



## TRIUMPH SPEED TRIPLE RR

### » **TESTE**

ROYAL ENFIELD SCRAM 411  
YAMAHA TÊNÉRÉ WORLD RAID  
YAMAHA MT-10

### » **REPORTAGEM**

LISBON MOTORCYCLE FILM FEST  
DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE  
BMW MOTORRAD ULTIMATE EXPERIENCE

### » **APRESENTAÇÃO**

HONDA CRF450R/RX E CRF250R/RX  
HONDA HORNET CONCEPT  
KYMCO XCITING S400  
SUZUKI GSX-S 125

### » **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*

## Mais um Lés-a-Lés

Foi mais uma participação no maior evento mototurístico nacional! Como habitualmente, o Andar de Moto aproveitou a oportunidade de pôr à prova um dos modelos de motos mais importantes da actualidade. E, este ano, foi a vez da nova Honda NT1100. Em breve lhe contarei a experiência em detalhe, mas para já, o que interessa mesmo é que, aos seus comandos, o Lés-a-Lés foi apenas uma voltinha... Não uma aventura, não um desafio, mas sim um fantástico passeio, desenrolado por algumas das melhores estradas e paisagens que um motociclista pode pedir.

Mais uma vez, a organização deste evento, da responsabilidade da FMP - Federação de Motociclismo de Portugal, esteve acima das expectativas e nem o calor excessivo que se fez sentir ao longo do percurso entre Faro e Bragança conseguiu tirar brilho ao fabuloso cenário proporcionado. Claro que nem tudo correu como devia, nem conseguiu agradar a todos, mas na generalidade o evento foi um sucesso.

Esta experiência também serviu para um contacto mais estreito com a realidade motociclística nacional. Ver de perto e acompanhar centenas e centenas de motociclistas, analisar a sua destreza, o seu comportamento e a sua atitude, tanto na

estrada como nas diversas paragens, permite recolher um manancial de informação imprescindível para se entender o nosso mercado das duas rodas, e a nossa sociedade.

Dito isto, não pude deixar de reparar na facilidade com que alguns participantes renegaram o equipamento de proteção face ao calor que se fez sentir. Chocou-me, como sempre, ver motociclistas e passageiros em T-Shirt e sem luvas, alguns de calções, num total desprezo pelas consequências em caso de uma queda. Não admira por isso que alguns tenham sofrido ao ponto de porem em risco a sua saúde e até mesmo a integridade física dos demais.

Hoje em dia há equipamentos para todas as situações, não há necessidade de arriscar. Sob temperaturas elevadas, um bom equipamento oferece um conforto bastante superior do que andar de braços ao léu. Minimiza a desidratação, protege da insolação e das queimaduras solares, evita os desagradáveis impactos de insectos e de objectos projectados por outros veículos e (porque não também?) dá uma imagem de responsabilidade de que os motociclistas tanto carecem, já que os comportamentos incivilizados de alguns poucos refletem-se em toda a comunidade motociclística de que tanto todos nos orgulhamos. //

**8** MOTO NEWS

## APRESENTAÇÃO

- 20** SUZUKI GSX-S125
- 22** KYMCO XCITING S400
- 26** HORNET CONCEPT
- 28** HONDA CRF450R/RX E CRF250R/RX

## TESTE

- 36** TRIUMPH SPEED TRIPLE RR
- 46** YAMAHA MT-10
- 56** YAMAHA TÊNÉRÉ 700 WORLD RAID
- 66** ROYAL ENFIELD SCRAM 411

## REPORTAGEM

- 92** DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE 2022
- 96** LISBON MOTORCYCLE FILM FEST 2022
- 100** BMW MOTORRAD ULTIMATE EXPERIENCE 2022
- 104** 24<sup>o</sup> PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS
- 110** PARQUEAMENTO PARA MOTOS

## DESPORTO

- 116** ISLE OF MAN 2022

## CRÔNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: MAIS UM LÉS-A-LÉS
- 6** PEDRO ALPIARÇA: O PREÇO DE UM HERÓI
- 18** MÁRCIA MONTEIRO: "A SUBIDA AO INFERNO"
- 34** MARIANA FERREIRA: APRENDIZA, MAS ENCARTADA!
- 90** ADELINA GRAÇA: BAZA
- 114** PAULO ARAUJO: OLIVEIRA E OS DESCRENTES
- 120** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 122** SUSANA ESTEVES: QUANDO FOR GRANDE VOU TER...



5 ANOS

GARANTIA



BMW  
MOTORRAD



# BMW G 310 R

DESDE 86€/MÊS\*  
SEM ENTRADA INICIAL.

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

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

\* 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).

+18 ANOS  
CARTA A2

\*\* A tua vida é uma viagem.

bmw-motorrad.pt

MAKE LIFE A RIDE \*\*



**Pedro Alpiarça**  
Ensaizador

## O preço DE UM HERÓI

**A FUNDO**, de punho enrolado. “Keeping it pinned”, como eles dizem. O acto é tão mais absurdo quando observamos a ausência de escapatória nas curvas. A média de velocidades ultrapassa os 200 km/h e há lombas, depressões, muros, e os lancis dos passeios estão pintados como se fossem correctores. As motos são preparadas como se fossem para a pista, e muito embora atravessem povoações e estradas rurais, o público apenas as vê passar numa mancha ruidosa, a escassos metros.

Isto é o Road Racing, e após o interregno causado pelo COVID, regressou a um dos seus palcos mais conhecidos, o Tourist Trophy da Ilha de Man.

Este inimaginável espetáculo da busca incessante da velocidade nas condições mais precárias, tem um espectro de admiração altamente bipolar. Ou se ama, ou se odeia. Os pilotos de MotoGP, outros dotados no reino da visão em túnel, não gostam de elogiar este desporto. Muito perigoso, sem margem de erro, quase bárbaro na forma como descontextualiza o risco de andar de moto no limite. Em boa verdade, nos primórdios do Road Racing, as máquinas eram bem mais lentas, e mesmo com o avanço na tecnologia dos equipamentos de protecção, continuam a não existir zonas de segurança com gravilha nem barreiras insufláveis, ali há muros de pedra e fardos de palha a protegerem árvores que nunca se desviam.

Todos os anos morrem pilotos. Todos os anos, famílias ficam destroçadas com as terríveis consequências da perseguição de um sonho. Ser o mais rápido a percorrer uma estrada à volta de uma ilha. E se todos temos uma estrada favorita, com certeza que

alguns de nós já se imaginaram a esgotá-la no limite absoluto. Repito... imaginaram apenas.

Vivemos em tempos onde o politicamente correcto modela a realidade. A liberdade de cada um termina onde começa a liberdade do próximo, e esta noção esbate-se no princípio de julgamento de um livre-arbítrio que é cada vez menos pessoal. Este tipo de corridas deverá ter os dias contados, porque infelizmente não sabemos respeitar aqueles que nelas perdem a vida. Por vontade própria, vestiram a capa de heróis e foram vistos como loucos pelos comuns mortais que deliram ao vê-los passar. E mesmo explicando que há ali por detrás anos e anos de trabalho e dedicação (e sobretudo a derradeira glória de conquistar o percurso), as fatalidades dos infortunados fazem manchetes. Porque o mundo precisa de controlar os nefastos vícios vendidos numa qualquer prateleira, e não deixar que alguém decida colocar a vida em risco a mais de 200 km/h numa estrada “normal” fechada para o efeito.

Um eterno e merecido descanso aos que tentaram cumprir o seu sonho. //

**"Vivemos em tempos onde o politicamente correcto modela a realidade."**



# 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)





## Honda celebra 50 anos lendários no Motocross

UM RESUMO DE CINCO DÉCADAS DE SUCESSO E INOVAÇÃO. PARABÉNS HONDA!

**O SUCESSO** da Honda no Motocross começou em 1973, quando Gary Jones, aos comandos de uma CR250M Elsinore venceu o campeonato AMA de Motocross.

Baptizada em homenagem ao Elsinore Grand Prix (que se realizou perto do Lago Elsinore, na Califórnia), a Elsinore apresentava um motor monocilíndrico a dois tempos, refrigerado a ar, com 247,8cc de cilindrada que declarava um peso de apenas 104 kg.

A ciclística assentava num quadro tubular de duplo berço, construído em aço, tal como o braço oscilante. A suspensão contava com uma forquilha convencional e um par de amortecedores na traseira e a travagem era conseguida com recurso a tambores em ambos os eixos.

Desde então, a Honda conquistou diversos outros títulos nas categorias de 125, 250 e 500cc ao longo dos anos.

As cinco décadas que se seguiram foram marcadas por vários saltos tecnológicos que tornaram as letras

"CR" e depois "CRF" um sinónimo de performance off-road.

Recentemente, Tim Gajser tem sido o mais vitorioso piloto Honda, tendo conquistado 4 títulos mundiais em 2015, 2016, 2019 e 2020, estando atualmente destacado na liderança do campeonato de 2022 com 79 pontos de vantagem sobre os seus mais diretos adversários, tendo conseguido a sua mais recente vitória no MXGP de Itália aos comandos da sua CRF450R. //



## MARCOS IMPORTANTES

**1973:** Apresentação mundial da Honda CR250M Elsinore

**1973:** Gary Jones conquista para a Honda o primeiro campeonato AMA de Motocross com a CR250M Elsinore.

**1973:** Apresentação da XR75

**1974:** Apresentação da CR125M Elsinore

**1979:** Graham Noyce conquista para a Honda o primeiro título de campeã no campeonato do mundo FIM 500 de Motocross

**1980:** Andre Malherbe vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1981:** Apresentação mundial da CR450R Elsinore

**1981:** Andre Malherbe vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1982:** A CR450R passa a denominar-se CR480R

**1983:** Apresentação mundial da CR60R

**1984:** O nome “Elsinore” deixa de fazer parte da gama CR da Honda

**1984:** Último ano de produção da CR60R

**1984:** A CR480R passa a denominar-se CR500R

**1984:** Andre Malherbe vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1985:** David Thorpe vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1986:** David Thorpe vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1987:** Eric Geboers vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**1987:** Georges Jobé vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1988:** Jean-Michel Bayle vence o campeonato do mundo FIM 125 de Motocross com a RC125

**1988:** Eric Geboers vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1989:** Jean-Michel Bayle vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**1989:** David Thorpe vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1990:** Eric Geboers vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1991:** Trampas Parker vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**1991:** Georges Jobé vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1992:** Greg Albertyn vence o campeonato do mundo FIM 125 de Motocross com a RC125

**1992:** Georges Jobé vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1993:** Greg Albertyn vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**1994:** Marcus Hansson vence o campeonato do mundo FIM 500 de Motocross com a RC500

**1995:** Alex Puzar vence o campeonato do mundo FIM 125 de Motocross com a RC125

**1996:** Stefan Everts vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**1997:** Stefan Everts vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**1999:** Frederic Bolley vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**2000:** Frederic Bolley vence o campeonato do mundo FIM 250 de Motocross com a RC250

**2001:** Último ano de produção da CR500R

**2002:** Apresentação mundial da CRF450R

**2003:** A CR80R recebe denominação CR85R

**2004:** Apresentação mundial da CRF250R

**2007:** Último ano de produção das CR85R, CR125R, CR250R

**2007:** Apresentação mundial da CRF150R

**2015:** Tim Gajser vence o campeonato do mundo FIM de MX2 com a CRF250R

**2016:** Tim Gajser vence o campeonato do mundo FIM de MX2 com a CRF450R

**2019:** Tim Gajser vence o campeonato do mundo FIM de MX2 com a CRF450R

**2020:** Tim Gajser vence o campeonato do mundo FIM de MX2 com a CRF450R



## VMoto é a fornecedora oficial de scooters elétricas para a Ducati Corse

A VMOTO / SUPER COCO ASSINOU UM NOVO ACORDO DE PARCERIA COM A DUCATI E É A NOVA FORNECEDORA DE SCOOTERS ELÉTRICAS DA DUCATI CORSE.

A **NOVA** fornecedora de scooters elétricas da Ducati Corse para a temporada 2022/23 é a VMoto.

As scooters elétricas fornecidas pela VMoto vão ser utilizadas na paddock pela Ducati Lenovo Team no Campeonato do Mundo de Moto GP e pela Aruba.it Racing no Campeonato do Mundo de Super Bikes.

A scooter elétrica que será atribuída aos pilotos e à equipa técnica será a CPX.

Esta parceria tem em vista a defesa da sustentabilidade ambiental. //



# ANGEL PILOT INAUGURA NOVAS INSTALAÇÕES HONDA EM LAGOA

**O CONCESSIONÁRIO HONDA DO BARLAVENTO ALGARVIO DISPÕE AGORA DE UMA LOJA COM 800 M2 PARA O RECEBER A SI E À SUA MOTO.**

**A POUCOS MESES** de completar 5 anos de atividade, esta renovação da concessão Honda representa um reforço importante na qualidade e presença da marca na região ocidental do Algarve. A modernização de instalações representa uma valorização e melhoria do serviço de vendas e pós-venda, com a implementação de uma nova imagem corporativa.

Este novo projeto da ABN Motos (inserido no Grupo Angel Pilot) está localizado em Lagoa, perto das instalações iniciais. O novo espaço dispõe agora de 800 m2, tendo sido dada particular atenção à zona comercial (500 m2) e de assistência técnica (300 m2) exclusivamente

dedicadas à marca Honda e asseguradas por uma equipa de 6 profissionais.

Nas palavras de Alessandra Balzer Neto (Sócia-Gerente da ABN Motos):

*"...foi feito um enorme esforço para corresponder ao nosso crescimento e garantir que os padrões do serviço disponibilizado permitam a melhor satisfação dos nossos clientes, nomeadamente ao nível das vendas, qualidade técnica e da rapidez da assistência. Num espaço amplo, com boa localização e com excelente iluminação é possível agora ter um contacto físico com toda a gama Honda, diversos modelos numa área de usados, e também os mais diversos acessórios das melhores marcas..." //*



**CAISMOTOR**

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

**Husqvarna**  
MOTORCYCLES

**SVARTPILEN**  
**125**

**OFERTA**

Documentação

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



## Grupo Multimoto é o novo distribuidor KYMCO para Portugal

NOVOS DESTINOS PARA UMA DAS MAIS VENDIDAS E CONCEITUADAS MARCAS DE MOTOCICLOS NA EUROPA.

**O GRUPO MULTIMOTO** é, a partir de agora, o novo distribuidor da KYMCO para Portugal, acrescentando assim a prestigiada marca de Taiwan ao lote de marcas de motociclos que o grupo representa no nosso país, como Kawasaki, Benelli, Segway, Keeway, UM e Linhai.

A KYMCO (Kwang Yang Motor Company) é uma marca fundada por Guang-Su Ko a 5 de fevereiro de 1963, em Kaohsiung, Taiwan, sendo hoje, após ter desenvolvido importantes parcerias com fabricantes europeus, uma referência mundial no segmento da mobilidade.

Na Europa, a marca adquiriu já uma dimensão global considerável, representando este mercado cerca de 50% das suas exportações. Em importantes mercados como Itália, França e Espanha, a KYMCO assume-se como uma das marcas de referência, sempre colocada nos primeiros lugares das tabelas de vendas, sendo por isso objetivo claro do Grupo Multimoto assegurar o crescimento sólido da marca também em Portugal.

"A KYMCO é, sem sombra de dúvida, um player importante para o mercado da mobilidade, com uma vasta

gama de produtos que respondem perfeitamente à procura dos portugueses, e a Multimoto está empenhada em desenvolver a melhor estratégia comercial para reposicionar a KYMCO entre as principais marcas de referência, no mercado nacional, lugar onde acreditamos que naturalmente deverá estar", afirmou Sérgio Gonçalves, Diretor Comercial da marca para Portugal.

Recentemente, a KYMCO complementou a sua gama com novos produtos capazes de responderem a todas as necessidades dos seus clientes, lançando novos modelos de duas e três rodas, no caso das scooters, e de quatro rodas no que respeita ao mercado dos ATV e UTV.

O Grupo Multimoto irá, para já, centrar os seus esforços na reorganização da rede de concessionários KYMCO no território nacional, por forma a assegurar o acompanhamento aos atuais proprietários de veículos da marca e dar resposta à procura por parte de novos clientes que seguramente irão encontrar a sua ideal solução de mobilidade. //

**V85TT** MOTO GUZZI

**OFERTA 1.000€**

EM ACESSÓRIOS ORIGINAIS MOTO GUZZI



  
**MOTO GUZZI**<sup>®</sup>

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

Campanha limitada ao stock existente, válida de 1 de junho a 1 de agosto de 2022 nos Concessionários Autorizados Moto Guzzi



## Euterpe: a moto elétrica que se faz ouvir

ACHA POSSÍVEL QUE UMA MOTO ELÉTRICA TENHA A APARÊNCIA E O “RUGIDO” DE UMA MOTO A COMBUSTÃO? PODEMOS-LHE DIZER QUE SIM, CHAMA-SE EUTERPE MOTORCYCLE E JÁ SE FAZ OUVIR!

**É CERTO** que a mobilidade urbana está a sofrer alterações e as motos elétricas são cada vez mais uma realidade, assim como o som inconfundível de um motor elétrico. Mas e se lhe aparecesse uma moto elétrica com o visual e o som de uma poderosa moto convencional? Pois mesmo que não acredite vamos-lhe mostrar que essa moto existe!

O designer automobilístico, Lin Yu Cheng, da LYC Design, quis provar que, quanto mais enrolar o punho do acelerador desta moto elétrica, mais entusiasmante o som dos seus “escapes” se irá tornar. Por isso a batizou como Euterpe, nome da deusa grega da música.

Neste design, o que salta à vista são as entradas de ar e os tubos que decoram a sua traseira. No entanto não são escapes, antes uma espécie de instrumento musical capaz de criar uma sonoridade mais interessante que o simples silvo dos motores elétricos.

Graças à estrutura metálica e desenho dos seus “escapes”, esta elétrica produz um som como se fosse uma moto a combustão, o que nas palavras do designer confere “ao motor sem emoção” um som melódico e entusiasmante.

Ao conduzir a Euterpe a menos dos 80km/h, com as válvulas dos 9 tubos de ressonância fechadas, as ondas sonoras agudas irão fazer-se ouvir. No entanto, ao andar a velocidades acima dos 80km/h as válvulas dos tubos de admissão abrir-se-ão e a passagem do ar através dos tubos de diversas extensões cria ondas sonoras estacionárias graves, como num instrumento de sopro, que vibram melodicamente.

Não será exactamente o mesmo som de um motor de combustão interna, mas a sonoridade desta moto elétrica será seguramente mais interessante do que à partida se espera das motorizações elétricas. //

# MB MOTOR PORTUGAL É O REPRESENTANTE DA MACBOR E QJ MOTOR EM PORTUGAL

**A MB MOTOR PORTUGAL SERÁ A EMPRESA RESPONSÁVEL PELA DISTRIBUIÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DA MACBOR E QJ MOTOR, DUAS GRANDES MARCAS DE MOTOS. O RESPONSÁVEL PELO PROJETO SERÁ PAULO ANJOS, REPUTADO PROFISSIONAL DO MEIO MOTOCICLÍSTICO IBÉRICO.**

**A NOVA RESPONSÁVEL** pela distribuição e comercialização da Macbor e QJ Motor será a MB Motor Portugal e quem irá liderar, a partir deste momento, o desenvolvimento comercial da MACBOR e a implementação da QJ Motor no mercado português, será Paulo Anjos.

Apesar de ter participado na última edição da Expomoto Portugal, de forma a reforçar a sua presença no mercado português, os objetivos que a Macbor delineou vão além disso e consistem na consolidação da rede



de concessionários oficiais, no reforço da presença da marca nos meios e na organização de mais e novas expe-

riências para os clientes finais.

Relativamente à QJ Motor, a sua comercialização só irá ter início em setembro, mas a marca já tinha estado presente em solo português, no início do passado mês de maio, no Salão Expomoto, para que os profissionais do sector e o público, em geral, tivessem um primeiro contacto com seis dos mais representativos modelos de uma gama que inclui motos, scooters e diferentes sistemas de propulsão (tanto elétricos como combustão). //

**ESPECIAL OFERTA VERÃO**

**BLUROCC**  
MOTORCYCLES

Promoção de  
**1 Junho a 31 Agosto**  
2022



Na compra de uma Blurocc leva um capacete + umas luvas bullit **GRÁTIS!**



[bluroccmoto.pt](https://bluroccmoto.pt)



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



Importador | motoxpert



## Volta a Portugal em Eleições

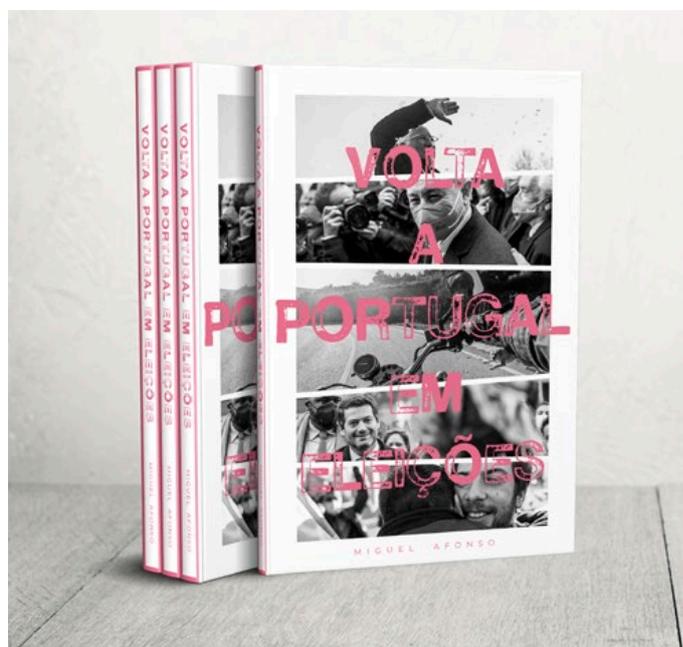
UMA VOLTA A PORTUGAL NUMA 125CC DURANTE A CAMPANHA ELEITORAL. HISTÓRIAS E IMAGENS DE UMA VOLTA A PORTUGAL DURANTE A CAMPANHA ELEITORAL PARA AS LEGISLATIVAS, POR MIGUEL AFONSO CARRANCA

**FORAM 14 DIAS** e 2.047 quilómetros numa 125cc, a desenhar uma linha imaginária improvisada dentro de outra linha imaginária, à procura de um país, agora editados em livro.

O livro é uma publicação de autor, que partiu de dois desafios auto-impostos: 1 - completar uma volta a Portugal numa moto 125cc durante a campanha eleitoral; 2 - Ter essa viagem escrita e transformada em livro no mínimo tempo possível.

Uma reportagem afetiva através dos acidentes geográficos, íntimos e sociais do nosso país, entremeadada com uma análise infantil para adultos dos mecanismos que os portugueses usam para definir a sua vontade coletiva.

Partimos do princípio da ignorância: o nosso ciccone para a campanha eleitoral não é um especialista, não é um comentador, não está mais por dentro do assunto do que o português comum.



Movimentamo-nos nas costas das câmaras e dos microfones das televisões: Se uma campanha eleitoral é um espetáculo televisivo e publicitário, nós vamos à procura do que acontece nos bastidores, entre os cabos e os técnicos, quando as câmaras não estão a gravar.

Seguimos em duas rodas, ao frio do Inverno, sem qualquer compromisso à esquerda ou à direita.

Entre o silêncio das estradas vazias e o ruído das arruadas e comícios, procuramos uma coisa chamada Portugal.

Daí, entre 17 de Janeiro e 25 de Abril de 2022, nasceu este objeto cheio de galhas e erros.

Uma tentativa pessoal de desenhar o que é Portugal, de ver o que significa o nosso país para além da sua taxa de inflação, dados económicos e reportagens televisivas.

Se o autor não consegue fugir à conclusão de que um país é uma construção afectiva que cada um leva dentro de si, então, o seu desejo mais megalómano de autor é que este livrinho possa construir algumas pontes entre esses países íntimos, ou que talvez faça um hipotético leitor mais distraído lembrar-se da construção chamada Portugal que trazia esquecida dentro do peito.

O livro está disponível aqui. //



**ROYAL ENFIELD**

ROYALENFIELD.COM

**METEOR**  
350

**CRUISE EASY**

Sistema de navegação Tripper™

**METEOR 350**

PVPR desde **4.589€**

**Matrícula gratuita até 30/06/2022**

Preço estimado de venda ao público no continente e Ilhas ISV e IVA à taxa em vigor incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas. Consumo combustível: 2,79 l/100km. Emissão de CO<sub>2</sub>: 67,25 g/km.



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

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

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

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

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

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





**Márcia Monteiro**

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

Fotos: Balgarpir

## "A subida AO INFERNO"

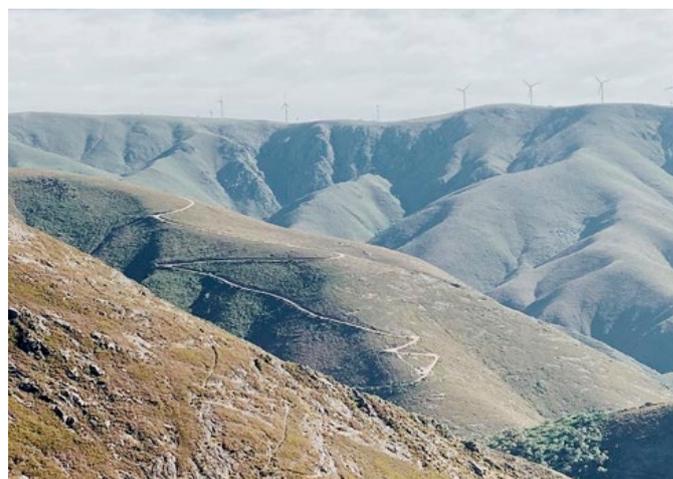
**C**onfesso que andava com uma curiosidade desmedida em explorar melhor a zona centro de Portugal pois felizmente as motos já me levaram a conhecer quase todo o nosso país, mas havia uma zona que ainda não me tinha despertado vontade. Essa vontade apareceu quando abri o mapa e percebi que ainda havia muitos caminhos por explorar. Quanto mais informação consumia, mais eu me questionava: "como é que eu ainda não fui aqui?". O meu pequeno roteiro deu lugar a uma série de novas rotas que se traduziram numa lista. O objetivo? Visitar todos os lugares que desejava conhecer na zona centro e dar mais um "check" nessa lista.

Assim, começo por vos apresentar o "Portal do Inferno" (eu sei que este nome parece ter sido inventado por mim, mas não foi). Trata-se de um verdadeiro abismo que se situa entre duas depressões escarpadas no maciço da gralheira em pleno Arouca GeoPark. A pequena estrada que percorre a serra num ondular que tem tanto de divertido como vertiginoso, dá-nos a sensação de que, tal como o nome deste local, estamos numa passagem até às entranhas do demónio. É um lugar envolto em mistério, caracterizado pelas suas enormes e íngremes encostas profundamente escarpadas. Pelo caminho, ainda tive oportunidade de contemplar algumas espécies animais que cruzavam a estrada, assustadas com o roncar da moto que, naquela tarde, circulava sozinha neste percurso demoníaco. Reza a lenda que, durante muito tempo, o diabo aterrorizava todos os que por ali passavam.

Deixo um último conselho: se quiserem visitar o Portal do Inferno, recomendo que seja de moto ou bicicleta. Os automóveis são desaconselhados uma

vez que, em algumas partes, a estrada não tem largura suficiente para a passagem de veículos de 4 rodas.

Aguardem os próximos capítulos da zona centro e boas curvas! //



ANY ROAD. ANY TIME.  
*Adventure  
Calling*



## *VERSYS 1000 S*

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

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

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**

Recomendamos Equipamentos **SPORRAX**

Recomendamos Equipamentos **Aprista**

Recomendamos Equipamentos

Multimoto



**Kawasaki**  
Let the good times roll

# APRESENTAÇÃO *SUZUKI GSX-S125*



## Nova aposta DA SUZUKI

GSX-S125, a naked do segmento das 125 cc, está de volta. Ideal para enfrentar o trânsito da cidade graças à sua agilidade e ao baixo consumo, a GSX-S125 veio para revolucionar a sua classe.



**A** nova aposta da Suzuki para 2022, no segmento das 125 cc, chama-se GSX-S125 e está pronta para fazer face ao trânsito citadino com baixos consumos.

O seu motor monocilíndrico a quatro tempos não serve apenas para circular na cidade, pode também revelar-se divertido para escapadelas de fim de semana.

Segundo a marca, esta moto possui a melhor relação peso/potência e aceleração da categoria. De destacar ainda que esta naked vem equipada com uma caixa de seis velocidades, discos de travão recortados, um painel de instrumentos multifunções em LCD e com os sistemas de arranque fácil da Suzuki e de ABS Bosch nas duas rodas.

Para que possa conduzir de forma confortável e segura, a altura do assento é reduzida a apenas 785 mm do solo.

A GSX-S125 está disponível em três cores, Titan Black, Pearl Brilliant White / Titan Black e Metallic Triton Blue / Titan Black, por um PVP recomendado de 4.499€.



APRESENTAÇÃO KYMCO XCITING S400

# Alta MOBILIDADE



» [Galeria de fotos aqui](#)



A marca Kymco apresentou a scooter do futuro: a Xciting S400, cuja maior novidade é o sistema de controlo de tração que pode ser ativado ou desligado consoante o estilo de condução do condutor.

**A** Kymco acaba de apresentar a nova maxi-scooter Xciting S400, que revela algumas características semelhantes às scooters da marca, mas também algumas mudanças. O sistema de controlo de tração já existia na versão Xciting S400, no entanto, a versão continental ainda não o possuía, encontrando-se agora disponível.

Como já é hábito da Kymco nas suas scooters, a Xciting S400 vem equipada com o sistema Noodoe, que permite personalizar e conectar a moto com o smartphone através de um painel TFT central, com o tacómetro mecânico à esquerda e um LCD, que disponibiliza outras informações, colocado à direita. >>



## APRESENTAÇÃO KYMCO XCITING S400



O que também se manteve inalterado foram os sistemas de suspensão e travagem.

No entanto, neste novo modelo é possível ajustar o para-brisas, ainda que manualmente, e os dois porta-luvas possuem bastante espaço.

Apesar de ter sido desenhado um assento com uma almofada ergonómica de duas peças, um dos problemas mais visíveis é o facto de caber apenas um capacete integral debaixo do assento do condutor.

Além de ajudarem a identificar a moto, os faróis em LED da executiva mais desportiva no mercado

dão-lhe um estilo charmoso e feroz.

Apesar da marca não ter incluído neste modelo a possibilidade do arranque inteligente sem chave, devem-se destacar outras características como o depósito de combustível, que leva até 12,5 litros, a embraiagem centrífuga e a injeção electrónica.

A Xciting S400 tem um peso de 209 kg e já se encontra disponível em Portugal em preto, castanho hanzel e azul-cosmos. O PVP recomendado ronda os 6.899 euros.

Para mais informações, consulte o website da marca. //

# 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

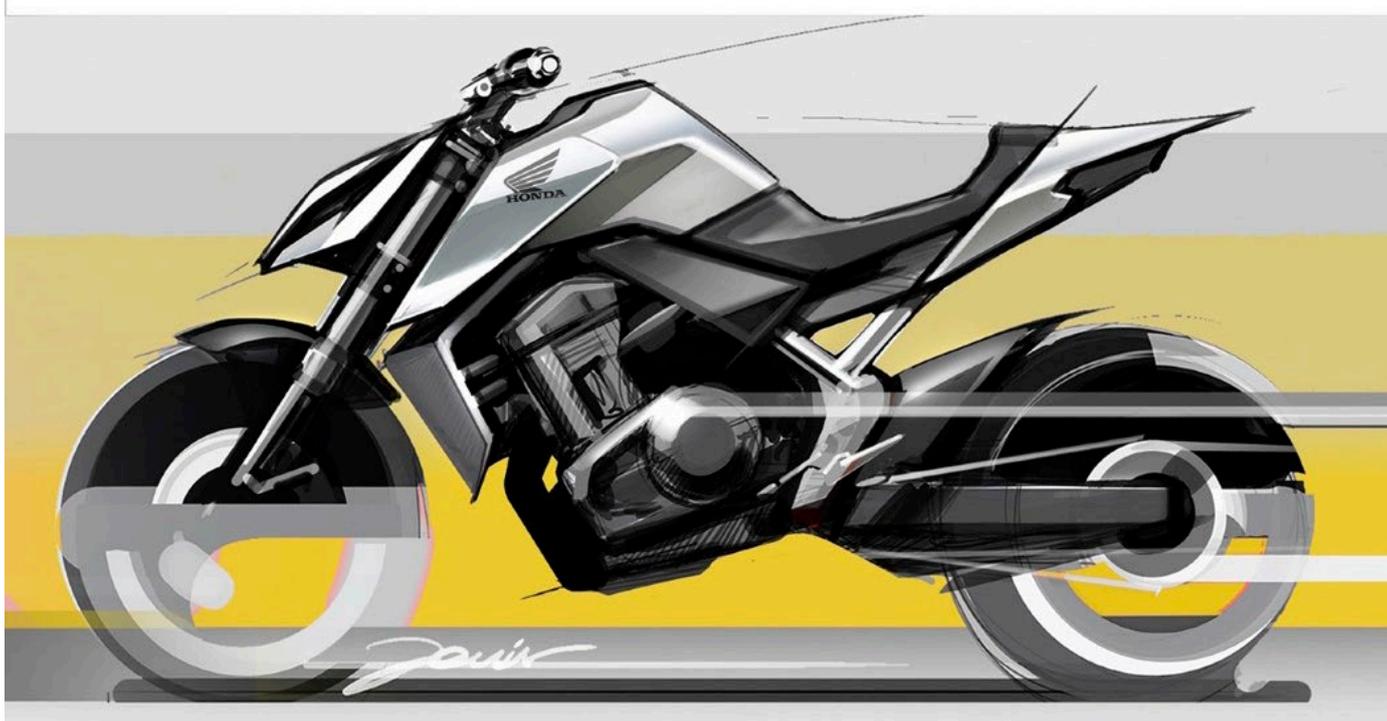
A nova Tiger Sport 660 estabelece um novo padrão em matéria de versatilidade, dotada de um motor tricilíndrico cujo desempenho e especificações são líderes no segmento, estética arrebatadora, conforto e aptidões incríveis.

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 **9.495€ PVP**.

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

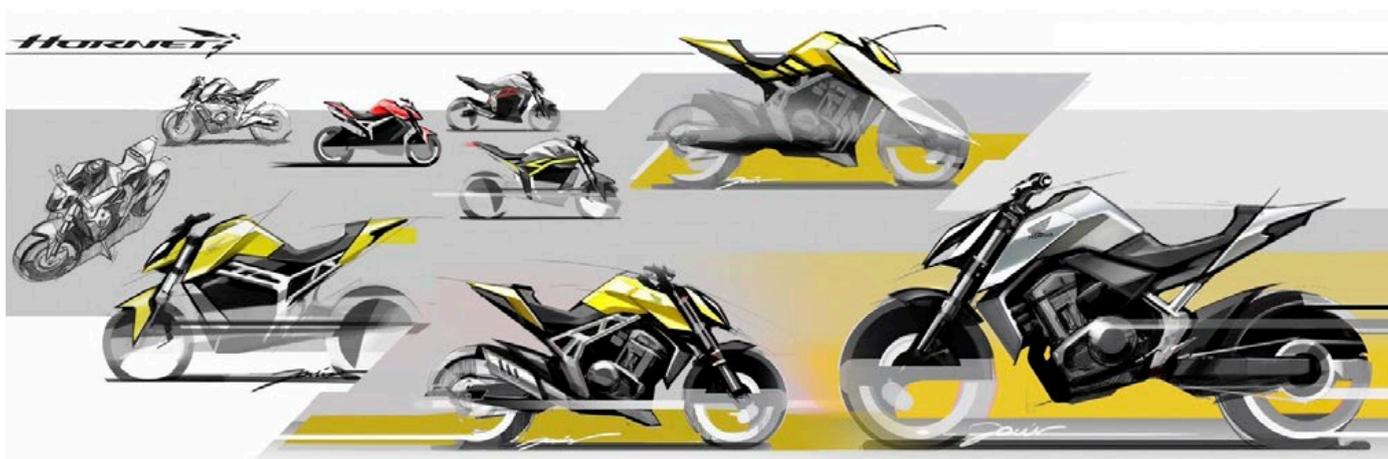
\*Campanha padronizada, em vigor até 30/06/2022.

\*Imagem não contratual.



## Linhas distintas E TRASEIRA PONTIAGUDA

Linhas distintas e traseira pontiaguda é o que mostram os esboços da nova Hornet Concept. Característico do seu ADN, espera-se para 2023 uma moto que combine beleza, técnica e agressividade.



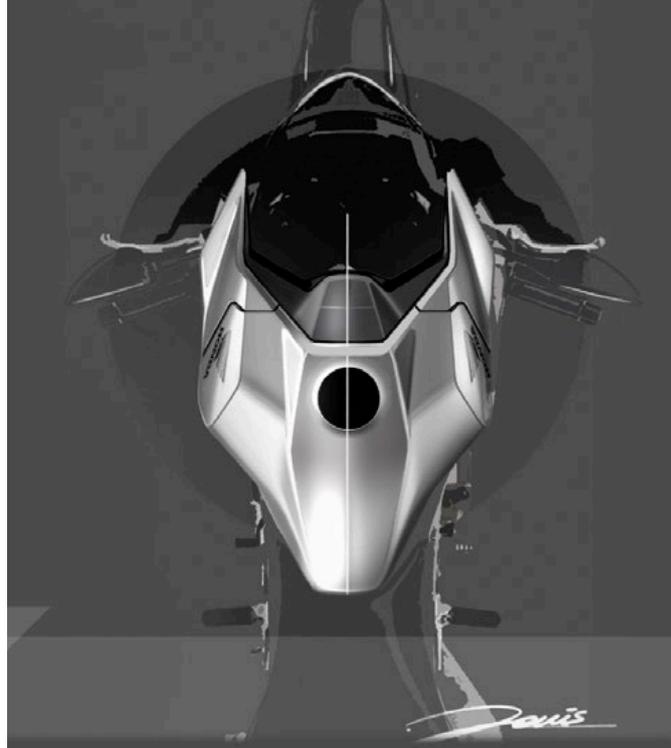
J á tinha sido confirmado no Salão de Milão EICMA 2021 o regresso da mítica Hornet, o que ainda não tinha sido revelado eram detalhes como as distintas linhas e a traseira afunilada.

Agilidade, leveza e dinamismo são as palavras de ordem na conceção do projeto desta naked que há cinco gerações deu início ao estilo “street fighter”.

Para já, sabe-se que a forma e o acabamento do depósito de combustível se destacam, que a traseira afunilada pretende dar um maior dinamismo e que a Hornet pode ser utilizada tanto para trajetos urbanos como em estradas rurais sinuosas.

A criação dos esboços deste concept foi liderada pelo Centro de R&D da Honda em Roma, em colaboração com o Departamento de R&D no Japão, responsável por criar o visual de vários dos mais recentes modelos europeus da Honda, como a CRF1100L Africa Twin, a CB650R e a X-ADV.

O designer responsável pelo novo protótipo da Hornet, Giovanni Dovi, refere que “os últimos esboços mostram como o design da nova Hornet



promete agilidade, dinamismo e leveza graças às suas proporções esguias, traseira pontiaguda e linhas muito distintas” e acrescentou ainda que “tudo isto permite criar um novo visual muito compacto, mas com características de tensão e agressividade da frente para a traseira, o que nos revela a toda a verdadeira inclinação desportiva da Hornet”. //



# ADV SPIRIT

## A TUA LOJA DE ACESSÓRIOS MOTARD

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

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

Dias Semana-Fins Semana-Feriados

APRESENTAÇÃO HONDA CRF450R/RX E CRF250R/RX

# Herança PESADA



Completa-se no próximo ano o primeiro meio século sobre o aparecimento da pioneira Honda CR250M Elsinore, a primeira máquina do construtor japonês exclusivamente destinada à prática do Motocross e identificada pelo nome do lago californiano que ladeava a famosa pista onde decorria grande parte da ação de uma modalidade que nasceu na Europa, mas que rapidamente atravessou o Atlântico e se estabeleceu em força naquelas paragens longínquas.

**N**estes 50 anos, a Honda mudou muita coisa na sua gama destinada ao motocross, desde logo na interrupção do desenvolvimento e produção dos motores a dois tempos, tecnologia que nunca foi muito do agrado do construtor, mas na qual assentou grande parte da sua rica história desportiva, focando-se desde o início dos anos '2000 nestes dois modelos a quatro tempos que são, desde então, a base para uma igualmente bem-sucedida carreira na competição e que é comemorada com o lançamento de uma decoração especial '50º aniversário', disponível apenas na quatro e meio de 2023.

Depois de ter operado uma profunda evolução nas dois e meio, no ano passado, a Honda virou as suas atenções para a irmã maior e, mais uma vez, notamos com agrado que a preocupação principal do construtor volta a ser a facilidade de utilização, traduzida em superior eficácia e equilíbrio.

Todos sabemos que uma 450 de motocross, de qualquer marca, é um objeto difícil de domar e quem está por dentro do meio conhece o trabalho que tem sido feito pelos pilotos de fábrica no sentido de tornar as suas máquinas mais dóceis e fáceis de pilotar. E se estes, que são os melhores pilotos à face da terra e os únicos que

### CRF250R

» [Dados técnicos aqui](#)



### CRF250RX

» [Dados técnicos aqui](#)



## CRF450R

» Dados técnicos aqui



conseguem andar 'a fundo' numa 450, pedem aos seus engenheiros para 'domesticarem as bestas', então o que esperar dos pilotos amadores que, no entanto, gostam de exibir a sua 'masculinidade' aos comandos da moto mais potente do bairro...

As preocupações dos pilotos de fábrica refletem uma limitação incontornável nesta modalidade, que é o facto de o piso onde é colocada a potência através dos estreitos pneus com 120 mm de largura não ser estável, levando a constantes perdas de tração e impedindo a progressão. Motores bruscos, com pouco binário em média rotação e curvas de potência agressivas, apenas pioram a situação, de modo que a evolução tem sido feita no sentido de dotar estas motos de instrumentos eletrónicos de controlo (mapas de potência ajustáveis e sistemas de controlo de tração) e de mecânicas geradoras de curvas de potência mais lineares.

Para o próximo ano, a CRF450R exhibe alterações

na parte ciclística e motor, assim como uma evolução gráfica que inclui um novo logo do HRC.

### Principais alterações:

- Quadro com rigidez alterada (melhor estabilidade e ação das suspensões);
- Amortecedor traseiro com nova constante de mola (de 54 N/mm para 56 N/mm), para superior tração;
- Forquilha invertida com amortecimento revisto;
- Mais 10,7% de binário às 5.000 rpm e entrega mais suave da potência;
- Coletores de admissão redesenhados;
- Mapas de injeção e ignição revistos;
- Comando das válvulas (molas e balanceiros) revistos;
- Corpo de admissão com 44 mm de diâmetro (menos 2 mm);
- Silenciador de escape com nova construção, em alumínio, mais robusto e sem aumento de peso.

## CRF450R 50º Aniversário

Todas as características técnicas são idênticas à da versão base, contando com as seguintes alterações estéticas, inspiradas nas máquinas de fábrica (HRC) dos anos '80:

- Assento com capa azul;
- Placas de número brancas;
- Gráficos exclusivos nas proteções dos radiadores;
- Jantes e guiador dourados;
- Mesas de direção em cinzento metalizado;
- Logótipo Asa Honda no guarda-lamas dianteiro.

Proposta desde 2017 na gama do construtor japonês, a versão RX, destinada ao cross country, reflete grande parte das melhorias efetuadas na sua irmã de motocross, sendo ainda mais sensível nesta modalidade a importância da suavidade do motor e da capacidade de tração.

Nos EUA, o cross country é aquilo que mais se aproxima ao tradicional enduro de estilo europeu e para extrair o máximo das suas máquinas, os pilotos procuram a simbiose perfeita entre os dois estilos, ou seja, os modelos de CC são uma

mistura entre o que de melhor as motos de MX e de enduro podem oferecer.

Uma olhadela mais atenta às especificações técnicas mostra algo mais do que é facilmente identificável desde o exterior, ou seja, a RX não difere apenas da R ao nível do reservatório de combustível (8 l contra 6,3 l), do diâmetro da roda posterior, com 18 polegadas que monta, naturalmente, um pneumático diferente (120/90-18 em vez de 120/80-19) e pelo facto de possuir proteções de mãos, mostrando igualmente uma geometria diversa (valores do trail, ângulo da coluna de direção e distância entre eixos) e ajustes específicos das suspensões, para proporcionar o melhor comportamento perante os diversos tipos de terreno.

Tendo como base a CFR450R, a RX conta igualmente com motor de arranque, assim como os sistemas de controlo de arranque (três níveis) e de tração, sem esquecer os três modos de condução selecionáveis através do botão EMSB.

As alterações introduzidas no ano passado pela Honda na sua irrequieta quarto de litro foram de tal forma profundas que a versão 2023 ainda >>



# Twiiins®

CONNECTED IN MOVEMENT

A TWIINS está de volta com mais diversidade!

Mantenha-se conectado(a) ao telefone enquanto desfruta das suas viagens de moto com o seu TWIINS completamente integrado no capacete.



HF 1 Dual 5.0  
49,90€

HF 2 Dual 5.0  
59,90€

HF 3 Intercom 5.0  
79,00€



Smart Duo 5.0  
124,90€

Group Talk 5.0  
99,90€

## CRF450RX

» Dados técnicos aqui



beneficia na íntegra desses avanços, apresentando apenas uma ligeira evolução gráfica que a coloca a par da irmã quatro e meio.

De salientar que também a 250 beneficia dos avanços registados ao nível do 'pacote' eletrónico e disponibiliza não só o sistema EMSB (três modos de controlo do motor, ajustáveis através do respetivo botão) como também o controlo de arranque, com três níveis à escolha que limitam a rotação máxima permitida pelo compacto motor monocilíndrico de 249,4cc com distribuição comandada por duas árvores de cames à cabeça (sistema Unicam na 450) aos seguintes valores: 10.000 rpm (nível 1 – lama, piloto inexperiente), 11.750 rpm (piso seco, piloto iniciante) ou 13.000 rpm (piso seco, piloto experiente).

Lançado no mercado dois anos depois da CRF450RX, a dois e meio destinada ao cross country recebeu inúmeras melhorias no ano passado, beneficiando assim da profunda evolução que o construtor introduziu no modelo de MX.

Tal como sucede com a RX maior, a 250 apresenta afinações específicas no motor e parte ciclística que lhe permitem estar mais à vontade perante uma grande diversidade de terrenos e também se afasta da R ao nível da autonomia (reservatório de combustível com 8 litros de capacidade, face aos 6,3 litros da máquina

destinada ao MX), das medidas do pneumático traseiro (110/100-18 em vez de 100/90-19) e da presença das proteções de mãos.

As ajudas eletrónicas (controlo de arranque e modos de controlo do motor) fazem também parte do pacote original e reforçam a eficácia de uma moto que conta desde o ano passado com um motor mais cheio desde os regimes inferiores, com uma entrega de potência progressiva, mas sem ter perdido a proverbial capacidade em alta e de alongamento desde há muito reconhecida na CRF250.

Os preços de venda a público e a chegada destes modelos ao mercado português serão anunciados oportunamente. //





# 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



Mariana Ferreira

## APRENDIZA, mas encartada!

**N**este mês muito se passou e como vos disse na nossa última “conversa” fui a exame e... fiquei aprovada! Agora já vos fala uma aprendiz, mas encartada!

Ora, já sabemos que num exame nos perguntam, provavelmente, o nome de alguns dos instrumentos da moto e mesmo que depois disso não aprendamos mais (convém, mas pronto), naquele momento temos tudo isso na ponta da língua. O que eu não esperava era que uma das etapas do exame fosse uma travagem de emergência... Por uns instantes fiquei a moer o que tinha acabado de ouvir e a pensar como iria ele fazer acontecer algo para que eu travasse de emergência? Tudo muito bem como devem imaginar, porque se até aqui só pensava em fazer bem os famosos oitos, daí em diante as minhas preocupações ficaram divididas. A meio do exame chego a uma rua sem saída, larga e de tráfego reduzido (o que foi uma enorme ajuda!) pensei, bem, agora é que vão ser elas! Incrivelmente, executei bem a tarefa de fazer os oitos e, ao fim de algumas voltinhas, o examinador manda-me fazer a famosa travagem de emergência, e eu como quem não quer a coisa cheguei-me até ele e não sei o que o meu olhar lhe transmitiu, só sei que ele me disse: acelere a fundo e trave. Fiz o que ele mandou, mas fiquei a pensar... ora, isto é que é aquilo a que eles chamam travagem de emergência? Numa rua sem tráfego nenhum... a definição de travagem de emergência, que tinha na minha cabeça, não era bem essa, mas parece que para ele foi o suficiente. Depois disto prosseguimos com o exame, e lá continuei eu a fazer mais força nos manípulos que outra coisa (tal eram os nervos). Tudo estava a correr bem, ia a mais ou menos 30 km à hora, para ter a certeza que via tudo, até que chego a uma perpendicular, para virar para a rua do centro de exames e não vejo um peão que estava para

atravessar a passadeira. Como devem imaginar fiquei a tremer por todos os lados e pensei, já me tramei! Pior do que isto foi o tempo que tive de esperar pelo resultado, pois a minha colega tinha de efetuar o exame e só depois iríamos saber o veredicto.

Durante o exame da minha colega a minha cabeça não parava e só pensava: tu fizeste tudo bem “só” não viste um peão (coisa pouca). Acreditem que provavelmente foram os 35 minutos mais longos e angustiantes da minha vida. Por fim, terminado o exame da minha colega, tinha chegado a hora da verdade! Claro que vocês já o sabem, mas como era de esperar veio um recadinho do examinador: “no futuro, tenha atenção às passadeiras, menina!”

Cheia de alegria e ainda a tremer saí do carro com uma emoção que não cabia dentro de mim!

Durante os exames a chuva deu-nos tréguas, mas no regresso à escola de condução começou a chover, parece que foi mesmo uma conquista abençoada.

E foi de tal forma abençoada que tenho a dizer-vos que minutos após estar encartada não fui ao chão, por sorte, como? Também não sei... só sei que uma carrinha de entregas decidiu fazer uma razia para entrar à minha frente e a seguir fez o mesmo à minha colega...

Naquela fração de segundos só conseguia pensar “segura-te à moto senão caís”, não sei se foi o mais certo a fazer, mas foi o que me ocorreu naquele instante... Como era de esperar abanei por todo o lado, pois o vento já era forte e a velocidade daquele “monstrinho” também, o que não facilitou as coisas, mas felizmente não caí! Acredito que o dia-a-dia dos motociclistas seja fugir de malucos como estes, mas para mim, que tinha apenas uns minutos de carta e zero experiência, chegou bem para o susto!

Boas curvas, da vossa recém-encartada. //

# 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!



# A sedutora

*TRIUMPH SPEED TRIPLE RR*

Se em andamento somos envolvidos no seu carácter forte, quando está parada prende-nos o olhar como se não existisse outra. O pecado em duas rodas tem um nome...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui

**L**embro-me como se fosse ontem da primeira vez que a vi ao vivo. Destacava-se no meio de tantas outras pela sua altivez e pose desafiadora. Naquele stand da Triumph, na EICMA, fiquei com a certeza de que nos iríamos encontrar de novo, foi promessa velada de quem já não consegue esquecer uma paixão.

Passados tantos meses, tinha chegado finalmente o dia de nos conhecermos melhor, um encontro que me deixava nervoso e intimidado, não queria deixar de estar à altura de tão desafiante compromisso...

Quando testei a Speed Triple RS, a moto que lhe serve de base, a atitude desportiva do seu motor e a acutilância do chassis tinham colocado todos os meus sentidos em alerta. Estupidamente

rápida, leve e direta nas reações, o modo como se comportava na estrada era de tal forma eficaz na sua entrega que nos obrigava a ter níveis de concentração elevados, uma máquina exigente e recompensadora. Se nesta equação substituirmos um guiador por avanços, uma suspensão convencional por uma semi-activa e um look neo-retro polvilhado por deliciosos pormenores em carbono, estamos perante uma nova realidade. Até a sigla RR está lá para nos tirar da zona de conforto. É uma superdesportiva? É uma Café Racer com esteroides? Será que está solteira?

A Speed Triple RR exala sensualidade, um charme desportivo intemporal, onde reconhecemos a tecnologia de ponta mais recente nas linhas clássicas de uma moto semi-carenada. Material de Joe Bar Team para a geração do Metaverse...

A linha dourada que a percorre dá continuidade ao dourado das bainhas da suspensão e separa





## "A *SPEED TRIPLE RR* EXALA SENSUALIDADE, UM CHARME DESPORTIVO INTEMPORAL

o toque clássico do depósito branco do negro da parte mecânica. A carenagem frontal encontra um farol redondo cheio de pormenor, onde a assinatura da luz diurna esconde no centro o símbolo da marca, e o carbono aparece no guarda-lamas, nas proteções do radiador e no encaixe do depósito com o quadro, mas aparece sempre de forma discreta, não há necessidade de exibicionismos. A qualidade e a classe andam de mãos dadas nesta moto. Até os espelhos são estilizados...

Neste cenário de decadência industrial, com a Siderurgia Nacional em plano de fundo, eis uma máquina que nos indica o saudável momento que a marca de Hinckley atravessa. Ousar colocar uma peça de engenharia não tipificada, sem segmento ou concorrência declarada é nitidamente uma declaração de honra. Ao rolar nas nacionais, abraçando o depósito e apoiado nos avanços, questiono a sua usabilidade no mundo real, onde a palavra polivalência serve cada vez mais como chamariz de vendas. Quero acreditar que ainda sou novo, mas os entas já me assinam umas quantas articulações avariadas, e esta postura agressiva (os

poisa-pés também são mais subidos e recuados que na RS) faz com que a minha postura corporal coloque o joelho de fora nas mais pequenas rotundas. Não é pelo exagero técnico que me sinto ridículo, é pelo simples facto de que desde os primeiros metros que a experiência de condução pede velocidade e empenho.

O tricilíndrico deixa-se levar a baixas rotações, e as suspensões semi-activas conseguem ser surpreendentemente civilizadas ao ler as irregularidades. Existe mesmo a possibilidade de modelar a sua rigidez em cada eixo (assim como as movimentações em aceleração e travagem). No modo Road (há cinco mapas de condução: Rain, Road, Sport, Track e Rider, sendo este último inteiramente configurável) a RR consegue andar devagar o suficiente para ser admirada pelos comuns mortais que se cruzam com a sua magnificência. Não há um semáforo onde os olhares não se prendam com a sua silhueta.

Neste registo apreciamos a qualidade de vida a bordo, os comutadores retro iluminados dão-nos acesso ao fantástico display TFT colorido onde todo o universo electrónico surge ao lado



1 200 CC  
180 CV  
21 250 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"NESTE CENÁRIO DE DECADÊNCIA INDUSTRIAL, COM A SIDERURGIA NACIONAL EM PLANO DE FUNDO, EIS UMA MÁQUINA QUE NOS INDICA O SAUDÁVEL MOMENTO QUE A MARCA DE HINCKLEY ATRAVESSA. "*

do conta-rotações dançante. Já o dissemos anteriormente, este é um dos designs digitais mais elegantes do mercado, a Triumph acertou em cheio. Não fosse o tempo que demora a ligar o sistema (com a chave no bolso) e era simplesmente perfeito.

O ruído rouco e vibrante que emana do escape começava a evidenciar alguma impaciência, era tempo de terminar a massagem de ego e dar uso a toda a agressividade prometida pela posição de condução. Vinha aí a Serra...

Num registo mais despachado, tudo começa a fazer sentido, a pressão nos pulsos alivia com a aceleração, o quick-shift acerta na mudança de ímpeto sem hesitações, o motor reage com uma subida de rotação impressionante, algo que a RS já tinha revelado. Os 1200 cc do tricilíndrico entregam os 180 cv quando as rotações já passam das 10 mil rotações, mas a curva de binário (125

Nm às 9000 rpm) de planalto bem evidente faz com que a disponibilidade da RR às solicitações do punho direito seja quase imediata. A sensação de estarmos deitados num foguete nunca fez tanto sentido. Se formos pacientes o suficiente para a deixarmos liderar a dança, a Speed Triple RR consegue ser uma moto capaz de nos ensinar a pilotar com estilo. Até porque não há outra maneira de a fazer funcionar...

Nas curvas de maior raio, a estabilidade ciclística é absolutamente irreduzível, conseguindo manter a linha como se estivesse sob carris, dando ao condutor a confiança necessária para fazer milimétricos ajustes de acelerador que servem para moldar a trajectória. Nos mapas mais agressivos (Sport, mas sobretudo o Track), tudo fica mais direto, a suspensão endurece e o motor reage à velocidade da luz.

O asfalto que cobre a estrada da Serra da



*Hook & loop  
wrist closure*



# IT'S IN THE DETAIL

*Perforated leather*

*Double layer  
leather on palm*

*Carbon knuckle protector*

UTILIZANDO UM NÓ DE CARBONO FLUTUANTE, DEDOS COSTURADOS PARA FORA, CARGAS DE ESTICAR E PAINÉIS DE MOVIMENTO, A LUVA DE COURO S-1 É UMA LUVA DESPORTIVA REALMENTE CONFORTÁVEL, MAS DE ALTO DESEMPENHO, QUE COMBINA COM A COLEÇÃO COMPLETA DO RST S-1.

*finger motion panels*



**NOVA  
S-1**  
LUVA DE  
COURO



RST-MOTO.COM #TEAMRST



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO [myBihr.com](http://myBihr.com)



Arrábida não será dos que oferece maior coeficiente de atrito, e os Pirelli Super Corsa gostam de ter bastante temperatura para funcionar na sua máxima performance. Significa esta premissa que à medida que o ritmo aumentava, mais lineares eram as reacções, a confiança na frente crescia e as travagens surgiam mais tardias. O brilhantismo do funcionamento das Öhlins Smart EC 2.0 está à altura do feeling que a bomba de travão da Brembo MCS 19.21 (mordendo os duplos discos de 320 mm com as pinças Stylema) entrega. O delicioso pormenor de podermos aumentar a mordacidade da travagem (ou torná-la mais modulável, 19 mm ou 21 mm de diâmetro na área de contacto do pistão), é a diferença entre o número de dedos que podemos utilizar para

*"HÁ CINCO MAPAS DE CONDUÇÃO: RAIN, ROAD, SPORT, TRACK E RIDER, SENDO ESTE ÚLTIMO INTEIRAMENTE CONFIGURÁVEL"*

desacelerarmos o momento.

Lembram-se da parte do estilo de pilotagem? Entra o Wagner e as suas Valquírias...

Prolongar a mudança fazendo desaparecer a recta com o tricilíndrico a soar metálico e áspero, a frente a querer levantar sob a égide da incansável potência, apertar a manete dianteira com um convicto e corajoso dedo, procurar o ponto onde vamos tocar o centro da curva enquanto abraçamos o depósito agarrados aos avanços e ajustamos o corpo para forçar a moto a deitar-se.

Acertar a trajectória em ângulo com leves inputs de acelerador, e esperar pelo momento certo onde podemos apontar para a saída, ainda pendurados enquanto tentamos endireitar a máquina para aumentarmos a área de contacto





## TESTE TRIUMPH SPEED TRIPLE RR

da borracha no asfalto. Parece fácil? Não é. E escrito parece mais poético do que a real chusma de palavrões que ecoam no capacete, porque a margem de manobra para evitar o erro é muito menor na estrada do que em pista. Mesmo com toda a almofada de segurança eletrónica (ABS e controlo de tração associados a um IMU), o risco é sempre maior.

Orgulhoso em ter retirado aquele irritante centímetro de borracha virgem no limite do pneu, enquanto paro para respirar (e fazer uns alongamentos), penso no gozo que esta Speed Triple RR deve dar em pista. Num ambiente controlado, num exercício de repetição, podemos exacerbar todas as características ciclísticas e motrizes que a tornam numa máquina de excelência. Só tentei conhecê-la melhor numa estrada de serra porque... me seduziu.

No dia seguinte, Lisboa estava cheia de motociclistas vestidos com roupas de cerimónia, máquinas cheias de personalidade, o espírito singular de mais um Distinguished Gentlemen Ride estava no ar. A Triumph Speed Triple RR brilhou, causou discussão, virou cabeças e gerou perguntas. Depois de lhe admirarem a silhueta sexy, os olhares tornavam-se circunspectos quando encontravam equipamento tipicamente utilizado



em motos de cariz super desportivo.

Tenho a mais convicta certeza de que a maior parte deles ficou apaixonado.

A minha resposta nunca era esclarecedora, "Fabulosa e cheia de atitude" foram os termos mais utilizados...

Desde 21 250 €, a versão RR da Speed Triple justifica a sigla mais agressiva. O seu valor como peça de engenharia tanto merece ser admirado de forma estática como explorando todo o seu potencial... de preferência escondido atrás do pequeno ecrã, de acelerador aberto e olhos em alvo, pronto para dançar com ela na mais retorcida estrada. //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** Nolan N80-8 50th Anniversary

**Blusão** REV'IT! Hyperspeed Air

**Calças** RSW Jeans Peter

**Luvas** REV'IT! Chevron

**Botas** TCX RO4D WP





# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

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



# A INSUSTENTÁVEL LEVEZA DO BINÁRIO

## YAMAHA MT-10

Mais potente, com mais eletrónica e com um visual renovado, a Yamaha MT-10 está de volta. E mantém a capacidade de poupar o pneu da frente...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte





» Galeria de fotos aqui



**C**omeço este teste por vos confessar algo que me atormenta nestas várias décadas a andar em duas rodas. Os meus cavalinhos são miseráveis. Adorava poder dizer-vos que sou perito em fazer navegar a roda da frente no ar por longos e felizes quilómetros, num misto de perícia e desafio da Física. Tal não acontece, nunca o ponto de equilíbrio foi procurado (conscientemente) por esta pessoa. Poderia encontrar-vos várias razões para tal, nunca tive uma DT/LC quando era novo (as Vespas eram menos dadas a estas manobras) e

é nesses primórdios de imortalidade que tentamos números de circo. Hoje em dia, vivo na penumbra daqueles que gloriosamente poupam o pneu da frente. Numa apologia das condições de segurança para o fazer, obviamente.

Apresentado o triste paradigma, resumo o enfoque na máquina em questão. Já voltaremos a este assunto...

A renovação da MT-10 suscitava algum receio dos mais fervorosos fãs da gama Hyper-naked da marca de Iwata. A tempestade ciclópica que arrasou os restantes modelos da gama poderia alastrar ao modelo que serve de porta-estandarte, e o exagero estético poderia render alguns sustos >>>



*"A RENOVAÇÃO DA MT-10 SUSCITAVA ALGUM RECEIO DOS MAIS FERVOROSOS FÃS DA **GAMA HYPER-NAKED** DA MARCA DE IWATA."*

aos menos desprevenidos. Felizmente, a Yamaha escolheu uma estilização da imagem icónica que identifica a MT-10, o semblante continua carregado, o duplo olhar "transformer-insectóide" ganhou personalidade e a máquina está muito mais minimalista. Na verdade, está bastante interessante ao vivo, continua a distinguir-se de tudo o que existe no mercado. O quadro Deltabox e as entradas de ar ganham destaque e a sensação visual geral é de perda de peso. Tal não é exatamente verdade, porque o nosso amigo Euro 5 obrigou a aumentar a "fábrica" restritora de emissões, com mais dois catalisadores a serem acrescentados ao sistema de escape em titânio (mais 2 kg, pesando agora 212 kg). A elegância futurista da nova silhueta dá-nos a impressão de uma moto completamente nova.

O motor (um tetracilíndrico de 998cc com cambota desfasada, derivado da R1) CP4 sofreu alterações a nível interno, ganhando pistons em alumínio forjado, o redimensionamento da massa da cambota e a injeção revista para favorecer uma melhor distribuição do binário ao longo de todo regime de utilização. O resultado é um

ligeiro aumento de potência (agora com 165,9 cv @ 11 500 rpm) e valores de binário semelhantes à geração anterior, entregando 112 Nm @ 9 000 rpm (Toma lá couves, ó Bruxelas...).

Tendo em consideração que estamos a salvar mais ursos polares que nunca, os engenheiros da Yamaha conseguiram devolver a paixão sonora (inexistente através do escape) que nos embriaga o espírito. O redimensionamento das condutas de admissão originou o posicionamento de umas grelhas no topo do depósito, onde conseguimos ouvir o rouco trabalhar do CP4 com todo o seu exibicionismo. Eficaz e viciante forma de mantermos o acelerador aberto (que por sinal, agora é completamente eletrónico, com um toque muito mais apurado e direto).

Na prática, a MT-10 está mais refinada, o acerto do punho direito a baixas rotações está mais civilizado e o carácter intempestivo dos médios regimes mantém toda a sua atitude. Os donos do modelo anterior reconhecerão a linguagem, apenas são utilizadas palavras mais caras...

A inclusão de um IMU de 6 eixos faz com que a electrónica suba um patamar, ganhando





998 CC  
165,9 CV  
15 550 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"A MT-10 CONTINUA A SENTIR-SE ÁGIL E LIVRE DE DRAMAS QUANDO LHE PEDIMOS ENTRADAS EM CURVA E APOIOS MAIS FORÇADOS."*

sensibilidade à inclinação nas suas ajudas. São quatro os mapas de condução, com diferentes níveis de potência, controlo de tração, controlo de deslizamento da roda traseira, travão motriz, levantamento da roda dianteira e ABS. Tudo parametrizável individualmente. O quick-shift bidireccional é de série e para além do cruise control, ganha também um limitador de velocidade electrónico (para aqueles que não querem perder mais pontos na carta...). Esta era a evolução esperada, colocando a mais potente das Hypernaked da Yamaha a par das suas rivais. A interação com todo o algoritmo passa agora através do novo TFT colorido, que estranhamente mantém as dimensões do LCD anterior. Não há dificuldades na leitura da informação, mas o generoso painel merecia um display que

aproveitasse melhor o espaço. São detalhes, é certo, porque as MTs são motos para serem conduzidas, e não discutidas no café.

Há uma linha comum a toda esta família, a diversão que oferecem assim que passamos a perna por cima da máquina, parece que não se levam muito a sério. Com a nova posição de condução (alterações no guiador, poisa-pés e até mesmo o formato do depósito), estamos confortavelmente em cima do acontecimento (novo assento também redesenhado) e o que nos espera é qualquer coisa de fantástico. A MT-10 continua a sentir-se ágil e livre de dramas quando lhe pedimos entradas em curva e apoios mais forçados. A direção é assertiva e direta, e o amortecedor da mesma é bem-vindo nas alturas em que a frente tende a levantar. >>>

# **moto center**<sup>®</sup>

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



Lembram-se da minha mágoa motociclística? Pois... esta moto faz de mim um herói. Qualquer saída de curva mais entusiasta, na passagem de caixa de 2.<sup>a</sup> para 3.<sup>a</sup>, as flutuações da roda dianteira rendem largos sorrisos e um ego inchado. Seja pela curta distância entre eixos, seja pelo fôlego que o CP4 mostra, tudo acontece de forma fácil (até mesmo responsável) e controlada, ao ponto de se tornar intencional. O inepto dos cavalinhos agradece esta gloriosa capacidade que a MT-10 tem de o fazer pensar que está a sobrevoar mais uma lomba da Ilha de Man. A soberba parametrização do “anti-lift” electrónico (tem 3 níveis, sendo que o menos interventivo permite a frente levantar significativamente, em potência) alivia um pouco as rédeas do pânico latente...

*"SEJA PELA CURTA DISTÂNCIA ENTRE EIXOS, SEJA PELO FÔLEGO QUE O CP4 MOSTRA, TUDO ACONTECE DE FORMA FÁCIL"*

As suspensões Kayaba (totalmente ajustáveis em ambos eixos) foram trabalhadas na sua rigidez, sendo que o ligeiro aumento do curso da suspensão traseira ajuda a um posicionamento mais pronunciado sobre a frente da moto. Estão perfeitamente adequadas ao espírito que a máquina propõe, competentes nas alturas em que a ciclística pede eficácia, perdulárias quando o corpo pede clemência.

Esta postura mais intencional sobre a dianteira não é exagerada nem cansativa, muito pelo contrário, o número de quilómetros só é limitado pela sua parca autonomia (depósito de 17 L). Os consumos melhoraram, de facto, mas não se esperem milagres de um motor tão “solto” como o CP4.

Outro dos upgrades anunciados pela Yamaha





## TESTE YAMAHA MT-10

era a nova bomba de travão radial da Brembo (casando com o sistema de pinças de 4 pistons a morderem discos duplos flutuantes de 320 mm na dianteira e piston duplo com disco de 220 mm na traseira), prometendo um maior poder de travagem. As melhorias em relação ao modelo anterior são de facto notórias, existe uma maior capacidade de estancar os ímpetus de fúria motociclística a que estamos sujeitos, mas um pouco mais de mordacidade no toque inicial permitiria outro conforto mental. Considerando que esta é uma característica comum a outros membros da família MT, temos em crer que não é defeito... já é feito.

Começando nos 15.550 €, existem muitos acessórios para lhe moldar a personalidade (Sport Pack com escape Akrapovic e mais uns agressivos extras, e Weekend Pack com vidro deflector, banco confortável e saco para o banco traseiro) ao gosto do cliente. A Yamaha continua a insistir que não são precisos 200 cv para uma naked se tornar "Hyper". Tem razão na sua linha de raciocínio, grande parte do sucesso da MT-10 tem a ver com



a sua capacidade de surpreender. Contudo, com a ligeireza de atitude fazemos coisas muito sérias, e o CP4 é a prova disso mesmo. Até os brilhantes Bridgestone S22 ficam bem nas joviais jantes verde água, uma estranha sensação de vermos sapatos de gala combinados com calções de banho. Se resulta? Tive de entregá-la mais cedo, porque a irresponsabilidade crescia de um modo assustador... //

### EQUIPAMENTO

**Capacete** Nolan N80-8 50th Anniversary

**Blusão** REV'IT! Hyperspeed Air

**Calças** RSW Jeans Peter

**Luvras** REV'IT! Chevron

**Botas** TCX RO4D WP





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

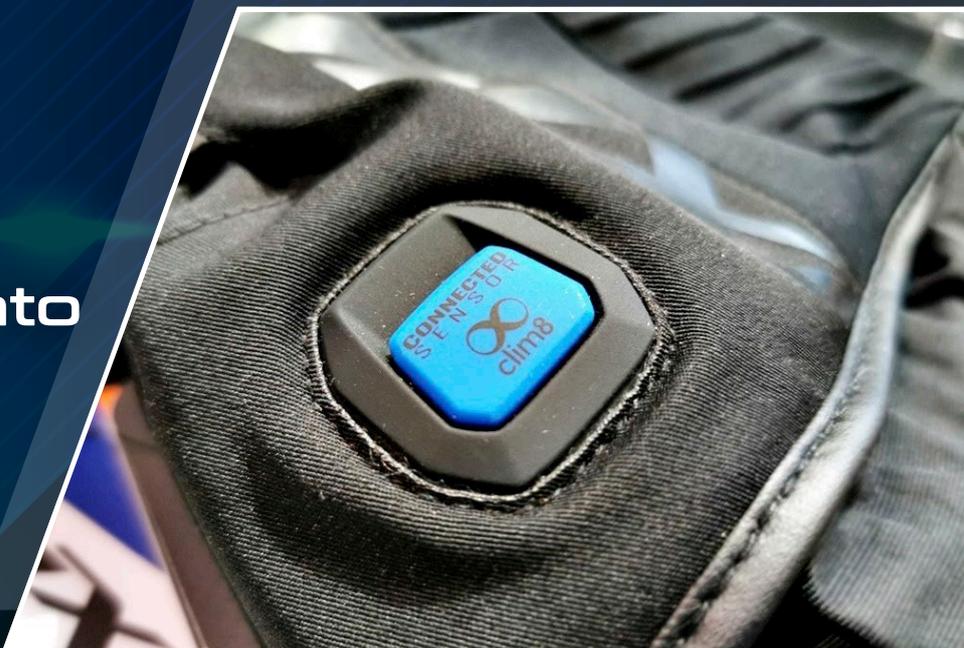


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**

# DESTINOS Longínquos



## *YAMAHA TÉNÉRÉ 700 WORLD RAID*

A Yamaha empenhou-se em levar o nome Ténéré para destinos mais longínquos e deu à World Raid maior autonomia, melhor desempenho em fora de estrada e um equipamento mais moderno...

**P**ara além do deserto que lhe faz fama, o nome Ténéré sempre fez parte da história da Yamaha. Desde a saudosa XT600 de 1983 que as grandes e longínquas paisagens africanas aparecem nos catálogos da marca, evocando aventura e

despertando em muitos o desejo de viajar para destinos longe do enfadonho quotidiano.

Muitos anos passaram até a Ténéré 700 surgir em 2016, apresentada no EICMA como um novo conceito, aproveitando o muito equilibrado bicilíndrico CP2 derivado da MT07.

Com a recente decisão de abandonar o rally Dakar, onde as ultra leves, caras e especializadas 450cc não trazem o retorno esperado, a marca dos diapasões aposta agora na sua bem sucedida Ténéré 700 para uma mais familiar e próxima competição, voltando-se para África, apontando ao ECO Race onde, segundo a marca, o nome Ténéré

fará mais sentido.

Por isso, para 2022, a Yamaha apresenta a nova versão World Raid, cujo desenvolvimento se focou em 3 pontos distintos: maior autonomia, melhor desempenho fora de estrada e um equipamento mais moderno.

À primeira vista, esta é uma Ténéré 700 sob esteróides, dado o volume não só dos novos depósitos (sim, são mesmo dois depósitos), mas também do novo ecrã e defletores laterais (desmontáveis para facilitar a limpeza), que lhe dão um “ar” mais imponente!

Sentado na moto, salta à vista o volume extra do depósito, bem enquadrado entre as pernas, com a parte alta onde estão os dois tampões dos bocais de enchimento colocados numa posição bastante mais baixa que no modelo base, dando uma transição suave entre o assento e o depósito, facilitando a movimentação em condução mais aplicada no todo terreno.

A nova World Raid, que fomos conhecer no deserto >>



» Galeria de fotos aqui





"SENTADO NA MOTO, SALTA À VISTA  
O VOLUME EXTRA DO DEPÓSITO, BEM  
ENQUADRADO ENTRE AS PERNAS"

da Andaluzia, não pretende tirar protagonismo à gama trail de média cilindrada da marca, mas sim complementá-la com este novo modelo, querendo isto dizer que coexistirão no catálogo da marca 3 modelos da Ténéré 700: a versão base, a versão Rally e a agora novidade World Raid.

Nesta apresentação mundial, onde o Andar de Moto esteve representado e onde encontramos jornalistas de todo o mundo, a Yamaha arriscou num percurso que muitos consideraram como dos mais desafiantes já experimentados, apimentado com troços de todo o terreno verdadeiramente à altura das mais exigentes provas de rally do mundo, com os típicos canyons da paisagem africana, com muita poeira e pedra solta e com algumas secções ao mais puro estilo Enduro, com subidas e descidas em terra solta que obrigaram a um empenho extra de todos os presentes.

E se a Yamaha queria surpreender os jornalistas presentes, esse objetivo foi claramente alcançado.

Foi uma aposta arriscada, mas mostrou que a marca tem bastante confiança neste modelo e nas suas características aptidões para o fora de estrada.

E se uma das características mais apreciadas na Ténéré 700 é, sem dúvida, a sua ligeireza (apesar dos seus 204 kg), na World Raid o peso extra, incluindo o do depósito de 23 litros cheio (e um peso de cerca de 220 kg), está bem distribuído, não se notando na condução da moto e permitindo um à-vontade inicial que deixou todos agradavelmente surpreendidos.

A Yamaha garante que o aumento de peso está muito bem distribuído, com a recolocação da bomba de combustível num dos lados, e com a gasolina repartida entre os dois depósitos para que a massa a movimentar seja menor!

A vantagem de ter os dois depósitos é exatamente permitir distribuir a gasolina de forma equilibrada, apesar de terem de ser abastecidos separadamente, com a bomba a fazer a gestão do >>

689 CC  
72,4 CV  
12 195 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"AS SUSPENSÕES FORAM SUBSTANCIALMENTE MELHORADAS E O AMORTECEDOR TRASEIRO TEM 220 MM DE CURSO, MAIS 20 MM QUE NO MODELO BASE"*

Líquido assim que for ligado o motor.

Neste novo modelo o destaque vai, sem dúvida, para as novas suspensões Kayaba que permitem à World Raid absorver de forma convincente todos os obstáculos que encontramos durante este teste...

As suspensões foram substancialmente melhoradas e o amortecedor traseiro tem 220 mm de curso, mais 20 mm que no modelo base, e é uma unidade completamente ajustável que inclui um novo reforço de borracha para melhorar os impactos quando atinge o limite, o que na prática se sente na condução da moto, proporcionando bastante tração e melhorando as sensações quando levado ao extremo.

E se na traseira o trabalho realizado foi bastante positivo, o que a Yamaha fez na dianteira agradou ainda mais... a forquilha com bainhas de 43 mm de diâmetro e a registrar 230 mm de curso e um tratamento Kashima em bronze com o objetivo de reduzir a fricção e permitir um funcionamento

mais suave que torna a direção extremamente controlável.

E foi exatamente isso que conseguimos testemunhar pelos longos e rápidos troços que experimentamos no deserto Andaluz, em trilhos com muita pedra rolante e em curvas largas sob aceleração, onde a frente tem tendência a ficar mais leve, tendo a World Raid conseguido responder com suavidade aos maus tratos que o piso lhe dava.

Para completar o aperfeiçoamento dinâmico da World Raid, a cereja no topo do bolo está mesmo à nossa frente, na forma de um belíssimo amortecedor de direção Öhlins, ajustável em 18 posições, que proporcionou bastante segurança e confiança nas pistas onde foram realizados os testes!

A ergonomia do novo modelo assenta numa zona central fina que ajuda a ter um encaixe mais natural, permitindo juntamente com a nova aerodinâmica frontal, usufruir de uma superior





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

Bluetooth<sup>®</sup> 5.2



CARDO  
**FREECOM 4x**

CARDO  
**FREECOM 2x**

**OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH**

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

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

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

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



proteção ao vento, permitindo uma utilização mais vocacionada para viagens longas com menor cansaço e mais conforto.

Em troços de autoestrada, a velocidades elevadas e com capacetes de pala, a perturbação aerodinâmica é bem resolvida pelo novo ecrã frontal mais elevado (mais 15 mm) e pelos defletores laterais. Ficámos agradavelmente surpreendidos neste capítulo, notando-se que foi um ponto onde os engenheiros responsáveis por este modelo dedicaram especial importância.

O novo assento, mais confortável, plano e composto por duas peças, tem um formato mais achatado junto ao depósito para melhorar a condução em pé, enquanto as novas e enormes peseiras com proteções em borracha, que podem ser retiradas facilmente mas que permitem filtrar vibrações, reduzem a fadiga em viagem e

*"APOSTA GANHA É  
TAMBÉM O NOVO  
PAINEL **TFT A CORES**  
DE 5 POLEGADAS,  
COM 3 TEMAS  
DIFERENTES"*

garantem um bom apoio fora de estrada.

Aposta ganha é também o novo painel TFT a cores de 5 polegadas, com 3 temas diferentes selecionáveis através do menu controlado pelos botões do punho direito e onde é possível escolher entre um visual digital contemporâneo, um mais tradicional com velocímetro em destaque ou um terceiro mais conveniente para rally, com dois "trips" em destaque, muito úteis na ajuda à navegação com roadbook.

Para além disso, este novo TFT possibilita a integração com a app MyRide que, depois de ligada com um smartphone, permite atender e realizar chamadas telefónicas e receber SMS diretamente no painel TFT, sendo efetivamente um passo em frente em relação ao existente nos modelos base da Ténéré, reforçando a aposta mais direcionada a longas viagens da World Raid. »



## TESTE YAMAHA TÉNÉRÉ 700 WORLD RAID

Não foi esquecida uma muito útil ficha USB para carregamento de acessórios, colocada mesmo ao lado do painel.

No painel, disponíveis através do menu, estão agora três modos de ABS: um normal, completamente ligado (nas duas rodas), outro apenas ligado na roda frontal (ficando desativado na roda traseira) e o modo completamente desligado, para uma condução mais pura no fora de estrada.

Inteligentemente, foi colocado um botão de acesso rápido do lado esquerdo do painel que permite acionar o ABS para modo completamente ligado apenas com um toque... especialmente útil quando saímos diretamente para a estrada vindos de um caminho de terra, não sendo necessário navegar no menu.

E o que podem esperar os atuais proprietários das Ténéré 700 desta World Raid? Sendo a base a mesma, visto o motor CP2 e quadro serem partilhados, as maiores diferenças estão efetivamente nas novas suspensões Kayaba multi-ajustáveis, que são um upgrade importante em relação à versão base e Rally e que proporcionam um maior conforto tanto em estrada como em todo terreno.

A Yamaha procura que os novos clientes da World

Raid se enquadrem em três tipos: os apreciadores de uma moto mais virada para um todo terreno mais aventureiro e com muita adrenalina, os viajantes do mundo à procura de uma moto simples e fiável para percorrer longas distâncias e finalmente o motociclista do dia a dia que procura conforto e agilidade e esporádicas viagens ao fim de semana, atraído pelo espírito de aventura que este tipo de motos evoca.

Após os dois dias de teste, tenho a certeza de que as expectativas não saíram defraudadas...

A Ténéré World Raid é uma moto simples, bem construída, que agora apresenta novos comandos nos punhos, com desenho mais moderno e com acabamentos de boa qualidade e uma grande atenção ao detalhe que fazem dela uma séria concorrente não só às suas irmãs dentro da gama como também a outras opções de construtores que apostam neste segmento, cada vez mais concorrido e apreciado pelo público.

A World Raid deverá estar disponível nos concessionários da marca a partir de meados de junho, por um preço base de 13.145€, em duas cores: Azul Icon com aros azuis e Preto Midnight com aros pretos. //

A YAMAHA PROPÕE 3 PACKS ESPECÍFICOS PARA A WORLD RAID DE FORMA A APROXIMÁ-LA DAS PRETENSÕES FINAIS DOS SEUS PROPRIETÁRIOS:

### Pack EXPLORER

- Malas laterais de alumínio
- Encaixes para malas
- Descanso central
- Proteção de cárter reforçada
- Extensão de ecrã

### Pack ENDURO:

- Paralamas frontal elevado
- Protetor de radiador
- Protetor de corrente
- Almofadas laterais para melhor grip
- Proteção de carter mais forte
- Guia de corrente

### Pack ADVENTURE

- Proteção de painel
- Proteção frontal
- Conjunto de malas laterais EXPLORER em lona
- Montagem de estrutura para



# ENDLESS EVOLUTION



## C5



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

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



**SCHUBERTH**



# Quando MENOS É MAIS

*ROYAL ENFIELD SCRAM 411*

A simplicidade da Royal Enfield Scram 411 é realmente o seu grande argumento. Estivemos em Espanha, na sua apresentação Europeia, para avaliar o seu potencial.



» Galeria de fotos aqui





*"APÓS O SUCESSO DA HIMALAYAN, A ROYAL ENFIELD DECIDIU CRIAR UMA VERSÃO "LIGHT" DA SUA MOTO DE AVENTURA E APRESENTOU A SCRAM 411"*

**A** filosofia que a Royal Enfield adota para as suas lendárias motos é, sobretudo, a de simplicidade. Do design à mecânica, as Royal Enfield são motos que resumem a essência do motociclismo. Nada de excessos, apenas o fundamental para garantir conforto, fiabilidade e resistência.

As prestações dinâmicas absolutas não são prioridade da marca que, tendo recentemente cumprido 120 de idade, é desde 1994 pertença do Grupo Eicher, um dos grandes fabricantes indianos de veículos pesados de mercadorias, reconhecido pela sua parceria estratégica com o grupo Volvo. Por outro lado, a qualidade de construção em prol de um desempenho à prova de bala é definida pelo slogan "Made like a gun".

Para tal, em 2015, o grupo integrou a

reconhecida empresa de engenharia automotiva britânica Harris Performance, especialista em ciclística de competição, e em 2017 inaugurou o Royal Enfield Technology Centre, sedado perto de Leicester, no Reino Unido, onde emprega uma equipa de mais de 100 engenheiros, designers e outros especialistas, com o intuito de investigar e desenvolver uma estratégia de produto a longo prazo, que agora começa a dar frutos.

Após o sucesso da Himalayan, a Royal Enfield decidiu criar uma versão "light" da sua moto de aventura e apresentou a Scram 411, mais vocacionada para uma utilização urbana diária, mas com capacidades para garantir umas escapadelas terapêuticas pela natureza.

Despretensiosa mas esteticamente atraente, simples mas extremamente agradável de conduzir, a nova Royal Enfield Scram 411 é uma versão mais prática da Royal Enfield Himalayan, com quem partilha o quadro e o motor. Mais leve e com >>>

411 CC  
24,3 CV  
5 249 €

» Mais dados técnicos aqui





uma ciclística redesenhada, pretende assumir um melhor comportamento dinâmico em asfalto.

A simplicidade mecânica, consubstanciada pela refrigeração por ar e óleo, regimes de rotação e potência moderados, caixa de velocidades de apenas 5 velocidades e níveis de eletrónica extremamente limitados (apenas o ABS, a Ignição e a Injeção são digitais), tornam a manutenção e eventuais reparações extremamente acessíveis.

Logo à partida, o posto de condução sente-se agradável, tendo o assento sido redesenhado para proporcionar maior conforto durante viagens longas. De peça única, reflete o estilo urbano da moto e oferece um excelente apoio para o motociclista e o passageiro. A sua baixa altura ao solo (715 mm) contribui para uma elevada confiança a manobrar, mesmo para quem não é favorecido verticalmente.

Também a posição de condução é bastante ergonómica e proporciona um excelente controlo sobre a direção, seja numa condução sentada ou em pé, tanto em andamentos rápidos como fora

de estrada, já que esta Scrambler não se nega a nenhum caminho!

A nova roda dianteira de menor diâmetro, 19 polegadas por comparação com a de 21 polegadas na Himalayan, torna a direção mais incisiva e rápida, que favorece o desempenho no asfalto, sem no entanto perder significativo desempenho numa utilização fora de estrada, já que ainda garante uma altura livre ao solo de 200 mm.

O comprovado motor LS410 a quatro tempos, com árvore de cames simples à cabeça, mantém o seu carácter lânguido mas incansável, dócil mas determinado, extremamente fácil de controlar, sobretudo em manobra, revelando-se incentivador de paz, tranquilidade e harmonia com a natureza e conosco próprios. A caixa de cinco velocidades está perfeitamente sincronizada com a disponibilidade do binário para diminuir a necessidade de efectuar mudanças de relação, tornando a condução mais fluida e cómoda.

Os comandos são igualmente relaxantes, com a embraiagem bastante leve, o pedal das mudanças >>



"DESPRETENSIOSA  
MAS **ESTETICAMENTE**  
**ATRAENTE**, SIMPLES  
MAS EXTREMAMENTE  
AGRADÁVEL DE  
CONDUZIR.."

**HONDA**

NT1100

**AGENDE  
O SEU  
TEST RIDE**

**DEFRUTE DE UMA MUDANÇA DE DIREÇÃO**



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

**LOMBAS  
CURVAS**



"A **SUSPENSÃO NÃO COMPROMETE O DESEMPENHO DO CONJUNTO, MOSTRANDO-SE SUFICIENTEMENTE FIRME EM CURVA E SOB TRAVAGEM.** "

bastante suave e assertivo e com um ponto-morto extremamente fácil de selecionar.

Os travões, que apresentam discos e ABS em ambas as rodas, têm uma mordida inicial bastante suave e necessitam de bastante convicção na manete, e pecam pela sua facilidade em acusar fadiga, isto tendo em conta as elevadas temperaturas que encontramos no sul de Espanha e o ritmo de andamento normalmente imposto durante estas apresentações internacionais. De qualquer forma, este é o ponto menos forte da Scram 411.

Pode parecer que os modestos 24 cavalos de potência, debitados pelo monocilíndrico de 411cc de cilindrada, são incapazes de andamentos relevantes, mas ainda assim, os 32 Nm de binário são mais do que suficientes para impulsionar a Scram 411 a uns razoáveis 120 km/h em piso plano e definitivamente excessivos a descer qualquer estrada de montanha.

A suspensão não compromete o desempenho do conjunto, mostrando-se suficientemente firme em curva e sob travagem.

Com ligeiramente menos curso que a forquilha da Himalayan, um centímetro a menos, e em conjunto com o menor diâmetro da roda, o centro de gravidade fica mais baixo e mais colocado sobre a frente, o que contribui para a maior sensação de controlo da direção que a Scram mostra sobre a Himalayan, notando-se perfeitamente que houve mão da Harris Performance no desenvolvimento da ciclística deste modelo.

De qualquer forma, 15 quilos a menos no seu peso também potenciam um melhor





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

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

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



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

**HORÁRIOS**  
 2-6 feira: 9h - 13h / 15h-19h  
 Sábado: 9h - 13h

**TELEFONES**  
 T. +351 217 271 590  
 T. +351 217 271 584

**E-MAIL**  
 geral@motocenter.pt

**ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO**

## TESTE ROYAL ENFIELD SCRAM 411

desempenho do conjunto.

A Scram 411 vem equipada com pneus polivalentes que potenciam uma aderência fiável tanto no pavimento de asfalto como na gravilha solta, apesar de serem ilustres desconhecidos de uma marca premium indiana: Ceat.

O painel de instrumentos é minimalista, digital e analógico, e permite um acesso fácil à informação essencial: conta-rotações, totalizador de quilometragem parcial, relógio, e indicador de nível de combustível com avisador de reserva.

É complementado por um pequeno satélite gerido por uma App através de uma ligação Bluetooth ao smartphone, que pode ser configurado num navegador de ponto-a-ponto. Este sistema de navegação Royal Enfield Tripper é disponibilizado de série em todas as versões da Scram 411.

Um aspecto que salta à vista nesta Scram 411 é a boa qualidade de construção. A solidez dos materiais e a firmeza da sua montagem contribuem para que não se ouçam chocalheiras nem ressonâncias, isto apesar de praticamente todos os componentes serem fabricados em metal, com muito pouco recurso a plásticos, o que contribui para uma excelente sensação de

robustez.

É claro que a Royal Enfield não perdeu a oportunidade de disponibilizar diversas versões deste modelo, cada uma com o seu esquema cromático próprio, todos eles bastante interessantes, que pode ainda ser complementado com recurso à vasta gama de acessórios que a marca disponibiliza.

A Scram 411 deixou-nos satisfeitos pela sua honestidade e facilidade de condução. Pode perfeitamente ser uma moto de iniciação, para os recém-chegados ao mundo das duas rodas, ou uma segunda moto para utilização diária e até mesmo uma excelente companheira de aventuras de um qualquer motociclista experiente.

A marca anuncia consumos de combustível inferiores a 3,2 litros/100 km, pelo que o depósito de combustível, com uma capacidade de 15 litros, consegue garantir autonomias muito interessantes.

Sejamos sinceros, com um PVP recomendado de 5.249€, a Scram 411 é uma excelente solução de mobilidade: é versátil, fácil de conduzir, tem estilo, tem história, tem provas dadas e não pretende enganar ninguém. Simplicidade, robustez e fiabilidade são o que promete. Por isso, muitas vezes, o menos é mais! //



# SENA



## OUTSTAR

JET Bluetooth® com Intercomunicador Integrado



Altifalantes e  
microfone  
integrados



Viseira solar  
retrátil



Microfone  
HD



Intercom  
2 vias



800 Metros



Redução de  
ruído avançado



Jog dial



Comandos  
de voz



## Conforto E POLIVALÊNCIA

AS NOVAS BOTAS TCX ROAD AIR E ROAD LADY AIR SÃO IDEAIS PARA O DIA A DIA OU PARA PEQUENAS DESLOCAÇÕES EM RITMO DESPORTIVO-TURÍSTICO.

A gama 24/7 Performance da TCX aumentou. As novas TCX Ro4d Air e Ro4d Lady Air foram desenvolvidas para servir não apenas as necessidades dos utilizadores que seguem um estilo desportivo-turístico, mas também para as necessidades do dia-a-dia.

Para além das características de proteção que as botas de motociclismo devem ter, as Ro4d Air e Ro4d Lady Air possuem um tecido em rede que garante ventilação e que também se traduz em leveza e sensibilidade ao conduzir.

O conforto destas botas assenta numa sola Groundtrax, que garante aderência mesmo em pisos molhados. No interior, a palmilha Ortholite faz as suas maravilhas, maximizando o conforto e

a respirabilidade do pé.

Os reforços na biqueira e no calcanhar garantem uma elevada segurança, assim como as proteções D30 colocadas nos tornozelos.

Para ajustar a bota ao seu pé, basta utilizar o velcro e os atacadores que ficam escondidos por baixo de uma polaina que cobre o peito do pé, mas também evita que os atacadores se possam soltar e prender na moto.

Estas botas estão disponíveis em preto/vermelho ou preto/cinza em tamanhos que vão do 36 ao 48, por um PVP de 149.99 €.

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. //

NOVO MODELO  
**LEONCINO800**



**ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.**

# **ZERO DESCULPAS PARA SER AUTÊNTICO**

**PRESTAÇÃO 48 X 178,96€ ENTRADA 0€ TAN 0%  
PVP/FINANC. 8.590€ TAEG 2,4% MTIC 8.991,26€**

Exemplo para um contrato de crédito da Leoncino 800 a 48 meses. PVP de 8.590,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8.590,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 178,96€. Comissão de abertura de crédito no valor de 250,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,4%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 8.991,26€. 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](http://ZERODESCULPAS.BENELLI.PT)



## Estilo **DESPORTIVO**

AERODINÂMICA, CONFORTO E ERGONOMIA SÃO ALGUMAS DAS CARACTERÍSTICAS QUE PODE ESPERAR DO NOVO CAPACETE TOURING SHARK SPARTAN GT, QUE TAMBÉM POSSUI UMA VERSÃO GT CARBON.

**A**erodinâmica, conforto e ergonomia são as três possíveis palavras que descrevem este novo capacete que a marca francesa Shark lançou recentemente. O Spartan GT possui também uma versão GT Carbon que pesa apenas 1.440 g.

O capacete integral Spartan GT em fibra de carbono beneficia das mais recentes inovações desenvolvidas pela Shark, tendo sido refinado em termos de segurança e conforto para responder às expectativas dos pilotos mais exigentes.

Um dos destaques é o novo sistema de remoção rápida para emergências que permite remover pelo exterior o colarinho da nuca e as almofadas laterais.

Este mais recente capacete desportivo integral da Shark possui uma viseira anti-riscos que foi concebida com base nos mais elevados requisitos da ótica, com espessura variável sem distorção que lhe valem uma homologação de classe 1. Graças ao Pinlock 120 Max Vision incluído na caixa, a viseira não embacia.

No que diz respeito ao interior, o Spartan GT apresenta almofadas de rosto 3D "Morpho", uma queixeira dupla



reversível para o verão e para o inverno e um forro composto pelo tecido ALVEOTEC com etiqueta de higienização.

A calota exterior da versão GT Carbon é fabricada em carbono, enquanto a versão GT é constituída por fibra compósita. A calota interior em EPS apresenta diferentes densidades para aumentar o nível de proteção e inclui o sistema "easy fit", destinado a facilitar a vida aos utilizadores de óculos.

A versão GT Carbon possui um sistema de fecho duplo D enquanto o GT apresenta um sistema de fecho ajustável micrométrico da Microlock.

Quanto à ventilação, existem três entradas e duas saídas de ar, sendo que as saídas de ar possuem posição ON/OFF.

Este capacete, com homologação ECE 22-05, é compatível com o intercomunicador Sharktooth e está disponível em tamanhos que vão do XS ao XXL por um preço a partir de 440,75€ (IVA incluído) para a versão compósita e 519,99 € (IVA incluído) para a versão Carbon.

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



**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

# Sempre CONTACTÁVEL!

O NOVO INTERCOMUNICADOR DO FABRICANTE SENA, SPIDER ST1, POSSUI UM SISTEMA DE INTERCOMUNICAÇÃO VIA BLUETOOTH COM TECNOLOGIA MESH E ALTI-FALANTES DE ALTA QUALIDADE. SAIBA MAIS SOBRE O NOVO INTERCOMUNICADOR SPIDER ST1.

O novo Sena SPIDER ST1 é um intercomunicador que possui características inovadoras, como a tecnologia Mesh.

Este equipamento possui dois modos diferentes de conversação: o Group Mesh, que admite um grupo privado com até 24 pilotos num alcance até 8 km, e o Multi-Channel Open Mesh, que permite aos pilotos comunicarem sem limitação de participantes com o mesmo alcance do modo referido anteriormente.

Este equipamento é compatível com todos os dispositivos equipados com Sena Mesh, incluindo o SPIDER RT1, 50S, 50R, 30K, Momentum EVO.

Além disso, o sistema de Bluetooth integrado neste intercomunicador permite ao condutor ouvir música, as direções de GPS e receber e efetuar chamadas.

Graças ao Audio Multitasking™, o utilizador pode utilizar em simultâneo a música, o GPS ou realizar chamadas.

Com o carregamento rápido de 20 minutos, o utilizador pode ter até duas horas de autonomia do intercomunicador.

Se descarregar a aplicação Sena Motorcycles, pode ainda personalizar e configurar os grupos de conversações e escolher qual dos dois modos pretende utilizar.

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



# 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.vmotosoco.pt](http://www.vmotosoco.pt)

**S**  
SUPER  
SOCO

**CPX**



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





## Mantenha-se FRESCO

ESTÁ À PROCURA DE UM COLETE LEVE E DE FÁCIL USO PARA O VERÃO? O COLETE MACNA COOLING VEST HYBRID É PROVAVELMENTE A SOLUÇÃO. ESTE MODELO MULTIFUNCIONAL PODE SER USADO DURANTE O TRABALHO E NA PRÁTICA DE DESPORTOS.

**O** modelo Macna Cooling Vest Hybrid é o novo colete leve e multifunções do fabricante holandês Macna para o verão.

Ideal para usar no trabalho ou na prática de desporto, este novo modelo foi projetado para ser usado em locais onde a temperatura ambiente não é extremamente alta, aliada a níveis de humidade baixa/média.

A quantidade de fluxo de ar no corpo do motociclista determina o efeito de arrefecimento e, conseqüentemente, a sua duração.

Este modelo, composto por materiais têxteis, pode ser usado também como um colete “seco”, mas para isso é necessário usar os packs de arrefecimento Macna Coolpack: pequenas bolsas de arrefecimento que são colocadas no interior deste novo modelo.

O Macna Cooling Vest Hybrid está disponível na cor cinza e nos tamanhos S ao 3XL, por um P.V.P. recomendado de 99.95€.

Para mais informações, contacte a SPLASH DESIGN, importador oficial dos produtos Macna para Portugal. //

aprilia®

# TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



## APRILIA RIDE

FICA, ENTREGA OU TROCA

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

ENTRADA INICIAL	ÚLTIMA MENSALIDADE	MENSALIDADE
<b>3.776€</b>	<b>4.441,50€</b>	<b>125€</b>
TAEG	MONTANTE FINANCIADO	PRAZO (MESES)
<b>6,6%</b>	<b>8.914€</b>	<b>48</b>



# Proteção PARA AVENTUREIROS

A COLEÇÃO DIRT SERIES FICOU AGORA MAIS COMPLETA GRAÇAS AO PROTEUS, UM CASACO DE PROTEÇÃO QUE A REV'IT! CRIOU. ESTE CASACO DE PROTEÇÃO PODE SER UTILIZADO POR BAIXO DE CAMISOLAS TODO-O-TERRENO OU BLUSÕES DA MESMA GAMA PARA CLIMAS MAIS RIGOROSOS.

**P**roteus é o novo casaco de proteção da marca REV'IT!. Este casaco, que pertence à coleção Dirt Series, pode ser utilizado por baixo de camisolas todo-o-terreno como as Sierra, Scramble, Rough ou Flow.

No caso do clima se mostrar mais exigente, pode sempre vestir este casaco de proteção interior por baixo de modelos como o Blackwater, o Component H2O ou o Territory, bastando remover as proteções incluídas de origem nestes blusões.

Este casaco de proteção interior apresenta uma construção muito ligeira que garante elevada respirabilidade, graças ao tecido em rede que suporta toda a estrutura, não esquecendo a sua elasticidade, importante para quem necessita de se movimentar constantemente em cima da moto ao longo dos mais exigentes trilhos.

Para esta altura do ano, o Proteus mostra-se ideal para quem pratica todo-o-terreno e quer

deixar de lado os blusões com proteções e utilizar apenas a camisola exterior.

O Proteus garante segurança completa nas zonas mais expostas a impactos, graças às proteções Seeflex CE-nível 2 nos ombros e cotovelos, ao protetor de costas Seesoft CE-nível 2 e ao Seesoft CE-nível 1 no peito.

Para garantir o máximo conforto, mesmo perante as trialeiras mais desafiantes, e impedir a subida das mangas, o Proteus inclui presilhas para os polegares, localizadas nos punhos, que são produzidos com material elástico.

No que diz respeito à segurança, este casaco de proteção possui homologação CE (norma EN 17092).

O casaco de proteção Proteus está disponível em preto, com um PVP Recomendado de 199.99€ e tamanhos que vão desde o S ao XXL. Para mais informações, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou aceda a [@revitsport.com](https://www.revitsport.com). //

LIVE  
MORE  
*Vespa*

# VESPA SUMMER VIBE

Na compra da tua Primavera 125cc, GTS 125cc ou 300cc  
oferecemos-te o Capacete VJ e a mala, no valor total de  
**685€ para o modelo Primavera**  
**e 850€ para o modelo GTS**



\*Campanha válida apenas para as unidades em stock, de 1 de junho a 1 de agosto nos Concessionários Autorizados Vespa



## Com toda a **SEGURANÇA**

O MT THUNDER 4SV É O PRIMEIRO CAPACETE INTEGRAL DA MT HELMETS EQUIPADO COM UMA VISEIRA SOLAR QUE CUMPRE A NORMA DE SEGURANÇA ECE 22.06.

**O** MT Thunder 4SV é um capacete para sport-turismo e eco-conscious, pois todos os seus elementos são facilmente desmontáveis e substituíveis.

O MT-QVSS é um sistema que faz parte do capacete e permite a troca da viseira, mesmo que o utilizador tenha o capacete colocado.

Além de possuir um bloqueio de viseira que impede a abertura em caso de queda, este equipamento apresenta ainda uma viseira para proteção solar que se pode recolher quando não é necessária. Para evitar o embaciamento da viseira, pode-se colocar uma lente anti-embaciamento no MT Thunder 4SV.

A aerodinâmica deste equipamento foi melhorada de forma a oferecer uma menor resistência ao ar.

O fluxo interior de ventilação ajuda a reduzir a temperatura e a humidade, criando assim uma menor resistência do ar e melhorando o caudal de ventilação.

No que diz respeito aos forros interiores do Thunder 4SV, estes são acolchoados e compostos por tecidos respiráveis e refletores, que podem ser removidos e lavados.

Na estrutura deste capacete estão integrados também uma fivela micrométrica de dente duplo, um sistema de extração de emergência para extração rápida e segura em caso de acidente e um espaço onde se pode colocar um intercomunicador universal.

Este capacete está disponível em 14 cores e, quando está pousado, o sistema de elevação em 3 pontos é ativado para proteger o capacete de possíveis pancadas e riscos. //

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](https://ZERODESCULPAS.BENELLI.PT)

# Bagagem FLEXÍVEL

A MARCA ESPANHOLA SHAD CONTINUA A CRESCER NO SETOR DA AVENTURA E APOSTA AGORA NAS NOVAS BOLSAS DE AVENTURA TR40 A PENSAR EM TODOS OS PILOTOS QUE PRIORIZAM A FLEXIBILIDADE NAS SUAS AVENTURAS OFF-ROAD.

**T**R40 são as novas bolsas lançadas pela marca espanhola Shad. Estas bolsas possuem um sistema de fixação lateral “Double Locking System” e são produzidas em materiais ultra resistentes com costuras reforçadas.

Para além disso, as duas bolsas internas, em conjunto com as bolsas externas, garantem a impermeabilização total do interior.

Cada uma destas bolsas tem capacidade para 32 litros e 10 kg de carga.

Além de fixar as bolsas nos suportes 4P da moto, o “Double Locking System” impede o acesso ao interior das bolsas.

As fixações laterais 4P integram-se nas bolsas através de uma grade de alta resistência fabricada em poliamida reforçada com fibra de vidro, sendo

leve e resistente, de forma a adaptar-se aos passeios off-road mais exigentes, podendo levar até 10 Kg de carga.

Graças às seis fivelas Duraflex que fazem parte destas bolsas, é possível ajustar o volume da carga. Para evitar pontas soltas, todas as correias incluem fechos nos seus extremos.

Quanto aos ganchos de fixação da bolsa externa, que fixam e bloqueiam as bolsas, são fabricados em alumínio de qualidade aeronáutica, destacando-se pela sua leveza e resistência.

Os seus 8 pontos de fixação MOLLE System (por mala) permitem-lhe acoplar acessórios de bagagem extra, como o porta-garrafas ou o saco impermeável.

As TR40, que já incluem refletores, são compatíveis com todas as motos que tenham disponível o sistema de fixação 4P da SHAD. //



» Galeria de fotos aqui



**NOVA SCOUT® ROGUE**

**FAZ PARTE  
DE ALGO MAIOR**





**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## Baza

**DEPOIS** de uma noite tranquila e retemperadora, era dia de arrancar para a Serra de Baza, o objetivo era chegar ao Deserto de Tabernas. Já tinha investigado um pouco e estava curiosa.

Vamos por partes, nunca percebi a lógica dos ingleses circularem no sentido contrário, a não ser quando cheguei à Serra de Baza. Na verdade, o sentido de circulação faz-se normalmente, como até ali; a única diferença é que com o precipício do lado direito, sem qualquer guarda de proteção, a “Rodas Altas” passou a querer circular apenas do lado esquerdo.

A regra de “não olhes para o precipício” passa a ser difícil de aplicar, porque ele parece que nos entra pela vista dentro.

A paisagem é árida e agreste, a fazer lembrar outras paragens no continente vizinho, um deserto em tons ocre a perder de vista.

Para além de uma paisagem deslumbrante a estrada é muito boa, retorcida como bem gostamos, proporcionando momentos de verdadeira diversão, apenas a presença do precipício te faz retroceder o punho direito.

Conforme vais descendo a serra, em direção a Tabernas, a paisagem ainda se torna mais árida, um cenário que nos faz sentir parte de um filme do velho oeste com o Terence Hill e o velho Bud Spencer, que nos anos 90 nos entravam pela TV.

Não podia deixar de visitar o Fort Bravo de Tabernas, o famoso Texas Hollywood. Para quem não sabe, ali foram gravados mais de 300 filmes, alguns deles bem conhecidos e os quais associamos ao velho Texas Americano. Mas, para além dos Western, foram ali filmadas também algumas das cenas de filmes tão conhecidos como o “Lawrence of Arabia” ou o “Indiana





Jones”, entre tantos outros.

Como podem imaginar, a paisagem não deixa ninguém indiferente.

Para lá chegar tive que fazer um pequeno troço de terra, que muito embora deixasse a “Rodas Altas” empoeirada, valeu bem a pena!

Após aquele momento Hollywood, lá arranquei novamente na minha montada rumo ao Cabo de Gata, Almeria.

O Cabo de Gata fica no extremo sul da província de Almeria e deve o seu nome à abundância de ágatas na zona. Com o espelho do mediterrâneo pela frente o tempo parece parar, e ali fiquei a contemplar.

Depois, foi seguir para Nijar, para mais um descanso retemperador num pequeno, mas agradável, Hostel, onde jantei num terraço com uma maravilhosa vista sobre a serra e o mar.

Viajar de moto é uma contemplação constante, independentemente do destino, tudo faz parte de uma aventura que muda a forma como olhas o Mundo. Sentimo-nos a viajar dentro de nós, procurando aproveitar cada momento como único, cheguei até aqui! Não sei como será amanhã, não sei se será fácil ou simples, mas com toda a certeza, encontrarei uma solução.

Desde os dias em que com os amigos de adolescência, dávamos ao pedal incessantemente para ouvir aquele grito de liberdade da pequena cinquentinha que percebi, mais do que uma pequena máquina, ela era a minha aventura, o meu desafio e a minha liberdade.

É com um enorme sorriso nos lábios e um coração cheio que, depois de tantas aventuras pelas quais vou passando, voltar a reencontrar esses amigos na

pequena aldeia de Vale de Vargo, bem no coração do meu Alentejo profundo, e ver que, de uma maneira ou outra, continuamos todos as nossas aventuras das duas rodas. Afinal, mesmo longe estamos tão perto!

A eles e ao pequeno grande grupo motard VVolor lhes deixo aqui um beijinho especial, porque, sem vocês e sem a minha pequena cinquentinha, hoje o meu mundo não seria o mesmo. //





# Distintos MOTOCICLISTAS

No passado dia 22 de Maio 2022, domingo, os motociclistas saíram à rua em traje de gala para o Distinguished Gentleman's Ride.





**E**ste evento faz parte de um movimento motociclístico que promove passeios temáticos de moto, em todo o mundo, com o fim de angariar fundos para causas relacionadas com a saúde masculina.

Em 2012, o seu fundador, Mark Hawwa, lembrou-se de fazer estes eventos motociclísticos em redor do tema “vestir clássico” depois de ter visto uma foto de Don Draper, da série televisiva “Mad Men”, sentado numa moto clássica, vestido com um fato de executivo.

Desde o seu arranque que o The Distinguished Gentleman's Ride se tem expandido para mais países e cidades em todo o mundo. Em 2021, mais de 65.000 cavaleiros distintos usaram as suas motos clássicas ou vintage e fizeram o seu Ride Solo Together em mais de 2000 locais ao redor do globo.

A Triumph Motorcycles voltou a ser o patrocinador principal na área das motos para o Distinguished Gentleman's Ride em 2022, sendo este o sexto ano consecutivo que a marca britânica ajuda na angariação de fundos para as duas causas eleitas pela organização do DGR: o combate ao cancro da >>



## REPORTAGEM *DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE 2022*

próstata e o tratamento da saúde mental masculina.

Para 2022, a Triumph Motorcycles e a Gibson criaram uma moto e uma guitarra únicas (que pode ver se clicar aqui) para apoiarem o The Distinguished Gentleman's Ride.

Em conjunto, estas peças serão oferecidas como prémio ao angariador que consiga reunir a maior quantia de fundos para esta edição.

E se não participou, mas quer apoiar esta iniciativa, ainda pode fazê-lo através do site do Distinguished Gentleman's Ride. //





**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

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

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

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

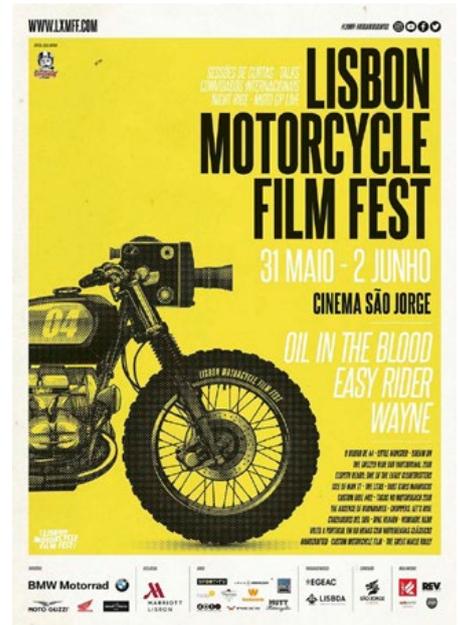
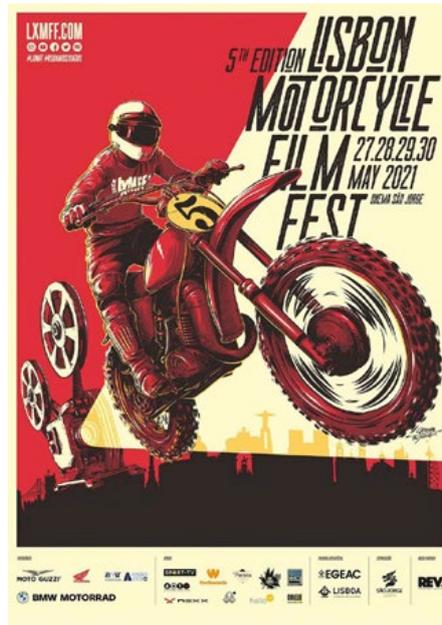
C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)



# Mais uma edição

REPLETA DE MOTOS, CINEMA E MUITAS EMOÇÕES

Com motos e muitos apaixonados pela cultura motociclística, foi desta forma que a 6.ª edição do Lisbon Motorcycle Film Fest animou o emblemático Cinema de São Jorge.



**L**isboa voltou a ser a capital da cultura motociclística. Aquele que já começa a ser um evento incontornável do motociclismo nacional contou com muitos filmes, conversas e partilha de experiências sobre as duas rodas.

A abertura, na noite de sexta-feira, contou com a presença do responsável pelo conteúdo e fotografias da revista Motorcycle Cities, Jonathan Wieme, que escolheu Lisboa pela realidade motociclística e pela simpatia, mas sobretudo porque, segundo disse: "ficamos conectados". Planos futuros ainda não tem, mas o objetivo é visitar uma cidade em cada conti-

nente, porque o "espetáculo tem que continuar" e talvez continue na Ásia, em Tóquio, confessou Jonathan.

Depois de um serão de sexta-feira, na companhia do filme 972 Breakdowns, a plateia teve a oportunidade de questionar o realizador do filme, Daniel Von Rudiger, que também marcou presença no festival.

A passagem de curtas, a "talk" com os convidados e o "Night Ride" por Lisboa deixaram o cinema São Jorge e as ruas de Lisboa ao rubro no sábado.

Foi logo ao início da tarde que o palco da sala 2 do cinema São Jorge testemunhou as conversas de realizadores de alguns dos filmes exibidos, como o "Harley à La Cubana", "972 Breakdowns" e "The Desert Said Dance".





Quem também marcou presença nesta edição foi Claudio Von Planta, que falou um pouco sobre a sua história e por tudo o que passou e fez para chegar a realizador ou “contador de histórias” como se autointitula.

Durante a tarde, ainda houve espaço para a apresentação do projeto de customização de uma BMW R18 que, com uma das curtas que passou na grande sala, mostrou as propostas dos 3 customizadores candidatos.

O tão aguardado momento por que todos esperavam chegou na noite de sábado. O evento deixou as grandes telas e veio para as ruas de Lisboa para se fazer ouvir. Motos e motards de todos os estilos encheram a Avenida da Liberdade e prosseguiram caminho pelas ruas de Lisboa.

Outro dos pontos altos destes quatro dias foi a transmissão em direto da corrida de MotoGP, a partir do circuito de Mugello, que encheu a sala Manoel de Oliveira.

Para fechar mais uma edição do Lisbon Motorcycle Film Fest, os convidados foram brindados com o primeiro episódio do documentário “The Hardest Race in the World” que pretende mostrar o antes, o durante e o depois do Dakar.

Após a exibição do documentário, a plateia ficou cativa com os testemunhos de Pedro Bianchi Prata enquanto piloto e team manager no Dakar Rally. Bianchi referiu que não é tarefa fácil desenvolver motos e preparar uma equipa, no entanto a paixão vence tudo e o piloto “não o (Dakar) trocava por nada”.//



# URBANA TOPO DE GAMA

JET X 125

## URBANA COMPACTA

Ergonómica e versátil, a JET X 125 foi pensada para a cidade e para uma utilização intensa no dia-a-dia, onde o seu motor - o mais potente do seu segmento, marca pela diferença.

Linhas agressivas e modernas, um look desportivo associado a funcionalidades tecnológicas atuais e que proporcionam uma condução confortável e segura.

Scooters com Qualidade.

Preço:  
**2 999 € C/IVA**



### DESTAQUES

- ▶ Sistema Keyless (Sem chave)
- ▶ Alarme de série
- ▶ Suspensão traseira ajustável
- ▶ Travagem ABS nas duas roda

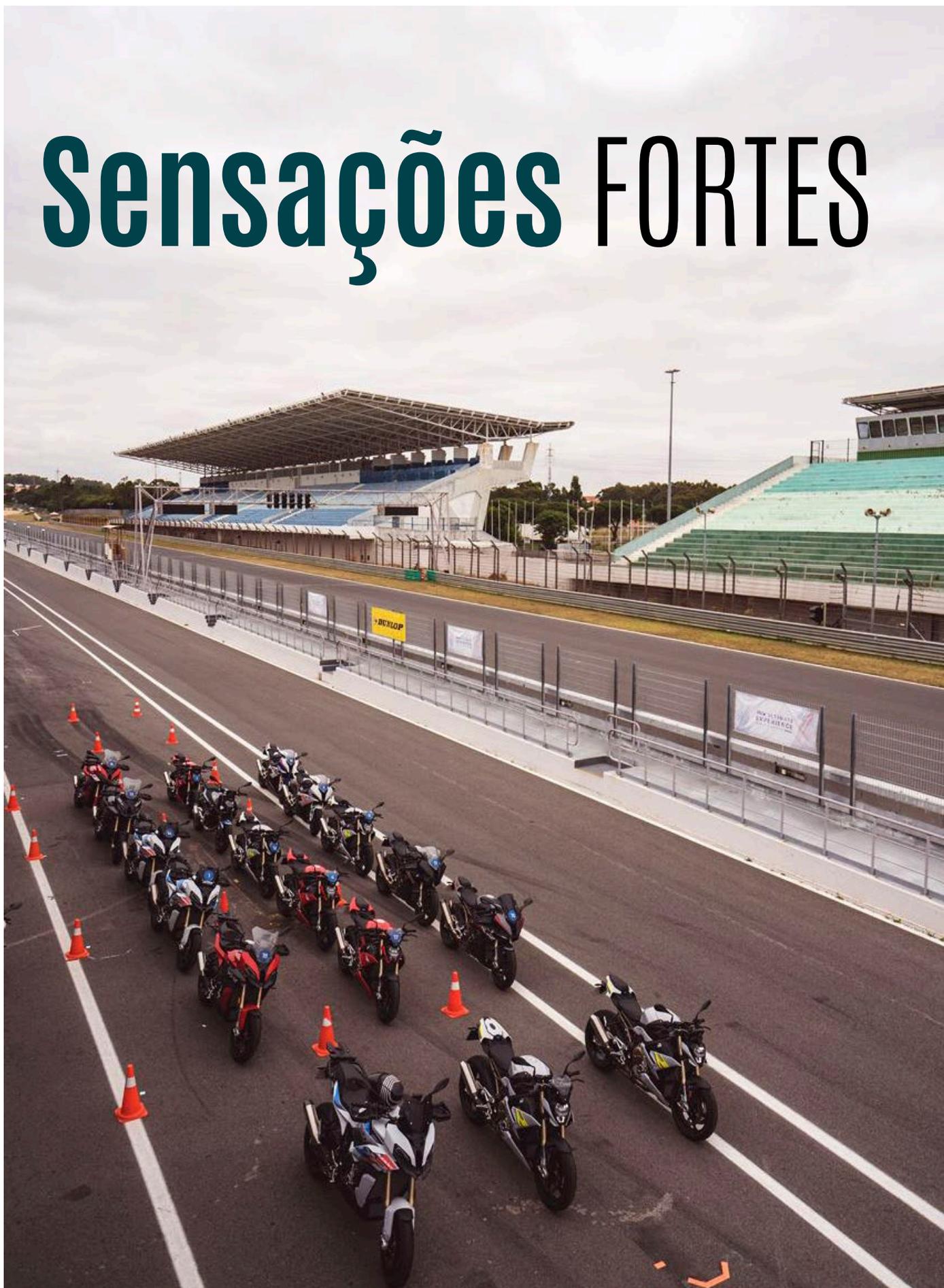


**THE SMART  
CHOICE\***

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

O Preço inclui IVA, custos de Ecovalor, ISV e exclui Despesas de Legalização e Transporte. As imagens e descrições não são contratuais, podendo ocorrer variações de cor, versões ou equipamento, acessórios e extras. Sujeito a Erros ou omissões. A Moteo Reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar versões, acessórios e equipamentos ou extras sem aviso prévio. \* A Escolha Inteligente.

# Sensações FORTES



# Decorreu no último fim de semana de Maio mais um evento em que a BMW Motorrad Portugal colocou as suas máquinas ao dispor do público em diversos cenários. Pista, Off-Road e outras surpresas... e o Andar de Moto esteve presente!

**C**om a qualidade a que já habituou o grande público, a BMW Motorrad Portugal organizou mais um evento cujo epicentro foi o Autódromo do Estoril. As motos representadas demonstravam o largo espectro de oferta que a marca bávara disponibiliza aos motociclistas nacionais, e as experiências propostas tinham como principal objetivo demonstrar as suas reais valências em realidades específicas.

Com uma recepção bem organizada e eficiente, o espaço de exposição tinha destacadas a versão troféu da S 1000 R e uma novíssima scooter elétrica CE 04 com uma pintura especial comemorativa dos 50 anos da BMW M, o departamento desportivo da marca.

Um simulador (carro e moto) fazia as delícias daqueles que amam as corridas virtuais e uma pequena loja com vestuário da BMW Motorrad também oferecia a possibilidade aos visitantes de comprar “aquele” equipamento ou apenas uma recordação.

Lá fora, estavam as motos que todos ansiavam experimentar. Um tour cénico, que compreendia uma volta pelas melhores estradas da Serra de Sintra, podia ser efetuado com modelos tão diferentes como a família R Nine T, as clássicas R 18, as GS »



*"MAIS UMA VEZ, A ORGANIZAÇÃO DA **BMW MOTORRAD PORTUGAL** ESTÁ DE PARABÉNS POR DAR A POSSIBILIDADE AO PÚBLICO DE TER ESTA MULTIPLICIDADE DE SENSACIONES EM DUAS RODAS"*





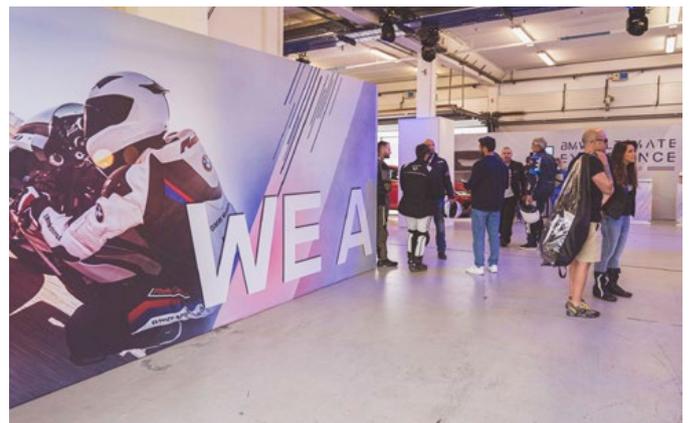
(desde a F 850 à icónica R 1250 GS Adventure), as turísticas K 1600 GTL, B e até mesmo a R 1250 RT, e as Sport Touring F 900 XR e S 1000 XR.

Numa realidade completamente diferente, a simpática equipa da Motoexplorers tinha montado um pequeno circuito Off-Road onde ensinava preciosas técnicas de controlo das grandes trail em pisos de menor atrito.

Bons momentos de diversão ao comando das R

1250 GS, F 850 GS e F 750 GS, com subidas e descidas desafiantes e inclusive uma “meia lua” em ângulo para desafiar os mais aventureiros. Imperdível!

“How slow can You go?”, este era o mote para treinar o equilíbrio a baixas velocidades. Dois mundos distintos neste desafio, a elétrica CE 04 e a bem conhecida C 400 X eram os modelos propostos para enfrentar um percurso com pinos, onde o maior tempo era valorizado, sendo que utilizar o travão



era considerado batota.

Tentámos, e à primeira vez que colocámos o pé no chão, um choque de humildade fez-nos perceber o quão importante é este domínio.

Por fim, aquilo que todos mais ansiávamos. Na pista do Estoril tínhamos as máquinas mais apetecíveis para desenhar trajetórias, desde a mais recente super naked da marca bávara (a S 1000 R) à desportiva capaz de fazer turismo (a S 1000 XR), passando pela mais agressiva do grupo e aquela que tem a pista como habitat natural (S 1000 RR).

Com instrutores dedicados e em grupos pequenos, os visitantes podiam, durante 20 minutos, server todas as dicas possíveis para tentar aproveitar ao máximo a experiência de rodar num dos mais emblemáticos circuitos do nosso país. Absolutamente inesquecível.

Mais uma vez, a organização da BMW Motorrad Portugal está de parabéns por dar a possibilidade ao público de ter esta multiplicidade de sensações em duas rodas e, sobretudo, demonstrar a variedade de escolha que a marca oferece em todos os segmentos. Este tipo de eventos só enaltece a marca, na certeza de que esta é a forma ideal de conseguir aumentar o número de novos clientes. Até para o ano! //



# MOTO PONTO

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



## Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

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



# De Faro a Bragança

## UMA AVENTURA ESCALDANTE

A edição de 2022 do Portugal de Lés-a-Lés, a 24.<sup>a</sup>, ficou marcada pelas exigentes condições climáticas.

**A** 24.ª edição do mais aguardado evento do ano, que desde 1999 liga dois extremos do mapa nacional, submeteu os 2400 participantes que percorreram o caminho entre Faro e Bragança a um misto de emoções e sensações que não deixou ninguém indiferente.

Costuma dizer-se que o Lés-a-Lés é um evento para todas as motos, mas que não é um evento para todos os motociclistas. Muitas horas de condução e muitos riscos inerentes aos diversos tipos de percurso obrigam a níveis de atenção elevados, que têm que conviver com as distrações inevitáveis proporcionadas pelas atrativas paisagens e cenários que decoram o interior deste nosso jardim à beira-mar plantado. A resistência física e psicológica são postas à prova e frequentemente desafiadas pelas condições meteorológicas.

Neste ano de 2022 a epopeia foi marcada pelo calor, que assolou os mais de 40 concelhos portugueses, fazendo sentir-se ao longo dos 1256 quilómetros percorridos, em média, durante mais de 32 horas de condução.

E já que entramos no mundo das estatísticas, o

trajeto delineado pela Comissão de Mototurismo da Federação de Motociclismo de Portugal passou por 33 rios e ribeiras, 5 barragens e albufeiras e rodou nos Parques Naturais da Ria Formosa, do Vale do Guadiana, da Serra de S. Mamede, do Tejo Internacional, da Malcata e do Douro Internacional.

O Lés-a-Lés de 2022 permitiu aos participantes visitarem 7 museus (Afonso III, Marítimo, Regional do Algarve, Ruínas de Milreu, do Rio, do Queijo, CEAMA de Almeida) e 4 catedrais, incluindo a 'sede do MC Faro' e a Concatedral de Mirando do Douro, além de atravessar 8 fronteiras luso-espanholas e passar por territórios onde se falam quatro línguas diferentes: português, mirandês, castelhano e a 'fala de Xálima' usada na Extremadura.

Mais do que simples estatísticas, os números espelham a grande dimensão deste evento, que mobilizou os moto clubes de Faro, Albufeira, Falcões das Muralhas (Mértola), Moura, Moto Livres (Mourão), Motards do Ocidente, GM Arronches, Conquistadores (Guimarães), MK Máquinas (Tábua), Porto, Lobos da Neve (Covilhã), Moto Galos (Barcelos), Templários (Mogadouro) e Moto Cruzeiro (Bragança). Clubes que estão na génese do Portugal de Lés-a-Lés e que foram, como sempre, um apoio imprescindível >>



para a organização da maior maratona mototurística da Europa.

Sempre sob intensa canícula, os participantes e as respectivas 2200 motos foram controlados ao longo do percurso. Em Alcoutim, foram recebidos por simpáticas vaquinhas, e viram a Guarda Nacional Republicana e a Guardia Civil a juntarem esforços para apanhar contrabandistas fugidios. Encontraram ainda muitos romanos em Milreu, ou Penha Garcia, e até duas completas aldeias gaulesas. Junto ao Menir do Outeiro, o Astérix, o Obélix e outros personagens criaram a Aldeia Gaulesa do Ocidente, enquanto na Freixiosa, já no concelho de Miranda do Douro, os Conquistadores continuaram a resistir aos romanos e ao calor, homenageando a tradução das aventuras do Astérix para o mirandês no mais animado controlo deste Lés-a-Lés.

Mas houve também reis, rainhas e até bobos da corte ao longo dos 18 pontos de controlo, cujas picadelas na tarjeta assinalavam o total e perfeito cumprimento do percurso, que foi brindado com a presença de antigos pilotos de renome como Alexandre Laranjeira, Miguel Farrajota, Bernardo Villar ou o virtuoso dos automóveis agora convertido às





duas rodas, António Rodrigues. Tudo numa caravana, longa e heterogénea, que contou com atores, políticos, cantores, cientistas, mecânicos, vendedores, presidentes, jornalistas, pedreiros, camionistas, talhantes, carpinteiros e jogadores de futebol. Como Paulo Madeira, o antigo central da Seleção Nacional e do Benfica que, no palanque final, em Bragança, reconhecia “ter sido um Lés-a-Lés bem mais duro do que os treinos com José Mourinho”. Palavras que atestam bem a exigência deste evento da responsabilidade da FMP, conhecido que é o empenho extremo exigido em todos os treinos impostos pelo ‘Special One’.

Este foi um Portugal de Lés-a-Lés com um percurso que mereceu aplausos unânimes, mas que foi fortemente endurecido pelo calor. “A organização e os participantes foram surpreendidos por dias de calor extremo, os mais quentes do ano e isso aumentou a dificuldade para cumprir um trajeto longo no Alentejo e mais trabalhoso nas Beiras e Trás-os-Montes”, sublinhou Ernesto Brochado. Para o principal responsável pelo percurso, “o início do 2.º dia, que foi alvo de várias críticas, foi pensado para desfrutar da paisagem sem grandes paragens,

# SHAD TERRA

BOLSAS DE AVENTURA

**TR40** **NOVO**



VÍDEO  
PROMOCIONAL



32L capacidade



10 Kg carga



Roll System



Sistema de duplo fecho



4P System



Resistência UV/ISO 105 A 02  
Nível 5/5 (TESTADO 1500h)



mas o calor complicou as coisas”. Por isso mesmo, o elemento da Comissão de Mototurismo da FMP reforça o pedido “a todos os participantes para que guardem o ‘road-book’ e cumpram o trajeto numa próxima Primavera fresca, verde e florida. E, aí sim, poderão apreciar na plenitude de um percurso com tanto de trabalhoso como de belo. Tão exigente em termos de condução como imponente em termos de paisagens”. Em suma, digno de um verdadeiro Portugal de Lés-a-Lés. //



## Bem montado é meio caminho andado...

**COMO HABITUAL**, o Andar de Moto esteve presente nesta edição do Lés-a-Lés. Desta feita aos comandos da nova Honda NT1100, a viagem entre Faro e Bragança foi feita sem sobressaltos. Esta nova Honda permitiu poupar energia e manter elevados níveis de atenção, graças à grande agilidade do conjunto e à facilidade de condução proporcionada pela embraiagem dupla DCT, que transforma a caixa de velocidades manual em automática, tornando obsoletos os pontos de embraiagem e as passagens de caixa por pedal, com o bônus de, a cada paragem, a primeira velocidade ficar automaticamente engrenada, pronta para enrolar o punho direito e arrancar.

A sua relativamente baixa altura do assento ao solo e o centro de gravidade igualmente baixo conferem-lhe uma grande facilidade de manobra e a excelente proteção aerodinâmica proporciona um escudo eficaz contra as inclemências climáticas, os detritos da estrada e os insetos. Nos percursos mais rápidos, sobretudo naqueles

com estradas serpenteantes, o desempenho do motor e da ciclística contribuíram para um elevado prazer de condução. Como bônus, a Honda consegue ainda gerir a dissipação do calor do motor de forma a que raramente o condutor ou o passageiro sejam afetados, algo que, nesta edição de 2022, em que as temperaturas ambiente foram inclementes, foi bastante apreciado. Mas a Honda NT100 merece ainda outro destaque pelo seu consumo. Num

Lés-a-Lés também marcado pelos elevados preços do combustível, o bicilíndrico de 1100cc conseguiu consumos impressionantemente baixos e, apesar de alguns excessos, a média ponderada ao longo de todo o percurso cifrou-se nuns quase inacreditáveis 5,2 Litros/100km. Pode ficar a saber mais sobre a Honda NT1100 se vir o teste que já tivemos oportunidade de lhe realizar, ou ainda este roteiro de viagem entre o Porto e Madrid. //



# KEEWAY



## DUPLA LIDERANÇA<sub>3</sub>



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](http://www.keeway.pt) | [info@keeway.pt](mailto:info@keeway.pt)

Recomendamos Lubrificantes CEPSA



# Parqueamento para motos DEVE SER PAGO?

Esta foi uma das perguntas colocadas no inquérito realizado pela FEMA (Federação Europeia das Associações de Motociclismo) para perceber a posição dos europeus face ao crescimento das restrições que as autoridades colocam a uma moto sobre o local onde se pode estacionar e ao aumento das tarifas.

**A**FEMA (Federação Europeia das Associações de Motociclismo) efetuou um inquérito online para saber qual a posição dos europeus no que diz respeito ao estacionamento das motos,

tendo em conta as inúmeras restrições ao estacionamento de um motociclo e o aumento das tarifas de estacionamento para estes veículos.

A conclusão geral deste inquérito foi clara: os motociclistas de toda a Europa querem poder estacionar a sua moto em qualquer lugar, desde que isso não cause incómodo aos peões e outros utentes da via.

Os 88,94% dos europeus inquiridos pedem apenas locais de estacionamento seguros e acessíveis para os veículos de duas rodas, já que o uso destes diminui os congestionamentos e melhora a mobilidade urbana.

Segundo o inquérito, a comunicação entre as autoridades e os condutores não é clara, pois apenas 42% dos participantes dizem saber onde é permiti-

do estacionar motociclos na sua área de residência.

Se nem na sua própria localidade os motociclistas sabem onde podem estacionar, como irão os turistas saber? As respostas deste questionário revelaram que apenas 15% dos inquiridos sabem onde podem estacionar quando estão fora da sua localidade.

A viagem até ao trabalho ou para a escola pode revelar-se uma autêntica dor de cabeça, tendo em conta que apenas 38% dos inquiridos têm lugares de estacionamento de motos nestes locais.

O questionário mostrou também que 67,08% dos inquiridos deixaram claro que têm preferência pela separação dos lugares de estacionamento de motos dos lugares de estacionamento de automóveis, sobretudo devido à segurança.

No que diz respeito ao pagamento do estacionamento, está claro que o não pagamento da tarifa deve permanecer uma norma, já que os motociclos ajudam a reduzir as emissões e quando estacionados não ocupam quase espaço público comparando com os carros. >>



"... APENAS 15% DOS INQUIRIDOS SABEM ONDE PODEM ESTACIONAR QUANDO ESTÃO FORA DA SUA LOCALIDADE."



No entanto, um grande grupo de motociclistas (74% dos inquiridos) está disposto a pagar pelo estacionamento da sua moto, desde que existam algumas facilidades no local.

Alguns requisitos feitos pelos inquiridos passam pela implementação de medidas antirroubo e instalações para arrumação do capacete e do vestuário dos motociclistas, mas 69,49% dos inquiridos dizem não estar dispostos a pagar estacionamento de motociclos sem quaisquer instalações.

Mas então quanto é que os motociclistas estão dispostos a pagar pelo estacionamento de motociclos? 25% dos inquiridos não querem pagar nada, 44% estão dispostos a pagar um quarto do preço pago por um automóvel, 22% estão dispostos a pagar metade desse preço. Apenas 4% estão dispostos a pagar o mesmo preço por estacionar uma moto como por estacionar um carro.

É uma regra não escrita entre os motociclistas, estacionar a moto num local onde não incomode

ninguém, seja utentes da estrada ou peões. No entanto, parece que as autoridades têm vindo a multar frequentemente os veículos de duas rodas estacionados erradamente, cenário que resulta muitas vezes das centenas dos chamados veículos de mobilidade partilhada que são introduzidos na mistura do tráfego por empresas comerciais, um pouco do que se vê passar nas nossas cidades com as trotinetes abandonadas por todo o lado. Mas, diferente dos motociclos, estes veículos tornam-se um incómodo no que diz respeito aos estacionamentos, pelo facto de poderem ser "largados em qualquer lado".

Isto acaba também por prejudicar os motociclistas, porque quando as autoridades locais começam a agir contra estes comportamentos, tendem a tratar os motociclistas da mesma forma e, de repente, as motos que estão bem estacionadas no passeio são também multadas.

Pode ler aqui os resultados completos deste inquérito. //



# 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



**Paulo Araujo**

*Motociclista, jornalista  
e comentador desportivo*

## Oliveira E OS DESCRENTES

Já lá dizia o outro que até para saber que nada sabemos, temos que saber um bocadinho. Isto aplica-se às mil maravilhas à presente discussão ao rubro nas redes sociais sobre a eventual saída de Miguel Oliveira da KTM.

A primeira peça do puzzle já foi encaixada no tabuleiro, com a confirmação de que Jack Miller vai estar ao lado de Binder na KTM para o ano. Falta confirmar para onde irá Miguel Oliveira, sendo a Ducati Gresini a aposta mais provável.

Até aqui tudo bem. Agora, não percebemos é a atitude de críticos de bancada que, sem poderem ter conhecimento real do que se está a passar nos bastidores, opinam como autênticos experts.

Uns criticam Miguel Oliveira pela sua falta de resultados, esquecendo que é o único piloto da KTM que já tem uma vitória este ano, e um de apenas 5 pilotos que o fizeram.

Outros são severos críticos da KTM, alvitrando comentários que imediatamente revelam a sua total ignorância de como é gerida uma equipa de MotoGP ao mais alto nível. Uma das teorias avançadas é que a KTM está a dar o melhor material a Brad Binder para prejudicar Miguel Oliveira, o que traduzido por miúdos significa que um investimento de milhões estaria a ser subvertido e deitado por água abaixo, em nome de uma birra para favorecer um piloto sobre o outro quando os resultados têm muito pouco por onde escolher.

Binder é mais agressivo e consegue fazer coisas com a moto quando ela não está a funcionar plenamente. Coisas que por vezes dão resultados espetaculares: uns no pódio e outros na gravilha.

Oliveira é mais cerebral e não arrisca a fundo quando não sente que está tudo bem. Este ano está a provar-se uma exceção para o piloto de Almada, que raramente cai e protagonizou praticamente duas épocas de Moto2 com apenas uma queda não há muito tempo atrás. Como cada queda pode facilmente chegar aos seis Algarismos no custo de reparações, não é difícil adivinhar qual das duas aproximações uma equipa que pretenda andar na frente e desenvolver a sua moto escolheria.

Também há os que se enraivecem com a suposta rejeição da KTM a Oliveira quando, lido nas entrelinhas, é patentemente óbvio que foi o contrário que sucedeu: a marca começou a falar de alternativas porque o piloto disse à equipa que não tinha intenção de renovar por uma moto que andou para trás na competitividade, e nem a suposta promessa de um aumento substancial de salário veio fazer a diferença.

Com quatro vitórias em MotoGP, Miguel é dos pilotos mais credenciados da grelha. Basta lembrar que pilotos da frente com estatuto oficial como Pol Espargaró, Johann Zarco, Takaaki Nakagami, Alex Márquez ou Luca Marini nunca venceram ainda na classe rainha.

Depois, a própria premissa de que uma equipa se daria ao trabalho de fazer alinhar um piloto, a um custo de milhões, para lhe dar equipamento inferior, é ridícula.

E tornada ainda mais risível pelo facto de que Oliveira é tão importante como afinador que já no tempo da Tech3 as suas dicas de afinação eram passadas para cima à equipa de fábrica para ajudar Pol Espargaró, que até à data tinha os melhores resultados com a RC 16, nomeadamente, na altura, um pódio em terceiro.

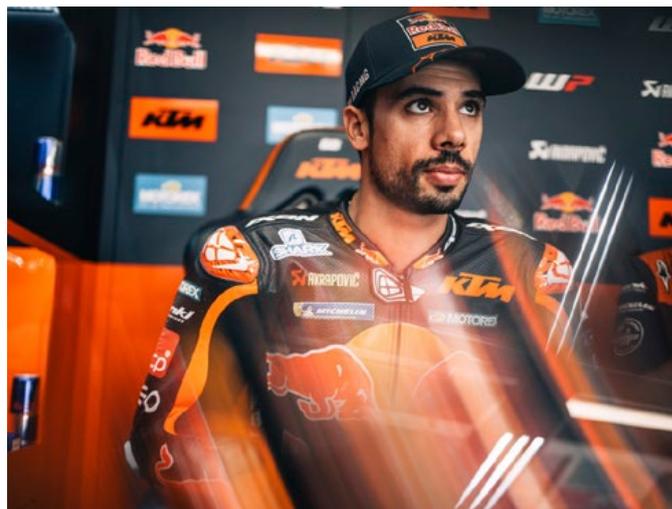
O que é evidente é que algumas melhorias para 2022

não funcionaram (leia-se conjugação do chassis com os avanços dos slicks Michelin) e a KTM deu um passo atrás este ano ou, mais precisamente, falhou em acompanhar o passo em frente que os outros deram: na Aprilia esse passo foi enorme, na Honda e Suzuki houve progressos, a Ducati sempre lá esteve e só a Yamaha pareceu levar um bocadinho mais de tempo para acompanhar o ritmo, mas consegue fazer ondas onde interessa, na mão do titular Quartararo, que lidera agora o campeonato e está a defender bem o seu título.

Assim, Oliveira vai em busca de novos ares. Se a passagem de Oliveira à Gresini se concretizar, é um novo capítulo na sua carreira no Mundial, a primeira mudança de marca do piloto, que desde há muitos anos está sob a alçada da KTM.

Se o conjunto de moto-piloto, ajudado pela temível velocidade de ponta da Desmosedici, der a Miguel o que ele não tem conseguido até agora, a capacidade de qualificar mais perto da frente, grandes coisas poderão estar no horizonte...

Tenham um bocadinho de fé, o jogo não está acabado, antes recomeça agora com o nosso homem na MotoGP mais forte do que nunca. //



"Já lá dizia o outro que até para saber que nada sabemos, temos que saber um bocadinho."



**HONDA**



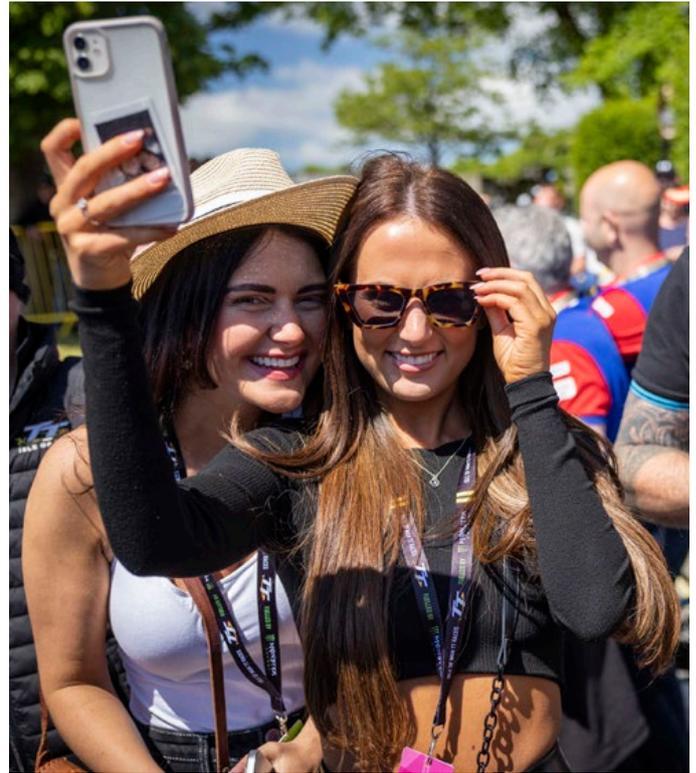
Conheça a nova gama 2022 na:

**Wingmotor**

# Regresso TRÁGICO

A edição de 2022 do Tourist Trophy era aguardada com expectativa, depois de dois anos de cancelamentos provocados pela pandemia.





**C**om cinco fatalidades durante a quinzena, acabou por ser uma página negra na história da mais antiga corrida do mundo.

Man é uma pequena ilha situada no mar da Irlanda, ao largo de Liverpool, e goza de estatuto independente, com o seu próprio Parlamento e leis.

Isso permitiu-lhe, já em 1907, nos primórdios do século XX, receber corridas em estradas públicas que eram proibidas em qualquer outro sítio.

Desde então, o evento tornou-se um lendário teste de homens e máquinas, mas o número de fatalidades vindas naturalmente a decorrer de acidentes às velocidades estonteantes praticadas em estradas rurais, provocou imensas opiniões contrárias à continuidade das corridas, por muito fascinantes que estas pareçam.

Em termos da competição em si, este ano foi de Peter Hickman, que ganhou nada menos que quatro corridas, a começar pela categoria Superbike, passando pela Superstock e Super Twin e acabando no Senior que, com 4 voltas, é a corrida mais dura da quinzena. Todas as corridas exigem uma paragem para reabastecimento, pelo que acabam por só ter >>>



uma volta volante, a última.

Já nas SuperSport, as duas corridas realizadas foram dominadas por Michael Dunlop, o sobrinho sobrevivente do lendário Joey Dunlop que, continuando a tradição familiar, elevou para 21 o seu total de vitórias no traçado de 59,5 Km, em que as 264 curvas e condições variáveis ao longo de uma volta implicam conhecimento especializado e aptidões muito especiais.

Se, à frente, Hickman levou o recorde da volta a 218 quilómetros hora de média, não deixa de ser significativo que aos 50 anos, John McGuinness MBE ainda conseguiu ganhar um réplica de prata do Troféu, ao fazer uma média de 201 Km/h na sua Honda Fireblade, a caminho de um 9º no evento principal.

Este ano, a animação da quinzena foi assombrada por cinco fatalidades, duas de pilotos de motos, Mark Purslow e Davy Morgan, e três de Sidecars, incluindo Roger e Bradley Stockton, uma dupla de pai e filho que se estreavam juntos no percurso, e César Chanal, um concorrente francês que se pensou originalmente estar gravemente ferido, quando na realidade tinha sido o seu co-piloto, Oliver Lavoirel, a ficar internado em condição crítica e Chanal a perder a vida.

Inevitavelmente, as mortes trazem uma nova leva

de exigências para acabar com a corrida, com os detratores a dizerem que são mortes escusadas, e os defensores a dizerem que só corre quem quer, e está a exercer a sua liberdade e autodeterminação.

Por um lado, o valor económico para a ilha, cuja população quintuplica durante o TT, não pode ser subestimado, por outro, a Ilha de Man é um anacronismo como as touradas ou as largadas de touros, arreigado em tradição, mas com tendência para acabar... //



**YCF**  
ENJOY YOUR RIDE

ESCOLHE  
A TUA  
PITBIKE



**50A**

**WTE F88**

**WTE F125**

**START F125**



**PILOT F150**

**YCF F155**

**YCF 125 MX**



# AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



# MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



**Susana Esteves**  
Jornalista e motociclista

## Quando for grande VOU TER...

**A**s motos são como os homens. Há os que experimentamos e não gostamos. Os que nos parecem fantásticos, mas depois na prática ficam aquém das expectativas. Os que nos acompanham na vida de forma constante, agradável e confortável. E aqueles com que sonhamos acordadas (mas nunca vamos ter).

Quando eu era pequena, muitos amigos tinham DTs. E eu sempre disse que ia ter uma. O estilo que tinham montados naquele modelo mal-enjorcado era: Uau!!! Eles tinham todas as “babes” atrás deles, e elas andavam com o motards das DTs, e eram o máximo.

Agora, olhando para trás, o “Uau!” parece-me excessivo, quase a roçar o ridículo, mas era o que mais queria ter. Nunca tive. Porque quando a idade me permitiu ter moto existiam outros modelos melhores, mas sempre tive curiosidade em experimentar o modelito.

Entretanto cresci e apaixonei-me pelas diabólicas Hayabusas. Essas sempre foram a minha perdição e agora que a Suzuki a trouxe de volta, só peço aos deuses que me livrem de toda a tentação. Perdi amigos nessas motos – “Ela não permite que ninguém ande devagar em cima dela”, diziam. Tive oportunidade de comprar uma, mas pensei neles e travei.

Quando já andamos nas duas rodas há algum tempo temos um histórico cheio de coisas boas, mas inevitavelmente também de coisas más, e a perda de amigos e conhecidos é das piores.

A Hayabusa é a minha atração fatal. Sempre foi! É irresistível. Porquê? Não sei. Talvez pelo meu

vício pela adrenalina. O meu estilo de vida nem é compatível com uma moto destas, mas é algo que puxa e puxa e puxa...

Tive outras paixões pelo caminho, como a Ducati Monster. Gira, dá friozinho na barriga. Mas passou depressa. Não fizemos “match”.

A velha CBR que me deu alguns momentos de grande adrenalina. Mas tínhamos uma relação tóxica e perigosa.

A Harley Sportster está na minha “to do list”. Mas acho que vai ser apenas uma “one night stand”.

E a Hornet? A minha Hornet é a minha paixão para a vida, e a Honda vai trazê-la de volta (por favor não façam %&\$#”).

Mas porquê esse modelo, quando há tanta coisa melhor à volta?

As paixões não se explicam, sentem-se. Por muitas que experimente, aquela é a que me faz mais feliz.

Quais as vossas paixões?

Boas curvas //

**"As paixões não se explicam, sentem-se. Por muitas que experimente, aquela é a que me faz mais feliz."**



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.**

