2022

ANDAR DE MOTO MENSAL #50 JULHO



APRILIA **SR GT SPORT 125**

YAMAHA **X-MAX 125 TECH-MAX** HONDA **Forza 125**

COMPARATIVO scooters

- >> **TESTE**VOGE 300 RALLY
 YAMAHA T-MAX TECH MAX
- >> REPORTAGEM
 BEST RIDING ROADS (ALENTEJO NORTE)
 HONDA CB500 NO WHEELS AND WAVES
 40° CONCENTRAÇÃO DE FARO

» APRESENTAÇÃO

MV AGUSTA REPARTO CORSE
TRIUMPH GAMA CLÁSSICAS MODERNAS 2022
PIAGGIO MP3 400 HPE / 530 HPE EXCLUSIVE
ROYAL ENFIELD NO. 55 GT 650 PRODUCTION RACER
SILENCE SO1 / SO2 HS / SO2 LS
VIOLENT DREAM BY MORTAGUA-FIGHTER
ZERO FXE



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

Uma desgraça nunca vem só!

Este é o quinquagésimo número do suplemento mensal do Andar de Moto. Não fora a crise, e este seria um número de festa e um momento para celebrar o sucesso desta publicação digital que é líder destacada de audiências.

Mas, apesar de termos vontade de festejar, há algo que nos retrai:

O nosso mercado atravessa uma crise sem precedentes. A culpa será em parte da conjuntura actual, que sem ter ainda recuperado da machadada psicológica (e económica) da Covid, que veio mudar significativamente a realidade de muitos portugueses, é agora complementada por um cenário de guerra e instabilidade política mundial sem precedentes.

E por guerra, tanto me refiro à que assola belicamente a Europa de leste, mas também à guerra económica que ameaça o futuro da Europa, seja por via do aumento alucinante do preço dos combustíveis, dos transportes e da energia, que se reflete directamente em aumentos inesperados da inflação, seja pela falta de componentes fundamentais à indústria, nomeadamente no que à eletrónica diz respeito.

A dependência dos mercados asiáticos,

também eles ainda a recuperarem da pandemia e a tentarem garantir a produção destinada ao ávido mercado chinês, faz com que os construtores europeus, japoneses e americanos fiquem à míngua, vendo-se assim impossibilitados de manterem as suas linhas de produção em funcionamento regular e assim satisfazerem as encomendas dos seus produtos. É por isso que os stands dos concessionários estão praticamente vazios e as entregas têm atrasos quase inconcebíveis.

Claro que não se vendendo motos, também não se vendem nem acessórios nem equipamentos, e com os preços dos combustíveis a atingirem custos surreais, também as quilometragens descem, criando uma espiral descendente que afecta todo o segmento.

Porque não nos resta alternativa senão esperar, vamos pensar positivo e acreditar que o quarto trimestre do ano vai minimizar as perdas que tanto os importadores como os revendedores nacionais têm estado a suportar desde o final do primeiro trimestre de 2022 que, ironicamente, até tinha sido o melhor de sempre!

Mas (como diria o poeta), enquanto houver rectas e curvas pra andar a gente vai continuar! //

SUMÁRIO

#50

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- **24** TRÍUMPH TE1
- **32** MV AGUSTA REPARTO CORSE
- **36** PIAGGIO MP3 400 HPE / 530 HPE EXCLUSIVE
- 44 GAMA CLÁSSICAS MODERNAS DA TRIUMPH
- **48** ZERO FXE
- **50** SILENCE
- **54** ROYAL ENFIELD NO. 55 GT 650 PRODUCTION RACER
- **46** VIOLENT DREAM BY MORTAGUA-FIGHTER

COMPARATIVO

60 SCOOTERS 125CC

TESTE

- **72** YAMAHA T-MAX TECH MAX
- **82** VOGE 300 RALLY

REPORTAGEM

- 116 40° CONCENTRAÇÃO INTERNACIONAL DE FARO
- **120** Honda CB500 No Wheels and Waves
- **130** AS MELHORES ESTRADAS PARA ANDAR DE MOTO

DESPORTO

136 O FUTURO DO MOTOGP

CRÓNICA

- **3** ROGÉRIO CARMO: UMA DESGRAÇA NUNCA VEM SÓ!
- 6 PEDRO ALPIARÇA: O PREÇO DE UM HERÓI
- **22** Márcia monteiro: "A sandália no patim"
- 114 ADELINA GRAÇA: A CIDADE
- 138 PAULO ARAUĴO: AS (MINHAS) MOTOS AO LONGO DOS ANOS
- 140 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- **142** SUSANA ESTEVES: VELOCIDADE MÁXIMA E CHINELO NO PÉ









FAZEDORES

José Fernandes Rogério Carmo António Soares Susana Pereira Miguel Ferreira Pedro Alpiarça Luís Pinto Coelho Luís Duarte Paulo Jorge Susana Esteves Paulo Araujo Adelina Graça Márcia Monteiro Miguel Sá Monteiro Pedro Duque

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI







NÃO PRECISAS

DE IR DAR A VOLTA AO MUNDO.

MAS SE QUISERES PODES.



OFERTA DA MANUTENÇÃO PROGRAMADA ATÉ 3 ANOS OU 30.000 KM EM TODA A GAMA.

* CAMPANHA VÁLIDA DE 1 DE JULHO A 30 DE SETEMBRO DE 2022 PARA TODOS OS MODELOS NOVOS BMW MOTORRAD, LIMITADA AO STOCK EXISTENTE. NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS

Estão incluídos os serviços de manutenção programados a realizar no veículo (mão-de-obra e Peças Originais BMW necessárias, Óleo de Motor Original BMW Motorrad ADVANTEC e outros fluídos Originais BMW Motorrad), tais como:

- Inspeção do veículo de acordo com as especificações da marca;
- · Serviço de mudança de óleo do motor incluindo filtro do óleo; · Substituição do óleo da forquilha da suspensão dianteira, do óleo da caixa de velocidades, das velas de ignição, do líquido dos travões/embraiagem, do filtro do ar, do filtro de gasolina e da correia CVT (se

Os serviços acima indicados só podem ser realizados na data prevista estabelecida pelo fabricante somente é aplicável se o veículo tiver sido conduzido sem negligência.

MAKE LIFE A RIDE**

CRÓNICA



Pedro Alpiarça *Ensaiador*

O inevitável

m dia igual a tantos outros, uma estrada de montanha a descer, piso irregular, um ritmo bem longe do exagero, uma curva apertada sem visibilidade no seu interior. As duas motos que seguem à frente resolvem a travagem por linhas diferentes, a primeira entra larga e a segunda entra bem perto da berma. Eu vinha no meio, e assim que procuro o apex, a moto desapareceu debaixo de mim. A mancha de gravilha era da cor do asfalto e eu fui o escolhido para lhe acertar em cheio.

Pouco havia a fazer, disseram-me em jeito de consolo.

Cada vez mais tenho tendência a racionalizar tudo o que me acontece. Não gosto de acreditar nos azares e sortes da vida, creio sermos um produto das nossas escolhas, o que na Física se chama de par ação-reação. Talvez seja pelo passar dos anos, talvez seja pela consciência de ter pequenos seres dependentes de mim, o que é facto é que cada vez mais a razão prevalece. Com isto não quero dizer que a cegueira da adrenalina não surja, mas cada vez mais em ambientes controlados.

A inevitabilidade de uma queda perturba-me. A velha máxima que diz que há dois tipos de motociclistas (os que já caíram, e os que estão por cair), já foi ouvida por todos nós. Equipamo-nos, rolamos a 60% das nossas capacidades em estradas desconhecidas e acreditamos que vamos ter ferramentas para lidar com o imprevisto. Da mesma maneira que considero a linha separadora central um muro, e cálculo as minhas trajectórias com essa marca, também tento

manter uma visão mais abrangente para ler as condições do piso.

Pouco havia a fazer, disseram-me em jeito de consolo.

Na moto, os danos foram menores, permitindo continuar a viagem. O capacete e o blusão ficaram irremediavelmente danificados ao cumprirem o seu propósito. Mas o ego não recuperou. As respostas que queria encontrar, o erro que queria corrigir, a atitude que queria mudar ouviu-se num grito de revolta que não teve eco. Não foi a primeira e certamente não será a última, até porque conto Andar de Moto enquanto o corpo o permitir. Valha-nos a humildade de aceitar o inevitável, pois a paixão que nos une tem por vezes um sabor amargo.

No dia seguinte a alma estava mais dorida que o corpo, mas em caso de dúvida... acelerei de novo. //

"Não foi a primeira e certamente não será a última, até porque conto Andar de Moto enquanto o corpo o permitir."









-DUCATI SCRAMBLER

DESCOBRE A THE LAND OF JOY COM A TUA CARTA A2

Entra na "The Land of Joy", o mundo Scrambler apadrinhado pela Ducati; personalização, liberdade, emoção e segurança. Uma combinação que só encontrarás na gama Ducati Scrambler, toda ela disponível para os detentores da carta A2. URBAN MOTARD – NIGHTSHIFT – ICON DARK – ICON – DESERT SLED - 1100 DARK PRO – 1100 TRIBUTE PRO – 1100 SPORT PRO

10TO NEWS





BMW R 1250 GS Trophy Competition - pronta para o maior desafio

O GS TROPHY COMPETITION DA BMW MOTORRAD REGRESSA À EUROPA E A MARCA CELEBRA O FACTO COM UMA EDIÇÃO ESPECIAL BMW R 1250 GS TROPHY COMPETITION.

OS EVENTOS entre 2008 e 2012 puseram à prova as BMW F800 GS e, entre 2014 e 2018, o desafio foi levado a cabo com as BMW R 1200 GS. O último evento, realizado em 2020, foi um desafio para as BMW F850 GS, mas a edição de 2022 volta a pôr à prova a mais bem-sucedida moto de Aventura do mercado, a BMW R 1250 GS, sendo que as inscrições estão limitadas a 126 participantes.

Em 2022, o evento vai realizar-se entre os dias 4 e 10 de Setembro, e terá como palco a Albânia, um país que para além de paisagens deslumbrantes e trilhos infindáveis, oferece mar, rios, florestas e montanhas, num cenário ideal para a aventura.

A BMW Motorrad decidiu voltar a utilizar a sua maxi-trail R 1250 GS numa versão especial Trophy Competition, que será disponibilizada aos participantes equipada com uma série de acessórios imprescindíveis.

Com um esquema cromático de dois tons combinado com grafismos GS Trophy, a moto preparada para esta competição está equipada com uma proteção de motor Enduro mais robusta, fabricada em alumínio,

proteção de farol, cabeças de cilindro protegidas contra impactos e um ecrã que funciona como painel de instrumentos e principal forma de controlo e ajuste da eletrónica, devidamente protegido contra quedas ou impactos de pedras.

Uma nota para a pintura de dois tons, que estará disponível nos modelos R 1250 GS de 2023 que vão estar disponíveis para encomenda a partir de Agosto de 2022.

A R 1250 GS Trophy Competition apresenta ainda poisa-pés Enduro ajustáveis, pneus Metzeler Karoo 3, para-brisas desportivo, assento Rally e ainda uma ponteira de escape Akrapovic em titânio.

A BMW Motorrad vai disponibilizar ainda uma bolsa impermeável com um volume de 5 litros para fixação em cima do depósito de combustível, conferindo ao piloto a possibilidade de transportar e aceder facilmente a pequenos objetos e, inclusivamente, carregar dispositivos eletrónicos.

Para mais informações sobre esta competição promovida pela BMW Motorrad pode visitar www.gstrophy.com. //

aprilia®

HAHAT



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 sujeit

ENTRADA INICIAL 3.776€

4.441,50€

ÚLTIMA MENSALIDADE

6,6%

MONTANTE FINANCIADO 8.914€

PRAZO (MESES) 48

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 caráter de exclusividade.

OTO NEWS



A Honda apresentou no Wheels and Waves 2022 as dez melhores personalizações da Rebel

DUAS MOTOS PORTUGUESAS, DOS CONCESSIONÁRIOS GARONDA E MOTOVEIGA, ESTÃO A CONCURSO. VEJA COMO PODE VOTAR NA SUA FAVORITA.

A HONDA apresentou no Wheels and Waves dez das melhores personalizações europeias dos seus modelos Rebel CMX500 e Rebel CMX1100.

Essas 10 personalizações são criações de concessionários de Portugal, Espanha, Itália, França e Reino Unido.

No website www.hondacustoms.com, que está disponível em 6 idiomas, os visitantes poderão escolher as suas customizações favoritas, além de poderem descarregar gratuitamente wallpapers para computador e telemóvel.



Basta colocar um "Gosto" ou um "Não Gosto" ou passar com o dedo para a esquerda ou para a direita para ver as diversas fotos de cada moto.

A moto com mais "gostos" será declarada a vencedora e o anúncio vai ocorrer em Agosto de 2022.

Veja abaixo os pormenores das motos portuguesas a concurso, fabricadas pelos concessionários Honda Garonda (Guarda) e Motoveiga (Braga). //











Assento monolugar gratuito

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

Solicita um teste ride em hyosung.pt



OTO NEWS



HARLEY | LEASE™ - Uma nova forma de ter uma Harley Davidson

A HARLEY-DAVIDSON SPI (ESPANHA, PORTUGAL E ITÁLIA)
APRESENTA UMA NOVA SOLUÇÃO PARA OS MOTOCICLISTAS
ENTRAREM NO MUNDO HARLEY-DAVIDSON.

O HARLEY | LEASE™ é um programa de aluguer de longa duração para toda a gama de motos Harley-Davidson que vai estar disponível nos concessionários Harley-Davidson oficiais que participem no projeto.

O HARLEY | LEASE™ teve início em Itália e em finais de julho será lançado em Espanha, estando prevista para setembro a chegada a Portugal.

O objetivo do HARLEY | LEASE™ é proporcionar um pacote completo e à medida com base nas necessidades de cada cliente.

Com uma prestação mensal, será possível percorrer até 10.000 quilómetros por ano, ter cobertura de seguro contra todos os riscos e 1 ano de subscrição H.O.G. – o Grupo Oficial de Proprietários Harley-Davidson, usufruindo de todos os seus benefícios – e ainda um programa de manutenção efetuado pelos concessionários oficiais Harley-Davidson, onde um staff altamente qualificado e preparado cuidará da sua moto.

Este programa oferece ainda a possibilidade de incluir acessórios originais Harley-Davidson para

customizar a sua moto.

O HARLEY | LEASE™ está disponível para toda a gama de motos Model Year 2022, incluindo a Pan America 1250 e a Pan America 1250 Special, as novas Adventure Touring da Harley-Davidson, que são as motos Adventure Touring mais vendidas nos EUA. A Pan America 1250 está equipada com o novo motor Revolution-Max™, que oferece mais de 150cv e foi o primeiro modelo na indústria do motociclismo a introduzir o Adaptive Ride Height (ARH), tornando a moto mais acessível a uma ampla gama de condutores, mantendo toda a dinâmica do modelo.

"À medida que expandimos a nossa oferta de produtos, tal como a introdução da moto adventure touring Pan America, estamos também a expandir as formas pelas quais os clientes podem adquirir os produtos", afirma Francesco Vanni, Managing Director da Harley-Davidson Itália, Espanha e Portugal. "O aluguer de longa duração é frequentemente utilizado na indústria automóvel e estamos empolgados por podermos oferecer esta nova oportunidade aos nossos clientes".//

THE BEST OF BOTH WORLDS'











A Ninja 1000SX carrega o espírito Ninja para os amantes do seu carácter desportivo, e também para os que pretendem uma viagem a dois, devido à sua versatilidade Sport Tourer.Do Quick Shift ao Cruise Control, a Ninja 1000SX tem a tecnologia que necessitas para qualquer aventura.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt



OTO NEWS



Cardo Sound Labs, um novo centro de pesquisa na Alemanha

A CARDO SYSTEMS, LÍDER MUNDIAL EM DISPOSITIVOS DE COMUNICAÇÃO E CONECTIVIDADE PARA O SETOR DO MOTOCICLISMO, INAUGUROU O "CARDO SOUND LABS", UMA INSTALAÇÃO DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO, EM STRAUBING, NA ALEMANHA.

O CARDO SOUND LABS irá concentrar-se no desenvolvimento da futura geração de soluções acústicas para o processamento de voz e som da gama de dispositivos de comunicação para motociclismo e desportos motorizados da Cardo.

A Cardo Systems é especialista no desenho, desenvolvimento, produção e comercialização de sistemas sem fios de comunicação e entretenimento para mo-

tociclistas. Desde a sua criação em 2003, a Cardo foi pioneira na maioria das inovações para sistemas de comunicação Bluetooth destinados a motociclistas e, em 2015, introduziu o primeiro protocolo de rede de comunicação no mercado das duas rodas. Recentemente, a marca apresentou o Cardo Packtalk Edge, uma nova geração de intercomunicadores com características inovadoras (saiba mais aqui).

As novas instalações de Straubing posicionam a Cardo como a única empresa do setor com recursos de desenvolvimento de áudio dedicados.

O Cardo Sound Labs reúne uma equipa de cientistas com 150 anos de experiência acumulada em áudio automotivo e de consumo, composta por especialistas em som, eletrónica, processamento de voz, engenheiros mecânicos e doutorados, responsável por mais de 1.550 patentes obtidas através da sua experiência de trabalho anterior em empresas como a Harman, Samsung, Nokia, NXP e DSPG.

Com 600 metros quadrados, este novo centro de pesquisa conta com laboratórios de som totalmente equipados, que incluem uma câmara anecoica (sem eco), laboratório de prototipagem rápida, laboratório automotivo, laboratório NVH (ruído, vibração e aspereza) e uma área de escritórios, viabilizará os futuros desenvolvimentos de som da Cardo, permitindo manter e aumentar as vantagens competitivas da empresa, além de oferecer novas soluções de som para os utilizadores em todo o mundo.

Alon Lumbroso, CEO da Cardo Systems, referiu: "Ao longo dos anos, a Cardo identificou o áudio e a acústica

no interior do capacete como um dos principais fatores na experiência de condução do presente. Em 2018, fomos os primeiros a disponibilizar som premium da JBL e agora, com a adição do novo laboratório Cardo Sound Labs, pretendemos aumentar ainda mais o diferencial de áudio".

Lior Mordechai, VP do R&D da Cardo Systems, afirmou: "Com tanta experiência no mundo do áudio de consumo e automotivo, a nova equipa de Straubing representa um incrível passo em frente na nossa capacidade de desenvolvimento da nova geração de produtos. Pretendemos continuar a revolucionar os nossos mercados com soluções sonoras e acústicas cada vez mais avançadas, melhorando a experiência de condução, a segurança, e bem-estar do nosso grupo global de utilizadores."

Gerhard Pfaffinger, Director do laboratório de Straubing, também teve oportunidade de comentar: "Estamos muito contentes por fazer parte da equipa da Cardo Systems. Pessoalmente, comecei a trabalhar na área do áudio em 1991 e desde então assisti a muitas mudanças na indústria. Trabalhar com a Cardo vai ser algo inédito, e vamos tentar oferecer a melhor experiência sonora possível aos seus clientes.".//



OTO NEWS



Marroco Xperience Tour 2022 by ADV Adventure Tours

DE 23/09 A 02/10 2022, ESTA É UMA VIAGEM ATRAVÉS DA INCONTORNÁVEL BELEZA PAISAGÍSTICA E CULTURAL DE MARROCOS

UMA VIAGEM guiada para ir à descoberta de um fascinante reino encantado, através de aldeias perdidas e oásis esquecidos, para desfrutar das gentes e costumes, gastronomia e tradições de Marrocos, desde as montanhas do Atlas até aos planaltos do Sul.

Trata-se de um tour intimista e fora dos roteiros habituais, que o levará a descobrir Marrocos ao longo de 10 dias e 9 noites, numa rota com aproximadamente 3400 quilómetros, em etapas diárias entre os 190 e os 690 quilómetros.

Tanger, Asilah, Voulubilis, Meknés, Azrou, Imichil, Agoudal, Gorges du Todra, Ouarzazat, Taroudant, Agadir, Mogador, Marrakech, Cascatas de Ouzoud, Casablanca e Algeciras são alguns dos pontos de interesse.

Os valores indicados abaixo incluem 9 noites em hotel / Kasbah / Auberge de 3 ou 4 estrelas, em regime de meia pensão (jantar e pequeno-almoço) em quarto duplo partilhado.

Incluem ainda a travessia de ferry ida e volta (Tarifa – Tanger - Tarifa), tracks GPS do percurso com Waypoints, visita guiada de Voulubilis, jantar temático em Marraquexe com espetáculo, visita a Essaouira e às cascatas D Òuzoud.

Além de um Tour Leader em moto, a caravana contará com uma viatura de apoio logístico para transporte de bagagens e assistência técnica.

Os participantes têm ainda direito a um welcome pack e a um seguro de viagem Multi Risco, além de um conveniente acompanhamento documental para a entrada em Marrocos.

No preço não estão incluídos os custos referentes a combustível, portagens, bebidas e refeições.

Valores da Inscrição (sem IVA):

Condutor em Moto - 1150.00€ Passageiro - 1100.00€ Suplemento quarto single - 380.00€

Pode fazer a sua inscrição se clicar aqui

No acto da inscrição deverá proceder ao pagamento de 30% do valor do tour, sendo que os restantes 70% podem ser liquidados em parcelas ou na totalidade, até 45 dias antes da data de início do Tour.

Poderá fazer o seu pagamento através de Multibanco, Visa, ou por transferência bancária. //

ESCOLHA TODAS AS VANTAGENS

1200



GT GT RALLY |

GT

RALLY

A nova Tiger 1200. É a moto de aventura de grande cilindrada com mais capacidades, ágil e manobrável. É também significativamente mais leve e mais potente que a sua concorrência directa, com especificações, características e manobrabilidade líderes no segmento, para além da vantagem do desempenho do tricilíndrico T-Plane da Triumph.

O resultado é um comportamento excepcional em asfalto e a mais dinâmica e entusiasmante experiência de off road. A nova família Tiger 1200. Agora com todas as vantagens. Desde 18.950 € PVP.



OTO NEWS



Gama 2022 da YCF já está disponível em Portugal

A MOTOEXPERT JÁ DISPONIBILIZA OS MODELOS DE 2022 DE PITBIKES DA YCF EM PORTUGAL

A YCF tem vindo a desenvolver e a fabricar os seus motociclos nos últimos 16 anos. As suas motos são adaptadas a diversos níveis de perícia, desde os principiantes até aos mais avançados. Todos os anos é introduzida uma nova gama de motociclos fiáveis, acessíveis e de alto desempenho, devido ao facto de serem desenvolvidos em condições específicas de competição.

Para 2022, a YCF conta com uma nova gama de pitbikes, com mais de duas dezenas de modelos de vários tamanhos, pesos e cilindradas, destinados a pilotos de todas as idades e níveis de pilotagem.

Estas motos são veículos recreativos de iniciação e de evolução de condução, reservadas exclusivamente

a uma utilização em circuitos fechados, possibilitando muita diversão, e muita emoção.

Desde a mais pequena YCF 50, recomendada para crianças entre os 3 e os 7 anos, à mais evoluída YCF Bigy Factory 190 Daytona MX, destinada a pilotos mais evoluídos e a uma condução mais aguerrida, nesta gama de 2022 há garantidamente um modelo ideal para cada idade e nível de condução.

A Motoxpert, através da sua rede de concessionários, assegura peças de reposição e acessórios para todos os modelos.

Saiba mais sobre a nova gama 2022 e preços no site oficial da YCF. //



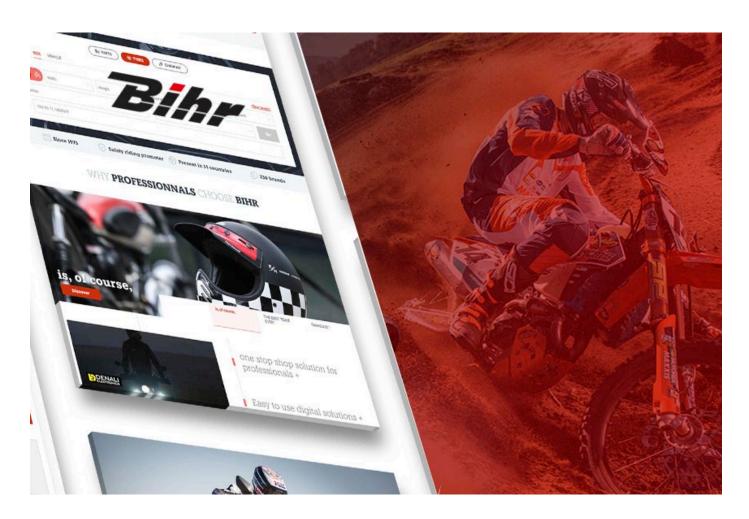
OFERTA 1.000€ EM ACESSÓRIOS ORIGINAIS MOTO GUZZI



WWW.MOTOGUZZI.PT

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

OTO NEWS



Arrowhead Engineered Products adquire 100% da Bihr

DOIS GIGANTES DA DISTRIBUIÇÃO UNEM ESFORÇOS PARA DOMINAR O MERCADO DOS ACESSÓRIOS E EQUIPAMENTOS DE MOTO.

A ARROWHEAD Engineered Products (Arrowhead), líder mundial na distribuição de peças de reposição, e os acionistas da Bihr, distribuidor europeu de peças, acessórios e equipamentos para motociclos, ATVs, bicicletas e scooters, firmaram um acordo que irá permitir à Arrowhead adquirir 100% do capital da Bihr.

A Arrowhead Engineered Products é de propriedade maioritária da Genstar Capital, uma empresa líder de private equity que investe ativamente em empresas de alta qualidade há mais de 30 anos. Atualmente, a Genstar tem aproximadamente 35 bilhões de dólares em ativos sob gestão e está focada em investimentos específicos nos setores industrial,

serviços financeiros, saúde e software.

A Arrowhead aproveita os recursos digitais e a gestão de dados para fornecer peças criticamente importantes para equipamentos de energia ao ar livre, desportos motorizados, veículos especiais, agricultura e outros mercados diversos. Com instalações de armazenamento e estruturas de distribuição na América do Norte, Europa e Ásia, os funcionários da Arrowhead Engineered Products atendem a mais de 100.000 clientes em todo o mundo.

Por seu lado, a Bihr, empresa com sede em Kontich, na Bélgica, fundada em 1975, tem um portfólio de 350 marcas, que distribui também em Portugal e entre as quais se destacam nomes como Bell, RST e Arai, além de muitas outras.

No total, e para os diversos mercados, a Bihr representa mais de 200.000 referências, que distribui através de uma rede crescente de 15.150 pontos de venda em 20 países. Graças à excelente logística e uma área total de armazenamento de mais de 54.500 metros quadrados em sete armazéns, a Bihr pode fornecer quase todos os pontos de venda na Europa em apenas 24 horas.

Desde o seu início, a Bihr baseou-se num serviço abrangente e numa logística de primeira classe, possibilitados pelos seus mais de 1.000 funcionários, incluindo 100 representantes de vendas e 40 profissionais de atendimento ao cliente.

A abrangência logística da Bihr, com as marcas em constante expansão da Arrowhead, e a estratégia de crescimento que agora se potencia, criarão uma equipa poderosa que oferece aos distribuidores uma seleção mais ampla de produtos prontamente disponíveis.

A transação está ainda sujeita à consulta do conselho de trabalhadores e à aprovação regulatória, mas o fecho do negócio já está previsto para o terceiro trimestre de 2022.//



"A ARROWHEAD
APROVEITA OS
RECURSOS DIGITAIS E
A GESTÃO DE DADOS
PARA FORNECER
PEÇAS CRITICAMENTE
IMPORTANTES"



CRÓNICA



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

Fotos: Balgarpir

"A sandália NO PATIM"

screvo este artigo com alguma preocupação sobre uma situação que tenho visto de forma constante. Tão constante que mais parece normalizada. No outro dia, quando me deslocava de moto, não pude deixar de reparar na moto que circulava à minha frente, com uma pendura de sandália no patim. Que arrepio...

Sou apologista de que cada um deve usar aquilo que bem entende, mas no que toca às motos, perdoem-me, mas sou totalmente inflexível. Da mesma maneira que para mim é impensável praticar mergulho sem uma botija de oxigénio ou combater um incêndio sem o vestuário adequado contra o fogo, também é impensável conduzir uma moto sem os equipamentos básicos. Já nem falo do capacete porque vou assumir que todos sabem que é obrigatório, mas não consigo apagar da minha memória aquela imagem da sandália no patim.

Obviamente não devemos pensar que vai acontecer uma tragédia de cada vez que andamos de moto, mas os imprevistos acontecem. Certamente um bombeiro também não está à espera de que um incendio deflagre, mas se há essa possibilidade, mais vale ter o vestuário adequado à mão. Com as motos é exatamente a mesma coisa.

Assumo que, em determinada altura da minha vida, também eu já cometi algumas irresponsabilidades. Quem nunca conduziu uma moto de t-shirt sem casaco de proteção, que atire a primeira pedra. Pimba, já levei com uma. Mas os quase 20 anos de motociclista ensinaram-me que devemos respeitar a máquina que conduzimos e honrar a nossa vida. Infelizmente nenhum motociclista tem total controlo da sua condução, das condições do piso e muito menos da condução

dos outros. Por isso, garantirmos o mínimo da nossa segurança deveria ser imperativo. Todos sabemos que conduzir uma moto em dias demasiado quentes pode ser desconfortável. Mas eu sou daquelas que com 30 graus não dispensa as suas botas, o seu casaco e as luvas com proteções reforçadas. Não consigo deixar de pensar naquela sandália no patim que me causa arrepios. Andar de moto provoca-nos uma sensação de liberdade incalculável, mas não devia impedir-nos de sermos responsáveis por isso façamos a nossa parte para que momentos de adrenalina continuem a existir na nossa vida de forma constante porque se for isto, já não me preocupa que seja normalizado.

Boas curvas e normalizem a liberdade, mas com responsabilidade. //

"Sou apologista de que cada um deve usar aquilo que bem entende, mas no que toca às motos, perdoem-me, mas sou totalmente inflexível."



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



APRESENTAÇÃO TRIUMPH TE-1



Projeto FINALMENTE CONCLUÍDO

Agora oficialmente concluída, a fase de testes da Triumph TE-1 na vida real viu o protótipo elétrico superar as expectativas e alcançar alguns resultados incríveis.

uma colaboração entre a
Triumph Motorcycles, a Williams
Advanced Engineering, a
Integral Powertrain Ltd. e a
WMG, Universidade de Warwick,
que foi financiada pelo Office
for Zero Emission Vehicles através da Innovate
UK, a Triumph TE-1 foi criada para potenciar
desenvolvimentos inovadores na engenharia de
motos elétricas.

Após um extenso programa de testes ao vivo, que envolveu numerosas avaliações do desempenho da moto em banco de ensaio e em pista, a marca britânica definiu uma direção vital para a configuração final do protótipo TE-1, que assim cumpriu todos os objetivos de acelerar o desenvolvimento e inovação de motos elétricas, estabelecendo novos padrões para o setor em geral, incluindo o desempenho final da bateria e a autonomia.

A experiência e as capacidades desenvolvidas ao longo do projeto abriram caminho para que a Triumph Motorcycles esteja na vanguarda do desenvolvimento das motos eléctricas.

Excedendo a autonomia real de motos elétricas equivalentes disponíveis actualmente, o protótipo Triumph TE-1 alcançou todos os objetivos do projeto no que diz respeito à capacidade energética da bateria Williams, com uma incrível autonomia de 161 km, com base em testes e projeções.





APRESENTAÇÃO TRIUMPH TE-1

A travagem regenerativa foi implementada com sucesso para a TE-1, com margem para uma maior otimização, bem como uma maior eficiência na unidade motriz e na transmissão, o que poderia melhorar ainda mais a gama para o futuro das motos elétricas Triumph.

Com um nível de desempenho semelhante à actual Speed Triple 1200, o protótipo TE-1 oferece uma potência máxima de 170 kW (177cv), bem como um pico de binário de 109 Nm, que apresenta uma capacidade de resposta instantânea, uma entrega de potência controlada e uma condução estimulante.

A TE-1 também alcançou um incrível resultado oficial de aceleração de 3,6 segundos nos 0-100 km/h e 6,2 segundos nos 0-160 km/h.

Com um maior refinamento da electrónica, incluindo o sistema de controlo de tração e o controlo da elevação da roda dianteira, a equipa responsável pelo projeto TE-1 antecipa que o desempenho poderá ser ainda melhorado, aproveitando todo o potencial do binário, para permitir uma aceleração

de arranque parado ainda mais rápida.

Os avanços nas tecnologias de bateria e do respectivo carregamento que foram conseguidos no âmbito do projeto Triumph TE-1, em colaboração com a Williams Advanced Engineering (WAE), resultaram num tempo de carga de 20 minutos (0-80%), conseguindo cumprir com sucesso a meta ambiciosa definida pela Innovate UK, a agência de investigação e inovação do governo que apoia o financiamento de I&D.

Com um peso global de 220 kg, o protótipo TE-1 é mais leve do que as motos elétricas equivalentes disponíveis atualmente, até 25%, dando-lhe uma incrível relação peso-potência. Tendo um tamanho e escala físicos comparáveis a uma Street Triple, mas com a ergonomia, geometria e distribuição de peso de uma Speed Triple, a TE-1 proporciona uma condução completamente emocionante, ao mesmo tempo que é inspiradora de confiança, ágil e compacta.

Esta nova Triumph eléctrica apresenta uma sonoridade cheia de carácter, com uma banda sonora





NOVA SCOUT® ROGUE

FAZ PARTE DE ALGO MAIOR



INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2022 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.



distinta e emocionante, subindo para um crescendo arrepiante, sendo considerado mais apelativo e emocionante do que qualquer uma das motos elétricas equivalentes atualmente disponíveis, graças à sua transmissão primária de pares de engrenagens helicoidais únicas.

Com os níveis de ruído testados na instalação externa de medição de ruído da Mira, a TE-1 alcançou com sucesso todos os padrões de ruído definidos pelos testes de homologação R41 para velocidade de cruzeiro e condução urbana.

Reconhecida instantaneamente como uma Triumph, a presença musculada do protótipo da TE-1 utiliza princípios de design com a assinatura da história moderna da marca, sendo claramente uma moto do futuro.

Brandon Paasch, piloto campeão de Daytona 200, participou na fase final de testes, tanto na avaliação do desempenho do motor como também na configuração final do protótipo através de testes de pista, e disse:

"A resposta do acelerador no TE-1 é incrível, é muito binário e quando tocas no acelerador, a potência é instantânea, que é obviamente o que eu adoro como piloto de motos – adoro quando dispomos de um super binário e reage de imediato, por isso para mim foi uma experiência muito boa".

"De zero a 100% de aceleração, é algo incrivelmente rápido, desenvolve que é uma autêntica loucura", acrescentou Brandon.

Steve Sargent, Chefe de Produto da Triumph Motorcycles. comentou:

"Já vimos uma reação muito positiva ao protótipo TE-1 por parte de motociclistas de todo o mundo, onde muitas pessoas nos dizem que, pela primeira vez, estão a ver uma moto elétrica como desejável, e algo que eles genuinamente gostariam de possuir.

Sendo o primeiro passo na nossa jornada para desenvolver a nossa futura abordagem à tecnologia de motorização elétrica, o protótipo TE-1 e os resultados incríveis que obteve no seu programa de testes intensivos proporcionaram insights e capacidades cruciais que, em última análise, irão orientar o nosso desenvolvimento futuro.

Claro que a moto de produção final não será exatamente o que se vê aqui hoje, mas fiquem descansados, os modelos que desenvolvemos vão abranger todas as aprendizagens e o seu espírito dinâmico emocionante."

Nick Bloor, diretor executivo da Triumph Motorcycles, também adiantou:

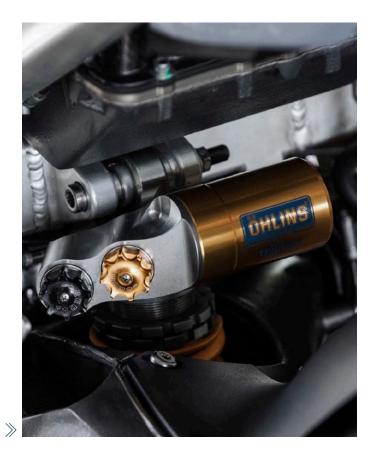
"Estamos incrivelmente orgulhosos de poder partilhar tais resultados positivos na conclusão do Projeto Triumph TE1, onde o protótipo de testes excedeu muitos dos nossos objetivos e expectativas iniciais. Todos na equipa estão entusiasmados com os resultados que conseguimos com os nossos parceiros, e como os resultados do projeto vão alimentar o futuro dos veículos elétricos na Triumph."

Dyrr Ardash, Chefe de Parcerias Estratégicas, Williams Advanced Engineering, Divisão E-Drive da Powertrain Ltd. também comentou que:

"A WAE está encantada por ter estado envolvida neste excitante programa para desenvolver o protótipo TE-1. Desde a sua concepção em 2018, todos os parceiros têm trabalhado em colaboração, com inovação e paixão para dar vida a um protótipo que veio quebrar barreiras."

"Esta tecnologia central da WAE permitiu-nos exceder os alvos de desempenho e carregamento para a bateria que esperamos ver em futuras motorizações."

"Estamos muito satisfeitos por ver concluída a fase final de testes do protótipo TE-1 e, com isso, uma maior validação do desempenho e eficiência do nosso Motor Ultra-Integrado e Inversor. Para a aplicação TE-1, o motor alcançou densidades de potência máximas »





APRESENTAÇÃO TRIUMPH TE-1

e contínuas de 13 kW/kg e 9 kW/kg, respectivamente; 60% superiores às metas da tecnologia APC para 2025."

"Tudo isto foi conseguido utilizando materiais e processos compatíveis com a produção automóvel de volume e numa plataforma motora escalável."

"O conceito de escalabilidade motora implantado no TE-1 forneceu um trampolim para uma nova arquitetura motora escalável, a anunciar ainda este ano, que proporcionará níveis de desempenho semelhantes, mas muito maior escala de fabrico do que anteriormente."

"O conceito de inversor ultra-integrado, também escalável de tal forma que o número de estágios de potência de Silicon-Carbide aumenta para motores de maior diâmetro, realmente tem proporcionado em desempenho (capaz de > 500 kW) e dá-nos a oportunidade de optimizar para produção ou cumprir requisitos de potência muito mais elevados."

"Estamos muito orgulhosos de ter sido uma parte chave deste projeto emocionante que tem sido um marco para as motos elétricas e para a indústria britânica."

Para finalizar, o Prof. David Greenwood, CEO, WMG do High Value Manufacturing Catapult, da Universidade de Warwick, valorizou o desenvolvimento da mobilidade elétrica:



"Para cumprirmos as nossas ambiciosas metas de redução de emissões no Reino Unido, teremos de repensar a forma como viajamos, não só a transição dos motores de combustão interna para os veículos de propulsão elétrica, mas também o incentivo a uma mudança modal que nos afaste dos carros privados."

"As duas rodas elétricas têm um papel fundamental a desempenhar na revolução dos transportes como uma opção de emissão de escape zero."

"Na nossa parceria com a Triumph, a WMG usou a experiência de investigação em eletrificação para demonstrar que os fabricantes podem entregar produtos com uma menor carga de emissões, bem como, aos clientes muito focados no desempenho, oferecer um EV que é muito divertido de conduzir." //



MOTORCYCLES

ESPECIAL Promoção de 1 Junho a 31 Agosto 2022 OFGRIA VERAC GRÁTIS!

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

APRESENTAÇÃO MV AGUSTA REPARTO CORSE



gama RC (Reparto Corse) da MV Agusta é aquela que reflete o espírito desportivo e radical que caracteriza a marca italiana de Varese.

Com uma decoração nitidamente inspirada na competição, os modelos escolhidos para estas edições limitadas são a desportiva F3, a roadster Dragster e a turística Turismo Veloce, cada um deles com uma produção limitada a poucas unidades.

Estas motos serão fornecidas com placa de identificação numerada sequencialmente e acompanhadas de um certificado de autenticidade. Para a F3 RC e a Dragster RC, estão ainda disponíveis kits de competição compostos por escape, centralina, manetes maquinadas e diversos componentes em fibra de carbono.

MV AGUSTA F3 RC

A F3 RC é uma das Supersport mais avançadas da actualidade, e a comprová-lo estão o tratamento de redução de fricção a Nitrito de Titânio dos hidráulicos da forquilha e as jantes forjadas 10% mais leves. Para que não haja dúvidas sobre o seu desempenho, a F3RC apresenta-se decorada com as cores oficiais de competição da MV Agusta e a sua produção está limitada a apenas 200 unidades.





APRESENTAÇÃO MV AGUSTA REPARTO CORSE



MV AGUSTA DRAGSTER RC SCS

Com uma decoração renovada e exclusiva, nitidamente inspirada nos motos de competição que militam no campeonato do mundo de Supersport e em Moto3, recorrendo também a uma panóplia de componentes em fibra de carbono, as Dragster RC são um exemplo de estilo que favorece a estética e o desempenho.

Com a forquilha igualmente tratada a Nitrito de Titânio e jantes forjadas mais leves, esta é uma naked de média cilindrada exclusiva que vai estar disponível numa série de apenas 300 unidades.

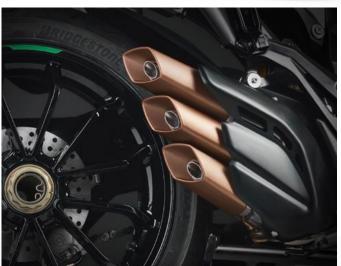
MV AGUSTA TURISMO VELOCE RC SCS

Esta turística exclusiva apresenta uma série de detalhes que a tornam única na sua classe. Um escape redesenhado, uma nova afinação da suspensão, um ecrã pára brisas de maiores dimensões, além de uma nova unidade quickshifter para maior precisão e suavidade nas passagens de caixa mais impulsivas, são os principais destaques deste modelo.

Além disso, a Turismo Veloce RC estreia uma unidade de medição de inércia (IMU) e uma caixa de velocidades SCR da Rekluse que permite arranque e paragens sem recurso à manete da embraiagem, proporcionando um maior conforto em viagem.

Esta versão vai estar disponível numa série limitada a apenas 300 unidades. //







O PREDADOR ESTÁ DE VOLTA







Extraordinária potência e performance

A Tradição com maior controlo e conforto,

para viagens mais seguras. Uma máquina única, para condutores muito especiais. Tu.

de referência, repleta de tecnologia.



- + Perfeita Distribuição De Peso
- Pacote Eletrónico De Topo



Ainda MAIS EFICAZ

As scooters de três rodas da Piaggio foram totalmente reformuladas e elevam a sua base tecnológica para níveis sem precedentes de conforto e segurança, com equipamento de alta tecnologia.











orria o ano de 2006 quando a Piaggio introduziu no mercado um veículo que mudaria para sempre o paradigma da mobilidade urbana: a Piaggio MP3 foi a primeira scooter de três rodas do mundo, graças ao exclusivo sistema de suspensão patenteado que combina a segurança de um automóvel com a simplicidade e praticidade de uma scooter e a diversão de um passeio de moto dinâmico numa qualquer estrada sinuosa.

A Piaggio MP3 criou um novo segmento de mercado onde se tem mantido líder indiscutível, graças ao constante desenvolvimento tecnológico. É uma história de sucesso de dezesseis anos, medida pelos mais de 230.000 veículos vendidos até meados de 2022, mas que é ainda mais avassaladora quando consideramos a sua popularidade entre um público global e transversal de automobilistas, que procura uma alternativa mais prática e cada vez mais segura, aproveitando o vantagem de a Piaggio MP3 poder ser conduzida apenas com a carta de automóvel (categoria B).

Completamente renovada, apresentando um design

que agora é mais desportivo do que nunca, apresenta recursos inovadores de alta tecnologia que elevam o conforto a um nível sem precedentes.

Fabricados em Itália, na fábrica da Piaggio em Pontedera, os modelos da nova gama Piaggio MP3 apresentam os modernos motores da família hpe -High Performance Engine.

O design inconfundível da MP3 evolui para um visual mais desportivo, com a frente mais ampla e protetora, completamente redesenhada, e que agora apresenta um novo cluster de luz horizontal com tecnologia full LED.

Com o radiador deslocado para a parte inferior do veículo, entre as rodas dianteiras, abre-se uma entrada de ar menor e mais desportiva no centro do escudo frontal, caracterizada por uma grelha tridimensional em forma de favos hexagonais.

Abaixo está um spoiler que é resultado de um cuidadoso estudo aerodinâmico visando garantir maior estabilidade e que atua como elemento de separação entre as rodas. As cavas das rodas deixamnas mais expostas, com guarda-lamas a combinar com a carenagem. O pára-brisas também é novo, com um



formato projetado para garantir a máxima proteção com um volume mínimo.

A ergonomia foi melhorada em todos os aspectos: em primeiro lugar, a posição de condução ficou mais confortável, com pequenas mas significativas alterações no triângulo ergonómico (assento-estriboguiador). O guiador foi recuado e elevado em 10 mm, enquanto a plataforma dos pés, mais confortável, foi rebaixada em 20 mm. Isso traduz-se numa posição mais relaxada com maior controle sobre o veículo.

O assento é completamente novo, tanto para o motociclista como para o passageiro, que beneficia de mais espaço longitudinal e uma pega mais alta e mais confortável. As inúmeras melhorias ergonômicas também incluem o reposicionamento da manete do travão de estacionamento, agora posicionada mais acima, próximo ao interruptor de ignição, facilitando a operação.

O compartimento acima do painel de instrumentos possui uma gaveta e conexão USB, ideal para recarregar um smartphone e qualquer outro dispositivo compatível.

Todos os modelos da nova gama Piaggio MP3





estão equipados com ABS e controle de tração ASR (Acceleration Slip Regulation). O ASR pode ser facilmente desconectado e garante a segurança, evitando que a roda traseira escorregue em superfícies perigosas, como asfalto molhado.

O sistema de controle de tração inclui dois níveis de intervenção (NORMAL e SPORT), dependendo do modo de condução selecionado na versão 530 hpe. Já na versão de 400 hpe, estes níveis podem ser selecionados manualment..

O sistema ABS de três canais, desenvolvido em colaboração com a Continental, maximiza a segurança ativa, evitando o bloqueio das rodas ao travar e proporcionando um controlo total do veículo.

O grande porta bagagens sob o assento, com luz de cortesia e tapete, foi projetado para garantir o máximo de funcionalidade; a forma aproximadamente retangular e plana, sem separadores, garante que cada centímetro quadrado possa ser usado. Há espaço para acomodar confortavelmente dois capacetes integrais ou uma mala de computador.

O assento abre eletricamente, seja a partir do controle remoto ou do aplicativo PIAGGIO MIA,

estando equipado com um amortecedor elétrico para abertura e fecho suave e seguro.

Um dos elementos característicos da nova geração Piaggio MP3 é, sem dúvida, a interface homemmáquina.

O condutor beneficia de um novo ecrá TFT a cores de 7", o maior do segmento de scooters de três rodas, e de comandos desenvolvidos com base numa lógica totalmente nova para visualizar toda a informação disponível e gerir mais facilmente as inúmeras funcionalidades.

Na área principal do painel encontramos as informações primárias – velocímetro, conta-rotações, nível de combustível e temperatura do líquido de refrigeração do motor, que podem ser visualizadas em duas formas diferentes: analógica ou digital. A luz de fundo diurna ou noturna é automática, graças a um sensor crepuscular, ou pode ser ajustada manualmente nas configurações.

O grande tamanho do painel de instrumentos significa que gráficos ainda mais legíveis e em negrito podem ser usados. Todas as informações de viagem (odômetro total e parcial, velocidade média, consumo

APRESENTAÇÃO PIAGGIO MP3 400 HPE / 530 HPE EXCLUSIVE



instantâneo e médio, autonomia) estão agrupadas no lado direito, assim como todas as notificações de chamadas e mensagens e indicações de navegação do sistema PIAGGIO MIA.

Graças ao prático joystick de quatro botões (UP-DOWN-LEFT-RIGHT) no novo bloco de controle do punho esquerdo, a navegação no visor torna-se extremamente fácil e intuitiva.

O sistema de conectividade PIAGGIO MIA (opcional na versão 400 hpe) e o aplicativo Piaggio dedicado (disponível para download na App Store ou Google Play) permitem que dispositivos iOS ou Android sejam conectados via Bluetooth ao Piaggio MP3, ampliando as funcionalidades do painel de instrumentos.

O PIAGGIO MIA inclui o sistema de infoentretenimento para gerenciamento do assistente de voz, chamadas telefónicas e música através do prático joystick no bloco de controle esquerdo, além da função GPS, graças à qual o piloto pode visualizar as direções diretamente no painel de instrumentos.

Além das funcionalidades de navegação, gestão de chamadas telefónicas e gestão de música, a plataforma multimédia PIAGGIO MIA explora todo o potencial da nova instrumentação TFT a cores, permitindo ao condutor visualizar diretamente no visor uma infinidade de informações sobre o percurso percorrido e o estado do veículo, incluindo histogramas de velocidade e consumo médios ou

curvas de potência e torque com o valor mostrado em tempo real.

Todas as informações também são registadas pela App e podem ser consultadas no smartphone por meio de estatísticas resumidas de cada viagem e infográficos intuitivos.

A aplicação também permite usar o smartphone para ativar convenientemente as funções Bike Finder e Follow Me, que respectivamente fazem os indicadores de direção piscarem e a buzina tocar para encontrar facilmente seu veículo mesmo nos estacionamentos mais lotados, bem como como um sistema conveniente que salva a posição quando a ignição é desligada para ajudá-lo a encontrar sua scooter facilmente, mesmo nas áreas mais caóticas da cidade.

Todos os modelos da nova linha Piaggio MP3 contam com o sistema keyless, que permite ativar a ignição sem a necessidade de inserir a chave tradicional, simplificando todas as operações como ligar o motor, abrir o assento e o compartimento do bucal de enchimento de combustível, além de travar a coluna de direção, com o controle remoto convenientemente quardado no bolso.

Na traseira do escudo frontal, o clássico interruptor da chave de ignição é substituído por um prático botão: para ligar o veículo, basta pressioná-lo (ativando uma mensagem de boas-vindas no display TFT) e girá-lo para a posição LIGADO. O arranque do motor é realizado como de costume, com o botão localizado no bloco de controle do lado direito.

Piaggio MP3 530 hpe Exclusive

A versão Exclusive de 530 hpe dá um salto sem precedentes na história dos avanços do MP3 Piaggio, apesar das inúmeras inovações significativas que foram feitas ao longo dos anos. Na verdade, a Piaggio MP3 530 hpe Exclusive é a primeira scooter do mundo com Sistemas Avançados de Assistência ao Condutor ARAS.

A inovadora plataforma de assistência à condução é baseada na tecnologia Imaging Radar 4D e foi desenvolvida pela Piaggio Fast Forward, uma subsidiária de robótica do Grupo Piaggio, fundada em 2015 e que está sediada em Boston, EUA.

Os dispositivos ARAS da Piaggio MP3 530 Exclusive desempenham um papel fundamental na segurança ativa, garantindo as funções do Blind Spot Information System (BLIS) e do Lane Change Decision Aid System (LCDAS). O BLIS notifica o condutor da presença de veículos no ângulo morto do retrovisor através de avisos específicos no visor TFT.

Monitorizando constantemente a rectaguarda a uma distância de até 30-35 metros, o LCDAS também





APRESENTAÇÃO PIAGGIO MP3 400 HPE / 530 HPE EXCLUSIVE

é capaz de identificar os veículos que se aproximam rapidamente, criando uma situação de risco potencial caso o motorista indique a intenção de mudar de faixa. Nesse caso, o motorista também é notificado por meio de aviso específico no painel de instrumentos.

A Piaggio MP3 530 hpe Exclusive também possui marcha-atrás e agora inclui uma câmara de vídeo traseira que permite um uso ainda mais fácil e seguro.

A marcha-atrás com a câmara de vídeo traseira aumenta ainda mais a praticidade da Piaggio MP3, tornando o estacionamento mais fácil e menos físico, mesmo em garagens estreitas, em declives ou em situações de espaço de manobra limitado, cada vez mais provável na cidade.

A marcha-atrás é activada através de um comando dedicado no tablier, com o motor ligado e o veículo parado. Quando a marcha atrás é acionada, a imagem da área traseira é exibida no display TFT.

Esta versão topo de gama inclui ainda Cruise Control, um sistema capaz de manter a velocidade definida sem tocar no acelerador, concebido para tornar a condução mais confortável especialmente em viagens longas e que pode ser acionado e controlado convenientemente usando o joystick localizado no bloco de controles do punho esquerdo.

Credenciado com potência máxima de 32,5 kW (44,2 HP) a 7250 rpm e torque máximo de 50 Nm a 5250 rpm, o motor 530 hpe faz sua estreia no Piaggio MP3, construído sobre a base da unidade anterior de 500 cc que já representava o monocilíndrico mais potente do segmento de scooters de três rodas.

O novo motor mantém a mesma potência

e binário, mas a uma rotação mais baixa que representa melhorias significativas não só em termos de desempenho e dirigibilidade como também em termos de eficiência e conforto geral, com uma redução substancial de vibrações e ruídos, especialmente em velocidades médias/baixas e, portanto, em uso urbano. A Piaggio também anuncia melhorias significativas em termos de consumo.

Outras atualizações contribuem para essas melhorias, como a implementação de um pistão novo e mais leve, em liga de alumínio fundido. A cabeça do cilindro também é nova, com válvulas de tamanho maior, um desenho de câmara de combustão otimizado e uma árvore de cames específica com elevação de válvula otimizada.

O motor 530 hpe também utiliza uma nova ECU Magneti Marelli 11MP com acelerador ride by wire, graças ao qual podem ser implementados três modos de pilotagem, que o piloto seleciona usando o botão start: ECO, COMFORT e SPORT. No modo SPORT, o acelerador é mais responsivo, enquanto é mais suave e progressivo em COMFORT e ECO. Neste último modo, a potência máxima também é reduzida.

Os modos de condução também definem a intervenção do controle de tração ASR, menos invasivo no modo SPORT e mais adequado para situações com superfícies de baixa aderência nos outros dois modos.

As extensas operações de refinamento no motor também permitiram aumentar a já excelente fiabilidade, reduzindo a frequência de algumas operações de manutenção de rotina, como a verificação da folga das válvulas, agora programada





para ser realizada a cada 20.000 km.

O motor Piaggio 400 HPE: DESEMPENHO E EFICIÊNCIA

A Piaggio MP3 400 hpe e a Piaggio MP3 400 hpe Sport compartilham a variante de 400 cc deste motor monocilíndrico a quatro tempos, refrigerado por líquido e com injeção eletrónica, que debita mais de 35 cv, enquanto a versão topo de gama, a Piaggio MP3 530 hpe Exclusive, apresenta a nova unidade de 530 hpe, com uma potência recorde para esta classe, que oferece mais de 44 cv.

Credenciado com potência máxima de 26 kW (35,3 cv) às 7.500 rpm e um binário máximo de 37,7 Nm às 5.750 rpm, o 400 hpe é um motor monocilíndrico a quatro tempos com quatro válvulas, dotado de refrigeração por líquido e injeção eletrónica de combustível.

Partindo de um motor já extremamente eficiente, a unidade anterior de 350 cc, os engenheiros da Piaggio concentraram-se em vários aspectos com o objetivo de melhorar ainda mais o desempenho mecânico e termodinâmico, além de reduzir vibrações e ruídos.

A utilização de uma biela mais longa e otimizada em termos de peso, bem como um pistão também em liga de alumínio, contribuiu para reduzir as vibrações transmitidas ao veículo. Tudo isso se traduz num maior conforto geral, principalmente em velocidade de cruzeiro - um aspecto que destaca o caráter suburbano e de turismo do Piaggio MP3 400 hpe.

O motor também conta com um sistema inovador patenteado pela Piaggio denominado PCV - Ventilação Positiva do Cárter que favorece o aumento da potência. Um tensor de correia do tipo progressivo, por outro lado, contribui para uma operação de sincronização mais silenciosa.

A eficiência geral foi conseguida à custa da otimização da câmara de combustão usando cálculos CFD, um injetor de alta pressão que atomiza mais o combustível e o uso de um óleo de motor menos viscoso (5W-40).

A tampa da transmissão contínua variável (CVT) foi projetada para melhorar o arrefecimento da correia, tarefa para a qual também contribui um ventilador de maior dimensão. //



ENCONTRE-NOS EM BENFICA, CASCAIS OU LISBOA. VISITE-NOS! CAISMOTOR.COM



APRESENTAÇÃO CLÁSSICAS MODERNAS DA TRIUMPH



Gama ACTUALIZADA

A marca britânica de Hinckley actualizou a sua gama de clássicas modernas. Novas cores e denominações para o mesmo estilo intemporal.

Triumph destaca-se por oferecer aos seus clientes uma gama de produtos variada com uma qualidade elevada e grande atenção.

Após o enorme sucesso das edições limitadas 'Gold Line Edition', projetadas para oferecer uma alternativa mais 'glamourosa', distinta e elegante aos utilizadores que pediam outras opções de cores para a gama Bonneville, surge agora uma nova gama de esquemas de cores para todas as 'Modern Classics'. Uma atualização que surge em simultâneo com as novas designações.

Speed Twin 900 e Scrambler 900.

A mudança de nome para dois dos modelos mais marcantes de 900cc da empresa britânica tem como objetivo representar mais claramente o seu posicionamento dentro da icónica família Bonneville.

A partir de agora, a Street Twin é rebaptizada Speed Twin 900 e a Street Scrambler passa a chamar-se simplesmente Scrambler 900.

Speed Twin 900 (Street Twin anteriormente)

A rebaptizada Speed Twin 900 surge em três cores, incluindo o clássico Jet Black da Triumph e o elegante Matt Ironstone, esquemas cromáticos a que se junta uma nova e sofisticada opção Matt Silver Ice.

Este novo esquema de pintura apresenta o depósito de combustível em Matt Silver Ice com os gráficos prateados com um detalhe amarelo, em contraste com os painéis laterais em Jet Black com o novo logótipo Speed Twin 900, além dos guarda-lamas dianteiros e traseiros pintados em Jet Black.

Scrambler 900 (Street Scrambler anteriormente)

A Scrambler 900 surge em três cores: o clássico Triumph Jet Black e dois novos esquemas de pintura, o Carnival Red e Jet Black com gráficos mais marcantes e contemporâneos, e outra opção Matt Khaki que faz jus à mais pura tradição scrambler.

 \gg

O novo esquema de cores em Carnival Red e Jet Black destaca-se pelo seu depósito em Carnival Red



APRESENTAÇÃO CLÁSSICAS MODERNAS DA TRIUMPH



com um atraente detalhe de lista dupla em Jet Black, combinando com o painel lateral, o painel traseiro sob o assento ou grelha e os quarda-lamas em Jet Black.

Outra opção é o novo, mas sempre icónico, esquema de cores Matt Khaki, que apresenta esta cor no depósito de combustível, em contraste com o Matt Jet Black no painel lateral, traseiro e pára-lamas.

Speed Twin 1200

A Speed Twin 1200 adiciona ao seu conhecido Jet Black e Red Hopper um terceiro esquema de pintura ainda mais impressionante: o Matt Baja Orange.

Uma opção que exibe gráficos elegantes em Storm

Grey e Aluminium Silver sobre o depósito em Matt Baja Orange, que é perfeitamente complementado pelos painéis laterais e farol em Matt Storm Grey, além dos protetores de forquilha em Matt Silver Ice.

Scrambler 1200 XE e Scrambler 1200 XC

A incomparável gama Scrambler 1200, tanto na sua opção XC como XE, apresenta três decorações: o sofisticado Sapphire Black e o já clássico Matt Khaki Green e Matt JetBlack, a que se juntam um novo esquema de pintura em Carnival Red e Jet Black com o depósito a apresentar uma risca Jet Black para combinar com o painel lateral e o farol na mesma cor.





Bonneville T100

A inconfundível Bonneville T100 chega em três esquemas de cor. Além do conhecido e muito solicitado Jet Black e do clássico esquema de dois tons em Carnival Red e Fusion White; mas é-lhes adicionada uma nova e elegante interpretação do design original de 1959, em Meriden Blue e Tangerine, com detalhes pintados à mão, como as linhas de prata do depósito.

Este impressionante novo esquema de pintura também é visível nos painéis laterais e guarda-lamas em Meriden Blue.

Bonneville T120

A lendária Bonneville T120 também se apresenta em três cores. Ao elegante Jet Black e ao sofisticado esquema Cordovan Red e Silver Ice junta-se agora uma nova opção de inspiração tradicional, com o depósito pintado a Eagean Blue e Fusion White com linhas douradas pintadas à mão e os guarda-lamas também em Aegean Blue, com os painéis laterais e farol em Jet Black.

Para mais informações sobre preço e disponibilidade, dirija-se a um concessionário Triumph. Veja qual está mais perto de si (clique aqui). //

APRESENTAÇÃO ZERO FXE



Elétrica DO FUTURO

A Zero FXE é o novo modelo elétrico que a ZERO Motorcycles acrescentou à sua gama. Este económico modelo está disponível na versão de 34 kW, mas também o pode encontrar na versão de 11 kW.

Zero FXE é um modelo económico da Zero Motorcycles, que também está disponível em versão de 11kW compatível com carta de condução A1/B.

Quando a Zero fez uma parceria com a premiada empresa de design Huge Design pretendia criar a moto do futuro. E, efectivamente, a FXE promete tornar-se rapidamente num bestseller da marca, graças ao seu design avançado, inspirado no conceito construído pela empresa Huge Design de São Francisco.

Concebida para mudar a forma como pensamos em mobilidade, o seu luxo acessível combina-se com fiabilidade, estilo e desempenho.

Esta combinação de estilo e tecnologia promove uma experiência nunca antes vista no motociclismo e que só poderia ter vindo do líder mundial em motos e motorizações eléctricas.

Construída com base no revolucionário sistema propulsor Zero ZF 75-5, com refrigeração a ar e sistema operativo Cypher II, a Zero possui uma potência de 46 cv e debita 106 Nm de binário logo às 0 rpm, garantindo arranques estonteantes e uma velocidade máxima a rondar os 140 Km/h, com um peso em ordem de marcha de apenas 140 quilos.

A FXE é mais leve do que qualquer moto com potência equivalente, não tem embraiagem nem mudanças e oferece uma posição de condução vertical, elevada, tornando-a num veículo extremamente fácil de usar na estrada ou na cidade.

A Zero FXE tem uma bateria de iões de lítio com uma capacidade de 7.2 KWh que lhe confere uma autonomia anunciada de 160 quilómetros e para carregar a bateria, vem equipada com um carregador de 650W que lhe permite ser ligado a qualquer tomada de 220V, garantindo uma carga completa em aproximadamente 9 horas. Em alternativa, está disponível uma solução de carga rápida.

Este modelo não tem embraiagem nem mudanças e a sua posição de condução vertical torna-a um veículo mais fácil de usar na estrada. A velocidade máxima sustentada é de 121 km/h, mas em pico máximo de potência chega aos 132 km/h.

A suspensão tem assinatura Showa, com destaque para o amortecedor traseiro que apresenta um curso de 270 mm. As rodas têm pneus Pirelli Diablo Rosso II, montados em jantes de alumínio fundido de 17 polegadas. A travagem conta com manetes reguláveis, pinças JJuan e é assistida por um sistema de ABS da Bosch que pode ser desligado pelo condutor.

A Zero FXE está pré-programada com dois modos de condução, o Eco e o Sport.

Como luxo, o destaque vai para a iluminação integral em LED e para o painel de instrumentos em TFT de 5 polegadas a cores. Para personalizar o desempenho ou obter estatísticas sobre as suas viagens basta conectar um telemóvel à moto.

A Zero FXE já está disponível em Portugal por um PVP de 14.520€. //





APRESENTAÇÃO SILENCE



MAIS UMA MARCA DE MOTAS ELÉTRICAS que chega a Portugal

O Grupo Auto-Industrial apresenta-se como Distribuidor Exclusivo de uma marca europeia que revolucionou o mercado das scooters elétricas, graças à sua bateria Grupo Auto-Industrial entra agora no mercado dos motociclos elétricos como distribuidor exclusivo das scooters SILENCE em Portugal.

Com sede em Coimbra, o grupo foi fundado em 1920 e emprega actualmente cerca de 630 trabalhadores, reportando um volume de negócios agregado que ultrapassa os 220,7 milhões de euros por ano, em diversas áreas de atividade: Comércio Automóvel, Importação e distribuição de Tratores e Máquinas Agrícolas, Importação e distribuição de Motores (marítimos e industriais) e Equipamentos Náuticos, Importação e distribuição de motociclos elétricos.

A marca SILENCE foi fundada em 2011 pelo empresário espanhol Carlos Sotelo, com o objetivo de fabricar um veículo elétrico revolucionário em termos de infraestrutura e preço.

A SILENCE 01, o primeiro produto da marca, começou a ser fabricado em Barcelona, logo no ano 2012, pela empresa espanhola Scutum SL, que detém a patente do modelo.

Atualmente, a SILENCE disponibiliza três versões para os clientes particulares: a scooter S01, a S02

HS e a SO2 LS.

Estas scooters estão na vanguarda da mobilidade elétrica urbana, tendo sido desenvolvidas e fabricadas, scooters e baterias, com tecnologia própria da marca. A SCUTUM exporta atualmente para 31 países e conta com a colaboração de 150 profissionais.

O que distingue a SILENCE das restantes scooters elétricas é a bateria amovível. Todos os modelos têm este tipo de bateria que, graças a um sistema de rodas articuladas, permite que o condutor possa facilmente remover e transportar a bateria como se fosse uma mala do tipo trolley.

Os condutores podem assim deixar as suas motorizadas SILENCE à porta de casa, ou do trabalho, e levar a bateria com eles para a poderem carregar numa tomada doméstica.

Todos os modelos SILENCE podem ser conectados a um smartphone para que, através de uma aplicação específica, o condutor tenha acesso a várias informações, como verificar o estado da moto e da bateria; saber em tempo real onde está a scooter, abrir remotamente o assento; planear uma rota e conhecer as estatísticas referentes às emissões de CO2 que não foram emitidas.





SILENCE S01

O modelo S01 é uma scooter com capacidade para transportar 2 passageiros, que tem uma autonomia até 133 Km e um o sistema exclusivo de extração de bateria. Desenhada para circular na cidade, tem a velocidade máxima limitada de 85 km/h, conferindo ao veículo um bom nível de rendimento e um consumo mais equilibrado. No entanto, em modo Sport, chega aos 100 km/h.

Este modelo possui um porta-bagagens sob o assento, dando a possibilidade ao condutor de guardar dois capacetes. Estas funcionalidades acontecem devido à arquitetura da scooter, cujo motor está instalado na roda traseira.

A S01 tem uma potência de 7 kW e pode atingir picos de 9 kW, equivalendo a uma scooter de 125 cc de combustão interna.

A S01 está equipada com um sistema de travagem combinada (CBS) e sistema regenerativo. A manete esquerda trava ambas as rodas enquanto que a manete direita trava a roda dianteira e ativa o travão regenerativo, que ajuda a carregar a

bateria assim como a uma travagem mais eficaz.

Qualquer condutor que tenha a carta de condução de automóveis ligeiros, categoria B, pode conduzir esta scooter, bem como qualquer condutor com a categoria A, desde que seja maior de 16 anos.

Tem um P.V.P. a partir de 5.922€

SILENCE S02 HS

O modelo SO2 HS (High Speed) tem algumas das especificidades do modelo SO1, mas oferece mais particularidades. Em termos de velocidade atinge os 90 Km/h, sendo a potência debitada de forma instantânea.

A autonomia está ligeiramente acima da declarada pela S01, alcançando os 137 quilómetros. Tem 3 modos de condução, City, Sport e Eco e ainda marcha atrás.

É também equivalente a uma 125 cc dos modelos de combustão interna, podendo ser conduzida pelo mesmo universo de condutores.

O peso da SO2 sem baterias é de 105 kg. Tem um P.V.P. recomendado de 5.693€.

SILENCE S02 LS

Finalmente o modelo SO2 LS (Low Speed) que é, de toda a gama, a scooter com o preço mais competitivo.

Apresenta uma potência do motor inferior, conseguindo no entanto alcançar uma velocidade máxima de 45 km/h e proporcionar ao condutor cerca de 159 quilómetros de autonomia.

Tal como os demais modelos da gama, tem iluminação integral em LED e pode ser conectado com o Smartphone através de uma App dedicada.

Tem um P.V.P. recomendado de 3.906€

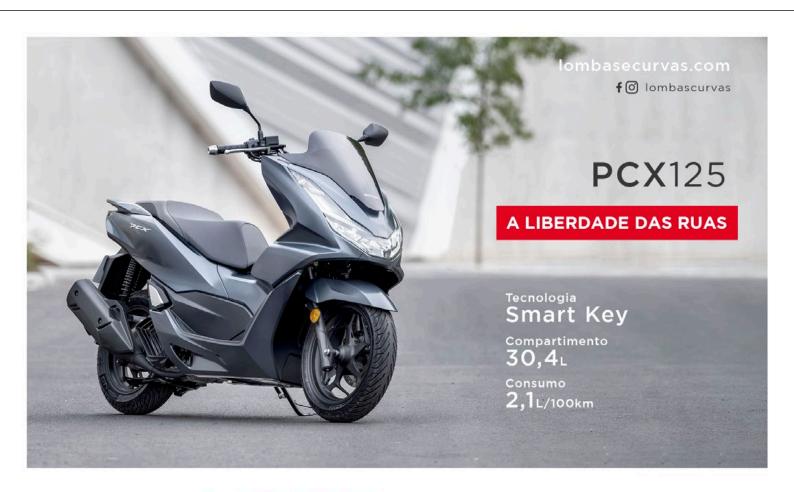
Segundo Sérgio Bandeira, Diretor Geral da SILENCE em Portugal, "a Auto-Industrial tem sido pioneira no setor automóvel e a representação da SILENCE reforça esse pioneirismo".

"Estamos muito otimistas quanto à recetividade da marca no mercado português porque, por um lado estamos a lidar com um produto amigo do ambiente e, por outro, sabemos que vamos oferecer uma excelente relação preço / qualidade".

A primeira loja da SILENCE em Portugal deverá ser inaugurada ainda durante o ano de 2022.

Saiba mais em https://silenceportugal.pt///







APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD NO. 55 GT 650 PRODUCTION RACER



Charme RADICAL

A GT 650 Production Racer é uma moto customizada, que tem por base a Royal Enfield Continental GT650. Foi concebida pela Royale Motorcycles de Hamilton, na Nova Zelândia.

om o passar dos anos, a marca indiana tem trabalhado para melhorar a qualidade das motos que fabrica, mantendo sempre o característico estilo de moto retro. No entanto, não se está à espera de encontrar uma Royal Enfield nas pistas de corrida, mas a modificada Royal Enfield Continental GT 650, intitulada de 55 GT 650, parece estar mais do que pronta para enfrentar esse desafio.

Este exemplar único foi vencedor da segunda edição do desafio 'Busted Knuckles Build Off', um concurso especial de construção de motos personalizadas, organizado pela Royal Enfield Austrália e Nova Zelândia, especificamente para os seus concessionários.

Trata-se de uma moto de competição extremamente competente para enfrentar qualquer Track-day.

A construção desta moto somou cerca de 350 horas de trabalho. "Conseguimos muitas peças de outras motos e outros fabricantes para garantir que conseguíamos uma desportiva séria e não apenas uma réplica", acrescentou ainda Dylan, da Royale Motorcycles .

A No. 55 GT 650 Production Racer apresenta, por isso, um robusto braço oscilante de alumínio tirado de uma Honda.

A roda dianteira, de 17 polegadas, assim como a forquilha e o sistema de travagem, provêm de uma Triumph Daytona. A roda traseira é de uma Kawasaki Ninja 400 e ambas estão equipadas com pneus Pirelli Diablo SuperCorsa.

Tal como a carenagem frontal aerodinâmica, também o sistema de admissão e escape foram fabricados por medida. O remate é destacado pelo estilizado escape hidroformado da HP Corse.

Houve poucas coisas que ficaram intocadas da Continental GT650, nomeadamente o depósito de combustível, que apenas foi pintado num interessante esquema bicolor, e o motor que, por opção, foi mantido igual ao original de forma a garantir a fiabilidade e a resistência típicas das motos da Royal Enfield.

"O importante era fazermos algo muito diferente. Ficámos um pouco loucos, sobretudo porque não queríamos construir outra cafe racer, nem outra bobber, ou tracker", disse Dylan após saber da sua vitória no concurso de personalização. //









APRESENTAÇÃO VIOLENT DREAM BY MORTAGUA-FIGHTER



O homem sonha E A OBRA NASCE

Como se costuma dizer, o Homem sonha e a obra nasce e neste caso, de Mortágua, chega-nos uma moto completamente diferente sob todos os aspectos.





presentamos-lhe mais uma obra de arte sobre duas rodas. Fabricada em Portugal, esta street-fighter radical saiu da imaginação e engenho de Carlos Rodrigues, um homem que dispensa qualquer apresentação no mundo da transformação e criação de motos.

Premiado assíduo de diversos Bike-Shows nacionais e internacionais, dá pelo nome de Mortágua-fighter, que o identifica imediatamente como o criador de motos tão impactantes como a Infernal Chaos (que pode apreciar se clicar aqui), ou da Disturbed Cadaver (que também pode ver se clicar aqui), ambas premiadas em diversos concursos.

Desta feita, da oficina do Mortagua-fighter sai a sua 10.ª moto exclusiva. Uma revolucionária Violent Dream que faz jus ao nome pela rebeldia mecânica por exibir tração dianteira e direção traseira.

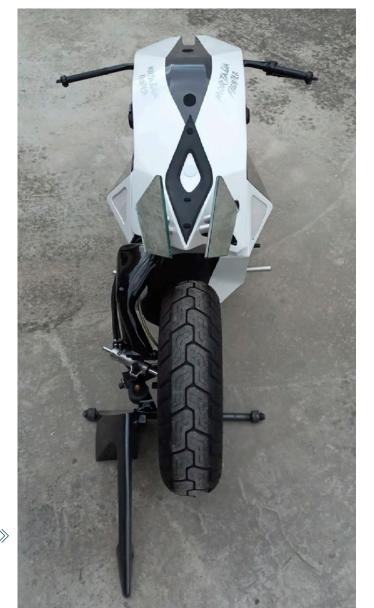
O quadro, construído integralmente à mão, acolhe o motor de uma Honda Shadow 600 alimentado por carburadores com corpos de 40 mm retirados de uma Suzuki Bandit 600.

Para a tração dianteira, a transmissão conta com uma cremalheira de cada lado da roda. Para a direção traseira, um engenhoso sistema de cabos e roletes conta com a assistência de um amortecedor de direção fabricado em casa, tal como toda a suspensão.

Na travagem, a Violent Dream conta com discos de travão também de produção doméstica, mordidos na frente por pinças Nissin provenientes de uma Honda CBR 1000 e na traseira por uma pinça genérica recuperada de uma Suzuki Bandit 600.

No que diz respeito a pneus, o Mortagua-fighter





APRESENTAÇÃO VIOLENT DREAM BY MORTAGUA-FIGHTER



aplicou na frente um Kenda de medida 130/90-15 e na traseira aplicou um Dunlop de medida 180/80, também ele instalado numa jante 15 que contribui para a linha baixa e compacta que a Violent Dream apresenta.

O depósito de combustível tem capacidade para 4 litros de gasolina e inclui bomba eléctrica.

Toda a carroçaria foi construída em casa, recorrendo a materiais como alumínio, acrílico, fibra de

vidro e borracha.

Não a ouvimos ainda a trabalhar, nem a vimos a andar, mas seguramente vai estar em condições de pelo menos subir ao palco da próxima Concentração de Faro, onde a sua presença já está confirmada, e onde vai seguramente conseguir justificar o sucesso que tem tido internacionalmente, onde já teve honras de capa em muitas revistas e sites de customização. //







0% JUROS **TAEG 4,6%**

P.V.P. **3.290,00€** Prazo 48 meses Entrada 0,00€ Prestação **68,55€** TAEG **4,6%** Mont. Financ. **3.290,00€**

Sabe mais em: liberdade.keewav.pt

Contrato de crédito automóvel, PVP 3.290,00€, entrada inicial 0,00€, financiamento 3.290,00€, prazo de reembolso 48 meses, prestação mensal 68,55€. TAN 0,00% e TAEG 4,6%. MTIC 3.577,26€. Comissão de abertura 200,00€. Condições válidas até 31/08/2022. Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório, registado sob o nº 2590 junto do Banco de Portugal. Financiamento sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. As cores reais podem não corresponder às cores apresentadas. Os valores apresentados podem sofrer alterações sem prévio aviso. Salvo erro ortográfico ou rutura de stock. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de Documentação, Transporte e ISV. Não acumulável com outras campanhas em vigor.





Para TODOS OS GOSTOS

APRILIA VS HONDA VS YAMAHA

A chegada da mais recente utilitária da casa de Noale vem agitar as águas do segmento das scooter 125cc de qualidade superior. A Aprilia SR GT 125 vem com fortes argumentos a nível motriz e com uma imagem provocadora, pronta para desafiar as referências: a Honda Forza 125 e a Yamaha X-Max 125 Tech-Max.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte

mediatamente após o teste (ler aqui) à nova Aprilia SR GT 125, ficámos com a certeza de que esta scooter não poderia competir com modelos como a Honda PCX ou a Yamaha N-Max. O seu motor e a qualidade dos acabamentos enquadramna no topo do segmento, as chamadas premium scooters. Mais executivas, com maior capacidade motriz para enfrentar as vias mais rápidas da cidade, com uma exclusividade justificada no preço. A Honda Forza 125 e a Yamaha 125 Tech-Max assumem a sua rivalidade, e também partilham o protagonismo na hora de escolher uma moto citadina com capacidade estradista, com a soberba vantagem de não ser necessário carta de moto para as conduzir.

A presença visual de cada uma delas é perfeitamente distinta.

As linhas angulosas e o esquema de cores da versão Sport da Aprilia não passam despercebidas e até a familiaridade estética com os restantes modelos desportivos da marca dão uma ar atrevido à pequena scooter. Para além dos apontamentos a imitar carbono (exclusivos desta versão Sport), também estão presentes as aberturas



"MAIS EXECUTIVAS, COM MAIOR CAPACIDADE MOTRIZ PARA ENFRENTAR AS VIAS MAIS RÁPIDAS » DA CIDADE"









"A PRESENÇA VISUAL DE CADA UMA DELAS É PERFEITAMENTE DISTINTA

nas carenagens semelhantes aos defletores aerodinâmicos das suas irmãs. E na verdade. nada disto é forçado, a SR GT tem personalidade própria e marca a sua presença com uma postura descomprometida e agressiva ao mesmo tempo. Sendo a mais leve do trio (144 Kg em ordem de marcha, para 162 Kg para a Honda e 175 Kg para a Yamaha), parece manifestamente mais pequena ao lado das rivais. A Honda e a Yamaha levam-se mais a sério, são mais adultas na silhueta, e a imagem mais executiva da Forza contrasta com o design desportivo da X-Max. Ambas têm um look mais robusto e refinado que a Aprilia, sobretudo quando nos deparamos com os pormenores exclusivos da versão Tech-Max da scooter de Iwata (almofadas interiores em pele, pesos de punho maquinados, poisa pés em alumínio, jantes douradas, farol traseiro fumado, etc.).

A iluminação full LED, como não podia deixar de ser nos dias que correm, é comum nos três modelos.

A Aprilia é apresentada pela marca como uma scooter cross-over, ou seja, uma máquina urbana capaz de fazer algum fora de estrada. Como tal. dotaram-na de uma major altura ao solo. suspensões de longo curso (120 mm de curso na dianteira) e uns semi-aventureiros Michelin Anakee Street. Sem cairmos no exagero de colocarmos o capacete de motocross e partirmos rumo ao infinito com a mochila de água às costas, assim que rolamos os primeiros metros, percebemos a intenção. A SR GT tem uma ergonomia mais espaçosa do que as suas dimensões fariam antever, o assento é alto mas acessível (em comparação com os 780 mm da Forza) graças à sua zona frontal mais estreita e a curta distância entre eixos rapidamente sugere a sensação de agilidade infinita. Os próprios comutadores e o quiador convencional exposto dá-lhe um certo pragmatismo aventureiro...

Temos uma ignição com chave (ao contrário do sistema keyless das rivais) e os espaços de arrumos resumem-se a um estreito compartimento onde caberá um smartphone com a respectiva tomada USB para carregamento. Neste capítulo, a Honda e a Yamaha estão claramente em vantagem, com













compartimentos bem mais generosos (também com possibilidade de carregamento de periféricos) e um espaço debaixo do assento capaz de arrumar até dois capacetes (e iluminado, no caso da X-Max). A Forza é a mais compacta das três, nitidamente a que oferece a sensação de centro de gravidade mais baixo, com uma posição de condução mais aconchegada em relação ao condutor, ao passo que a X-Max tem uma pose de moto grande, volumosa, confortável, mais vertical na postura, algo que se revela na condução.

Na protecção aerodinâmica, o truque mágico de podermos regular a altura do pára-brisas electricamente, dá uma polivalência inestimável à Forza. O facto de podermos controlar o fluxo de ar consoante as situações é tão importante

"... A SR GT TEM

PERSONALIDADE

PRÓPRIA E MARCA

A SUA PRESENÇA

COM UMA POSTURA

DESCOMPROMETIDA E

AGRESSIVA AO MESMO

TEMPO"

como sairmos da autoestrada numa bolha de conforto e chegarmos ao trânsito citadino com vontade de apanhar ar, e podermos ter um botão que resolve esta questão é maravilhoso. Neste aspecto, as outras motos não desiludem, sendo que o deflector mais pequeno da Aprilia cumpre perfeitamente a sua função, e podemos ajustar o da Yamaha com acesso a ferramentas. Quando olhamos para os painéis de instrumentos, o único completamente digital é o da Aprilia, sendo que os da Forza e da X-Max são mistos (a gloriosa imagem dos ponteiros a dançar num mostrador redondo prevalece), sendo que a Yamaha é a única a não ter capacidade de poder interagir com o smartphone através de app dedicada. Todos apresentam uma informação clara e de











interacção intuitiva, o que se pretende em motos desta tipologia, mas com um toque de classe, obviamente.

Por esta altura, uma certeza começava a desenhar-se: o nível de equipamento e qualidade de vida a bordo na Honda e na Yamaha era claramente superior, mas restava perceber se a ciclística e o motor da atrevida Aprilia iriam colmatar estas diferenças...

Os números revelam sempre uma indicação do que esperar da performance de uma máquina e, talvez por isso, a ótima relação peso/potência da SR GT empurrou-nos para este confronto.

Os seus 15 cv declarados (14,5 cv na Forza e 12 cv na X-Max), aliados à sua leveza, tornam-na imbatível em qualquer semáforo. A resposta do

"NA **PROTECÇÃO** AERODINÂMICA, O TRUQUE MÁGICO DE PODERMOS REGULAR A ALTURA DO PÁRA-BRISAS ELECTRICAMENTE, DÁ UMA POLIVALÊNCIA INFSTIMÁVFI À FORZA"

novo motor i-get do grupo Piaggio é imediata e entusiasta, devolve-nos aquela sensação de termos um punho direito sem delays, que consegue manter o fulgor ao longo de toda a faixa de rotação. Sem dúvida a unidade mais entusiasmante das três.

De saída inicial algo amorfa, a Honda consegue acompanhar de perto, com uns bons médios regimes, mas uma ponta final impressionante, chegamos a imaginar uma espécie de overdrive, tal não é a sua teimosia na procura do red-line. A Forza é a que mais facilmente atinge a velocidade de ponta (passando os 120 km/h) e aquela que temos de cortar acelerador para não estarmos constantemente no limitador...

A X-Max serve-se da sua abertura de válvulas











variável VVT (de clique audível quando rodamos punho) para ter os melhores médios regimes. É um motor cheio de personalidade, responsivo em qualquer rotação, mas sem o fôlego final da Honda.

Se tivéssemos de criar um monstro perfeito, teria a estocada inicial da Aprilia, os médios regimes da Yamaha e a ponta final da Honda, tudo marginalmente afinado, porque no mundo real, as diferenças não são de todo abissais.

Em toadas mais calmas, os consumos das três são bastante frugais (com a vantagem de dimensão do depósito de combustível para as japonesas: 10,7 L na Honda e 13 L na Yamaha, contra apenas 9 L na Aprilia).

O funcionamento do sistema start-stop é imaculado em qualquer uma delas, nada a apontar

"A X-MAX TEM UMA

POSE DE MOTO

GRANDE, VOLUMOSA,

CONFORTÁVEL, MAIS

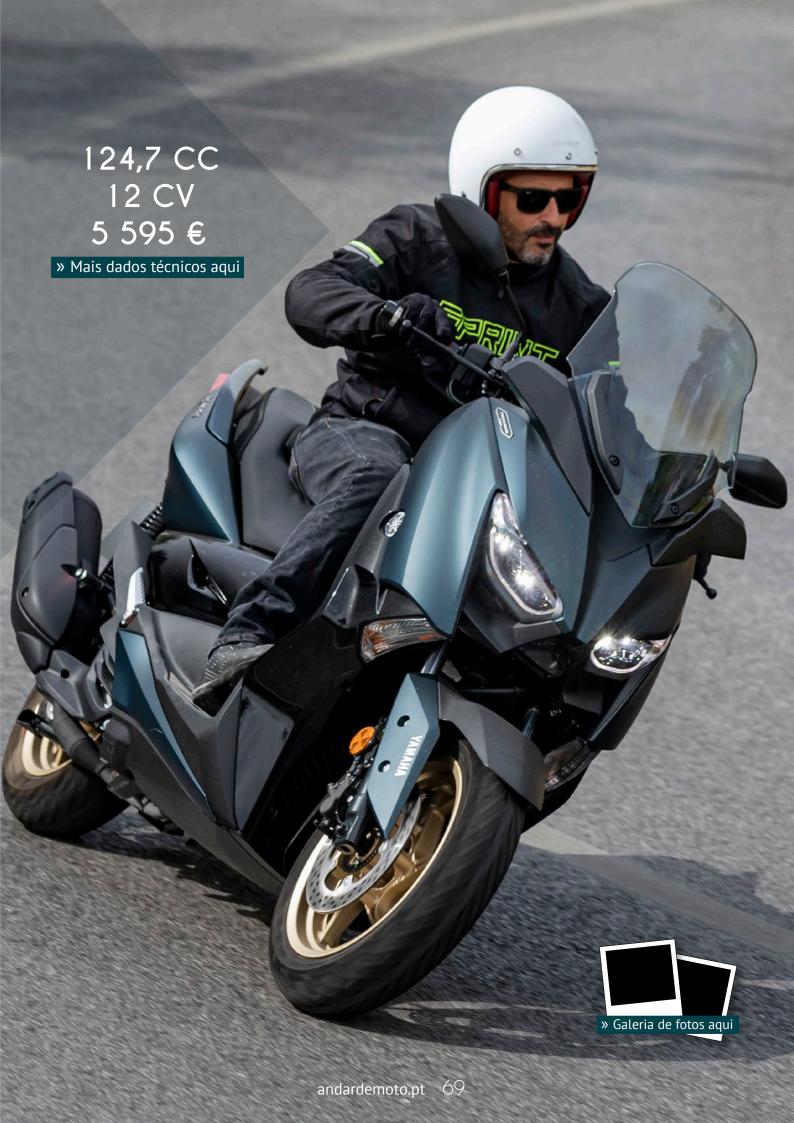
VERTICAL NA POSTURA,

ALGO QUE SE REVELA

NA CONDUÇÃO."

na forma quase instantânea em como voltam à vida depois dos seus motores se calarem instantes depois de qualquer paragem.

No capítulo da ciclística, a solidez da X-Max faz dela a rainha das estradas mais exigentes. Não só tem a posição de condução mais parecida com a de uma moto, como também a sua suspensão dianteira tem a ligação à coluna de direcção de modo convencional. Isto faz com que consiga ter uma estabilidade superior nas curvas de maior apoio, exalando confiança. A Honda segue-a de perto, mas sendo mais compacta e tendo o centro de gravidade mais baixo, consegue ser um pouco mais directa e intuitiva nas transferências de massa, sobretudo nas curvas mais apertadas. E aqui estamos a entrar no reino da pequena



Aprilia. A sua agilidade a baixas velocidades é inigualável, é leve e reactiva aos comandos do condutor. Esta postura nervosa associada a um acerto de suspensões mais rijo, faz com que seja ligeiramente mais exigente ao tentar acompanhar as rivais nos ritmos mais vivos. Mas tem a vantagem de poder continuar se o asfalto terminar...

Percebemos a intenção da marca de Noale de piscar o olho ao tão popular "aventurismo", chamase a isto alargar os horizontes, e está mais na moda que nunca. A SR GT não será uma purista do fora de estrada, entenda-se, mas consegue cumprir de forma divertida e eficaz a função de atravessar um percurso com gravilha, um caminho mais rudimentar ou até mesmo uma rua com empedrado desnivelado e gasto pelo passar do tempo. As suspensões aguentam o stress acrescido e mantêm a compostura. O mesmo não podemos dizer da travagem combinada (substituindo o ABS). Num piso com atrito reduzido, o travão de

trás deveria poder bloquear a roda traseira sem repartir a acção no eixo da frente, o que pode dar azo a alguns sustos. Sobretudo se aproveitarmos a ausência de controlo de tracção para "tentarmos" fazer umas atravessadelas...

A Honda e a Yamaha dispõem destes sistemas electrónicos de segurança (ABS e controlo de tracção), e a capacidade de travagem é muito semelhante. Claro que há características familiares que não mudam, e a Yamaha continua a necessitar de um acionamento mais vigoroso nas manetes para a potência se revelar.

De um modo geral, as diferenças ciclísticas dos modelos dão-lhes uma personalidade mais distinta do que as suas semelhanças na performance motriz. A Aprilia ganha vantagem na sua extrema agilidade e polivalência, a Yamaha na sua estabilidade e compromisso desportivo e a Honda consegue fazer uso da sua acutilância para ser oportunista na maior parte das situações.

Agora é tempo de enfrentarmos o elefante na



"SE TIVÉSSEMOS DE CRIAR UM MONSTRO PERFEITO, TERIA A ESTOCADA INICIAL DA APRILIA, OS MÉDIOS REGIMES DA YAMAHA E A PONTA FINAL DA HONDA"





sala. A Aprilia SR GT é cerca de 1000 € mais barata que as outras duas. A Aprilia SR GT Sport 125 custa 4200 €; a Honda Forza 125 custa 5300 € e a Yamaha X-Max 125 Tech-Max custa 5595 € (todos preços base), mas será que a diferença de preço é proporcional a um défice na qualidade do que oferece?

Nós acreditamos que não. Indiscutivelmente, a Honda e a Yamaha estão mais bem equipadas e agigantam-se num segmento de scooters mais elitista, mas ficou provado que, do ponto de vista dinâmico, a Aprilia não tem de se colocar em pontas dos pés para as acompanhar. Embrulhada num pacote atrevido e desafiador, o que perde no capítulo da praticabilidade e electrónica, ganha na atitude. A Honda Forza e a Yamaha X-Max continuam na sua épica batalha onde assumem as suas diferenças nas personalidades distintas, muito mais do que nas suas virtudes e defeitos. Nós tínhamos qualquer das três na garagem, sem problema. //





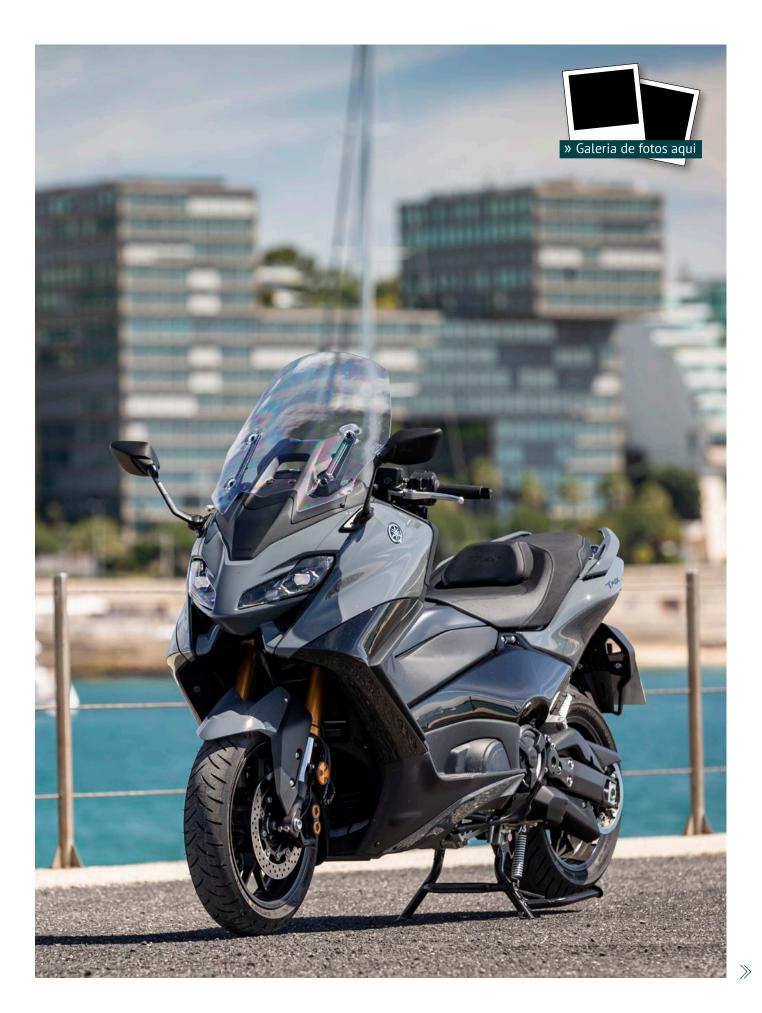


A rainha ESTÁ DE VOLTA

YAMAHA T-MAX TECH MAX

Seja no caos citadino, seja numa estrada retorcida, a TMax está em casa. Não perdendo a sua vertente práctica de scooter, esta sua última geração está assumidamente mais desportiva.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte







"A **QUALIDADE DOS ACABAMENTOS** SENTE-SE, OS PLÁSTICOS TÊM UM TOQUE SÓLIDO E A PROFUSÃO DE PEÇAS MAQUINADAS DÁ-LHE UM AR PREMIUM. "

ass de lwata

esde o seu aparecimento, em 2001, cerca de 350.000 unidades da Yamaha T-Max já foram vendidas no mundo inteiro, e países europeus como França, Itália e Espanha acolhem verdadeiras legiões de fãs da maxi-scooter da

casa de lwata.

A razão do seu sucesso prende-se com o facto de ser a primeira verdadeira scooter com prestações e dinâmica de uma moto, sem perder a praticabilidade que lhe dá o contexto no segmento.

No nosso país, continuamos a ser algo preconceituosos em relação a uma moto com estas características e, por isso mesmo, dei por mim a rolar com um grupo de empedernidos motards, na esperança de tentar perceber o porquê de tanta desconfiança...

A primeira reacção do eclético grupo foi de

surpresa. As bocas iniciais são sempre as mesmas, desde a eterna analogia a um aspirador doméstico, até à suposta incapacidade de os acompanhar nas suas motos com M grande, mas rapidamente começaram a ficar intrigados com as formas imponentes da scooter que tanto queriam gozar.

A nova T-Max está mais agressiva que nunca, a secção frontal ganhou um perfil mais incisivo (aproximando-a à restante família de scooters da marca) e há uma harmonização na forma do farol traseiro, e de um modo geral mantém a fisionomia musculada ao longo de todo o conjunto.

A qualidade dos acabamentos sente-se, os plásticos têm um toque sólido e a profusão de peças maquinadas dá-lhe um ar premium.

Nos comutadores temos agora um joystick específico para interagir com todo o sistema, desde a regulação em altura elétrica do ecrã pára-brisas ao controlo dos punhos e assento aquecido (sendo estas três características da versão ensaiada, a





"TEM **MOTOR DE SOBRA** PARA ACOMPANHAR QUALQUER MÁQUINA EM RITMO DE VIAGEM"

Tech-Max), aos recursos multimédia (possibilidade de ligação ao smartphone e capacete, e também à navegação por mapa, fruto de uma parceria com a Garmin) e terminando na parametrização electrónica da máquina (controlo de tracção comutável e dois mapas de motor).

O novo ecrã TFT de 7" é a próxima razão de exclamações de espanto. Bem desenhado, com 3 grafismos diferentes para o conta-rotações, toda a informação disponível está bem arrumada e o aspecto geral é de extremo bom gosto (para não repetir a tão amada palavra "premium").

Por esta altura, já se levantavam sobrolhos em relação à qualidade de vida a bordo da T-Max e as perguntas seguintes viriam certamente engatilhadas para a parte dinâmica da máquina.

Para um peso a cheio de 220 Kg, o bicilíndrico de

562 cc desenvolve 47,5 cv (35 kW, no limite para ser conduzida com carta A2) às 7500 rpm e um binário de 55,7 Nm às 5250 rpm.

Embora os números não os tenham impressionado, bastou uma saída de semáforo mais despachada para perceberem as maravilhas de uma transmissão contínua CVT. Obliterados, sem apelo nem agravo.

A capacidade de aceleração nos primeiros metros é absolutamente impressionante, neste capítulo nada mudou, e ainda bem!

Chegados à Auto-Estrada, conseguimos velocidades de cruzeiro muito respeitáveis. A nova ergonomia foi trabalhada no sentido de tornar a moto mais espaçosa, o assento (800 mm de altura ao solo) foi redesenhado, assim como a posição do guiador.



Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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



O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado..





TESTE YAMAHA T-MAX TECH MAX









Conforto é a palavra de ordem, e nesta equação o desenho melhorado do deflector de vento cumpre a sua função de forma exímia. A T-Max é perfeitamente capaz de percorrer grandes distâncias sem dramas de maior, basta acrescentar soluções de bagagem.

Tem motor de sobra para acompanhar qualquer máquina em ritmo de viagem e a sua envolvência e qualidade de vida a bordo estão bastante acima da média. Até um muito prático Cruise-Control está presente (de origem nesta versão Tech-Max).

Chegados à zona de curvas, mais uns comentários jocosos. "É melhor deixar a scooter ir à frente para não se perder"... Assim o fiz.

O motor patrocina o ímpeto, o mapa Sport (o Touring é um pouco mais "mole") torna o acelerador mais responsivo e temos uma

"BASTOU UMA SAÍDA DE SEMÁFORO MAIS DESPACHADA PARA PERCEBEREM AS MARAVILHAS DE UMA **TRANSMISSÃO** CONTÍNUA CVT "

linearidade na entrega de potência que nos dá a certeza de termos sempre uma reserva disponível, a T-Max nunca se nega nas ultrapassagens e recuperações.

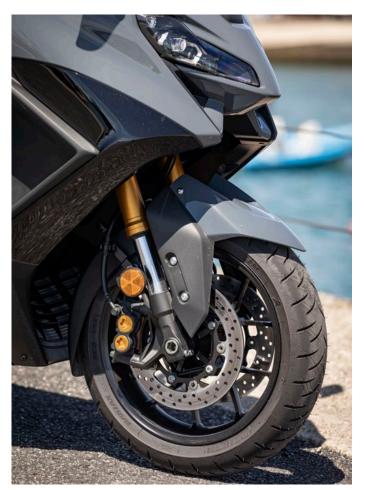
Longa e baixa, o seu centro de gravidade sentese muito perto do asfalto, e tal como já o tinha demonstrado nas manobras a baixa velocidade, a capacidade que tem de mudar de direcção é simplesmente demoníaca.

As suspensões (forquilha invertida na dianteira, e monoamortecedor montado na horizontal na secção traseira, com ajuste de pré-carga) foram redimensionadas na sua firmeza, o que significa que a leitura que temos do piso numa condução mais desportiva é altamente informativa.

Neste patamar dinâmico de excelência, as novas jantes forjadas por centrifugação (tecnologia patenteada pela Yamaha, usada nos









TESTE YAMAHA T-MAX TECH MAX

mais recentes modelos da gama Hypernaked), sendo mais leves, também contribuem para uma menor massa suspensa, diminuindo assim a sensação de esforço na quebra do momento angular.

Mesmo nos apoios mais longos ela segue a linha, o quadro em alumínio reage bem às torções e nunca sentimos a máquina a ficar descompensada. A T-Max curva muito. Curva tanto que o descanso central acaba por sofrer abusos constantes, servindo de avisador quando os ângulos se tornam entusiasmantes.

No capítulo da travagem (Duplo disco dianteiro de ø 267 mm mordido por pinças radiais duplas, Disco traseiro de ø 282 mm) sente-se um ataque inicial algo amorfo, e muito embora a potência esteja presente, a mordacidade fica aquém do desejado para uma moto com estas prestações.

Chegados finalmente ao restaurante, os alegres convivas teciam elogios à maneira como a T-Max se tinha comportado nas estradas mais retorcidas.

Entre desculpas de pneus gastos, custos da gasolina e outras maleitas mais físicas (aquela eterna dor no ombro que surge nas alturas mais convenientes), a verdade é que não apanharam a scooter.

Aliás, passaram a chamar-lhe maxi-scooter, uma

maneira de mostrarem a sua reverência à máquina em questão. Nesta altura, o capacete integral e as luvas ficam no compartimento debaixo do assento, e pouco mais cabe. São as vicissitudes de ter um motor de moto, as suas dimensões não lhe permitem ter o espaço que as irmãs de cilindrada menor exibem.

Do compartimento lateral retiramos o telemóvel, que esteve a carregar durante toda a viagem, e abandonamos a máquina sem retirarmos a chave do bolso (sistema keyless).

A vida prática e simples de uma moto urbana com a capacidade de pôr em sentido as outras que dizem ter um M grande...

De sorriso rasgado, passei o resto do almoço a responder a perguntas sobre a nova Yamaha T-Max. Se bem que o preço (desde 12 295 €, versão Tech-Max desde 14 395 €) a torna bastante exclusiva, a verdade é que o nível de equipamento, qualidade de vida a bordo, prestações e polivalência na utilização fazem dela uma máquina única.

No fim da conversa, alguns já confessavam a idade avançada e o despropósito de terem motos de aventura para viagens que nunca acontecem. O quotidiano seria bem mais feliz aos comandos de uma máquina desta tipologia. E eu, prometi um comparativo com as rivais mais próximas... //







VOGE 300 RALLY

A Voge 300 Rally apresenta-se como uma moto de aventura pronta para agradar a todos. Acessível, competente e com um preço imbatível, é difícil não entrar por maus caminhos aos seus comandos...

Texto: Pedro Alpiarça

á o escrevi anteriormente: a aventura vende. Queremos chegar mais longe, aos sítios mais inacessíveis, explorar o mundo e desafiar a nossa capacidade de superação nos caminhos mais tortuosos.

Queremos ser o Chris Birch ou o Pol Tarrés, mas a falta de talento (ou o excesso do mesmo que esses heróis exibem) faznos ansiar por motos que não nos intimidem, onde consigamos ter a supremacia do homem sobre a máquina.

As mais enduristas têm uma manutenção baseada em registos horários de utilização, e muito embora a sua competência mecânica as coloque noutro patamar de exigência, a sua leveza é garantia de facilidade de utilização.

As grandes trail, com pesos acima dos 200 Kg, permitem fazer tiradas em asfalto com a argúcia de motos de turismo, sendo que no fora de estrada existe toda uma mentalidade específica para lidar com as suas maiores dimensões.

Com menos de 160 Kg (158 KG em ordem de marcha), 28,5 cv retirados de um monocilíndrico de 292 cc (com 25 Nm de binário máximo), suspensões de grande curso (240 mm em ambos os eixos) e as jantes nas medidas certas (21" e 18") para atacar todas as adversidades, a Voge 300 Rally apresenta os argumentos certos para uma utilização de aventura, independentemente do nível de destreza do piloto.

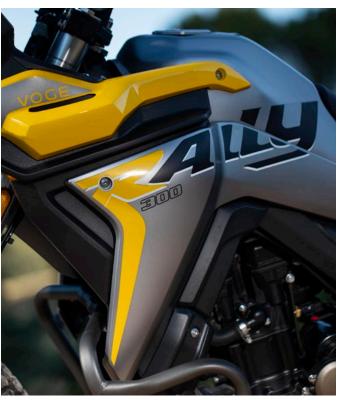
O ecrã alto (não regulável) e o duplo farol (de halogéneo, sendo que as luzes de presença, indicadores de direcção e farolim traseiro são em LED) a espreitarem por cima do guarda-lamas subido, dão-lhe um ar de insecto espantado e a sua figura esquia e minimalista empola a sensação de leveza.

A imagem algo frágil dada pela profusão dos painéis plásticos contrasta com as robustas

 \gg







"A IMAGEM ALGO FRÁGIL DADA PELA PROFUSÃO DOS PAINÉIS PLÁSTICOS CONTRASTA COM AS **ROBUSTAS CRASH-BARS** E OS POISA PÉS DE ENDURO"

crash-bars e os poisa pés de enduro, sendo que as protecções de punhos também fazem parte do pacote original.

Electrónica? Um ABS de dois canais onde podemos desligar a sua intervenção na roda traseira através de um comutador de acesso rápido. Simples e prático.

O dia prometia ser quente, o grupo de jornalistas presentes neste evento no dia anterior tinha sofrido bastante com as altas temperaturas registadas a norte de Madrid, portanto a alternativa seria começar o mais cedo possível.

Nos primeiros metros em que rolámos ficámos rapidamente à vontade com a agilidade desta pequena aventureira. Os 915 mm de altura do assento não são de todo intimidantes, a compressão inicial das suspensões (o chamado "sag") e o facto de ser uma moto bastante estreita permite-nos chegar com os pés ao chão sem dramas de maior.

No espartano LCD de contraste negativo as informações resumiam-se aos habituais odómetro e totalizadores parciais, conta-rotações, velocímetro e indicador de mudança engrenada. Quando a luz da reserva acender, acaba-se a brincadeira e se quisermos saber as horas, olhamos para o Smartphone ou GPS que podem ser carregados com a ficha USB disponível...

Em estrada aberta a 300 Rally surpreende com a sua simpática posição de condução. Assento confortável, umas suspensões com um bom acerto para lidarem com as transferências de massa das acelerações e travagens, sem serem excessivamente macias no curso inicial, não passam despercebidas.

O monocilíndrico (um bloco derivado do da bem sucedida Kawasaki KLX 300) vive feliz nos médios regimes, é solícito e gosta de o mostrar (tem uma sonoridade engraçada vinda da admissão quando lhe pedimos "tudo"), conseguindo trabalhar







"NOS PRIMEIROS METROS EM QUE ROLÁMOS FICÁMOS RAPIDAMENTE À VONTADE COM A AGILIDADE DESTA **PEQUENA AVENTUREIRA**. "

sem grande esforço entre os 90-100 km/h (permanecendo nas 6000 rotações, sendo que o limite são as 10000). A partir daí, as vibrações tornam-se demasiado evidentes e os 130 km/h que atinge de velocidade máxima só servirão para danificar irremediavelmente os pneus de tacos. Aventura, lembram-se?

A travagem também parece pensada neste paradigma, com um travão traseiro extremamente sensível ao toque, sempre pronto a bloquear a roda traseira (convém deixar sempre o ABS ligado na condução em estrada) e um travão dianteiro potente mas com um ataque inicial muito pouco mordaz, claramente um sistema com vantagens para utilização no fora de estrada e não no asfalto.

A Voge 300 Rally conseguirá ser uma moto para

ser utilizada no dia-a-dia, sem qualquer tipo de problema (a pequena estrutura na secção traseira permitirá a montagem de uma Top-case) e até os consumos abaixo dos 3,5 L/100km (combinados com um depósito de 11L, estamos a falar de autonomias facilmente acima dos 300 km) a enquadram neste cenário.

Se as competências estradistas estavam aprovadas, era hora de começarmos a festa por maus caminhos. Tínhamos promessas de bons estradões rolantes, subidas e descidas em pedra e alguns trilhos mais enduristas.

A posição de condução em pé surge natural e com perfeito controle sobre a máquina, os poisa-pés espigados cumprem a sua função mais extrema e a caixa de velocidades é precisa, sem









hesitações. Gostaríamos que a manete do travão tivesse algum tipo de ajuste, mas tendo em conta que o seu accionamento tinha de ser baseado na convicção, rapidamente nos adaptámos.

Nos percursos mais rápidos esmagamos o acelerador sem receios. A caixa curta rapidamente acaba nas relações maiores e a confiança que a ciclística oferece permite-nos bons momentos de diversão.

O quadro de duplo berço absorve as torções mais agressivas e as suspensões têm uma atitude muito saudável na leitura das irregularidades. Este é o contexto em que se tivéssemos mais motor certamente acabávamos a forçar a traseira a escorregar em slides gigantescos... situação em que também certamente os sustos são maiores quando os cálculos saem ao lado.

A grande vantagem de termos uma moto leve

"NAS SITUAÇÕES MAIS EXIGENTES, OS **PNEUS TSIMUN** FIZERAM O SEU MELHOR, MAS UMA BORRACHA MAIS COMPETENTE FARIA TODO O SENTIDO."

e com pouca potência, é que utilizamos outros artifícios para a dominarmos em condições de baixo atrito. Se o acelerador não consegue resolver, usamos a inércia e carregamos mais velocidade sem receios de abusar nos malabarismos.

"Light is right", dizem os ingleses, e se nos últimos tempos a maior parte dos testes fora de estrada tinham sido com máquinas acima dos 200 Kg e com mais de 100 cv de potência, esta pequena trail parecia um brinquedo, fácil de perceber e muito divertida de pilotar.

Nas situações mais exigentes, os pneus Tsimun fizeram o seu melhor, mas uma borracha mais competente faria todo o sentido. Que mais não seja, para acompanharem o brio das jantes bicolores que, apesar de tanta pancada nas



TESTE VOGE 300 RALLY

pedras mais teimosas, não se deixaram marcar.

O motor é ajudado pela caixa de velocidades de relações curtas, e a maior parte das subidas mais delicadas foi resolvida na 2a marcha, sempre com boa tracção e previsibilidade. Em nenhuma destas situações levámos as suspensões ao limite, e acreditamos que dificilmente os potenciais compradores chegarão a colocar a Voge 300 Rally em cenários ainda mais extremos.

Afinal de contas, e definições à parte, algumas das pistas mais técnicas onde rolámos tinham um crivo bem mais endurista que aventureiro. Tudo ultrapassado com nota de mérito para a pequena máquina oriental.

Analisando o seu enquadramento no nosso mercado, dois modelos (com características semelhantes, jante 21"/18", suspensões de grande curso, etc) surgem no horizonte:

Com o desaparecimento da Honda CRF 250 Rally, temos apenas a versão mais endurista, a CRF 300 L, que sendo mais leve e mais potente, é também cerca de 1000€ mais cara (e sem a carenagem da "Rally" que lhe aumentava a polivalência), e muito mais "séria". Um compromisso muito mais focado no fora de estrada, entenda-se.

Do outro lado do espectro, temos uma Royal Enfield Himalayan, mais pesada, menos potente e com piores capacidades no fora de estrada, com um enfoque muito maior no turismo de aventura (e sim, marginalmente mais cara).

Por 4.795€, a Vogue 300 Rally, que está disponível em duas cores, promete agitar as águas num segmento que não só atrai recém-encartados como serve de zona de conforto para aqueles que não querem fazer fora de estrada nem num mamute, nem numa cabra (leia-se: numa pesada maxi-trail ou numa moto de enduro demasiado exigente) e perdoem-nos a analogia animal.

Nós gostámos tanto que vamos fazer os possíveis para a pôr à prova num dos eventos de aventura mais icónicos do nosso país. Fiquem atentos... //









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



EQUIPAMENTO TESTE DE LONGA DURAÇÃO



O CAPACETE KAPPA KV 30 E O FATO REV'IT! SAND 4 H2O (BLUSÃO, CALÇAS E LUVAS) ACOMPANHARAM-ME NOS ÚLTIMOS MESES E FORAM FUNDAMENTAIS QUANDO AS PROTAGONISTAS ERAM AS MOTOS DE AVENTURA. EIS MAIS UM TESTE DE LONGA DURAÇÃO.

Texto: Pedro Alpiarça

oram várias as realidades climáticas e cenários onde colocamos este equipamento à prova, desde situações de calor intenso a horas consecutivas debaixo de chuva, desde Maxi-trails a scooters Adv, desde asfalto, estradões de piso solto até mesmo lama. A polivalência, a adaptabilidade e o conforto de utilização em situações tão díspares fizeram deste teste de longa duração um dos mais exigentes para o material.

Porque lhe pedimos aconchego quando o frio aperta, ventilação eficaz quando o termómetro passa dos 30°, e sobretudo que nos permita liberdade de movimentos quando tentamos dominar máquinas em situações de baixo atrito, este conjunto de peças de vestuário técnico tem de ser eficaz nos mais variados parâmetros.

Comecemos então pelo fato REV'IT!, a mais recente evolução de um best-seller da marca, o Sand 4 H2O. O tecido base para toda a estrutura do mesmo é um















EQUIPAMENTO TESTE DE LONGA DURAÇÃO

poliéster não rasgável (ripstop), uma característica fundamental para garantir a integridade do material em caso de algum tipo de perfuração ou abrasão. As costuras apresentam uma qualidade irrepreensível e é claro o objectivo de manter a qualidade geral nos acabamentos.

Todas as protecções são CE nível 2, sendo que encontramos ajustes para melhor acomodação das mesmas na zona dos cotovelos. Existe mesmo a possibilidade de colocação de protecções adicionais na zona do peito.

O blusão vem de origem com uns tirantes que permitem incorporar o colete de alta visibilidade da marca, fixar um colar cervical (também da marca) e até mesmo acomodar o tubo de hidratação de uma qualquer mochila com reservatório de água que possamos transportar.

Os ajustes são múltiplos, na zona da cintura, colarinho, antebraço e bíceps, e junto aos punhos. Não só porque somos todos diferentes, mas sobretudo porque o Sand 4 H20 incorpora dois casacos completamente amovíveis e independentes (daí a importância do eterno ajuste consoante o "volume interior"). Na primeira camada temos um casaco impermeável em Hidratex, sendo que tem a mais valia de poder ser utilizado em separado (tem fecho próprio). Dentro do mesmo, um forro térmico pode ser integrado, assim como no casaco principal. As calças seguem a mesma linha de raciocínio. Esta modularidade permite adaptarmos o número de peças que queremos acrescentar ao conjunto, consoante a temperatura.

A título de exemplo, na apresentação internacional da Triumph Tiger 1200 no Algarve, durante dois dias apanhamos temperaturas que variaram entre os 25 e os 12 °C, terminando com uma valente carga de água que nos acompanhou durante mais de 3 horas. O fato esteve à altura do acontecimento, mantendo níveis de conforto ímpares ao longo de todo o evento.

A capacidade de ventilação é outro dos fatores que torna o Sand 4 H20 um verdadeiro equipamento 4 estações. Começando pelos painéis frontais, encontramos dois fechos que descobrem uma rede em mesh 3D, sendo que a principal novidade em relação ao Sand 3 é que estes podem ser fixos na sua abertura máxima. Outra novidade importante é a existência de um segundo fecho (debaixo do fecho principal) que deixa a descoberto uma larga faixa ventiladora ao longo de toda a zona central do casaco, sem comprometer a integridade do mesmo. Eficaz e prático. O ajuste no aperto do colar permite jogar com a abertura que queremos a nível do pescoço, existindo





também uma fixação se o quisermos deixar aberto.

Os restantes ventiladores são os que já conhecíamos no modelo anterior, os habituais extratores na zona das costas e os longos fechos na zona dos braços (com rede protetora nos bíceps e completamente aberto no antebraço).

O casaco tem a tipologia adventure/touring, com aquele formato ¾ que acolhe e protege a zona da cintura. Como espaços de arrumação, temos dois grandes bolsos dianteiros com forro resistente à água e a tipicamente generosa bolsa traseira (absolutamente fundamental para carregarmos pequenos volumes). Um bolso com fecho no interior do casaco alberga facilmente um telemóvel sobredimensionado de última geração...

Dois fechos de comprimento variável fazem a ligação às calças, onde o paradigma da modularidade se mantém. Temos também dois forros, um impermeável em Hidratex e um térmico. Dois grandes bolsos laterais e dois enormes ventiladores compõem os mesmos princípios de funcionamento do sistema, a polivalência e a facilidade de utilização. Encontramos novamente as proteções CE de nível 2 nas ancas e nos joelhos (sendo que as últimas têm 3 possibilidades de encaixe), e os ajustes na cintura, na zona dos gémeos e na bainha garantem uma adaptabilidade »





andardemoto.pt

MOTO PONT®

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt motoponto@gmail.com

EQUIPAMENTO TESTE DE LONGA DURAÇÃO





extra na procura do conforto de uso.

Para além da já referida eficácia de utilização nos mais variados climas, uma das coisas que mais me surpreendeu e agradou neste REV' IT! foi a sua leveza. Todos nós já experimentámos verdadeiras armaduras que nos prendem os movimentos e acumulam cansaço, mas o Sand 4 consegue esconder bem o seu peso, graças ao tipo de material utilizado e sobretudo à engenhosa forma como os painéis estão desenhados. Longas foram as horas em cima de motos de aventura sem nunca deixar de me sentir ágil nos movimentos.

A compor o conjunto, utilizei as luvas Sand 4, especificamente criadas para utilização nos dias mais quentes. Um misto de pele perfurada, tecido em mesh 3D e protecções em TPR (um polímero altamente resistente à abrasão e ao impacto) na zona dos nós dos dedos e da palma da mão.

Extremamente confortáveis e frescas, a sua principal característica é a capacidade que têm de se moldar à mão, utilizando uma certa percentagem de tecido elástico para este efeito. O bom tacto nas pontas dos dedos é exponenciado pelo facto de conseguirmos utilizar um ecrã tátil, e uma fita junto do ajuste em velcro permite-nos calçá-las num gesto fluido e prático. Confesso-vos que gosto tanto destas luvas que muitas vezes as retiro do seu contexto e uso-as noutras máquinas mais estradistas...

Para finalizar este teste de longa duração temos o capacete KAPPA KV 30 Enduro Flash. Feito em

termoplástico, a sua tipologia assume-se como capacete de aventura, onde a pala e o visor são características fundamentais para a sua função.

Os interiores são amovíveis para facilitar a sua lavagem e sentem-se bastante confortáveis ao toque, a sua forma e estrutura estão bem dimensionadas.

O fecho micrométrico de abertura fácil é bastante prático, assim como o accionamento da viseira solar. Uma nota muito positiva para a grande amplitude de visão que este capacete proporciona, uma mais valia quando circulamos em cenários onde o piso muda constantemente. Estando preparado para poder montar um Pinlock, gostaria que o mecanismo de fecho da viseira fosse um pouco mais assertivo, garantido uma melhor operação do mesmo. Três ventiladores estão presentes, um na queixeira (que tem uma pequena rede deflectora na sua base) e dois no topo.

De um modo geral, gostei bastante da honestidade e coerência do KAPPA KV 30. Não sendo um produto premium, não se acanha nas suas funcionalidades, e ao longo de mais de dois meses de abusado uso, não apresenta sinais de fadiga do material (ruídos parasitas, folgas, etc). Não se sente um capacete pesado e aerodinamicamente consegue resistir moderadamente ao inevitável ruído da deslocação do ar, o que já de si, é um feito digno de nota. E sim, existem decorações mais alegres na gama... Boa relação qualidade preço, sem dúvida! //



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.pt









Aventura COM ESTILO

O PUREXCURSION É UM EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO PARA AVENTURA AO MELHOR ESTILO BMW MOTORRAD.

om um visual moderno, discreto e elegante para o dia a dia, também se adequa perfeitamente aos desafios da estrada, graças à sua construção extremamente resistente.

Fabricado numa mistura de algodão e poliamida, com acabamento encerado, proporciona robustez e conforto graças à ventilação no peito e costas que assegura a manutenção de uma temperatura agradável do corpo.

Com vários bolsos, dois deles impermeáveis, que reforçam a sua praticidade em cima da moto e fora dela e proteções NPL nos ombros e cotovelos, o Blusão PureXcursion da BMW Motorrad ainda está equipado com bolsa para receber uma proteção vertebral que é vendida em separado.

Com certificação europeia de nível A o PureXcursion está disponível em duas cores, verdeazeitona e castanho, em tamanhos que vão do 46 ao 60 por um PVP recomendado de 447€. //

















Toda a gama em 125cc Potência 12cv Refrigeração líquida B Conduz com carta de automóvel





EQUIPAMENTO KAPPA EVO GRAYER" KV30





Eficácia E SEGURANÇA

O NOVO CAPACETE INTEGRAL EVO GRAYER" KV30 É A COMBINAÇÃO PERFEITA DE CONFORTO E SEGURANÇA.

novo KV30 é um capacete de aventura fabricado em policarbonato que oferece um excelente campo de visão.
Além de uma viseira solar interior escamoteável, a viseira exterior está preparada para receber lente Pinlock, que é vendida em separado.

A ventilação é assegurada por 2 entradas de ar superiores, 2 entradas de ar inferiores frontais e 2 extratores.

A pála, o defletor de vento e a narigueira são equipamentos de série. O forro interno é removível e lavável, e o sistema de retenção conta com fecho micrométrico ajustável.

O novo capacete Kappa EVO GRAYER" KV30 já está conforme a nova homologação 22-06.

O Pinlock® 70 DKS008 com a referência Z2560KR tem um PVP recomendado de 25,95€ (IVA incluído).

O Kappa EVO GRAYER" KV30 está disponível em diversos esquemas cromáticos e tem um PVP recomendado de 107,99€ (IVA incluído).

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





EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Emali:motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira N°1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Emali:motoponto@gmail.com

Até já!

EQUIPAMENTO SEGURA LADY NACHO



Estilo e conforto Para andar de moto

UM BLUSÃO DE SENHORA QUE PRIMA PELO CONFORTO E PELOS NÍVEIS DE PROTEÇÃO QUE ASSEGURA.

abricado em Twiltex, um têxtil que incorpora as mais recentes tecnologias no fabrico de laminados sintéticos em PU e PVC, o Blusão Segura Lady Nacho garante o máximo de conforto e proteção numa utilização urbana diária.

Complementado por uma camada laminada, em membrana respirável à prova de água, este equipamento específico para motociclismo proporciona elevados níveis de conforto e proteção.

Para tal, vem equipado com proteções Alpha, com homologação europeia, nos ombros e cotovelos, estando ainda preparado para receber uma proteção vertebral que é vendida como opcional.

No seu interior tem um forro térmico completamente removível, destinado aos dias

mais frios.

O capuz é destacável e os punhos contam com ajuste por fecho rápido (zipper).

Para arrumação, o blusão Segura Lady Nacho conta com dois bolsos exteriores laterais, enquanto no interior tem um bolso para a carteira e mais dois bolsos para diferentes utilizações. Um sistema de ventilação torna a sua utilização mais agradável nos dias quentes.

O blusão Segura Lady Nacho está disponível nas cores Kaki e Plumb, nos tamanhos T0, T1, T2, T3, T4, T5, por um P.V.P. recomendado de 259,99 Euros.

A Segura também disponibiliza este blusão Nacho em versão para homem, disponível em duas cores, Azul e Kaki, por um preço de 259,99 Euros.

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



Exemplo para um contrato de crédito da Leoncino 800 Trail a 48 meses. PVP de 8.990,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8.990,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 187,29€. Comissão de abertura de crédito no valor de 250,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,8%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9.477,26€. 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. As cores reais podem não corresponder às cores apresentadas. Os valores apresentados podem sofrer alterações sem prévio aviso. Salvo erro ortográfico ou rutura de stock. 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 e Transporte, ISV e IUC. Campanha válida para toda a gama Benelli. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

SABE MAIS EM ZERODESCULPAS.BENELLI.PT









O escape com som regulável PARA AS BMW R1200/1250GS E GSA

SE TUDO NA SUA GS É REGULÁVEL, PORQUE NÃO O SOM DO ESCAPE? FOI O QUE PENSARAM OS ENGENHEIROS DA DR. JEKILL & MR. HYDE, E POR ISSO CRIARAM A PONTEIRA DE ESCAPE NOMAD, COM TRÊS PERSONALIDADES DISTINTAS PARA QUE O MOTOR BOXER SE POSSA EXPRESSAR CONFORME A SITUAÇÃO.

semelhança do que a marca já tinha feito para as BMW R18 (clique aqui para ver), este escape permite, com o simples toque num botão, que uma válvula dentro do silenciador regule o diâmetro da passagem dos gases, proporcionando mais potência e uma nota de escape do motor boxer ainda mais viciante.

Se pretende tornar-se uno com o ambiente e apenas quiser apreciar a paisagem ao seu redor, o modo silencioso e sussurrante do Dr. Jekill é a melhor opção.

Para um som mais pronunciado, existe o Modo Dinâmico, mas se escolher um caminho inexplorado fora de estrada, ou por uma área mais rural, então pode escolher o modo Mr. Hyde, que revela a verdadeira fera mecânica que há em cada GS.

A Jekill and Hyde Company oferece aos motociclistas uma experiência de condução que permite ajustar o som conforme a disposição do momento, sem estar a violar a lei nem a incomodar os demais, já que em qualquer dos modos o volume de som emitido pelo escape permanece civilizado, dentro dos valores legais, conforme a homologação de fábrica.

Isto acontece porque cada ponteira de escape da Dr. Jekill & Mr. Hyde conta com uma unidade eletrónica que, através do sistema CANBUS, comunica com a ECU da moto e mantém o nível sonoro dentro da legalidade.

A ponteira Nomad Exhaust está disponível em diferentes configurações. Existe em corpo preto e cinza pérola, com tampas de carbono brilhante ou com núcleo de alumínio.

O entalhe no corpo da ponteira combina com o do depósito de combustível e torna-a numa parte integral da moto. O acabamento e carbono confere-lhe um aspecto mais desportivo.

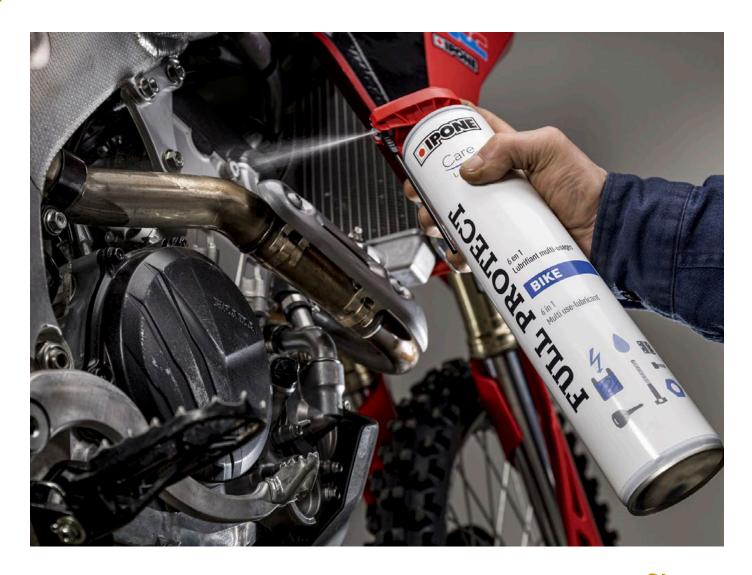
Este sistema de escape da Dr. Jekill & Mr. Hyde Nomad é totalmente compatível com as malas laterais da moto, encaixando-se perfeitamente sem que o calor afete a bagagem.

Além da excelente qualidade dos materiais empregues, estas ponteiras têm 4 anos de garantia.

No site da marca pode ouvir os diferentes sons (clique aqui) //



EQUIPAMENTO IPONE FULL PROTECT



Um spray COM SEIS UTILIZAÇÕES

PARA LIMPAR, LUBRIFICAR, REMOVER FERRUGEM E HUMIDADE E DEIXAR A SUA MOTO COMO NOVA!

IPONE Full Protect é um spray para oficina ou garagem fundamental para manter funcionais e impecáveis todos os veículos, já que a sua fórmula adequa-o a seis tipos de utilização diferentes.

A sua fórmula e o método de aplicação tornam-no especialmente recomendado para os motociclistas que, de uma forma rápida e simples, pretendem manter a sua moto num excelente estado de conservação.

O difusor permite uma ampla pulverização ou uma aplicação precisa com recurso à vareta que se dobra e desdobra num simples gesto.

1 - Limpar e dissolver a ferrugem

O Spray IPONE Full Protect restaura as partes metálicas enferrujadas da moto, como a ponteira de escape, o coletor de escape ou até os parafusos. Para restaurar uma parte enferrujada, basta pulverizar o produto e esfregar bem.

NOTA: Cuidado para não pulverizar IPONE Full Protect nos travões ou nos pneus

2 - Remover a humidade

O Spray IPONE Full Protect deixa uma película protetora contra a humidade em todas as partes mecânicas da moto e evita a oxidação e corrosão das partes metálicas para manter a moto bonita e brilhante!

3 - Restaurar os contatos elétricos oxidados

O Spray IPONE Full Protect também previne a oxidação dos contactos elétricos. Pode ser usado preventivamente ou para restabelecer o contato se necessário! Por exemplo, pode usá-lo em conectores, tomadas de lâmpadas, conectores de bateria de motos elétricas, etc.

4 - Libertar mecanismos emperrados

Como um poderoso óleo de penetração, o Spray IPONE Full Protect desbloqueia parafusos e facilita de forma muito fácil o deslizamento de cabos de embraiagem ou manípulos!

5 - Lubrificar

O Spray IPONE Full Protect lubrifica as peças mecânicas para um ótimo funcionamento, mais fluidez e principalmente um nível de trabalho profissional!

Lubrifica, por exemplo, rolamentos, veios de suspensão, parafusos, eixos das rodas, seletor de mudanças, etc.

6 - Limpar

O Spray IPONE Full Protect limpa impurezas, gorduras, vestígios de solventes, resíduos de gasolina, cola, etc.

O PVP recomendado do Spray IPONE Full Protect é de 13,40€ (IVA incluído).

Para mais informações contacte o distribuidor oficial IPONE em Portugal, a Lusomotos, SA. //





FRESH & FRESH LADY

<u>O derradeiro blusão de verão.</u> Para homem e senhora.

PPE - Equipamento de Proteção Individual Proteções CE nos cotovelos e ombros Nível 1 + Bolso para proteção de costas CE Preparado para airbag







EQUIPAMENTO KAPPA K'RUGGED



Sistema de bagagem MODULAR E FLEXÍVEL

K'RUGGED É O NOVO SISTEMA MODULAR E IMPERMEÁVEL DE MALAS FLEXÍVEIS DESENVOLVIDO PARA A AVENTURA MAIS EXTREMA.

Lusomotos tem já disponível um conjunto de malas macias, prontas para enfrentar qualquer desafio.

O Kappa K'RUGGED é composto por uma base fácil de instalar e diversos sacos que podem ser montados lateralmente ou em cima do assento. Este é um sistema que permite transformar, rapidamente e sem necessidade de suportes, a sua moto do dia-a-dia, numa moto de viagem com elevada capacidade de carga.



AV00 - BASE UNIVERSAL KAPPA K'RUGGED

A base universal AV00 permite que os sacos AV01 e AV02 sejam montados como sacos laterais ou alforjes. Sem a necessidade de qualquer quadro adicional, este sistema fornece uma solução de bagagem leve e prática para motos off road, evitando a necessidade de perfurar o quadro da própria moto.



Graças ao design

modular, pode escolher a combinação perfeita de sacos para o tipo de utilização pretendido.

Projetado especificamente para ser compacto e adaptável, com fitas integradas para garantir vários pontos de fixação e com costuras reforçadas nos pontos de maior tensão, este sistema pode ser montado na moto em apenas alguns minutos e removido em poucos segundos.

O PVP recomendado do AV00 é de 91,75€ (IVA incluído).

AV01 - SACO LATERAL KAPPA IMPERMEÁVEL 10LT

O saco AV01 de 10 litros pode ser utilizado como

saco único ou como parte do sistema de bagagem modular K'RUGGED, fixado na base do AVOO, isolado ou em combinação com outros sacos da gama.

Fabricado com materiais de alta qualidade como o TPU laminado de 840D, é extremamente resistente à abrasão, possuindo ainda uma base em borracha semirrígida AntiGrip para amortecer as vibrações numa utilização off road.



O fecho roll-top 100% impermeável garante que o conteúdo permanece seco e protegido. As alças ajustáveis integradas permitem que seja montado diretamente nas diversas estruturas mais usadas. Tem inserções refletoras e é totalmente à prova de água e pó. Está disponível nas cores preto e cinzento.

O PVP recomendado do AV01 é de 81,90€ (IVA incluído).

AV02 - SACO LATERAL KAPPA IMPERMEÁVEL 20LT

O saco AV02 tem capacidade de 20 litros. Combina as especificações técnicas dos outros sacos da gama RUGGED, e além de poder ser fixado na base do AV00 também pode ser usado em separado.

O PVP recomendado do AV02 é de 91,75€ (IVA incluído).



AV03 - ALFORGE CILÍNDRICO KAPPA IMPERMEÁVEL 45LT

Este alforge cilíndrico tem capacidade para 45 litros e possui aberturas laterais duplas para facilitar o acesso, sem a necessidade de o remover da moto ou do suporte AVOO. Apresenta



as mesmas especificações técnicas dos outros sacos da gama RUGGED.

A parte superior incorpora o sistema M.O.L.L.E., uma solução inovadora que permite a fixação de uma segunda unidade, mas também pode ser usado individualmente.

Mais uma vez, o fecho roll-top oferece excelentes qualidades à prova de água e pó, enquanto as fivelas CAM em Acetal oferecem resistência ideal mesmo sob as condições mais exigentes. Possui uma alça de ombro para facilitar o transporte fora da moto.

O PVP recomendado do AV03 é de 101,60€ (IVA incluído).

AV04 - SACO CARGA KAPPA IMPERMEÁVEL 40LT

Com uma capacidade de 40 litros, este saco combina as especificações técnicas dos outros sacos da gama RUGGED - incluindo o material de alta qualidade e o fecho roll-top.

Graças às alças de ombro ajustáveis embutidas,

no final do passeio o saco pode ser transportado na mão ou usado como uma mochila espaçosa.

O PVP recomendado do AVO4 é de 97,50€ (IVA incluído) //



Visível E SEGURO

O NOVO SUPORTE PARA SMARTPHONES DA SHAD ESTÁ DISPONÍVEL PARA APARELHOS COM TAMANHO MÁXIMO DE 180 X 90 MM.

sta nova versão do Suporte para Smartphone da SHAD continua a ser vendida com duas opções de montagem diferentes, uma para o guiador (X0SG71H) e outra para o espelho retrovisor (X0SG71M), tornando-o compatível com todas as motos, scooters, bicicletas ou ATV's.

Este suporte pode ser usado de forma simples e rápida, graças à sua fixação universal ajustável, mesmo com luvas. A sua capa é antirreflexo e possui entrada para cabos reforçada.

Para minimizar o risco de queda, o suporte inclui uma cinta de segurança.

Na versão para retrovisor, os extensores M8 e M10 são oferecidos como acessórios opcionais (X1SGMAR).

O novo suporte para smartphones da SHAD tem um P.V.P. de 49,98€ (IVA incluído)

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







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





*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.



EQUIPAMENTO SPRINT FAST





Ainda mais ATRATIVOS

NOVAS DECORAÇÕES PARA O POPULAR CAPACETE DA MARCA PORTUGUESA.

Sprint renovou a sua gama de capacetes integrais, os "Sprint Fast". Com novas decorações, estes capacetes com calota exterior fabricada em ABS e viseira preparada para receber lente anti-embaciamento Pinlock estão agora disponíveis nas cores branco/vermelho/azul e preto/branco/cinza.

A gama continua a disponibilizar os já conhecidos capacetes Sprint Fast em branco e preto mate.

Os capacetes Sprint Fast destacam-se pelas entradas de ar frontais (superiores e queixo) e pelo

windstopper, que evita a entrada de ar na zona do queixo e diminui o ruído interno.

O sistema de retenção tem uma fivela com mecanismo micrométrico para um ajuste mais fácil e maior conforto.O forro interno é removível e lavável.

Com um peso de 1400g (+/- 50g), está disponível nos tamanhos XS, S, M, L e XL por um PVP recomendado a partir de 99,94 Euros.

Para mais informações consulte o website oficial da Sprint. //









CRÓNICA



A Cidade

Adelina Graça *Duas rodas, duas asas*

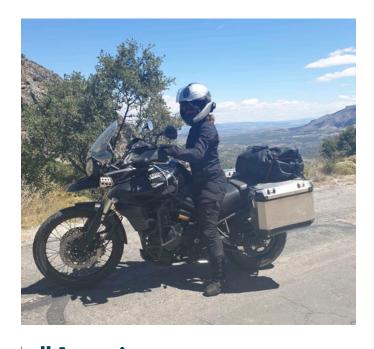
isto que estava no extremo sul da província de Almeria e depois de uma noite mais ou menos descansada em Nijar, era hora de levantar ferro e rumar a Baeza.

Não sem antes tomar um belo pequeno-almoço. Para tal, levantei-me bem cedinho e lá fui a um daqueles cafés de esquina comprar um pão com manteiga. Era, talvez, a única coisa que havia na ementa e compreende-se porquê. Tratou-se de um pão com margarina cuja validade ocorreu aquando do cerco de Almeria, ou seja, em 1309. Se na altura o Jaime II tivesse usado o pão como arma de arremesso, o desfecho da batalha teria sido diferente. Talvez pelo elevado valor histórico do mesmo, levaram-me 10 paus por aquele miserável pedaço de rocha composta.

De barriga obviamente vazia lá arranquei para Baeza, voltei às estradas de montanha cuja circulação se faz pelo meio, ou não fossem os precipícios continuarem a acompanhar-me.

A paisagem vai-se alterando dramaticamente e quando chegas ao Parque Natural de las Sierras de Cazorla, a paisagem é impressionante. Trata-se de uma reserva da Biosfera classificada pela UNESCO e é o maior espaço protegido de Espanha e o segundo maior da Europa.

Cheguei a Baeza bastante cansada, mas antes de procurar um hotel, parei num pequeno café para beber um refrigerante fresco. Foi quando pensei em exercitar o meu espanhol junto de uns motards e perguntar onde ficava um hotel no centro, que permitisse guardar a moto. Ainda não tinha aplicado os meus dotes de espanhol já o espanhol estava a falar português.



"A paisagem
vai-se alterando
dramaticamente
e quando chegas
ao Parque Natural
de las Sierras de
Cazorla, a paisagem
é impressionante."





Baeza é uma cidade maravilhosa, Património Cultural da Humanidade, com uma forte influência árabe. É também conhecida pela produção de azeite e isso liga-a de imediato à minha terra. Palavra puxa palavra e "Voilá", o espanhol tinha trabalhado em Serpa, e sim, conhecia alguns dos meus amigos.

Acabei a tarde a relembrar alguns deles, como o Mundo é realmente pequeno.

Depois disso, o simpático espanhol lá me encaminhou até ao hotel na sua Naked endiabrada que, àquela hora e depois de tanto cansaço, tanto me custou acompanhar.

Arrastadas que foram as malas até ao quarto, banho tomado e um jantar bem refastelado no centro da praça principal da cidade, acompanhado de um bom tinto para as dores nas cruzes, estava feita mais uma etapa pela Andaluzia. //

REPORTAGEM 40º CONCENTRAÇÃO INTERNACIONAL DE FARO 2022



Mais uma vez A GRANDE FESTA MOTARD FOI EM FARO

Apesar da declaração pelo Governo da situação de contingência, que abrangeu os quatro dias da concentração e que obrigava a organização a não utilizar uma determinada área florestal por causa de alegado risco de incêndio, devido a uma onda de calor que afetava Portugal, os motociclistas aderiram em força a mais um fim-de-semana de convívio no meio das motos.



s saudades eram muitas, depois de dois anos de privação graças à maldita pandemia, e por isso a adesão foi grande, apesar das incertezas.

O cartaz também puxava audiência, pois tinha nomes que chamavam a atenção, como Ana Moura, a banda D-A-D, The Dire Straits Experience e os incontornáveis Xutos e Pontapés.

A zona do Oásis, completamente remodelada, apresentava-se muito mais agradável e revelou-se um local ideal para fugir do calor.

O 30º Bike Show foi a grande surpresa, com um novo posicionamento, ficou marcado pela enorme afluência, registando mais de 90 inscrições e sendo uma das zonas mais movimentadas do evento ao longo do dia de Sábado.

José Amaro, o presidente, e o Braza, o secretário geral do Moto Clube de Faro, não tiveram mãos a medir durante toda a semana, mas do seu esforço conseguiu-se ultrapassar todas as dificuldades e proporcionar aos visitantes uma elevada sensação de segurança e um convívio fantástico, como já é »







REPORTAGEM 40º CONCENTRAÇÃO INTERNACIONAL DE FARO 2022





apanágio deste evento que, como habitualmente, terminou no Domingo, depois do tradicional desfile de motos pela cidade.

No final, os objetivos da organização foram cumpridos, mesmo com todas as restrições, e o número de inscritos superou os 23 mil, sendo que, na noite de sábado, dentro do recinto, estiveram cerca de 35 mil pessoas. //

















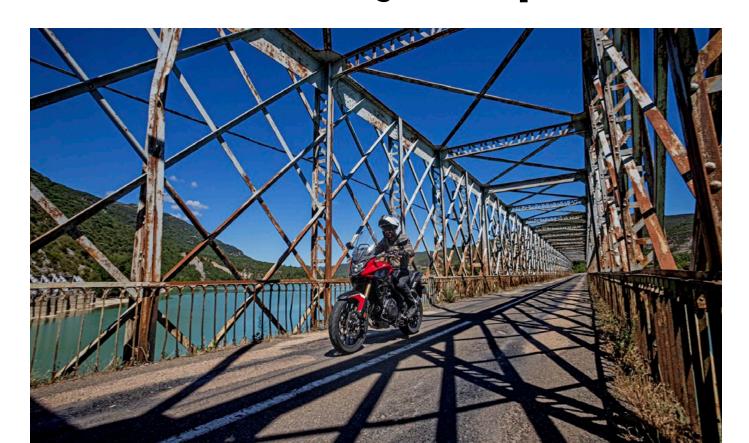
REPORTAGEM ROAD TRIP HONDA CB 500





A Caminho DO WHEELS AND WAVES

A convite da Honda Portugal, fomos visitar o festival Wheels and Waves, em Biarritz. Como cereja no topo do bolo, fomos de moto, com a família CB 500. Uma viagem inesquecível!







ideia era relativamente simples.
Juntarmo-nos a um grupo de
jornalistas espanhóis e, tendo ao
dispor três motos diferentes da
mesma família, arrancarmos de
Saragoça em direcção a Biarritz,
atravessando a província de Aragão e cruzando os
Pirineus pelo País Basco, em direcção ao festival à
beira-mar plantado.

Seriam cerca de dois dias e meio de viagem, com paragens meticulosamente escolhidas pelo seu interesse cénico e cultural. Com todo o entusiasmo possível, fomos andar de moto!

As Motos

Renovados em 2022, os três modelos em questão fazem parte da história recente da Honda e são um verdadeiro caso de sucesso. Desde 2013, as CB 500 F, CB 500 R e CB 500 X já venderam mais de 106.000 unidades, só na Europa. A sua acessibilidade para os recém-encartados (estes modelos estão no limite de potência disponível para os titulares de carta A2) funde-se com a facilidade de utilização, que atrai aqueles que regressam ou se iniciam no mundo das duas rodas.









Partilhando a mesma plataforma motriz, fazem jus ao lema "um motor para várias plataformas", e o bicilíndrico paralelo de 471 cc (debitando 48cv @ 8600 rpm e 43 Nm @ 6500 rpm) de refrigeração por líquido continua a brilhar pelo seu carácter redondo e disponível, sendo que nesta última versão já está homologado em conformidade com a norma Euro 5. Para 2022, a programação do sistema de injecção PGM-FI foi revista, melhorando a entrega de binário sem perder o seu carácter tão específico.

Na ciclística, as grandes novidades são a forquilha invertida Showa SFF BP de 41 mm de diâmetro, com funções separadas (numa jarra temos o amortecedor hidráulico e noutra temos a mola) e a travagem está agora a cargo de discos flutuantes em ambos os eixos, com duplo disco de 296 mm na roda dianteira e mordidos por pinças radiais Nissin. As jantes de liga de 17" com braços em Y estão agora mais leves (nos modelos F e R) e a jante raiada de 19" da X também foi revista em termos de peso (graças ao redimensionamento dos raios). O braço oscilante está também mais leve e tem maior resistência à torção. A iluminação é agora full LED nos três modelos.

Ao longo destes dias pudemos comprovar a eficácia destas alterações e como cada modelo de-



monstrou as suas reais capacidades nos diferentes contextos.

O Evento

O Wheels and Waves nasceu em 2009 sob a teimosia de 6 amigos unidos pela paixão de customizar máquinas repletas de personalidade. A ideia era partilhar experiências e promover o convívio de outros apaixonados pela arte, com o foco central num passeio pela zona costeira, onde o surf também marca uma icónica presença.

Passados 13 anos, e depois de um interregno de dois devido à pandemia, em 2022 regressaram as subidas de Punks Peak (uma sprint race de 400 m onde os participantes põem à prova as suas criações, numa colina recortada com vista para o mar, na cidade espanhola de Hondarribia). Regressaram também as provas em circuito de dirt-track, o El Rolo e o Vintage Rally, com motos de enduro anteriores a 1995, ambas no Bud Racing Training Camp, em Magescq, França.

Já na cidade de Biarritz, mesmo em frente à praia de Milady, a vila do festival é o epicentro de toda acção. Nas variadas tendas encontramos um pouco de tudo, desde preparadores a marcas oficiais (a Honda Europa apresentou as finalistas do concurso de customização das Rebel 500, pode ler tudo aqui), venda de peças usadas, palcos com concertos ao vivo, roulotes de comida e até um poço da morte!

Animando a praia, um concurso de surf dedicado às enormes pranchas de longboard e outro onde os shapers podem testar as suas criações, tudo isto numa atmosfera onde o estilo é mais importante do que a performance.

Dia 1 (Saragoça - Mosteiro de Leyre, Yesa)

O dia começou com o levantamento das motos no stand da Honda Mobicsa, no centro de Saragoça. Com o azimute apontado a Nordeste, a caminho da zona serrana dos Pirineus Aragoneses, passando por pontos de interesse históricos e até mesmo geológicos, algumas estradas apresentavam o desleixo típico de uma região mais esquecida, estávamos a entrar numa das zonas com menor densidade populacional de toda a Espanha.

O primeiro grande impacto visual aconteceu perto da cidade de Ayerbe (o centro nevrálgico do chamado Reino de los Mallos), em pleno Caminho de Santiago Aragonês. As formações rochosas de Mallos de los Riglos surgem imponentes na falésia, de cor avermelhada pela mistura de ferro e argila na sua composição. Com os seus mais de 250 metros »









REPORTAGEM ROAD TRIP HONDA CB 500





de altura são um paraíso para os fãs de escalada e habitat natural das aves de rapina. A passagem pela barragem de La Peña faz-se por uma pitoresca ponte de ferro, fazendo lembrar algumas que cruzam o nosso Tejo, e aqui demos início a um troço de estrada bem conhecido pelos locais, a A-1205 em direcção a Jaca.

O almoço foi no restaurante do Moto Camping Anzánigo, onde todos os motociclistas são bem-vindos. Toda a decoração é alusiva ao mundo das duas rodas e o serviço é de excelência, com cozinha de fusão, onde a tradição está presente, mas com um toque de modernidade trabalhado pelo Chef re-

sidente.

O calor apertava e flectíamos agora para Norte, subindo em direcção à zona dos mosteiros, com destaque para o de San Juan de La Peña, associado ao berço do Reino de Aragão. Debaixo de uma enorme pedra, a sua milenar construção sobrevive e esconde nos seus claustros segredos de nobres e plebeus, padres e conselheiros, Reis e Rainhas, tendo os vales verdejantes dos Pirineus como sua testemunha.

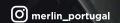
Por esta altura, as estradas tornavam-se menos serpenteantes e aparecia ao nosso lado a enorme barragem de Yesa, alimentada pelo Rio Aragon. As »





FEITO POR MOTOCICLISTAS PARA MOTOCICLISTAS

www.merlinbikegear.com





C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt







cores douradas do fim do dia davam um semblante mágico a pequenas povoações como Santa Cruz de La Seros, onde o casario de pedra apresenta nos seus telhados umas castiças chaminés redondas (que justificavam a sua forma como meio de impedir a entrada das bruxas!).

Com a chegada ao Mosteiro de Leyes, onde iríamos pernoitar, parei uns momentos a admirar a minha companheira. A CB 500X tinha sido a eleita para um dia de passeio mototuristico absolutamente memorável. A sua postura de trail, com boa proteção aerodinâmica, guiador largo e ergonomia pensada no conforto, foram ideais para lidar com os tipos de piso mais desgastados do início do dia. A jante dianteira de 19", o maior curso de suspensão (150 mm de curso em relação aos 120 mm das R e F) e sobretudo a boa afinação da mesma, casam na perfeição com um motor sempre disponível e uma travagem muito eficiente. Uma moto acessível e descomplicada que nos dá vontade de carregar com equipamento e pendura, e seguir caminho. É fácil

perceber o seu sucesso junto daqueles que regressam ao mundo das duas rodas...

Dia 2 (Yesa - Astigarraga, San Sebastian)

Este era o dia em que iríamos conhecer o Punks Peak. Na minha cabeça surgiam imagens de uma rampa de velocidade com motores de outras épocas a darem tudo, de goela aberta rumo ao céu. Talvez inspirado pela velocidade, a moto a que me agarrei imediatamente foi a versão mais desportiva da família, a CB 500 R.

O acerto mais desportivo das suspensões, a posição dominante a abraçar o depósito e a vontade de explorar o bicilíndrico nas rotações mais altas casaram na perfeição com as estradas largas a caminho do País Basco.

A pequena desportiva sente-se directa e acutilante, com reserva de potência suficiente para encorajar alguns brilharetes (em forma de joelho esticado na procura do pêndulo perfeito). Uma óptima escola para os iniciados nas lides das máquinas de pista





e onde, mais uma vez, a acessibilidade é a palavra de ordem. Uma nota especial para a travagem, a sua progressividade, dosagem e tacto são dignas de nota.

Hondarribia surgiu depois de começarmos a sentir o perfume salgado dos ares atlânticos e quando dei por mim estávamos a estacionar as motos na subida de Jaizkibel.

No caminho a pé para a zona da prova, as máquinas estacionadas indicavam que estávamos numa realidade diferente. Reinavam os carburadores, muito metal e algumas ocasionais pingas de óleo que marcavam o esforço de décadas de funcionamento. Clássicas, umas customizadas e outras perfeitamente de origem, pintavam a atmosfera como se tivéssemos parado no tempo.

A zona onde se assiste à prova do Punks Peak não é nada mais que uma colina verdejante com vista para o mar, e onde quanto mais se sobe, mais abrangente se torna a paisagem. Rapidamente desisti desta opção, fiquei a maior parte do tempo junto à cerca que limita o percurso, de sorriso estampado no rosto como uma criança.

São 400 metros a subir, arranque parado, com »





REPORTAGEM ROAD TRIP HONDA CB 500

uma ligeira chicane no meio, e a saída é dada por um tiro de pistola!

Os loucos que naquele dia são pilotos ostentam bigodes esvoaçantes e roupas coloridas e as armas escolhidas para vencer o oponente são barulhentas e têm humores... um espetáculo absolutamente brilhante.

São várias as categorias, por ordem crescente de ano (segundo percebi), e onde os bicilindricos dominam a escolha. São provas eliminatórias e o vencedor só pode colher a sua glória depois de bater vários rivais até à final da sua categoria.

Ficaram muitas imagens na memória e, na última manga com motos modernas, vimos uma Ducati Desmosedici a lutar com uma silenciosa Zero SR/S, e uma CB 1000 R a lutar com uma Niken sobrealimentada. Hiperventilei um pouco...

Ainda mal refeito de tanta emoção, terminamos o dia na cidade de Astigarraga, num hotel (Pension Astigarraga) onde as motos sobem ao lobby num elevador monta-cargas para pernoitar. Brilhante, desde o conceito à simpatia e disponibilidade de todo o staff do Hotel. A noite terminou numa das muitas produtoras de sidra locais (a Sagardea, sidra basca), onde todo o processo nos foi explicado e a respectiva prova nos pôs mais alegres...

Dia 3 (Astigarraga - Biarritz - San Sebastian)

Manhã chuvosa, cinzenta e triste, a cabeça algo pesada (não só pelo destilar de tanta sidra, como pelo facto de me ter esquecido do equipamento impermeável em Lisboa) pedia atitude e espírito de sacrifício. O destino era Biarritz onde iremos poder visitar a vila base do Wheels and Waves. A CB 500 F era a moto com a qual faltava partilhar quilómetros e, como tal, passei grande parte do dia aos seus comandos. A sua intuitiva leveza e facilidade de utilização rimam com o espírito urbano e, neste cenário, a sua agilidade ressalta. A distribuição foi reajustada no eixo dianteiro e sente-se mais precisa que a geração anterior.

Acabamos por fazer quase duas horas de autopista debaixo de água, e a miséria do desconforto físico









era tanta que apenas me podia distrair nas breves mudanças de velocidade a que me propunha. Mais uma vez, uma boa surpresa na quase ausência de vibrações que o bicilíndrico revela.

Chegados ao recinto do Wheels and Waves, no relvado do museu Cité de l'Océan, a chuva deu tréguas finalmente. As tendas começaram timidamente a abrir e, no seu interior, todo um mundo se revelava. Muitas marcas de roupa presentes, alguns preparadores onde a customização de motos clássicas era mote para uma montra cheia de história e carácter motociclístico. Algumas marcas (entre as quais a Honda, com a sua exposição das Rebel estilizadas) orgulhavam-se de cumprir o objectivo de se enquadrarem em tão eclético universo.

Infelizmente, o poço da Morte não tinha espectáculos a decorrer e os palcos do recinto estavam demasiado molhados para se ouvirem as guitarras ligadas aos amplificadores.

Com o mar logo ali, na praia onde decorrem os concursos de surf, fiquei com uma ideia do ambiente que se vive naquele pedaço de terra, durante cinco dias. O espírito é de intemporalidade em relação à paixão pelas duas rodas. Glorifica-se o clássico e o vintage, numa purista e emocional tentativa de evitar o renegar dos motores a combustão. Ali sonhase um futuro com olhos no passado.

Era altura de regressar...

Epílogo

Foram quase três dias aos comandos das CB 500 X,R e F. A familiaridade motriz e ciclística que as une só enaltece a capacidade que a Honda tem de criar produtos sólidos com elevada qualidade de construção, acessíveis e fáceis de explorar, conseguindo ser também entusiasmantes para os mais experientes.

Uma Road Trip altamente diversificada e interessante, atravessando uma zona de Espanha muito rica a nível cultural e paisagístico. O grupo de jornalistas e a organização de excelência ajudaram a tornar esta experiência inolvidável. Até para o ano! //



As melhores estradas PARA ANDAR DE MOTO

Neste segundo roteiro iremos abranger uma das regiões mais impactantes do nosso país. Uma zona de transição paisagística, onde o relevo montanhoso começa a dar lugar a horizontes mais largos. Desce a densidade populacional e aumentam os sobreiros. A Sul do Tejo o tempo corre mais devagar, e as estradas ganham outro ritmo! ecidimos cortar esta grande região a meio, com o intuito de vos oferecer um maior leque de escolha. Como limite, temos a Norte o Tejo, e a Sul a Auto-Estrada A6, e existem algumas estradas que extravasam estas fronteiras... mas lá chegaremos. Aproveitem este Alentejo mais rico e sumptuoso, surpreendente na sua variedade cénica e cultural.

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

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

Sinuosidade (S): A essência de qualquer traçado, onde entram parâmetros como a quantidade de

curvas, o seu relevo ou até mesmo a largura da estrada.

Trânsito (T): Todo o tipo de veículos que ocupam o mesmo traçado, cruzamento de povoações, enfim, os chamados empata-curvas.

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

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

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



Chamusca - Montargil - Mora - Montemor (N243/N2)



DOS SEGREDOS mais bem guardados da região do Ribatejo, entre Alpiarça e a Chamusca surge uma estrada que, antes de chegar à grande barragem de Montargil, nos brinda com um asfalto muito bem cuidado e uma diversidade de curvas bem desenhadas e de uma fluidez invejável. Das melhores estradas do

país... sem sombra de dúvida. Continuando até aparecer a mítica N2, o piso deteriora-se e a passagem por Mora serve para refrear os ânimos (e visitar o fantástico Fluviário). Depois de uns valentes quilómetros, Montemor surge já bem no coração do Alentejo Norte. Uma volta circular épica para quem vem de Lisboa.

Sinuosidade 5 Asfalto 4 Trânsito 4 Paisagem 4 Duração 5 Total: 22 pontos

Almourol - Gavião (N118)



BORDEJAR o Tejo. Começar com a foto da praxe no miradouro de Almourol, imaginar como seria a vida noutros tempos. A N118 tem bastante trânsito, os camiões não são raros e a passagem por grandes cidades como Abrantes requer

cuidados e paciência redobrados. Esta é uma estrada larga, de bom piso, onde a vontade de subir o ritmo é moderada pelas condições.

Sinuosidade 3 Asfalto 4 Trânsito 2 Paisagem 4 Duração 3 Total: 16 pontos

Arraiolos - Avis - Ponte de Sor (N370/N244)



ESTAMOS num Alentejo profundo com paisagens deslumbrantes, o montado e os seus sobreiros reinam na paisagem. Partindo do pitoresco Castelo de Arraiolos e sua simpática vila, o piso apresenta alguns remendos e nalgumas zonas encontram-se alguns desníveis que

requerem atenção. Na passagem por Avis, a visita à praia fluvial do clube náutico é imperativa e há boas surpresas na cadência de curvas ao longo do trajecto.

Sinuosidade 3 Asfalto 4 Trânsito 4 Paisagem 5 Duração 4 Total: 20 pontos

Vila Velha de Ródão - Nisa - Montalvão (N18/N359)



A N18 é uma das estradas emblemáticas do interior do nosso país. Aqui aproveitamos a sua continuação a Sul do Tejo, quando passa pelas Portas de Ródão divide duas zonas serranas. Aqui entramos nas faldas da Serra de São Mamede, e até Nisa somos desafiados a tentar perceber o ritmo de um ziguezague interminável. Chegados à cidade que dá origem aos afamados queijos, fletimos para Montalvão, onde voltamos a ter resquícios de uma paisagem beirã. Pouco trânsito, bom asfalto e uma zona país cheia de contrastes.

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

Crato - Ribeira de Nisa - Marvão (N119/N359)



DIZ-SE que o Marvão é uma das mais bonitas varandas com vista para o Alentejo. Para lá chegar, partimos do Crato, sempre com a Serra de São Mamede em vista, e a orografia da zona faz-nos sentir como se estivéssemos num carrossel interminável. Algum trânsito na

passagem pelo centro de Portalegre retira algum ímpeto à epopeia. Imperdível a passagem pela Alameda dos Freixos, onde a icónica foto tem de acontecer.

Sinuosidade 4 Asfalto 4 Trânsito 3 Paisagem 5 Duração 4 Total: 20 pontos

Alter do Chão - Estremoz (N245)



A ESTRADA entre Alter do Chão e Estremoz entra neste roteiro pela sua imponência. Desde as rectas intermináveis, às paisagens de horizontes largos, até mesmo nas castiças pontes encontramos algo que nos prende a vista. A chegada apoteótica à bonita cidade de Estremoz,

faz-nos perceber que nem todas as melhores pistas têm de ter curvas... basta acabarem num bom restaurante.

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



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



inegável que, além do muito talento jovem à espera noutras categorias, os contactos são feitos e contratos negociados cada vez mais cedo na época, pelo que por agora só um ou dois lugares residuais permanecem indefinidos. Infelizmente, um é o do nosso Miguel Oliveira. Com Binder confirmado na formação austríaca, cedo se percebeu que era o português que estava de saída perante a chegada de Miller à KTM, mas a maior bomba estava ainda por rebentar.

Falamos da retirada da Suzuki, que veio complicar tudo, deixando dois pilotos de topo, Mir e Rins, e de facto um deles um ex-Campeão Mundial, apeados. Mir tem sido falado para o lugar do não-muito-bem-sucedido Pol Espargaró, ao lado de Marc Márquez na Honda Repsol, rumando este de volta à KTM, possivelmente à Tech3 que Oliveira recusou, e Rins acaba de ser confirmado na Honda LCR de Lucio Cecchinello.

Isto porque Alex Márquez, por sua vez, também já foi confirmado num dos lugares da Gresini, explicando que necessitava de uma mudança, e poucas serão menos radicais que de uma Honda para uma Ducati, mas lá está, para o seu lugar vem Alex Rins, pelo que do outro lado da boxe, o único Japonês na MotoGP parece assegurado por agora... e outra das possíveis portas para Oliveira fecha-se desse modo.

Do lado das certezas, a Aprilia e Yamaha confirmaram o atual alinhamento, Quartararo e Morbidelli na Yamaha e Aleix Espargaró e Viñales na Aprilia, mas há o fator adicional da segunda equipa Yamaha passar a ser uma segunda equipa Aprilia.

Não é só isto que deixa o Campeão das SBK Toprak Razgatlioglu de molho, ele que se declarou pronto a mudar para a MotoGP. A menos que a Yamaha estivesse preparada para renegar o contrato de Morbidelli... fontes próximas da marca dizem que não é impossível, especialmente se Toprak renovar o seu título de SBK...

Por outro lado, Andrea Dovizioso, o piloto mais idoso

da grelha, está apeado de novo e quase de certeza a caminho da reforma.

Ao mesmo tempo, o aparecimento da Aprilia com uma formação satélite e, portanto, 4 motos em 2023, abre uma série de possibilidades, mesmo assumindo que Darryn Binder faça a transferência de marca com a equipa de Razlan Razali.

Oliveira é uma delas, embora também se fale do piloto no contexto da Honda LCR, que parece cada vez menos provável, a menos que Nakagami fosse atraído a outras pastagens, e da Ducati Gresini, que como vimos tem pelo menos um lugar preenchido com Alex Márquez.

A Ducati Lenovo tem pelo menos metade do seu alinhamento confirmado com Pecco Bagnaia, ainda em luta pelo título, e um dos temas quentes de discussão é quem se irá juntar a ele para o ano.

Enea Bastianini, rookie e triplo vencedor numa moto do ano passado parece o candidato mais provável, mas Jorge Martin também tem sido falado para o lugar, o que por sua vez deixaria pelo menos um lugar livre na Ducati Pramac... Zarco continua a brilhar, mas continua a não vencer, pelo que para já deve ficar onde está. No entanto, é possível que um dos rookies da VR46, quase de certeza Bezzecchi, transite para manter as coisas em casa na Ducati.

Fabio Di Giannantonio, do lado da Gresini, e Luca Marini na Mooney VR46, têm futuros desconhecidos, mas o último, pelo menos, é irmão do dono da equipa, e portanto um candidato improvável a despedimento...

Para os que faltam mencionar, nomes como Raul Fernández ou Remy Gardner, só se sabe que a Tech 3 não tem grande interesse em mantê-los para já, o primeiro porque não tem andado nada e ainda só marcou 5 pontos, o segundo porque criticou a equipa e a marca... Como sempre, se houver lugares a sobrar, candidatos da Moto2 perfilam-se para subir de classe e a universidade da KTM continua a fornecê-los...//

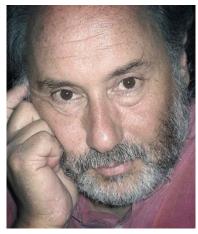


Enia Bastianini e Alberto Giribuola



Álex Rins com Lucio Cecchinello

CRÓNICA



Paulo Araujo *Motociclista, jornalista e comentador desportivo*

AS (minhas) motos AO LONGO DOS ANOS

s motos são sempre o fulcro, ou pelo menos o ponto de partida, de praticamente todas as conversas entre motards.

Começamos com a que temos, os seus méritos relativos, razões da escolha, prós e contras – se houver contras, os mais ferrenhos tendem a só ver as qualidades – e isso inevitavelmente leva-nos às outras. As que tivemos antes, qual tivemos primeiro e por aí fora.

É uma pergunta que me fazem amiúde e, nesse aspeto, a minha história deve ser atípica. Perguntem à esmagadora maioria dos portugueses e o normal é começar por uma motorizada (para muitos, a V5, Macal, Casal, Zundapp ou coisa do género), depois evoluir para uma Yamaha DT125 e então a primeira moto "grande". Até nestas há geralmente pontos em comum: a Honda 600 ou Suzuki GSX-R 750 vão recorrer com alguma frequência.

Começarão a entender o que quero dizer por história atípica quando revelar que a minha primeira 50 (e já tive 4 ou 5) não foi a minha primeira moto, nem de longe.

Até por ser um bocado do contra, fiz questão de não começar com uma 50, mas com uma C70, daquelas Honda que são a moto mais vendida no mundo (mais de 10 milhões) e existem em Inglaterra em 50, 70 e 100cc. A vantagem da 70 para mim era poder andar nas auto-estradas, mas de resto como moto era limitada. Tanto que, quando uns meses depois de a adquirir e usar diariamente em Londres me apresentei a exame com ela, chumbei.

Compreendo a relutância de um examinador que

vê chegar um candidato numa scooter de 6 ou 7 cavalos, travões medíocres e caixa automática de três velocidades de lhe passar um atestado que a seguir lhe permitiria conduzir cavalagens e cilindradas ilimitadas.

A seguir, comprei (notem que não disse troquei, ainda mantive ambas um tempo) uma Honda CB250. Não a feíssima K4, de escapes horizontais, normalmente verde escura e vulgar em Portugal, mas a muito mais graciosa G5, com os escapes curvos para cima e disponível em cores bonitas, azul, verde ou laranja metalizado. Por razões que não vêm muito ao caso, dessas tive duas, uma de cada, azul e laranja, e uns anos depois, até uma Dream, aquela que já tinha rodas prensadas Comstar como as Bol d'Or e um barulho de escape tendente a envergonhar qualquer motard digno desse nome.

Entre elas, graduei para uma CB400 Four (por esta altura já estão a ver que a Honda figurava proeminentemente nas minhas preferências), apenas uma de duas motos que comprei nova em 47 anos, e a seguir uma BMW R100RS, a moto de luxo da altura: primeira moto comercializada com carenagem integral, com relógio VDO e voltímetro, jantes, discos frente e trás, malas Krauser e, aposto que ainda hoje surpresa para muitos mas de origem nas séries 6 e 7, uma bomba de pneus escondida no quadro.

A 1000RS (nominalmente era uma 980!), como topo de gama que era, tinha ainda um estojo de primeiros socorros sob o assento e detalhes como borracha cinzenta no pedal das mudanças para não manchar os sapatos dos executivos que presumivelmente as

iriam adquirir aos magotes.

Em Portugal não, claro, que um profissional de um certo estatuto social dificilmente se podia permitir ser visto em moto, não fossem pensar que era o seu único meio de transporte.

Com a BMW, vim várias vezes a Portugal, habituando-me, quando regressava de alguma paragem, a ter de furar através duma multidão para chegar ao pé dela, mas com menos paciência para a conversa que inevitavelmente se seguia:

"Quanto custou?"

"Oh, para aí 400 contos..."

"... mas com isso comprava um carro!" – estupefação.

"...ou 50 bicicletas ou 200 pares de sapatos... tudo depende se queremos uma moto, um carro, 50 bicicletas ou 200 pares de sapatos!" – dizia eu já com a resposta ensaiada.

Sem os maçar com a lista completa, tive também várias Yamaha, uma Suzuki 125 (agora 2), uma coisa com motor Kawasaki para as corridas e, mais recen-

temente, 1 Casal K276 e 1 Vespa.

Muitas de cilindradas médias foram adquiridas para poupar a moto "maior" (que inclui também uma Honda CB750F1) e neste caso estão uma Honda CG125 (ainda antes de serem feitas no Brasil!) uma CD200, uma SL125, uma H100 que não sabem o que é mas é basicamente uma RZ50 a dois tempos com motor maior, e a tal Suzuki.

Já em Portugal, passei pela inevitável Yamaha DT125, esquivei-me duma FJ1200 impecável que estive quase a comprar até ver que o "impecável" incluía um amachucão no depósito, um espelho a menos e ausência de bicha do conta-quilómetros, e lá acabei com outra nova Honda, uma VFR750.

Se compararmos os preços em termos relativos, dos meus começos em 1975 para agora, uma moto (quase) nova representava cerca de 4 meses de trabalho.

Agora, nem um ano daria... estou a pensar seriamente em comprar outra Honda VFR! Ah, e se querem mesmo saber, o total dá 29! //





AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



























CRÓNICA



Susana Esteves *Jornalista e motociclista*

Velocidade máxima E CHINELO NO PÉ

stão 39 graus e eu vou de moto com calças, casaco e luvas. Apesar de todo o equipamento ser de verão, tecido perfurado e totalmente ajustado, vou literalmente a cozer ali dentro, suada e com tudo colado à pele. Passa por mim um motociclista a alta velocidade, de calções e chinelos, com o ar mais fresco e satisfeito da vida. E nesse momento senti-me parva! Mas segundos depois tudo mudou!

Quando vemos um acidente de moto a acontecer à nossa frente o coração dispara por vários motivos: porque já caímos e tivemos consequências graves, porque amigos já morreram, porque pode acontecer-nos a nós a qualquer momento, porque até temos medo de ver como o motociclista está quando pararmos. Tudo nos passa pela frente em segundos.

Parei para ajudar e, de repente, não me senti assim tão parva. Sem proteção nenhuma e com a velocidade que levava, o estado dele era muito grave. E para mim foi terapia de choque ver como o corpo fica quando temos um acidente de t-shirt, calções e chinelos.

Já parei várias vezes para ajudar outros motociclistas. Já tinha visto muitos "estragos" feitos nos acidentes de moto, já senti na pele esses estragos, mas deste nível nunca!

E todos sabemos que arriscamos sempre que saímos de casa sem equipamento de proteção. E todos sabemos que não devemos fazê-lo, mesmo que nunca nos tenha acontecido nada. E todos sabemos como o corpo fica. Mas ver ao vivo...

coloca tudo noutra dimensão.

E deixamos de arriscar? Provavelmente não.

Porque não há melhor combinação que calor e motos. Combinamos mais passeios, optamos pelos caminhos mais longos, e às vezes até inventamos coisas para fazer só para sairmos e aproveitarmos o bom tempo. Até ir para a praia é mais apetecível.

Não há melhor sensação que conduzir moto com roupa leve e sentir o vento e o calor na pele, e por isso a tentação é enorme no verão, especialmente se estivermos a falar de semanas com ondas de calor. Há imensas opções de equipamentos de verão. Não há desculpa. Mas é difícil resistir quando o calor realmente aperta.

A escolha é sempre nossa, mas temos de ter consciência que o preço a pagar pode ser alto... Se calhar há momentos em que não faz mal sentirmonos parvos.

Boas curvas //

"...para mim foi terapia de choque ver como o corpo fica quando temos um acidente de t-shirt, calções e chinelos."



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.