenvolvido o escape "The Beat" para as BMW R18 First Edition e BMW R18 Classic, disponibilizam também agora este sistema para os modelos Bagger e Transcontinental.

Para este sistema, foram criados 3 modos de som que, através de um botão, que se instala no guiador, o condutor possa escolher o modo de som que pretende.

O primeiro é o modo silencioso do Dr. Jekill, o segundo é o modo estrondoso de Mr. Hyde e o último é o modo dinâmico, que se situa a meio.

Desta forma, um motociclista pode desfrutar do melhor som do motor da sua moto enquanto cruza paragens distantes e, com apenas o toque de um botão, pode circular dentro de um aglomerado populacional sem incomodar os seus habitantes, sobretudo à noite.

O "Beat Long", disponível para os modelos Bagger e Transcontinental, dá ainda a possibilidade aos motociclistas de escolherem o remate do escape que melhor se adequa à sua moto.


Para mais informações, contacte a DR. JEKILL & MR. HYDE //


BLUROC

MOTORCYCLES

NOVO!



 blurocmoto.pt

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

 Importador | motoxpert

Bluroc Hunt XC 125

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

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





Monimoto MM7 regressa COM MELHORIAS E VAI ATÉ MAIS LONGE

O MONIMOTO MM7 É UM LOCALIZADOR DE GPS QUE, ALÉM DE INTELIGENTE, TAMBÉM PODE SER UTILIZADO EM DIVERSOS VEÍCULOS E LEVADO PARA VIAGENS MAIS LONGAS. CONHEÇA AQUI MAIS DETALHES DESTES LOCALIZADOR GPS MONIMOTO MM7.

Os localizadores Monimoto são a melhor forma de proteger a sua moto. O sistema é completamente independente, possuindo baterias próprias. O pequeno aparelho, escondido na moto, liga-se e desliga-se automaticamente com a aproximação ou afastamento do comando, que deve andar no bolso do condutor.

Enquanto ligado, se a moto for abanada ou movida do local onde ficou, o sistema activa-se e envia automaticamente uma mensagem para o smartphone a que estiver indexado, permitindo ainda saber em tempo real onde a moto se encontra.

Outra das melhorias efetuadas neste modelo são as pilhas de lítio de 1,5V do tipo AA que podem ser encontradas no comércio em geral e que fazem com que o MM7 seja mais compacto, dando assim a possibilidade de poder ser escondido em qualquer lugar da moto, ou de outro veículo.

Estes dispositivos não necessitam de ligação ao circuito elétrico da moto, o que faz com que a bateria e a garantia do veículo não sejam afetadas. O facto de não ser necessário utilizar cabos na sua instalação torna-a mais rápida e fácil.

Além disto, a marca decidiu também alargar a sua área de atuação para países que não

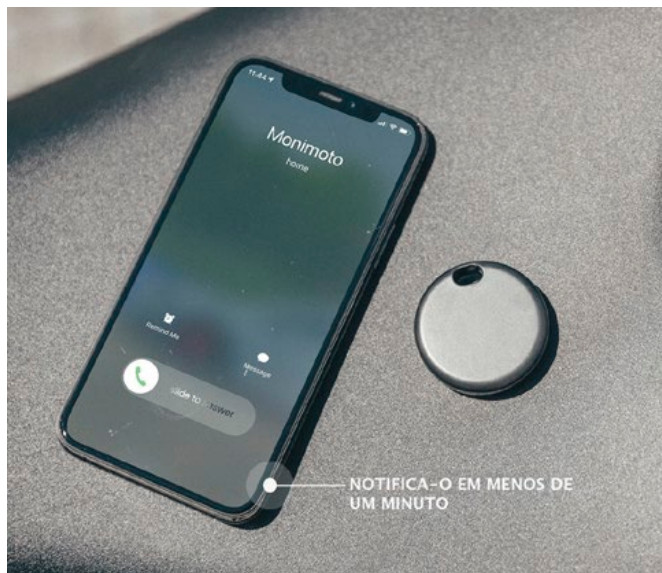
pertencem à UE, destacando-se a Austrália, a África do Sul, o Quênia ou o México, ao passo que na Ásia, o Vietname, o Japão e a Indonésia se juntam a uma lista que, entre outras localizações, inclui também os EUA. Nestes países será também possível utilizar um cartão SIM de um operador local.

O Monimoto MM7 funciona nas frequências 2G, 3G e LTE-M (LTE Cat-M1) e nos países da UE, os primeiros dois meses de serviço GSM Roaming são gratuitos, custando apenas 3,25€/mês após este período.

A Monimoto disponibiliza uma aplicação para o telemóvel que permite a configuração e gestão do dispositivo, nomeadamente a carga das baterias, o saldo do cartão SIM, a sensibilidade do sensor de movimento, o registo do evento e o suporte técnico.

O localizador inteligente MM7 tem um PVPR de 199,95€ e não requer custos adicionais de instalação.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado Monimoto ou visite goldenbat.pt //



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



Parece **MAS NÃO É!**

COM UM ESTILO CASUAL, ESTE EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO OFERECE ELEVADOS NÍVEIS DE PROTEÇÃO E CONFORTO.

A camisa Bison 2 H2O foi especificamente desenhada para a prática do motociclismo. Apresenta um estilo casual que combina com a roupa do dia a dia, garantindo um elevado nível de proteção.

Na prática é um blusão com formato de camisa, equipado com uma membrana hydratex que garante impermeabilidade e assegura proteção também no caso de chuva.

Fabricada num têxtil de polyester, a Overshirt REV'IT! Bison 2 H2O garante um elevado nível de resistência à abrasão, tendo sido reforçada nas zonas dos ombros e cotovelos, ao passo que as costuras triplas apresentam pontos escondidos e foram colocadas em locais menos sujeitos a impactos, para garantir a integridade do conjunto.

A Overshirt REV'IT! Bison 2 H2O vem com proteções Seesmart com homologação europeia de nível 1 (o mais elevado) nos ombros e cotovelos, que contribuem para uma silhueta elegante e

muito conforto.

A Bison 2 H2O tem um bolso interior pronto a receber uma proteção de costas SEESOFT CE-nível 2, que é vendida em separado.

A visibilidade é reforçada por inserções refletoras nos cotovelos. Em termos de arrumação, para documentos ou outros objetos pessoais, existem dois bolsos exteriores e um bolso interior.

Os punhos são ajustáveis e, na zona posterior, existe uma presilha, que pode ser ligada a qualquer modelo de jeans da REV'IT! para garantir que as costas não ficam desprotegidas durante a condução.

A Overshirt REV'IT! Bison 2 H2O está disponível em padrões de azul ou amarelo ocre, em tamanhos desde o S até ao XXL, com um PVP recomendado de 229.99€.

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

NOVO MODELO
LEONCINO125



ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.

**ZERO DESCULPAS
PARA SER AUTÊNTICO**

**PRESTAÇÃO 48 X 70,63€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 3.390€ TAEG 2,7% MTIC 3.569,90€**

Exemplo para um contrato de crédito da Leoncino 125 a 48 meses. PVP de 3.390,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.390,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 70,63€. Comissão de abertura de crédito no valor de 120,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,7%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.569,90€. Campanha válida até 31/08/2022. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal, S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 2590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV, IUC e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Benelli. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

SABE MAIS EM ZERODESCULPAS.BENELLI.PT

Para dar **ASAS À EMOÇÃO**

A AERODINÂMICA NAS MOTOS ASSUME UM PAPEL CADA VEZ MAIS IMPORTANTE. AGORA TAMBÉM JÁ PODE ADICIONAR ASAS À SUA MOTO DESPORTIVA.

O fabricante de acessórios Puig está a comercializar apêndices aerodinâmicos para diversos modelos de motos desportivas.

Fabricadas em acrílico injetado, um material flexível mas de elevada resistência, estas asas aerodinâmicas ou aerofólios, adaptam-se perfeitamente às carenagens, sendo fixadas facilmente com recurso a bi-adesivos da 3M, que garantem uma instalação fácil com um excelente acabamento, sem recurso a qualquer ferramenta, mantendo a integridade da carenagem e podendo ser removidos posteriormente sem deixar qualquer marca.

Na prática, estas asas transferem a pressão aerodinâmica directamente para a roda dianteira da moto, alterando o seu comportamento em curva e a alta velocidade, graças a uma maior carga sobre o pneu da frente.

Os spoilers, que ao contrário dos ailerons são desenhados para criar força descendente, têm uma espessura de 4 mm com os bordos redondos para mitigar o ruído e as vibrações.

Estes spoilers foram desenvolvidos pela marca catalã de acordo com as evoluções das asas usadas em MotoGP e têm sido frequentemente testados em circuito com a colaboração da Kawasaki Racing Team, com resultados comprovados em termos de melhor aderência, maior capacidade de travagem e uma maior estabilidade em recta, mitigando o descolar da roda dianteira a alta velocidade.

Desenvolvidas especificamente para as desportivas de alta cilindrada e disponibilizadas para quase todos os modelos existentes, a Puig também oferece soluções para alguns modelos de 600cc.

Para mais informações contacte a Multimoto, importador oficial da Puig para Portugal //



MOTO PONTO



EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Email:motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email:motoponto@gmail.com

Até já!

Para aventura **E OUTDOOR**

AS NOVAS BOTAS TCX CLIMATREK SURROUND GTX FORAM DESENVOLVIDAS COM O OBJETIVO DE PROPORCIONAR PROTEÇÃO, CONFORTO E LEVEZA.

Além da prática do motociclismo, estas novas botas podem ser também utilizadas para caminhadas pelos trilhos de uma montanha.

Para além das características de proteção que as botas de motociclismo devem possuir para segurança do condutor, as Climatrek Surround GTX protegem os pés da chuva, pois são impermeáveis e evitam a transpiração graças à ventilação que possuem.

A leveza e elasticidade são conseguidas devido ao tecido exterior e aos materiais sintéticos utilizados na produção deste calçado técnico.

O conforto destas botas assenta numa sola intermédia EVA, acompanhada de uma sola Groundtrax, como forma de garantir o amortecimento e aderência necessários em qualquer tipo de terreno. Também a palmilha Ortholite proporciona um amortecimento duradouro e uma elevada respirabilidade.

Para garantir conforto térmico, estas novas botas possuem a Gore-Tex Surround, uma tecnologia de climatização que garante conforto térmico sempre que a temperatura varie entre os zero e os 35 graus. Pode pensar que a ventilação e a impermeabilidade ficam afetadas, mas a marca garante que isto não acontece devido à membrana Gore-Tex Extended Comfort existente.

Também as biqueiras, os calcanhares e tornozelos foram reforçados de forma a melhorar a proteção.

As botas TCX Climatrek Surround GTX estão disponíveis em preto e cinzento e em tamanhos desde o 38 ao 48, por um PVP 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. //



KEEWAY



RKF

DUPLA LIDERANÇA



P.V.P. 3.290,00€
IVA incluído.

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

Com um novo visual e novas cores que torna o seu estilo naked ainda mais atrativo e refinado, a RKF 125 assume uma personalidade única e moderna. Inteligente, elegante e extremamente dinâmica, foi concebida para proporcionar a máxima diversão e conquistar qualquer desafio do teu dia-a-dia.

Encontra-a num concessionário Keeway próximo de ti.

*Estatísticas ACAP referentes a 2021 para o segmento de motociclos até 125cc com caixa de velocidades, excluindo scooters. Acresce Documentação/Registo, I.S.V. e despesas de transporte para os Arquipélagos da Madeira e Açores.

IMPORTADOR  Multimoto



www.keeway.pt | info@keeway.pt

Recomendamos Lubrificantes  CEPSA



AXXIS é a nova marca DE CAPACETES QUE CHEGA A PORTUGAL

A AXXIS HELMETS É UMA MARCA DE CAPACETES QUE DESDE 2010, ANO EM QUE INICIOU A SUA ATIVIDADE, TEM VINDO A RECRIAR CAPACETES COM DESIGNS ÚNICOS E ATRATIVOS.

A AXXIS é a nova marca de capacetes que nasceu em 2010 e chega agora a Portugal com designs únicos e atrativos. A coleção de 2022 já conta com 14 novos modelos e grafismos, todos com calotas externas fabricadas em duas medidas para uma melhor adaptação ergonómica e aerodinâmica, que se dividem pelos diversos segmentos, como integrais, modulares, jet e off-road. De entre uma vasta gama, destacamos, a título de exemplo:



Integral » AXXIS Cobra Carbon



Fabricado em fibra de carbono, apresenta um peso de 1250 ± 50 gr (calota pequena) e tem homologação ECE 22.05 / DOT.

Integral » AXXIS Hawk SV



Com calota em termoplástico injectado, apresenta um peso de 1650 ± 50 gr (calota pequena) e já tem homologação ECE 22.06, que vai entrar em vigor em 2023.

Modular » AXXIS Gecko SV



Calota fabricada em ABS com um peso de 1600 ± 50 gr (calota pequena) com homologação ECE 22.05.

Offroad » **AXXIS Wolf**



Calota fabricada em ABS com um peso de 1400 ± 50 gr (calota pequena) com homologação ECE 22.05 / DOT.

Aventura » **AXXIS Wolf DS**



Calota fabricada em ABS, com um peso de 1550 ± 50 gr (calota pequena) e homologação ECE 22.05/ DOT.

Jet Clássico » **AXXIS Hornet SV**



Calota fabricada em policarbonato (ABS) com um peso de 1150 ± 50 gr (calota pequena) e homologação ECE 22.05 / DOT.

Jet Urbano » AXXIS Mirage SV



Calota fabricada em ABS com um peso de 1350 ± 50 gr (calota pequena) e homologação ECE 22.05 / DOT.

A marca espanhola é um dos primeiros fabricantes no mundo a desenvolver um capacete com viseira solar interna, com a norma ECE 22.06 (saiba mais sobre a nova norma aqui), e está a partir de agora representada em Portugal pelo

grupo Multimoto, o seu importador exclusivo.

Por enquanto, ainda não há informação de preços nem de disponibilidade.

Pode saber mais sobre a gama de capacetes AXXIS no website da marca. //



EDIÇÕES LIMITADAS

YCF 50A



YCF 50A



START F135



START F135



PILOT F150



Ycf-Riding.com

MAIS INFORMAÇÕES NUM PONTO DE VENDA PERTO DE SI!

De perder A CABEÇA



DEMOROU, MAS FINALMENTE A SCHUBERTH CONSEGUIU ENCONTRAR UM DIGNO SUCESSOR PARA O ACLAMADO MODELO C3PRO.

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

É um facto que a anterior versão da gama C dos capacetes Schubert, mais concretamente o C4, foi bastante polémico por não ter conseguido a simpatia daqueles que, habituados ao excelente desempenho do C3 Pro, sentiram que lhe faltava algo que superasse as expectativas.

O C4 não era melhor e nem sequer era mais bonito em termos de design, e revelou alguns problemas logo na sua chegada ao mercado. E nem mesmo a versão C4 Pro que lhe sucedeu, bastante melhorada, conseguiu ganhar lugar no coração daqueles que conviveram com o C3 Pro.

Pessoalmente, acompanho a evolução dos capacetes Schubert desde o C3, modelo que me acompanhou durante uns bons milhares de quilómetros, antes de o trocar pelo C3 Pro, que antecedeu um C4 e ainda um C4 Pro, este em versão Carbon, e tenho que admitir que o meu saudoso e bem viajado C3 Pro permanecia, sem dúvida, como o meu favorito.

A sua resistência ao uso, a ventilação esmerada, a enorme visibilidade e a qualidade óptica da viseira, o conforto do seu forro interior, a estabilidade a alta velocidade e a pouca interferência da aerodinâmica da moto com o seu desempenho

acústico, eram difíceis de esquecer.

Ao cabo de uma longa espera, recebi finalmente o novo Schubert C5 que aqui lhe trago. Mal o tirei da caixa, revii nele as linhas que me agradavam no C3 Pro, com o seu formato mais convencional.

E não fiquei indiferente à facilidade com que a queixeira tranca de ambos os lados, facilmente, sem necessidade de insistência ou confirmação, nem aos tecidos do forro, extremamente confortáveis e sem costuras, nem à facilidade com que se pode tirar e pôr a viseira para obter uma boa lavagem.

O formato da calota, a meio caminho entre o redondo e o oval, assenta-me na perfeição, contribuindo para níveis de ruído muito baixos e uma grande estabilidade a alta velocidade.

Mas o que mais me agradou foi saber que este novo capacete Schubert C5 já tem certificação ECE 22.06, a nova norma que vai entrar em vigor em 2023 e que garante níveis de segurança muito mais elevados.

De facto, o C5 é o primeiro capacete modular a conseguir esta certificação. Além do mais, e sobretudo para quem se atreve a sair do nosso jardim à beira-mar plantado, também já tem homologação P/J e o respetivo trinco, que lhe



EQUIPAMENTO *TESTE SCHUBERTH C5*

permite circular legalmente com a queixeira aberta.

Este novo capacete modular da Schubertth reflete o resultado de um processo de desenvolvimento que durou mais de 23.000 horas, a que corresponderam mais de 2000 mil testes realizados em laboratório e 400 horas de condução em condições reais

Em virtude da nova certificação ECE 22.06, que sujeita os capacetes a testes de impacto muito mais exigentes, a calota exterior, fabricada num compósito de fibra de vidro aplicada por um processo exclusivo desenvolvido pela Schubertth, vê-se agora reforçada com uma camada adicional de fibra de carbono que aumenta a resistência e ajuda a manter o peso controlado.

Por falar nisso, não se assustem os mais céticos, porque o peso algo significativo do C5, cifrado em 1640 gramas para as calotas de tamanho pequeno (existem apenas dois tamanhos de calota para todas as medidas disponíveis) é compensado pelo excelente equilíbrio e pela bem conseguida aerodinâmica.

O C5, à semelhança dos seus antecessores, continua a apresentar o exclusivo sistema Anti-

Roll-Off que garante, em caso de impacto e graças aos quatro pontos de fixação da fita de retenção, que o capacete não rola na cabeça, sendo praticamente impossível que o sistema, equipado com um fecho rápido de ajuste micrométrico, se desprenda.

A calota interior, fabricada em EPS de densidade múltipla, possui igualmente canais de ventilação que garantem uma excelente circulação de ar, e no seu interior tem instalado de fábrica os altofalantes, o microfone, a antena e compartimentos específicos para instalação do intercomunicador e da respetiva bateria.

E se é verdade que ainda não consegui superar as 400 horas de condução com o meu novo C5, os primeiros quilómetros validaram a suspeita de que a sua aerodinâmica era realmente superior, proporcionando uma grande estabilidade a alta velocidade, sem ruídos causados pela turbulência.

Na primeira chuvada, o isolamento da viseira provou ser de nível superior e o Pinlock 120 Max Vision mostrou que, mesmo nos dias mais frios e em situação de esforço, a viseira se mantinha sem condensação, garantindo uma excelente visibilidade em qualquer situação. >>>





As suas grandes dimensões proporcionam uma excelente visibilidade e ajudam a tornar a condução mais segura, facilitando o acesso aos espelhos retrovisores na maioria das motos que tenho testado, sem nunca ser necessário mover a cabeça.

A viseira solar escamoteável tem uma excelente qualidade óptica e um sistema de accionamento extremamente fácil e prático de usar, ao alcance do polegar esquerdo.

E na primeira sessão de fotos, em dia quente, a manobrar a baixa velocidade repetidamente, foi interessante verificar como os forros interiores, antes praticamente ensopados, secavam após poucos quilómetros a rolar a velocidade normal. Além disso, são removíveis para lavagem e fabricados sem qualquer costura para proporcionarem um maior conforto.

Para resumir, se realmente quer investir num capacete modular para viagem, que garanta altos padrões de conforto, então está na altura de perder a cabeça e ir experimentar um Schuberth C5. O seu preço não pode ser considerado um custo, antes um investimento. //

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

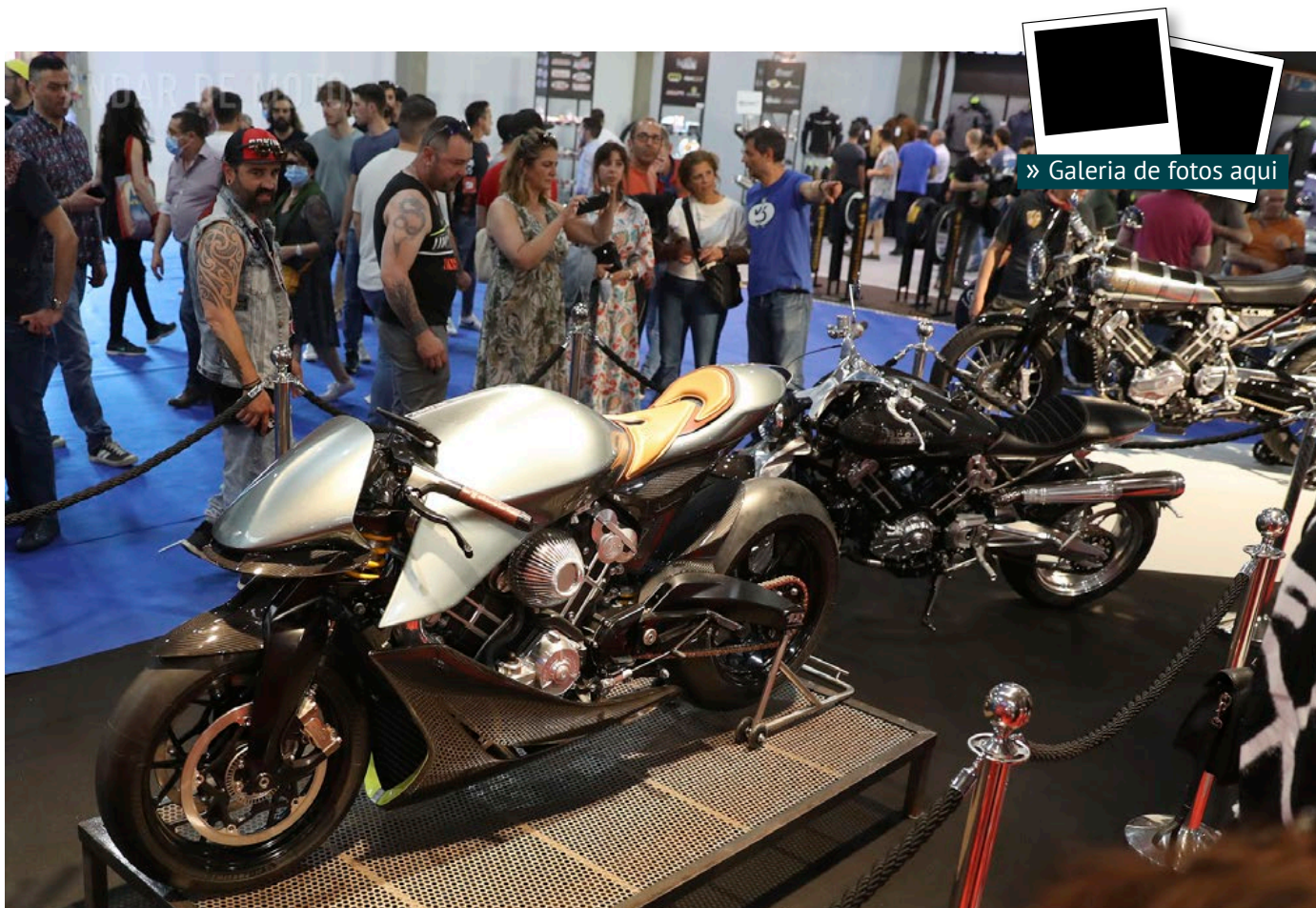
213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



EXPOMOTO bate recorde com 80 mil visitantes

Com 80 mil visitantes, a EXPOMOTO conquistou um novo marco. “Superámos todas as expectativas que tínhamos”, admite José Frazão, CEO da Exposalão.



As atividades propostas ao longo dos quatro dias do evento conquistaram os visitantes, que tiveram assim a oportunidade de testemunhar as potencialidades das mais recentes motos e equipamentos disponíveis no mercado.

“O sucesso desta feira deve-se também à adesão das marcas presentes em Portugal e também àquelas que estão a instalar-se no nosso País. Deixo um obrigado a todos os expositores pela confiança e aposta”, sublinhou José Frazão.

A 25ª edição da EXPOMOTO reuniu cerca de 150 marcas expositoras, que representam cerca de 90%

das empresas com presença no mercado. A mobilidade elétrica também conquistou muitas atenções e demonstra uma nova tendência de consumo e uma alteração do interesse por parte dos motociclistas.

O sucesso conquistado na recente passagem pelo Norte do País abriu portas a uma nova edição da EXPOMOTO, que já está a marcada para 2024 no Porto.

“Estamos a trabalhar na possibilidade de virmos também a organizar um evento semelhante em Lisboa, em 2023, alternando um ano no Porto com outro em Lisboa. Daremos mais novidades no decorrer das próximas semanas”, adiantou o CEO da Exposalão.

Veja a galeria de fotos que demonstra bem a afluência do público e o interesse da exposição. //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Serra “POUCO” Nevada

PNEUS NOVINHOS e uma expectativa imensa para a entrada na serra.

De manhã, bem cedinho, lá fui ao encontro da “rodas grandes” que me aguardava, gloriosa. De calçado novo e pronta para a aventura.

Está de carregar malas, cada vez mais pesadas, e arrancar. A estrada vai tornando-se cada vez mais redonda e a cada nova curva vou experimentando o calçado novo. Aos poucos, vai perdendo a goma. Publicidade à parte, estes Pirelli Scorpion são uma maravilha.

As curvas, vão-se contorcendo por entre a montanha que se torna mais austera, o precipício que me acompanha do lado direito é um deslumbre para a vista e para a alma, com um misto de escarpas de rocha e o mar Mediterrâneo que, de quando em vez, espreita por entre os cumes.

Vou-me cruzando com tantos outros apaixonados pelas duas rodas, cujo sorriso estampado no rosto faz parte da sensação inexplicável que é andar de moto pela montanha, com um dia de sol brilhante e o mar ao fundo, a felicidade não se explica, antes, sente-se!

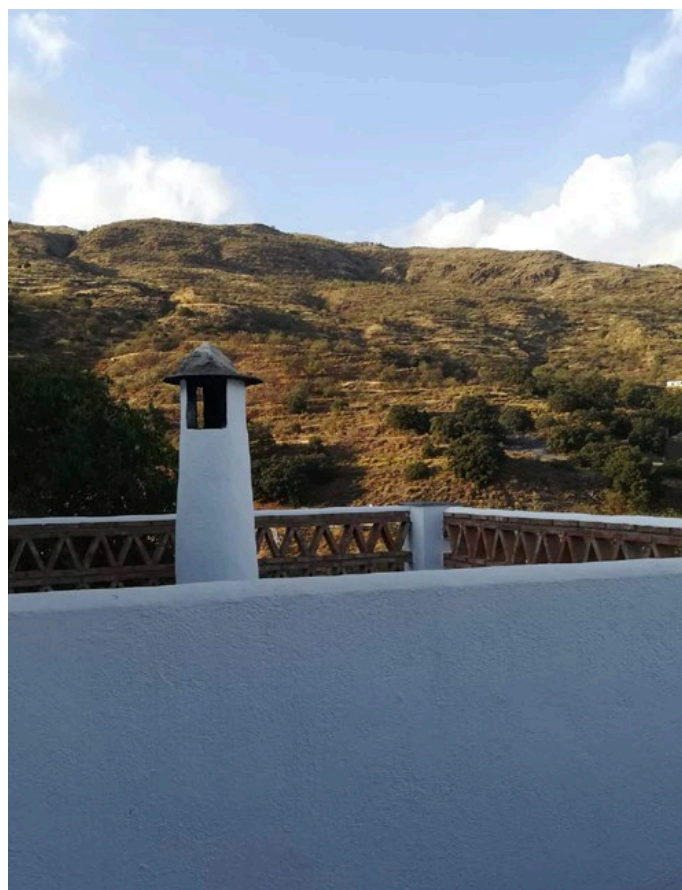
Com uma valsa interminável vou balançando e, de quando em vez, lá vão surgindo as pequenas localidades que se apinham de turistas e de autocarros, com os souvenirs dependurados por todo o lado, aos quais lá vou resistindo porque, na verdade, a melhor recordação que podemos levar é o coração cheio de aventuras.

A cada nova curva que passa vou enchendo o peito de ar, como se quisesse aspirar um pouco da montanha, para que ela se funda com a nossa paz interior e percorra as imagens que nos vão passando pela cabeça e pelo coração.

O calor vai subindo a cada quilómetro, até se tornar verdadeiramente desafiante.

Andar de moto é um prazer absoluto, mas também exigente! Uma das coisas que nunca nos devemos esquecer é de tratar do corpo, mesmo que a alma já transborde de felicidade. Por isso, levo sempre água à mão, imaginem o que é andar pela montanha com 30 graus de calor e sem água, não arrisquem.

Chegada a hora de alimentar o corpo, parei junto de





uma sombra, com um daqueles precipícios de vista infundável, procurei uma pedra onde me sentar, montei a marmitta sobre os joelhos e comi uma coisa qualquer que, como podem imaginar, provavelmente saberá melhor que caviar num desses restaurantes “apapilompados”.

A paz preenche-me o peito, o calor, o chilrear dos pássaros, a vista sobre as montanhas, a “rodas altas” ali ao lado, parada e a emitir ondas de calor que se propagam, e os amigos de sempre, que vão passando nas suas montadas e que apitam, num cumprimento cúmplice e de sorriso no rosto, dedos em V e um coração cheio de aventuras.

Almoço feito, lá arranco novamente montanha fora, de volta às curvas. Cada vez mais feita aos pneus, vou abusando da valsa sobre a imensidão.

Depois de tantos quilómetros o corpo já pede descanso. Encontro um pequeno hostel no meio da montanha, fico já aqui!

De acesso difícil, uma vez que ficava a meia encosta, lá consegui parar a “rodas altas” em segurança.

UAUUUUU, que vista! O hostel, modesto, mas muito bonito, imaginem, com uma piscina pendurada na montanha.

A proprietária, uma inglesa muito simpática, chega-se a mim e pergunta, num tom meio surpreendido, meio intrigado. Vieste nesta moto?

Sim!

UAUUUUU, num ápice abraçava-me com um misto de admiração e surpresa, misturado com histórias infundáveis da sua passagem por terras dos Algarves.

Eu, por sua vez, contava-lhe um pouco de mim, de olho na piscina que me estava a torturar, com um espelho de prata que refletia a luz do sol e da

montanha infundável.

Num ápice, com o apoio da encantadora inglesa, levámos as malas para o quarto, talvez um pouco mais rápido que a troca de pneus de um Formula 1, já eu tinha o fato de banho vestido.

O salto para aquela deslumbrante piscina depois das sensações que tinha sentido naquele dia é algo que não consigo explicar. A água fresca sobre o corpo massacrado pelo calor do dia, com as emoções que já não tinham espaço num coração cheio, é algo que nos fica marcado para sempre.

A pequena coluna de som na beira da piscina ia soltando as notas que me vão acompanhando ao longo da viagem.

Depois da frescura da piscina, fui deitar-me sobre a espreguiçadeira e deixar-me adormecer sob um sol quente e brilhante, deixando as emoções inundar os sonhos.

O quarto, de paredes toscas, tinha um terraço com a expectável paisagem maravilhosa, tinha também uma pequena mesa de refeições onde jantei o resto que ainda trazia nas malas e ali fiquei, a olhar o infinito. A paz daquele momento torna-se na tua companhia que, aos poucos, se tornou picante...

Nunca discriminei qualquer tipo de moto, sou eternamente apaixonada por todas, até pelas vespas! Menos as que têm asas!

Raio das bichas cujo espaço, entendo, era delas muito antes de eu ter chegado, juntaram-se ao banquete. Bem, tudo tem o seu espaço, e eu, cansada que estava, lá as deixei no seu voo açambarcador e fui descansar os ossos, deixei-me adormecer sobre um manto de emoções que nos fazem pensar, é tão bom viver momentos como aquele! //



Suzuki confirma retirada

ESTE SERÁ O ÚLTIMO ANO DA MARCA EM MOTOGP

A SUZUKI MOTOR CORPORATION CONFIRMA QUE ESTÁ EM NEGOCIAÇÕES COM A DORNA SOBRE A POSSIBILIDADE DE TERMINAR A SUA PARTICIPAÇÃO NO MOTOGP NO FINAL DE 2022

SEGUNDO A SUZUKI, infelizmente, a actual situação económica e a necessidade de concentrar os seus esforços nas grandes mudanças que o mundo automóvel enfrenta nestes anos, estão a forçar a terceira marca japonesa a transferir custos e recursos humanos para desenvolver novas tecnologias.

A marca gostaria de expressar a mais profunda gratidão à equipa Suzuki Ecstar, a todos aqueles que têm apoiado as actividades de motociclismo da Suzuki durante muitos anos e a todos os fãs da Suzuki que lhes têm dado o seu apoio entusiástico.

Recorde-se que a marca de Hamamatsu foi campeã em 1976 e 1977 com Barry Sheene, depois em 1982 com Uncini, mais tarde, no canto de cisne das 2T, em 2000, com Kenny Roberts Jr., e mais recentemente, claro, em 2020, com Joan Mir, após um grande hiato.

Pensa-se que a negociação com a Dorna poderá virar-se no sentido de encorajar a marca a participar

nas SBK, o que implica um investimento bastante menor. Ao mesmo tempo, isto deixaria dois pilotos de ponta da MotoGP, um Campeão Mundial e outro vencedor de várias corridas, apeados e, decerto, terá um efeito no mercado... //



Penafiel Racing Fest regressa em julho

O MAIOR FESTIVAL MOTORIZADO DA EUROPA VAI REGRESSAR A PENAFIEL NOS DIAS 8, 9 E 10 DE JULHO E TRAZ NOVIDADES PARA OS APAIXONADOS DO MUNDO MOTORIZADO.

É JÁ NOS DIAS 8, 9 E 10 DE JULHO que regressa o Penafiel Racing Fest, o maior festival motorizado da Europa, que vai contar com a presença de pilotos das mais diversas nacionalidades na disputa das várias provas.

Além das provas de Rali “Taça Joaquim Santos”, Super Enduro, Trial Urbano 4x4, Rali de Regularidade Clássicos e uma Corrida de Motos Clássicas 50cc e 85cc, este ano a novidade é a integração de mais duas provas: a Drag Racing e o Super Enduro, no Campeonato Nacional das respetivas modalidades.

Sem esquecer o público mais jovem e as famílias, a Fun Zone vai disponibilizar várias atividades desde o ‘McDonald’s Rally Kids’ e o radiomodelismo para os mais pequenos, até a espetáculos de música ao vivo, DJs e artes performativas.

Tal como em outras edições, o palco principal do Penafiel Racing Fest vai situar-se na zona do Campo da Feira e do Jardim do Calvário. No entanto, as provas irão decorrer pelas diferentes freguesias do concelho como: Guilhufe, Urrô, Irivo, Rans, Duas Igrejas, Rio de Moinhos, Boelhe, Luzim e Vila Cova.

Acompanhe o evento no Facebook //



CAISMOTOR

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



**OFERTA DE 230€
EM ACESSÓRIOS!**

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

JETX
125 ABS



NOVA

JETX

Oferta válida até dia 30 de Junho de 2022 e não acumulável com outras campanhas ou promoções.



Michelin cria pneus mais sustentáveis para MotoE

A PENSAR NA ESTRATÉGIA “TUDO SUSTENTÁVEL”, A MICHELIN CRIOU PNEUS TRASEIROS PARA A CLASSE MOTOE COM 46% DE MATERIAIS SUSTENTÁVEIS. FACE À TEMPORADA PASSADA, ESTES PNEUS APRESENTAM MAIS 6% DE MATERIAIS SUSTENTÁVEIS.

OS NOVOS pneus Michelin para o campeonato FIM MotoE World Cup são mais sustentáveis e utilizam uma borracha mais natural e negro de carvão regenerado.

Para além destes materiais sustentáveis, a marca utilizou também na produção destes pneus casca de laranja e limão, resina de pinheiro, óleo de girassol e aço recuperado.

Graças à incorporação destes novos materiais, a marca conseguiu que estes pneus apresentassem mais 6% de materiais sustentáveis face à temporada anterior.

Apesar de utilizar mais materiais sustentáveis, a Michelin garante que a segurança, a performance e a longevidade dos pneus se mantém inalterada.

De acordo com o comunicado enviado à imprensa, estes resultados estão alinhados com os objetivos da marca para 2030 de “ter uma média de 40% de materiais sustentáveis em todos os pneus que sejam comercializados a partir dessa data.” //





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



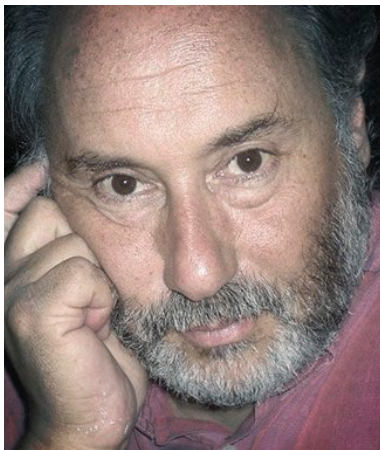
PESO
1330gr +/- 50gr



**SISTEMA
DE RETENÇÃO**
Dd-Ring



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



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Hora da verdade NA MOTOGP

A confirmação de que a Suzuki deixará as fileiras da MotoGP no final de 2022 caiu como uma bomba no paddock.

Além de reduzir a já de si pequena grelha de 24 motos, dois pilotos de topo, um Alex Rins, multi-vencedor e outro Joan Mir, campeão mundial num passado recente, estão apeados e terão que procurar outros lugares noutras equipas.

Isto vai ter um efeito dominó em que pilotos que pretendiam ascender à classe não conseguirão lugares livres, mas o que é mais preocupante ainda é que até alguns dos regulares poderão ver a sua posição em perigo.

Destes, os que estão mais fracos de resultados, nomeadamente rookies como Fernández, único piloto que até agora não marcou um único ponto, a Di-Giannantonio, Darryn Binder ou Remy Gardner, que marcaram aqui e ali, poderão não encontrar lugar na estalagem, dado este estado de coisas.

Gardner não se fez favores quando o seu manager Paco Sanchez, que também cuida de Joan Mir, criticou fortemente a KTM e a equipa Tech3, levando o chefe da KTM Pit Beirer a dizer que os manager dos pilotos são uma praga e a interrogar-se publicamente sobre a continuidade de Gardner na marca.

O próprio Gardner já afirmou estar preparado para ir para as Superbike se a RC16 não melhorar drasticamente.

Na outra extremidade da grelha, Bastianini, com três vitórias este ano e decerto a caminho da Ducati oficial, irá substituir Miller, que já fez saber que está em conversações com a KTM onde agora está o seu

antigo Manager da Pramac Francesco Guidotti.

No seio da KTM, Brad Binder tem contrato até 2024, mas Miguel Oliveira não. Muitos têm especulado sobre a saída do piloto português, que já se confirmou estar em conversações com outras marcas, nomeadamente a Yamaha.

Isto faria os portugueses sonhar, pois se Miguel ganha da 4ª fila, que faria quando conseguisse qualificar mais facilmente mais à frente?

Porém, a Yamaha quer reter Quartararo, e com a pouca competitividade da With U satélite, não é óbvio para onde o português saltaria, a menos que fosse substituir Franco Morbidelli...

Em boa verdade, o Ítalo-brasileiro tem tido resultados indiferentes nesta temporada, mas também todos já viram que a Yamaha não está particularmente competitiva e mesmo Quartararo diz que não é suficiente e precisa descobrir alguma coisa depressa. No mínimo, seria irónico se Miguel deixasse a (muito melhorada) KTM para ir encontrar uma Yamaha em baixa.

A Honda, com Márquez de pedra e cal, é o destino mais provável para pelo menos um dos descartados da Suzuki, com Alberto Puig a admitir abertamente que está em conversações com ambos para substituir Espargaró que não provou, ou parafraseando com alguma licença artística a famosa frase de Stoner, cuja garganta excede o talento.

A Repsol quer sempre um Espanhol nas fileiras, e isso pesa! Cada um dos pilotos agora despedidos tem as suas qualidades: Rins cai muito, mas também vence, e Mir prima pela regularidade, raramente cometendo erros, mas por outro lado, só tem uma

vitória em MotoGP.

Dada esta repentina abundância de candidatos de qualidade apeados, temos que nos interrogar sobre outros que não provaram também, como Maverick Viñales, que contra as boas exibições do seu colega Aleix quase não notamos na grelha, Darryn Binder, que pode ter dado um salto maior do que a perna ao transitar directamente das Moto3, ou o próprio Marini, que não tem brilhado na VR46. Igualmente, não podemos esquecer que há um potencial candidato de peso a regressar em Andrea Iannone, castigo cumprido e, ao que tudo indica, com tantas ganas de regressar como sempre e decerto pronto a aceitar salário mínimo...

Das marcas, a Ducati é a que está na posição mais invejável, pois entre Bastianini, Martin e Bagnaia, não tem falta de pilotos vencedores e se houver que mexer nas equipas, o próprio Bastianini já provou que, no caso da Desmosedici, uma mota satélite é mais do que capaz de vencer...

Decerto, tudo será revelado a seu tempo... e por ora ainda há que resolver o pequeno assunto do título de 2022... //



"A confirmação de que a Suzuki deixará as fileiras da MotoGP no final de 2022 caiu como uma bomba no paddock."



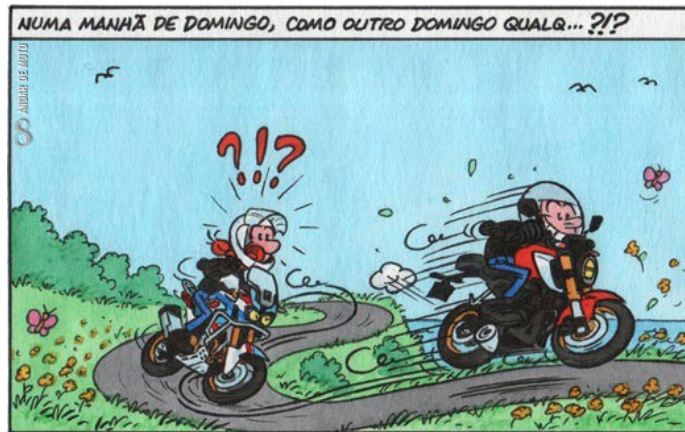
GECKO
SV EPIC



WOLF
DS HYDRA



DRAKEN
COUGAR



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Façam o que eu digo, NÃO O QUE EU FAÇO

O calor começa a apertar e os passeios de moto passam a ser a missa dos fins de semana – sejam eles grandes ou pequenos.

Nunca fui adepta de grandes viagens organizadas, não tanto pelo conceito de “ir à procura da aventura”, mas porque sou péssima nessas coisas, esqueço-me de metade do que devo fazer e acho sempre que tudo se resolve, portanto: para quê complicar.

Mas quando fazemos viagens maiores convém termos alguma coisa minimamente organizada.

Por exemplo, ir com a moto à revisão antes e garantir que no meio da viagem não fica sem travões e com barulhos estranhos em todo o lado. Não fui eu... foi um amigo.

Também convém organizar a viagem/trajeto em partes iguais, com descansos planeados. Isto para depois não combinarem uma hora de chegada totalmente surreal, chegarem 4 horas mais tarde que o esperado e fazerem as duas últimas horas sem paragens, porque senão chegariam com 6 horas de atraso. Não fui eu... foi um amigo.

Verifique o estado do tempo e as condições da estrada. Da mesma forma que um fato de chuva XPTO de nada serve se ficar numa gaveta lá de casa, um casaco quente numa viagem com 30 graus também não ajuda. Se acrescentarmos a tudo isto um trajeto de “trail” – vulgo caminho de cabras – a uma viagem com motos que não estão preparadas para isso, a coisa pode também não correr bem. Era um atalho, estávamos atrasados. Mas não fui eu, foi um amigo...

Viagem leves, mas não se esqueçam de coisas importantes (como seguro, carta, BI/CC...) e guardem tudo em mochilas e malas apropriadas. O “isto deve dar” nem sempre dá. E o “vou prender bem isto aqui atrás com uma corda que não foge” às vezes foge. Não fui eu, foi um amigo.

Mais importante que tudo, escolham um bom destino e uma ótima companhia. Porque não há problemas que não se ultrapassem quando estamos bem acompanhados, especialmente se for por pessoas organizadas, prevenidas e responsáveis.

Boas curvas
Aproveitem o sol! //

"Nunca fui adepta de grandes viagens organizadas, não tanto pelo conceito de “ir à procura da aventura”, mas porque sou péssima nessas coisas, esqueço-me de metade do que devo fazer..."



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.

