andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO
MENSAL
#51
AGOSTO

FRENTE-A-FRENTE

TRIUMPH **TIGER 900 RALLY PRO** VS DUCATI **DESERTX**

» TESTE

DUCATI STREETFIGHTER V2
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER NIGHTSTER 975
YAMAHA R7

» REPORTAGEM

29ª CONCENTRAÇÃO DE GÓIS
ROYAL ENFIELD SCRAM 411

» APRESENTAÇÃO

CAN-AM ORIGIN E PULSE
MOTO MORINI SEIEMMEZZO STR E SCR
ROYAL ENFIELD HUNTER 350
RYVID ANTHEM
SUZUKI ADRESS
SYM MAXSYM TL 508
UM RENEGADE FREEDOM 125

// 2022

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.

Rogério Carmo
Publisher

O respeito

Têm sido recorrentes os relatos de estradas onde a circulação de motos, ao fim-de-semana, é ou deveria ser proibida. Felizmente ainda não em Portugal, mas no resto da Europa é um tema que frequentemente vem à baila. E porquê? Pelo ruído que as motos fazem!

Mas as motos não fazem mais ruído que os automóveis! As normas de emissão de poluentes (sim, o ruído é também um poluente) são cada vez mais exigentes e os fabricantes esforçam-se para as conseguirem cumprir. No entanto, alguns motociclistas acham-se acima da lei e, sem qualquer respeito pelos demais, exibem em público e com gosto a estúpida intensidade de barulho que os motores das suas motos conseguem debitar com escapes alternativos.

Por causa disso, na Alemanha, sobretudo nas estradas mais atraentes para os motociclistas, na montanha, as povoações eram massacradas e privadas do seu sossego pelos escapes barulhentos. Agora já não. Há uma lei que veda às motos, durante o fim-de-semana, o acesso a algumas das mais belas estradas, e quem perde são aqueles que respeitaram a lei e a paz dos seus concidadãos.

Acabado de chegar da Concentração de Góis, o tema não me sai da cabeça. A pacata e aprazível vila vê-se assaltada por uma quantidade excessiva de motociclistas que se acham no direito de estragar a paz e o sossego dos demais, com escapes alterados e, como se isso não fosse suficiente, a fazer rateres e gazadas radicais e contínuas que massacram os tímpanos de quem tenta aproveitar o convívio, a paisagem e a frescura da envolvência do Ceira. E não se pense que é só durante o dia, não, a brutalidade continua noite dentro, perante a incompreensível impassividade das forças de segurança. Será difícil perceber que há crianças, idosos, convalescentes e pessoas que têm que acordar cedo para irem trabalhar e que simplesmente não conseguem descansar porque a meio da noite um qualquer demente decide acelerar a fundo só para chamar a atenção sobre si e a sua máquina de fazer barulho?

E que dizer das pobres motos, massacradas desnecessariamente para cumprirem uma função que não lhes compete?. E coitado de quem um dia comprar em segunda mão aqueles motores "muito estimados". Acho que vou criar uma base de dados com as matrículas das motos que vejo a fazer rateres e a dar gazadas, para evitar que alguém inocente as compre! Porque não? //

SUMÁRIO

#51

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

22 MOTO MORINI SEIEMMEZZO STR E SCR
26 SYM MAXSYM TL 508
30 CAN-AM ORIGIN E PULSE
32 ROYAL ENFIELD HUNTER 350
36 RYVID ANTHEM
38 SUZUKI ADRESS
40 UM RENEGADE FREEDOM 125

FRENTE -A-FRENTE

42 DUCATI DESERTX VS TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

TESTE

56 DUCATI STREETFIGHTER V2
66 YAMAHA R7
76 HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER NIGHTSTER 975

REPORTAGEM

104 ROYAL ENFIELD SCRAM 411
114 29ª CONCENTRAÇÃO DE GÓIS

DESPORTO

118 SPORT NEWS

CRÓNICA

3 ROGÉRIO CARMO: O RESPEITO
6 PEDRO ALPIARÇA: A CARCAÇA DE PRESUNTO
102 ADELINA GRAÇA: ANDAR DE BARCO
128 PAULO ARAUJO: A HORA DA DUCATI
130 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
132 SUSANA ESTEVES: VELHA NÃO! VINTAGE

ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

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

BMW MOTORRAD

BMW MOTORRAD SERVICE INCLUSIVE 3 ANOS / 30.000 KM

5 ANOS GARANTIA

NÃO PRECISAS DE IR DAR A VOLTA AO MUNDO.

MAS SE QUISERES PODES.

** A tua vida é uma viagem

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 CAMPANHAS EM VIGOR.**

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 aplicável).

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

MAKE LIFE A RIDE**

bmw-motorrad.pt

A carcaça DE PRESUNTO

Pedro Alpiarça
Ensaiador

Sempre fui capaz de fazer grandes tiradas. Começar a rolar nos primeiros raios de luz do dia e terminar quando já não é possível prescindir dos faróis acesos é um acto de profunda satisfação. Gosto de ter aquela sensação de sair trôpego da moto, de fazer contas aos quilómetros entre abastecimentos. Gosto de ficar naquela região mental onde navego na paisagem, onde o acto mecânico da condução já só responde ao instinto, estabelecer um ritmo, e deixar-me envolver pela cadência da estrada. Gostava de ter mais dias assim.

Por isso admiro os verdadeiros viajantes, aqueles que consomem distâncias em jornadas épicas, sem pensarem no seu fim. Acredito que tenho esse espírito de missão em mim e sempre que posso testo essa resiliência motociclística, mas sei que me falta algo que apenas o tempo e a experiência vão apurando. A capacidade de saber parar. De colocar em causa o planeamento do trajecto e aproveitar momentos e situações que o destino oferece. Os viajantes sabem fazê-lo, agarram os pormenores que enriquecem a experiência, com a certeza de serem únicos.

Há umas semanas atrás, estava num desses dias êxtase em duas rodas, tinha 400 quilómetros feitos e mais outros tantos por fazer. No meio do Alentejo, no seu maior lago, encontrei a aldeia perfeita para levar a moto à beira de água e dar um mergulho retemperador. Com a missão cumprida e o estômago a pedir combustível, procurei um sítio onde pudesse comer algo. Nestas alturas fico satisfeito com pouco, o ónus do tempo perdido sem estar a rolar faz-me passar ao lado de outras delícias gastronómicas (um crime, eu sei).

O pequeno café tinha grupos de pessoas a almoçar, mas não parecia um restaurante, era demasiado ruidoso e intimista, a disposição da sala era aleatória e parecia que todos naquele espaço se conheciam. Rapidamente fui despachado por alguém que tinha mais do que fazer do que perder tempo com estrangeiros. Almoços só por encomenda, a casa estava cheia e eu era, efectivamente, naquele exacto momento, no meu país, no meu Alentejo, um estrangeiro. Nem com a desculpa de não querer comida a sério, uma bifana e uma cerveja fresca chegavam, me safei.

Numa mesa corrida com muitos, ouço uma voz forte, com a autoridade de quem é da terra:

Então e o moço vai-se embora assim? Sem comer nada? Venha de lá aí uma carcaça com presunto e ele senta-se aqui c'a gente!

Na cozinha encolheram-se ombros, resmungaram-se impropérios. Na tal mesa corrida vociferavam-se palavrões ao facto da pequena aldeia deixar partir alguém com fome. De estrangeiro passei a forasteiro e senti a empatia daqueles que sabem o quanto custa cruzar as grandes planícies com o Sol a pino.

Das duas hipóteses que tinha, escolhi a segunda. Gostaria de ter ficado, de ter tempo para a conversa, de honrar o gesto da oferta com disposição para uma partilha com gente genuína. Agradeci e voltei à moto com a plena certeza de que, se fosse viajante, este seria o princípio de uma bela tarde, e que aquela carcaça com presunto teria um sabor muito especial. //

ESCOLHA TODAS AS VANTAGENS

TIGER 1200

GT | GT PRO | RALLY PRO | GT EXPLORER | RALLY EXPLORER

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.

TRIUMPH

FOR THE RIDE

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

» Galeria de fotos aqui

Triumph e Iván Cervantes vencem a Baja de Aragão de 2022 na categoria Trail

A TIGER 900 RALLY PRO NAS MÃOS DO PILOTO DE CAMBRILS DEU QUE FALAR EM TERUEL

A TRIUMPH regressa ao mundo da competição offroad ao mais alto nível ao vencer, na sua primeira participação, a categoria Trail da Baja de Aragão

Ao juntarem-se a experiência do piloto que já conquistou por cinco vezes o título de campeão do mundo de enduro e a solidez tecnológica da Triumph Tiger 900 Rally Pro, o resultado foi realmente espantoso, com a conquista de um fantástico 11º lugar no prólogo da prova, assegurando, num troço de apenas 9 quilómetros, uma excelente posição de partida para a difícil prova que iria ser disputada num terreno extremamente seco e debaixo de temperaturas a rondar os 40 ºC, ao longo de mais de 400 quilómetros de especiais.

Cervantes finalizou a SS1 com um tempo total de 06H13:32, na 11ª posição da classificação geral, que contava com mais de 70 participantes à partida, a apenas 00H33:50 do vencedor, Tosha Shareina (KTM), e a menos de meia hora de pilotos como o português Rui Gonçalves (Sherco), que foi o 3º classificado, integrados em equipas oficiais e aos comandos de motos preparadas especialmente para Rallys, muito mais leves e resistentes.

Para se ficar com uma melhor noção da eficácia da Triumph, Ivan Cervantes conseguiu uma vantagem de 01H06 para o segundo classificado da sua categoria, Ángel Bellmunt (Yamaha).

Na categoria Trail, as motos competem com uma configuração praticamente de série, sendo apenas permitida a modificação das suspensões e rodas, e vedada a alteração de qualquer outro componente.

Nos seguintes links pode ver a Classificação Trail Baja Aragón 2022 e a Classificação Scratch Motos Baja Aragón 2022. //

© 2022 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.

Gama Peugeot Django 125 com novas cores para 2022

UMA ABORDAGEM MAIS FRESCA E DIVERTIDA PARA ALEGRAR O VERÃO

A GAMA Peugeot Django 125 acaba de ser reforçada com novas versões bicolores, a tempo de darem nova cor às férias de 2022.

Assegurando uma mobilidade com segurança, economia e um estilo muito próprio e personalizado, as Django Milky White / Dragon Red e Milky White / Deep Ocean Blue – S vão marcar a tendência deste Verão.

O estilo exclusivo da Django inspira-se nas linhas requintadas do clássico modelo S57C da Peugeot Motorcycles, marca que produziu a sua primeira moto em 1898.

Mas apesar do seu visual se basear na herança da marca, a Django está recheada de tecnologia moderna: iluminação LED, tomada de carregamento de 12V para dispositivos e um painel de instrumentos semi digital com computador de bordo assumindo assim o seu papel de scooter para o futuro.

Animada por um motor monocilíndrico com uma cilindrada de 125cc, a Django tem uma transmissão automática por variador, e regista uma potência máxima de 8,5 cv, conferindo um compromisso muito interessante entre consumo e prestações dinâmicas. Pode ver as características técnicas completas se clicar aqui.

A altura reduzida do assento da Django e o piso espaçoso e plano para os pés tornam-na confortável para condutores de todos os tamanhos – e o seu peso reduzido garante a máxima agilidade.

Toda a informação está disponível em grande estilo, através de Instrumentos com design retro numa mistura equilibrada entre design analógico e digital.

Estas novas cores juntam-se às decorações standard

Mad Black que se mantêm em produção.

Para além destas, estão disponíveis duas versões especiais e com stock muito limitado, que vêm trazer uma maior diversidade à família Django 125: trata-se das Shadow Green e Racing Green

As novas decorações da Peugeot Django 125, já estão disponíveis na rede de concessionários oficiais da marca, com um PVP recomendado a partir de 3.399€. //

motocenter®

REVISÕES
PINTURA E REPARAÇÃO DE JANTES
PINTURA E REPARAÇÃO DE FIBRAS
LAVAGENS PERSONALIZADAS
PASTILHAS DE TRAVÃO
BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUROS
KITS DE TRANSMISSÃO
PNEUS PARA MOTO / JANTES
LAVAGEM
PICK MY MOTO
STORE MY MOTO

HYPERSPORT | TOURING | URBAN | CUSTOM | TRAIL | OFF-ROAD | SCOOTER | MOTO-QUATRO

MICHELIN · BRIDGESTONE · DUNLOP · METZELER · PIRELLI
Continental · HEIDENAU · AVON TYRES · DURO · RINALDI
Mitas · Sava · IRC · NANKANG

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

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

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

E-MAIL
geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

A H-D Pan America 1250 e Joan Pedrero terminam pela primeira vez na história a exigente Baja de Aragão

JOAN PEDRERO, PILOTO DE ELITE DO DAKAR, FEZ HISTÓRIA AO TERMINAR COM ÊXITO A 38ª EDIÇÃO DA BAJA DE ARAGÃO NA CATEGORIA MAXI-TRAIL AOS COMANDOS DE UMA HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1.250 COMPLETAMENTE DE SÉRIE.

EM 2022, as categorias Trail e Maxi Trail foram introduzidas na Baja de Aragão em resposta ao grande interesse que este tipo de motos causa nas competições de Rally-Raid. A Harley-Davidson decidiu aceitar o desafio e o piloto Joan Pedrero participou com uma Pan America 1250, totalmente de série.

Na lendária prova de Aragão, o piloto do Dakar demonstrou as capacidades do primeiro modelo de aventura da Harley-Davidson, equipado com o potente motor Revolution Max 1250, um V-Twin de 1250 cc com refrigeração por líquido que debita 150 cv e que proporciona uma experiência de condução ao mais alto nível.

Temperaturas extremamente quentes, acima de 40 graus, e estradas rochosas empoeiradas foram a paisagem desta corrida incrível. O muito público presente pôde ver a moto da marca americana entre as quinze primeiras posições da geral durante grande parte da prova.

No final do longo dia de competição, além de liderar a categoria Maxi Trail, e apesar de ter que resolver quatro furos que o fizeram perder mais de 90 minutos, Joan Pedrero não deixou de pilotar no limite a Pan America 1250, impressionando com a versatilidade e recursos da moto americana.

Ao cruzar a meta com um tempo de 7H42:50, Pedrero acabou em 44º lugar da geral, e foi também mais rápido que o terceiro classificado da categoria Trail, Gregorio Lopez (Yamaha), que não conseguiu melhor que um tempo de 9H45:11.

"Conseguimos! Colocámos uma moto totalmente de série num rally-raid tão lendário e o feedback tem sido fantástico", comentou Francesco Vanni, Managing Director da Harley-Davidson Espanha, Portugal e Itália. "Esta moto tem tudo o que precisa de ter para uma verdadeira experiência on e off road e estamos prontos para as próximas aventuras".

Nos seguintes links pode ver a Classificação Maxi Trail Baja Aragón 2022 e a Classificação Scratch Motos Baja Aragón 2022. //

MOTO GUZZI V85TT

ROCK(S) N ROAD(S)

A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

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

MOTO GUZZI®

WWW.MOTOGUZZI.PT

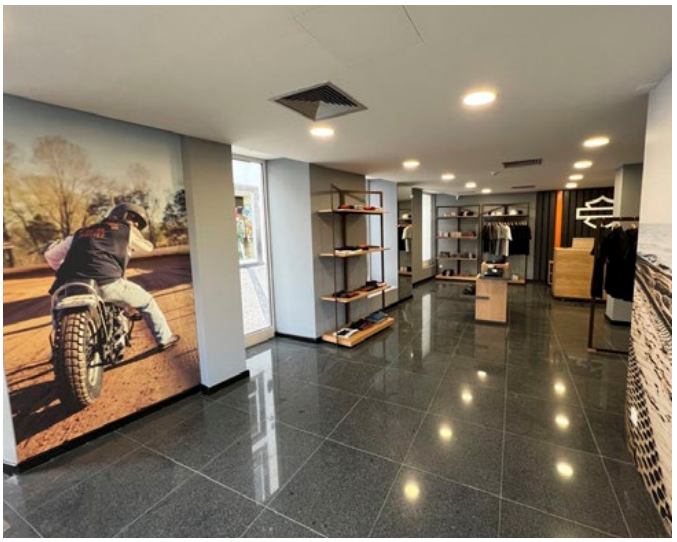
Concessionário Harley-Davidson Lisboa abre loja pop-up no Funchal

O NOVO ESPAÇO VAI APRESENTAR UMA VASTA COLEÇÃO DE ROUPA E ACESSÓRIOS DA ICÓNICA MARCA DE MILWAUKEE.

À SEMELHANÇA de outras localizações "cool" em Espanha e Itália, o concessionário Harley-Davidson Lisboa acaba de abrir uma loja pop-up na Madeira, no centro do Funchal.

O novo espaço, situado na Praça de Colombo, estará aberto de terça a sábado, das 10h às 19h, e apresenta uma vasta coleção de roupa e acessórios da Harley-Davidson, com especial enfoque nas peças para utilização no dia a dia, para motociclistas e não motociclistas, todas com o estilo e carácter únicos da marca americana.

A nova loja apresenta uma atmosfera única que só a Harley-Davidson consegue transmitir e com a qual pretende aproximar ainda mais a marca dos seus clientes, com peças para quem pretende vestir-se »

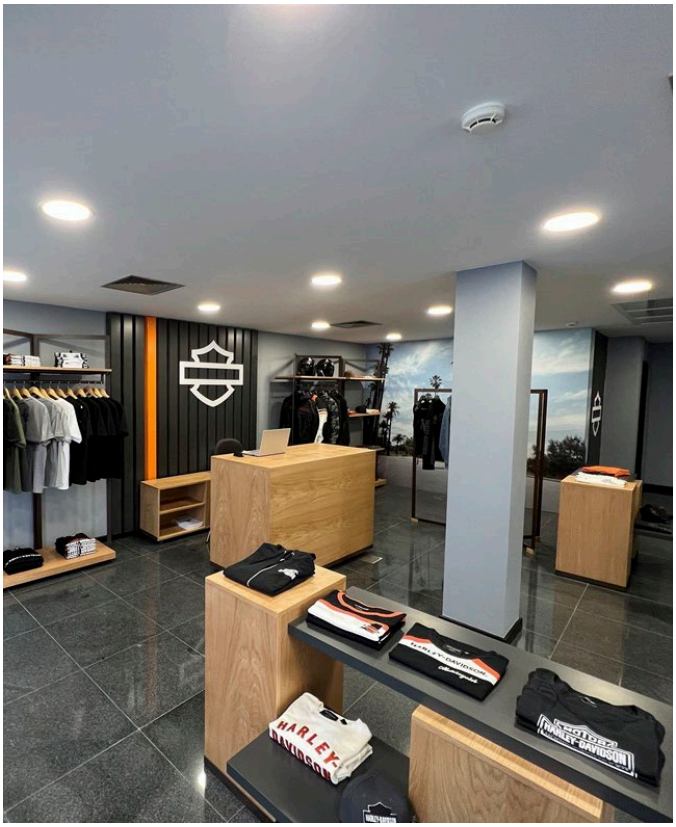


com estilo e um toque moderno e informal, mas sem renunciar à comodidade do dia a dia.

Seja um blusão, uma camisola, uma camisa, uma t-shirt ou umas botas, a vasta coleção de roupa e acessórios Harley-Davidson transpira estilo graças à combinação da iconografia e das cores da marca.

Cada ocasião merece uma peça única e a nova loja pop-up da Harley-Davidson apresenta inúmeras sugestões para todas elas. Trata-se de uma coleção para todos os gostos e estilos, sem deixar de lado a estética Harley-Davidson e a sua personalidade mais irreverente. Todas as peças, desde as mais simples às mais roqueiras, apresentam a tão característica energia Harley.

Francesco Vanni, Managing Director da Harley-Davidson Espanha, Portugal e Itália, comenta: *"este projeto responde à vontade de inovação constante da Harley-Davidson e reforça o compromisso de estarmos cada vez mais perto dos nossos clientes. Com este novo espaço pretendemos dar a conhecer esta fantástica coleção de peças de estilo casual e urbano, perfeitas para o dia a dia, num ambiente que apenas esta mítica marca de Milwaukee consegue proporcionar".* //



Recorde Mundial de Mototurismo - 13 países em menos de 20 horas

CERCA DE 1800 QUILÓMETROS FORAM NECESSÁRIOS PARA CONSEGUIR BATER O RECORDE EM VIGOR DE 11 PAÍSES EM MENOS DE 24 HORAS.

O JORNALISTA Thierry Sarasyn, aos comandos de uma MV Agusta Turismo Veloce, equipada com pneus Battlax Sport Touring T32 da Bridgestone, passou por 13 países em apenas 19 horas e 43 minutos, cumprindo uma distância de cerca de 1800 quilómetros.

Já a 20 de Junho de 2021, para aproveitar o máximo de horas de luz do dia, o jornalista de motociclismo italiano Valerio Boni tinha feito história, ao partir da Suécia para, em apenas 24 horas, visitar 11 países, num percurso de 2003 quilómetros, também ele aos comandos de uma MV Agusta equipada com pneus Bridgestone.

Desta feita, Sarasyn arrancou para esta aventura às 4:16 da manhã, na República Checa, e chegou a Arlon, na Bélgica, às 23:59.

O piloto belga ainda tinha tido tempo de chegar à Holanda e juntar mais um país a este impressionante recorde, "o que não seria muito difícil a partir de qualquer ponto da Bélgica", afirmou Thierry Sarasyn, "mas o objetivo não era estabelecer um recorde que nunca pudesse ser batido, era apenas bater o recorde existente. Eu sabia que o tinha feito, uma vez chegado ao Luxemburgo, mas depois eram apenas mais 10 quilómetros para chegar à Bélgica, pelo que isso pareceu-me lógico".

"No entanto, a decisão de não tentar um 14.º país foi sobretudo por questões de segurança. Senti que estava a ficar cansado e, estar cansado enquanto conduzia no escuro não era seguro. Colocámos a segurança em primeiro lugar", acrescentou Sarasyn.

O percurso foi sendo registado através um sistema oficial de rastreio, o Legends Tracking system, e Sarasyn podia ser seguido ao longo de cada momento desta tentativa. Não andou muito depressa, fazia pausas pelo menos a cada duas horas e seguia regras nutricionais rigorosas para se manter sempre focado.

O trajecto contemplava um grande número de auto-estradas e muitas estradas de montanha, e para isso um pneu versátil era fundamental. Como Sarasyn é um fã do comportamento e do feeling que o Bridgestone T32 dianteiro proporciona nos diversos tipos de estradas e condução, essa acabou por ser a sua escolha. Pode ficar a saber tudo sobre os pneus Bridgestone Battlax Sport Touring T32 e T32GT se clicar aqui.

Mas os grandes desafios desta aventura eram outros. A fadiga física e mental, as dores nas costas, os problemas de tráfego, falhas de navegação e o calor excessivo registado durante o passado dia 20 de Julho de 2022 foram os principais.

Sobretudo o calor, pois a partir das 11h00, a temperatura manteve-se sempre acima dos 35 ºC, atingindo um pico de 39 ºC na Áustria e no Liechtenstein. Mesmo quando Sarasyn chegou a Arlon, perto da meia-noite, a temperatura registada ainda era de 35 ºC.

"A hidratação é fundamental para manter o foco. Bebi muitos líquidos e penso que foi um dos principais fatores para o sucesso desta aventura", afirmou Sarasyn.

Partir da República Checa rumo a Oeste foi uma estratégia que permitiu a este aventureiro granjear cerca de 19 horas de luz diurna, num itinerário que passou pela Eslováquia, Hungria, Croácia, Eslovénia, Itália, Áustria, Liechtenstein, Suíça, Alemanha, França, Luxemburgo e Bélgica. //

PIAGGIO BEVERLY 400
URBAN CROSSOVER
Vinte anos após a primeira geração lançada em 2001, a nova Piaggio Beverly é renovada sem perder a garra desportiva e o design elegante que escreveram a história da mobilidade urbana. Hoje, a Beverly torna-se uma crossover que combina a versatilidade e a aderência de uma roda alta com o desempenho e o conforto de uma GT de luxo. Uma nova fórmula que oferece a cada condutor e passageiro os mais altos níveis de potência e conforto.
PIAGGIO
piaggio.pt

II Encontro Ibérico Royal Enfield - 23, 24 e 25 de Setembro de 2022

O SEGUNDO ENCONTRO OFICIAL DE MOTOCICLISTAS DA ROYAL ENFIELD IBÉRICA VAI REALIZAR-SE NUM AMBIENTE ÚNICO E EXCECIONAL NO PARQUE DE CAMPISMO EL BOLASO, EM SARAGOÇA, ESPANHA.

A ROYAL ENFIELD IBÉRICA vai proporcionar um fim-de-semana para entusiastas da marca, cheio de experiências motociclísticas e num ambiente único e excecional proporcionado pelo parque de campismo El Bolaso, a pouco mais de 950 quilómetros de Lisboa, e a apenas 8 km de Ejea de los Caballeros (Saragoça), uma bela cidade com todos os serviços e com amplas possibilidades de alojamento.

Este evento exclusivo para os clientes da marca Royal Enfield tem previstos passeios de grupo especialmente concebidos para desfrutar da moto e do meio ambiente na região das Cinco Villas, que oferece paisagens que merecem ser visitadas e descobertas. A sua orografia molda paisagens únicas (como o vizinho deserto de Bardenas), repletas de estradas sinuosas que farão desfrutar da paixão pelas motos.

Nos percursos guiados, pensados para os amantes da estrada, não faltarão paisagens espetaculares nos pré-Pirinéus e nos Pirenéus, onde se encontram lugares mágicos unidos por curvas e contracurvas intermináveis em divertidas estradas de montanha.

Serão mais de 3 horas de percursos e 200 quilómetros de extensão, cuidadosamente escolhidos troço por troço, para desfrutar aos comandos de qualquer Royal Enfield.

Os proprietários dos modelos Himalayan terão a oportunidade de percorrer caminhos e trilhos espetaculares na floresta. Os guias da O2Riders Adventures, especialistas em offroad, vão ajudá-lo a tirar o máximo proveito de sua moto, mas não antes de fazer um curso introdutório de condução Off Road.

Durante os três dias do encontro estarão disponíveis, para Test Ride, os novos modelos Royal Enfield, como a Scram 411 e a Classic 350 que o Andar de Moto já teve a oportunidade de testar.

As inscrições já estão abertas e pode registar-se e ficar a conhecer todos os detalhes se clicar aqui.

Pode ver aqui como foi o 1.º Encontro Royal Enfield Ibérica em Cuenca. //

UM
CONQUER THE WORLD

0 JUROS ENTRADA

48 MESES | TAEG 4,1%

Renegade Freedom 125

P.V.P. / Valor Financiado 3.880,00€	Prestação 80,84€	Prazo 48 Meses	
Entrada 0,00€	TAN 0,00%	TAEG 4,1%	MTIC 4.182,75€

Contrato de crédito automóvel, PVP 3.880,00€, entrada inicial 0,00€, financiamento 3.880,00€, prazo de reembolso 48 meses, prestação mensal 80,84€. TAN 0,00% e TAEG 4,1%. MTIC 4.182,75€. Comissão de abertura 200,00€. Condições válidas até 30/09/2022. 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, registada junto do BdP com o nº 921. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de Documentação, Transporte e ISV. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

Toda a gama em 125cc | Potência 12cv | Refrigeracão líquida | Conduz com carta de automóvel

Multimoto

www.umiberica.com umiberica.pt ummotorcycles_pt

Recomendamos lubrificantes CEPSA

Motos elétricas Urbet já disponíveis em Portugal

A MOTOXPERT – GREEN FACTORY LDA É O DISTRIBUIDOR OFICIAL DA MARCA URBET NO NOSSO PAÍS.

A URBET é uma marca espanhola detida atualmente pela empresa Smart Electric Transport que nasceu da necessidade de implementar e desenvolver sistemas de mobilidade urbana em Espanha.

A Urbet tem o intuito de melhorar a qualidade de vida das pessoas, para além de reduzir o uso de combustíveis fósseis e ajudar o meio ambiente. A marca oferece aos seus clientes veículos elétricos numa ampla gama, concebidos para circular com eficiência em cidade.

Para a Urbet a qualidade é uma máxima e, por isso, todos os produtos comercializados são testados por profissionais do setor, de modo a proporcionar a máxima eficiência em segurança, usabilidade e durabilidade aos seus clientes.

De destacar que a Urbet criou recentemente uma fundação que leva o seu próprio nome, através da qual realiza atividades de consciencialização sobre o cuidado com o meio ambiente. Assim, 1% dos lucros da empresa são para colaborar com associações que se preocupam não apenas com os efeitos que a poluição produz no ser humano, mas também no meio ambiente.

A empresa está sediada em Marbella (Málaga) de onde são expedidos os produtos para os seus distribuidores europeus.

Em Portugal, a Motoxpert – Green Factory Lda., empresa com mais de 19 anos de experiência no mercado das duas rodas, fica responsável pela sua distribuição, bem como pela criação de uma rede de concessionários em todo o país.

O modelo Urbet Gadiro estará disponível em Portugal durante o mês de Agosto, com o PVPR de lançamento de 3399€ / 4499€ (equipado com 1 ou 2 baterias, respectivamente).

Trata-se de uma moto eléctrica equiparável a uma

125 cc, destinada a uma mobilidade sobretudo urbana.

O motor de alta eficácia de 3.000 W conta com desaceleração regenerativa e dispõe de 3 modos de condução (Eco/ Comfort/ Sport) e marcha-atrás. É capaz de atingir uma velocidade máxima de 90 km/h e vencer inclinações de 30º.

A Urbet Gadiro utiliza 1 ou 2 baterias de lítio de 72 V e 35 Ah, que permite autonomias até 160 km (com as 2 baterias), cuja longevidade anunciada é de 2500 ciclos, com uma garantia de 3 anos. Uma carga completa demora 3,5 horas.

Com um peso (sem baterias) de apenas 70 quilos, a Urbet Gadiro tem uma suspensão regulável, rodas com jantes de 17 polegadas equipadas com travões de disco e pneus 90/80 na frente e 110/90 na traseira.

Para mais informações pode contactar o importador da Urbet para Portugal, a Motoxpert Green Factory Lda., através do seu website oficial, ou visitar o website da Urbet. //

*"O **MOTOR** DE ALTA EFICÁCIA DE 3.000 W CONTA COM DESACELERAÇÃO REGENERATIVA E DISPÕE DE 3 MODOS DE CONDUÇÃO "*

Charme TRANSALPINO

Uma Naked e uma Scrambler com motores bicilíndricos e design italiano.

Seiemmezzo, que é como que diz seis e meio, é a nova gama de motos da Moto Morini que aproveita a plataforma de média cilindrada estreada na aventureira X-Cape que já aqui lhe apresentámos.

Nascidas para agradarem a uma ampla faixa de utilizadores, tanto a versão naked STR, como a versão Scrambler SCR apresentam o mesmo motor bicilíndrico de 649cc refrigerado por líquido, com dupla árvore de cames à cabeça e 4 válvulas, que debita 61 cavalos de potência às 8.250 rpm, com 54 Nm de binário.

Um quadro fabricado em tubos de aço e um braço oscilante em alumínio fundido servem de estrutura para uma forquilha invertida Kayaba, com 43 mm de diâmetro e um curso de 120 mm, e a um amortecedor traseiro Kayaba monoshock, ambos completamente reguláveis.

Na travagem, destacam-se os dois discos de travão dianteiros, com 298 mm de diâmetro mordidos por

pinças de duplo pistão que, tal como na roda traseira, são assistidas por um ABS Bosch 9.1 MB.

Com um peso a seco a rondar os 200 kg, uma altura de assento de 810 mm e um depósito com uma capacidade de aproximadamente 16 litros, o que diferencia os dois modelos são sobretudo as rodas.

Na versão naked STR, as jantes são em liga de alumínio, pintadas a negro, e calçam pneus Pirelli Angel de medida 120/70-18 na frente e 160/60-17 na traseira.

Na versão SCR, as jantes raiadas instalam pneus tubeless Pirelli MT60RS, de medidas 120/70-18 e 160/60-17 na frente e na traseira, respectivamente.

A Scrambler conta com um guiador mais amplo e elevado, assim como um guarda-lamas dianteiro também elevado. A traseira, atrás do assento, conta com um guarda-lamas suplementar.

A Moto Morini Seiemmezzo STR estará disponível em "Starlight White", "Fire Red" e "Smoky Anthracite", enquanto a Seiemmezzo SCR se veste de "Navy Green" e "Night Black".

Ainda não há informação de disponibilidade e preço para Portugal. //

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

O passo SEGUINTE

Mantendo as linhas originais, a Scooter Maxsym TL 508 apresenta-se agora mais potente e refinada.

Apresentada ao mundo no final de 2019, a Maxi-Scooter da Sym surge agora revista para enfrentar os desafios do futuro.

A versão anterior ficou reconhecida por ser detentora de uma excelente manobrabilidade e de um comportamento dinâmico irrepreensível, graças ao motor montado centralmente no quadro, que lhe confere uma distribuição de peso de 50/50, e a uma suspensão refinada que conta com um mono amortecedor traseiro multilink e a uma forquilha invertida.

Com pequenos ajustes ao nível da estética, as novidades da Maxsym TL 508 surgem ao nível mecânico com um novo motor bicilíndrico paralelo com 508cc de cilindrada, a debitar uma potência máxima de 33,5 kW / 6.750 rpm, o que representa um acréscimo de 11,7% face à anterior versão, registando agora um binário máximo de 49,9 Nm / 5.250 rpm.

Esta unidade motriz refrigerada por líquido está dotada de um cilindro de equilíbrio invertido e embraiagem centrífuga multi disco húmida, que reduzem largamente as vibrações.

Ao nível do pacote electrónico, a Scooter Maxsym TL 508 conta agora com um sistema de Controlo

de Tração (TCS) e um sistema de ignição sem chave (keyless) de última geração.

A estes juntam-se a muitos outros argumentos que fizeram da anterior versão um sucesso de vendas, tais como a travagem, que na roda dianteira conta com pinças de montagem radial com 4 pistons, e é assistida por um ABS de dois canais.

Ainda oferece um painel de instrumentos 100% digital, iluminação Full LED, tomada USB, pára-brisas ajustável em altura e, para maior comodidade, também está equipada com travão de estacionamento. Não menos importante é o amplo espaço de arrumação que oferece.

A Scooter Maxsym TL 508 vai estar disponível brevemente em duas cores, preto e cinzento, por um PVP recomendado de 10.499€. //

"COM PEQUENOS AJUSTES AO NÍVEL DA ESTÉTICA, ***AS NOVIDADES DA MAXSYM TL 508*** *SURGEM AO NÍVEL MECÂNICO"*

URBANA TOPO DE GAMA

JET X 125

URBANA COMPACTA

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

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

Scooters com Qualidade.

Preço:
2 999 € C/IVA

5 ANOS DE GARANTIA* OU 50.000 KM

DESTAQUES

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

SYM

THE SMART CHOICE*

WWW.SYM.PT

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

Origin e Pulse

SÃO AS NOVIDADES DA CAN-AM

Dois protótipos elétricos para uma futura gama de veículos de duas rodas produzida no Canadá.

O construtor canadiano Bombardier Recreational Products (BRP), que detém a marca Can-Am, acaba de mostrar ao mundo dois protótipos elétricos que irão fazer parte da sua futura gama que, segundo foi anteriormente anunciado, será composta por quatro modelos.

As primeiras imagens revelam as primeiras motos elétricas que a Can-Am tem previsto lançar no mercado dentro de dois anos.

A Can-Am Origin é uma trail inspirada no legado da marca na competição, mais concretamente no motocross. Com um design contemporâneo, é uma moto para qualquer tipo de piso.

A Can-Am Pulse foi inspirada pelo mundo do desporto, revelando-se uma naked contemporânea e urbana. Linhas simples reforçam a natureza

descontraída do conjunto.

Ambas estarão dotadas de um motor elétrico Rotax e-Power e a sua bateria permitirá 2 níveis de carregamento.

Construídas de forma a exibirem a tecnologia que encerram, as novas motos serão também acessíveis e fáceis de manobrar, capazes de proporcionar confiança aos novos motociclistas e prazer de condução aos mais experientes.

A simplicidade será o mote dado pela ausência de mudanças, típica das motorizações elétricas, e a marca ainda destaca a suavidade de funcionamento, isenta de vibrações e com uma entrega de potência rápida e previsível, mesmo a baixa velocidade.

Mas não há muita informação disponível. A Can-Am foi muito sintética nesta apresentação, nem sequer fez qualquer referência aos outros dois modelos que presumidamente estarão na forja, e que se presume serem uma neo café-racer e de uma neo scrambler.

Enquanto não são disponibilizados mais dados sobre estas novas Can-Am, pode ver os vídeos abaixo. //

AXXIS—HELMETS.COM

AXXIS

COBRA
CARBON

RACER GP FIBER

HAWK EVO SV

DRAKEN S

MIRAGE SV

HORNET SV

Multimoto

multimoto.pt • info@multimoto.pt

Uma proposta URBANA

Estilo clássico com modernidade em duas variantes

A Royal Enfield Hunter, recentemente apresentada em Banguecoque à imprensa mundial, foi concebida e desenvolvida por designers e engenheiros dos avançados centros tecnológicos da Royal Enfield, na Índia e no Reino Unido, e pela famosa marca especializada em chassis Harris Performance, também propriedade do grupo.

Tem como objectivo proporcionar uma experiência de condução emocionante. O fantástico motor monocilíndrico da série J refrigerado a ar/óleo de 349 cc, recentemente lançado na Meteor 350 e na Classic 350 (que o Andar de Moto já teve oportunidade de testar - clique nos links para ver mais), apresenta injeção de combustível e produz 20,2 cv às 6100 rpm com 27 Nm de binário às 4000 rpm.

Com um quadro de elevado desempenho, desenvolvido pela Harris Performance, com proporções reformuladas para uma maior agilidade e mais capacidade de resposta, a Hunter oferece uma grande agilidade seja nas ruas urbanas ou em autoestrada. A geometria do da Hunter 350 foi concebida para uma ótima relação entre altura e peso, proporcionando um conforto superior, graças ao assento único, largo e comprido.

Novos ângulos de ataque e ângulos de fuga, aliados a uma altura de assento inferior de 800 mm, oferecem à Hunter uma excecional manobrabilidade e mais confiança, controlo e estabilidade em qualquer local e situação.

Com uma distância entre eixos mais curta, jantes de liga leve de 17", menos peso e mais compacta, a nova Hunter 350 é uma roadster renovada para o futuro com o carácter de uma Royal Enfield pronta a contornar o trânsito da cidade, áreas suburbanas e outros desafios com toda a agilidade.

Ambas as variantes estão equipadas com jantes de liga leve e pneus tubeless mais largos, pneu

dianteiro de 110/70 x 17" e pneu traseiro de 140/70 x 17", para uma maior manobrabilidade e um aspeto robusto.

Os travões de disco de 300 mm na frente e de 270 mm atrás são assistidos por ABS de canal duplo O estilo é complementado pelo farol traseiro LED e pelo grupo de instrumentos digital/analógico com odómetro, conta-quilómetros, gráfico de combustível com aviso de pouco combustível, relógio e alerta de manutenção.

Todas as variantes Hunter têm controlos minimalistas, com interruptores rotativos, que remetem para o passado. Para completar, possuem porta de carregamento USB e um prático descanso central. Também são compatíveis com o módulo de navegação TBT da Royal Enfield, que estará disponível para encomenda como acessório para motos original.

A Hunter 350 contará com uma gama de acessórios para motos genuínos quando for lançada na Intermot, em Colónia, de 4 a 10 de outubro de 2022. //

MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING
FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS
www.merlinbikegear.com
merlin_portugal
merlinportugal
C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

Uma abordagem DIFERENTE

Peso contido, bateria facilmente substituível, assento com regulação de altura, mesmo em andamento, e um preço muito mais perto da realidade.

As motos elétricas permitem experimentar novos conceitos, na busca por uma maior eficácia energética.

Esta Ryvid Anthem, desenvolvida por Dong Tran, um motociclista de longa data que acumula anos de experiência na indústria automotiva, tendo passado pela General Motors, pela BMW DesignWorks, pelos laboratórios de design da Toyota em Tóquio e pelo departamento de R&D da Honda, além de ter colaborado várias vezes com a indústria aeronáutica, apresenta características inovadoras que alargam os horizontes da evolução dos veículos de duas rodas elétricos.

A começar pelo quadro exclusivo, fabricado em alumínio e aço inox, com um peso de apenas 5,4 kg, que permite baixar o centro de gravidade do conjunto, a Ryvid Anthem tem a particularidade de estar equipada com o sistema Ergo-Easy, que

permite regular a altura do assento, mesmo em andamento, numa amplitude de 10 centímetros, entre os 762 e os 860 mm, adaptando-se assim a qualquer fisionomia.

O seu peso de 109 kg e a curta distância entre eixos (1.321 mm) permitem antever uma elevada manobrabilidade.

O motor, que debita um pico de binário de 72 N-m, está instalado no braço oscilante, também ele fabricado em alumínio, uma solução inovadora e compacta, e possui uma transmissão de relação variável com correia HTD em carbono, que permite desfrutar de maior capacidade de arranque em ambiente urbano e uma maior velocidade de ponta em estrada aberta.

A bateria de iões de lítio, com uma capacidade de 4,3 kWh e um peso de 29,5 kg, tem um engenhoso sistema de remoção que a permite substituir rapidamente e sem esforço. Equipada com rodas, pode ainda ser transportada para carregamento exterior. O tempo de carga total é de 3 horas numa tomada convencional de 220V.

Na prática, e segundo os dados fornecidos pelo fabricante, a Ryvid Anthem terá uma autonomia

de 120 quilómetros em modo Eco (urbano) e 80 quilómetros em modo Sport, sem travagem regenerativa, e é capaz de atingir uma velocidade máxima de 120 km/h.

A suspensão conta com uma forquilha invertida ajustável com um curso de 100 mm e o monoamortecedor traseiro também é ajustável em compressão e expansão. A travagem está a cargo de discos em ambos os eixos, com destaque para o dianteiro, recortado e com pinças de aplicação radial.

O painel de instrumentos de 4,9 polegadas é em TFT de elevado contraste e apresenta todas as informações necessárias de forma simplificada e muito legível. Além do mais, a iluminação é obviamente em LED e o "arranque" conta com sistema keyless (sem chave).

A empresa prevê que a primeira série de 1000 unidades esteja disponível para encomenda já a partir de 14 agosto de 2022, por um preço de 7.800 dólares americanos, com as entregas previstas para o verão de 2023. //

Mais MOBILIDADE

Este novo modelo representa a aposta da Suzuki na promoção de um novo caminho de mobilidade sustentável, assegurando consumos de combustível abaixo dos 2 litros aos 100 km.

A nova scooter Suzuki Address 125 vem reforçar a oferta da marca no segmento das oitavo de litro, que em 2022 viu regressar os modelos GSX-S125 e GSX-R125, marcando assim o regresso da casa de Hamamatsu a este segmento.

A nova Address 125 foi apresentada como ágil e prática, equipada com um motor com uma cilindrada de 124 cc, refrigerada a ar, capaz de entregar um binário generoso (10 Nm) em médios e baixos regimes, e uma potência máxima de 8,7 cv às 6750 rpm que lhe confere um aceleração adequada a um uso em cidade, ao mesmo tempo que assegura uma fantástica economia de combustível (a marca anuncia valores de 1,9 litros/100 km), resultado da incorporação do sistema Suzuki Eco Performance (SEP) e de um peso total de apenas 105 kg.

Com linhas atrativas e elegantes acabamentos cromados, a Address 125 conta com iluminação e luzes diurnas em LED, combinando um painel analógico, que reforça o seu look clássico, com um indicador digital do sistema SEDI (Suzuki Eco Drive Illumination) que ajuda o condutor a praticar uma condução mais eficiente.

Um assento confortável e espaçoso posicionado a apenas 770 mm do solo, em conjunto com uma plataforma para os pés bem generosa, potenciam uma utilização confortável para o condutor e para o passageiro, além de uma grande facilidade de manobra.

O generoso espaço de arrumação debaixo do assento e um compartimento de arrumação frontal com tomada USB são outros argumentos que garantem a praticidade do conjunto.

Este novo modelo vai estar disponível em 3 cores: Azul, Vermelho e Branco, com um PVP estimado de 2.750€, e a previsão de chegada ao nosso mercado será o último trimestre de 2022.

Para mais informações, contacte a Moteo, o importador oficial da Suzuki Motos para Portugal. //

*"A **ADDRESS 125** CONTA COM ILUMINAÇÃO E LUZES DIURNAS EM LED, COMBINANDO UM PAINEL ANALÓGICO, QUE REFORÇA O SEU LOOK CLÁSSICO "*

Alternativa URBANA

Uma cruiser urbana acessível e cheia de estilo

A UM Renegade Freedom é um novo modelo da marca americana que combina o estilo custom clássico com uma performance contemporânea.

Equipada com o novo motor monocilíndrico a quatro tempos de 125cc, que debita 12.2cv e que atualmente motoriza toda a gama Renegade, a nova Freedom é uma moto que oferece performance, estilo e conforto para que o motociclista possa obter o máximo prazer de condução numa utilização do dia a dia.

Além do mais, a confiança proporcionada pela pouca altura do assento ao solo, com apenas 770 »

mm, pela posição de condução equilibrada e pelo centro de gravidade baixo tornam-na adequada para os iniciados, sobretudo os de baixa estatura.

O espírito "Renegade" é sublinhado pelas linhas negras e vistosas contrastantes com as jantes douradas, o depósito em dois tons e o pequeno defletor frontal que envolve o farol e que, como toda iluminação, é em LED.

Este modelo tem um P.V.P. recomendado de 3.880€ e está disponível para entrega imediata nos concessionários UM.

Pode encontrar mais informações se clicar aqui. //

GREGOS e Troianos

DUCATI DESERTX vs TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

Um tricilíndrico em linha com a cambota desfasada e um bicilíndrico em V desmodrómico decidiram pôr saltos altos e foram brincar para a terra… A novíssima Ducati DesertX enfrenta a consagrada Triumph Tiger 900 Rally Pro.

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

» Galeria de fotos aqui

Este é um teste onde temos como protagonistas duas motos bastante especiais. Não só porque são marcas que querem pôr a funcionar umas mais empoeiradas jantes 21" como o querem fazer sem perder a sua personalidade. Num segmento dominado pelos dois cilindros paralelos, a Ducati DesertX monta um bicilíndrico em V com sistema de válvulas desmodrómico e quadro em treliça. A Triumph Tiger 900 Rally Pro mantém-se fiel ao tricilíndrico em linha, evoluído com a tecnologia T-plane de desfasamento de cambota. Ambas pesam sensivelmente o mesmo, ambas distribuem o seu peso de forma convencional (sem depósitos artísticos, entenda-se) e ambas fornecem equipamento de topo ao serviço do condutor.

Recentemente, a Triumph fez um brilharete na Baja de Aragão, conquistando o primeiro lugar na classe trail com uma Tiger 900 Rally Pro praticamente de origem. A DesertX tem muita sede de protagonismo e na sua apresentação internacional, na Sardenha, ficámos absolutamente convencidos do seu potencial... e apaixonados pelo seu look e atitude.

Lado a lado, dificilmente somos levados ao engano pelas suas silhuetas. Altas (altura do assento: 875 mm na DesertX e 860/880 mm na Tiger), esguias, com suspensões de longo curso e grandes jantes raiadas, a sua imagem respira aventura. A Tiger revolucionou a aparência da sua família com um design mais estilizado. As suas linhas elegantes são fruto de uma saudável evolução estética dos modelos anteriores. Reconhecem-se os progenitores e agradece-se a descendência, porque a qualidade de todos os

*"**LADO A LADO,** DIFICILMENTE SOMOS LEVADOS AO ENGANO PELAS SUAS SILHUETAS. "*

acabamentos é notória.

Por outro lado, a Ducati aponta ao coração. Num golpe de revivalismo, todos os apaixonados por duas rodas que já cá andam há umas décadas reconhecem o duplo farol dianteiro redondo, destacado na carenagem de peça única, ligando o depósito ao ecrã deflector. Eram assim as bestas do passado, aquelas que atravessavam desertos perseguidas por helicópteros com câmaras.

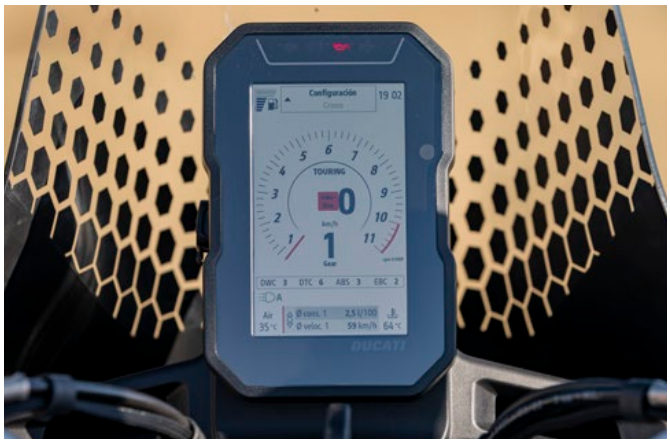
Quando nos aproximamos e os olhos procuram o detalhe, a DesertX torna-se pragmática a demonstrar a sua função. Não há aqui grandes floreados. Esta é uma trail feita para o fora de estrada.

A ergonomia de ambas é semelhante, estamos altos na estrada, de braços bem abertos, prontos para comer quilómetros com uma postura erecta. Aqui a moto inglesa leva uma clara vantagem. Não só podemos colocar o ecrã frontal numa posição mais alta, tornando-se muito mais eficiente a proteger-nos dos elementos, como o assento é bem mais espaçoso e confortável. De referir que o equipamento de série desta Rally Pro (assentos aquecidos, faróis auxiliares, descanso central, monitorização da pressão dos pneus, crash-bars) é mais generoso que o da rival italiana, e até os passageiros irão agradecer as pegas dedicadas.

A DesertX cumpre como viajante, mas ao fim de um dia a rolar, o cansaço surge umas centenas de quilómetros mais cedo. Um facto curioso é que a 140 km/h a Ducati entrega muito menos vibrações ao condutor, algo inesperado, tendo em conta as diferentes tipologias de motor.

O Testastretta (motor bicilíndrico em V a 11º desmodrómico com 937 cc, debitando 110 cv às 9250 rpm e 92 Nm às 6500 rpm) tem uma alma inesquecível. A sua personalidade vincada não precisa de muito para ser espicaçada, tem um apetite voraz por rotações e rosna quando está com fome! Todo o feeling desta máquina é mecânico e

"**A ERGONOMIA** DE AMBAS É SEMELHANTE, ESTAMOS ALTOS NA ESTRADA, DE BRAÇOS BEM ABERTOS, PRONTOS PARA COMER QUILÓMETROS"



directo na maneira como se entrega. As suspensões Kayaba (na dianteira uma forquilha invertida Kayaba com 46 mm de diâmetro e 230 mm de curso; no eixo traseiro um monoamortecedor Kayaba com 220 mm de curso e braço oscilante em alumínio, totalmente ajustáveis em ambos os eixos) são firmes o suficiente para abrilhantar uma direcção leve e intuitiva, e os Pirelli Rally STR aceitam ser castigados sem grandes dramas. A Ducati DesertX surpreende pela sua capacidade de virar uma estrada de curvas do avesso e ignora a jante 21" com uma acutilância que faz lembrar a Multistrada V2, com a qual partilha o bloco motriz.

Na súbdita de sua Majestade, a realidade é outra. A Tiger é muito mais refinada a explicar as suas sensações. O tricilíndrico T-Plane (motor tricilíndrico em linha com cambota desfasada T-Plane de 888 cc, debitando 95,2 cv às 8750 rpm e 87 Nm às 7250 rpm) não tem o imediatismo nervoso da DesertX, mas é cheio e redondo no seu discurso. Há mais movimentações nas transferências de massa, e muito embora a estabilidade seja a palavra de ordem, as suspensões Showa (no eixo dianteiro uma Forquilha invertida Showa com 45 mm de diâmetro e 240 mm de curso, totalmente ajustável; no eixo traseiro um Monoamortecedor Showa com 230 mm de curso, com ajuste de pré-carga e extensão) passam a mensagem de uma condução mais típica de uma trail. A ideia é manter um ímpeto despachado, menos agressivo nos inputs à máquina, para o resultado final ser digno de nota. Nesta toada, conseguimos manter o ritmo por mais tempo, navegando nos médios regimes e aproveitando a menor distância entre eixos para nos servirmos da sua agilidade. Não sendo tão desportiva e directa como a Ducati, a Triumph acaba por ser mais competente no seu conjunto, permitindo uma interacção fluida e linear ao longo de todo o seu envelope dinâmico.

No capítulo da electrónica, temos muitas semelhanças. Ambas oferecem seis mapas de condução, com dois específicos para o fora de estrada, e ajudas electrónicas associadas a uma IMU de 6 eixos. A travagem e controlo de tracção, sensíveis à inclinação, têm uma actuação brilhante no asfalto. Por falar em brilhantismo, a travagem destas motos (na DesertX temos maxilas Brembo M50 e na Tiger Brembo Stylema, ambas a morderem discos duplos de 320 mm) fica a cargo de sistemas geralmente encontrados em máquinas muito mais desportivas...

937 CC
110 CV
16 145 €
» Mais dados técnicos aqui

Na interacção com o condutor, os TFTs seguem caminhos diferentes, sendo que na Triumph o ecrã é significativamente maior e menos convencional no seu design. A Ducati alterna entre dois modos, um mais estradista e outro dedicado ao fora de estrada, onde a apresentação (TFT colorido de 5" vertical com display específico fora de estrada na DesertX; TFT colorido de 7" na Tiger) de todos os elementos é feita de forma simples e eficaz. O acesso ao cérebro electrónico destas máquinas é bastante intuitivo, com comutadores bem posicionados, e existe a possibilidade de ligação ao smartphone através das Apps dedicadas, permitindo navegação simplificada.

Ambas são extremamente eficientes na sua entrega ao asfalto. A dimensão da jante dianteira não as inibe, mostram-se ágeis e envolventes, solícitas e entusiasmantes. A Triumph está um patamar acima no capítulo do conforto, até a personalidade mais linear do tricilíndrico ajuda a manter uma compostura mais civilizada. A Ducati é mais rude, mais agressiva. O motor Testastretta está sempre pronto a mostrar o seu ronco, as suspensões são mais assertivas e tem uma maior facilidade na inserção em curva.

Um bom exemplo destas diferenças surge na caixa de velocidades, onde o quick-shift directo e mecânico da DesertX contrasta com a suavidade do da Tiger.

Aqueles mais atentos, certamente já terão reparado, que a Triumph vinha calçada com uns estradistas Bridgestone Battlax A41. E se no asfalto a Ducati tinha conseguido uns brilharetes com uma goma mais mista, fora do tapete negro não é tão fácil de esconder as diferenças...

A Tiger 900 Rally Pro tem capacidade de nos mostrar os limites de um modo muito progressivo. Com a falta de atrito, toda a sua capacidade ciclística entra em cena para nos mostrar o quão importante é ter um pacote equilibrado, onde o condutor tem perfeito controlo nas reacções da moto. As suspensões filtram as irregularidades de forma exímia (com o curso inicial perdulário e composto, vão endurecendo ao longo do seu espectro de actuação, sem brusquidão ou hesitações) ajudam o tricilíndrico a ganhar tracção e a cambota desfasada T-Plane potencia a consistência e linearidade do mesmo.

O mapa Off-Road deixa-nos um controlo de tracção mais permissivo e desliga o ABS traseiro, permitindo soltar a roda posterior em aceleração e travagem. A excelente compostura da Tiger, aliada a uma boa centralização de massas, ajudam-nos

888 CC
95,2 CV
16 395 €

» Mais dados técnicos aqui

*"O **FORA DE ESTRADA**, COM MÁQUINAS A RONDAREM OS 100 CV E MAIS DE 200 KG, TEM SEMPRE UM CARIZ DE EXIGÊNCIA"*

a ganhar confiança aos seus comandos. A sua personalidade mais sofisticada no asfalto transforma-se em eficácia aventureira fora dele. A Tiger 900 Rally Pro merecia uns pneus mais mistos neste teste, mas não se inibiu de nos provar que mesmo com as unhas cortadas, se consegue tocar guitarra. Dadas as condições, o modo Off-Road Pro, onde todas as ajudas desaparecem, ficou para outras baladas...

Do outro lado da poeira, temos a primeira Ducati de jante 21", uma trail dedicada aos maus caminhos. Se as promessas de uma atitude desportiva já nos tinham surpreendido no asfalto, fora dele tínhamos o cenário montado para algo de espectacular.

Com as três primeiras relações mais curtas, o Testastretta mostra-se bastante civilizado a baixas rotações, sem soluços nem engasgos, mas a sensação de centro de gravidade alto coloca algumas questões importantes.

No modo Enduro, o motor fica limitado aos 75 cv, o controle de tracção permite algumas escorregadelas e o ABS traseiro entrega uma mordida inicial mais contundente. Levados ao colo, ganhamos velocidade e percebemos o quão eficazes são as suspensões a controlar os movimentos da moto. Subimos um nível e passamos para o modo Rally, onde a roda traseira fica sem ABS e o controlo de tracção fica reduzido ao mínimo indispensável para nos salvar de um exagero maior (entrega de potência sem restrições).

A DesertX não morde... mas tenta! Quanto mais puxamos por ela, melhor se comporta nos pisos mais escorregadios, e a partir daqui cabe ao condutor ter a experiência suficiente para a domar. Nesta equação, o amortecedor de direcção

ENDLESS EVOLUTION

C5

- 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

WWW.GOLDENBAT.PT

SCHUBERTH

é fundamental para controlar as constantes flutuações da roda da frente em potência.

A atitude da primeira Ducati assumidamente fora de estrada está ao nível dos pergaminhos da marca. Não basta ser bonita, tem de ser eficaz. Resta saber se a maioria dos seus compradores conseguirá tirar proveito de todo o seu potencial...

O fora de estrada, com máquinas a rondarem os 100 cv e mais de 200 Kg, tem sempre um cariz de exigência que, quer queiramos quer não, não está ao nível de todos os utilizadores. Imaginamos ser o Ivan Cervantes ou o Danillo Petrucci, mas na verdade resta-nos o forte desejo de não riscar os plásticos ou danificar motos tão caras. A Tiger consegue ser mais simpática a mostrar-nos os nossos limites, há uma maior tolerância nas reacções quando o piso se torna mais escorregadio. O facto de termos feito este teste com pneus estradistas é prova da sua capacidade de se manter imperturbável a tentar acompanhar a DesertX. Porque esta, sim, gosta de se exibir. O seu conjunto funciona de modo exemplar quando carregamos mais velocidade, muito embora o centro de gravidade alto exija alguma perícia nas manobras mais lentas. Uma Ducati na terra não podia deixar de ser desportiva, faz todo o sentido.

Muito embora partilhem a mesma filosofia, a tal polivalência que lhes podemos gabar é-nos apresentada de maneira diferente (Ducati DesertX desde 16.145€ e Triumph Tiger 900 Rally Pro desde 16.395 €). A Triumph Tiger 900 Rally Pro é uma moto mais sofisticada, mais polida, com um nível de comunicação excelente com o condutor. Imbatível a nível de equipamento, consegue ser das propostas mais equilibradas do mercado para aqueles que querem ter dois conjuntos de pneus na garagem. Por outro lado, nós dificilmente equiparíamos a Desert X com pneus mais estradistas. Não só respira aventura, com a sua imagem a evocar heróis do passado, como consegue pôr-nos num estado de permanente inquietação aos seus comandos. O seu motor vibrante, a ciclística aprumada e recompensadora fazem dela uma máquina que dá mais vontade de pilotar do que de conduzir. Deixemos então ficar os tacos... decerto que a Ducati a imaginou sempre assim. //

cardo
communication in motion

Bluetooth 5.2

CARDO FREECOM 4x

CARDO FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

Equipados com a mais avançada tecnolgia Bluetooth, Live Intercom e som JBL, para uma experiência sonora sem precedentes.
Agora atualizáveis através do seu telemóvel, graças à tecnologia "Over-the-Air", os FREECOM X juntam a mais avançada tecnologia à comprovada qualidade CARDO.

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt

A verdadeira STREETFIGHTER

DUCATI STREETFIGHTER V2

Não tem mais de 200 cv nem um V4. Mas tal como a sua irmã, promete elevadas doses de adrenalina, ou não fossem a sua alma e coração derivados da desportiva Panigale V2… Será esta a verdadeira Streetfighter?

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

» Galeria de fotos aqui

"**A QUALIDADE** DE TODOS OS ACABAMENTOS JUSTIFICA A EXCLUSIVIDADE DA MÁQUINA, ESTAMOS PERANTE UMA SUPER NAKED QUE DERIVA DE UMA DESPORTIVA"

Quando saí de casa para a ir buscar, estava na dúvida quanto ao equipamento que devia vestir. Blusão desportivo e calças de ganga, ou fato de pista com deslizadores? Imediatamente comecei uma deriva mental sobre qual seria o mínimo de cavalos a dominar para que o fato de pista não se veja ridículo. Nas horas seguintes, percebi que tinha feito a escolha correcta...

A Ducati Streetfighter V2 tem uma presença impactante, a assinatura dos LEDs evocam uma máquina zangada, focada na sua busca pelos limites, e toda a silhueta respira agressividade e propósito. Rapidamente dei pela falta dos apêndices aerodinâmicos, um extra (mais de mil euros de asas, para obtermos uma frente plantada a velocidades absurdas), disseram-me, e eu que até vim de fato, respondi!

A qualidade de todos os acabamentos justifica a exclusividade da máquina, estamos perante uma super naked que deriva de uma desportiva, e esse purismo é palpável.

A Panigale V2 empresta o seu bicilíndrico desmodrómico a 90º, o Superquadro (955 cc refrigerado a líquido, debitando 153 cv @ 10.750 rpm e 101,4 Nm @ 9000 rpm), abraçado por uma estrutura monocoque em alumínio e umas suspensões totalmente ajustáveis em ambos os eixos (forquilha Showa BPF com 43 mm de diâmetro na dianteira e um monoamortecedor Sachs montado sobre um monobraço em alumínio). A travagem fica a cargo de um sistema Brembo (Pinças M4.32 de 4 pistões e fixação radial a morderem dois discos de 320 mm na dianteira, e pinça de 2 pistões a morder um disco de 240 mm na roda traseira) que tem como cérebro uma unidade

955 CC
153 CV
17 745 €

» Mais dados técnicos aqui

*"A **STREETFIGHTER V2** É BASTANTE CIVILIZADA, ACESSÍVEL E ATÉ MESMO CONFORTÁVEL A VELOCIDADES MODERADAS. "*

de medição de inércia BOSCH Cornering ABS EVO.

Como podem calcular, todo o pacote electrónico desta Streetfighter V2 é de excelência (integra um IMU de 6 eixos), com controlo de tracção também sensível à inclinação (DTC EVO 2), anti-wheelie (DWC EVO), regulação do travão motor (EBC) e quick-shifter (DQS EVO 2).

Os mapas de condução são 3, WET, ROAD e SPORT, e a qualquer momento podemos redefinir as suas parametrizações em cada modo. Em boa verdade esta moto só precisa de dois... mas já lá vamos.

Se já alguma vez se depararam com um motociclista de fato de pista vestido, parado num qualquer semáforo de uma cidade apinhada de trânsito, perceberão que a imagem é um tanto ou quanto estranha. Possivelmente a sequência seria um motor a gritar, primeira engrenada com os olhos em alvo à espera do verde, e uma saída gloriosa em direcção ao infinito!

Nada poderia estar mais longe da verdade. A Streetfighter V2 é bastante civilizada, acessível e até mesmo confortável a velocidades moderadas. O trabalho feito na ergonomia (depósito ligeiramente mais estreito, assento redimensionado no que toca à altura da espuma e formato) e no seu triângulo de condução faz com seja daquelas máquinas em que percebemos o seu intuito (nota-se a assertividade corporal assumida na roda da frente para 845 mm de altura do assento), mas sem dar heróicas concessões ao esforço físico. O bicilíndrico Superquadro e a sua personalidade em V conseguem rolar abaixo das 3 mil rotações sem grande esforço, e até o quick-shifter colabora sem sobressaltos de maior.

O acerto desportivo das suspensões é evidente,

salgadosmoto acessórios e equipamentos /salgadosmoto • www.salgadosmoto.pt

mas a sua afinação é um processo relativamente fácil (não digo intuitivo porque a sua ciência vai para lá do rodar freneticamente os parafusos para o "soft" ou para o "hard"), sobretudo porque a minha compacta estatura assim o exige. A Streetfighter ficou bastante mais tolerante no comportamento em mau piso com apenas alguns ajustes.

O modo Road enaltece o carácter simpático deste desmodrómico, os médios regimes não têm aquela urgente e criminosa vontade de nos arrancar os braços. Há até uma certa linearidade antes de atingirmos as 7000 rpm, porque a partir daí, surge todo um fogo de artifício, muito embora se note alguma hesitação no acelerador nas primeiras três mudanças.

É perfeitamente possível fazer uma condução fluida e descontraída, e não fosse a ausência de

*"OS **MAPAS DE CONDUÇÃO** SÃO 3, WET, ROAD E SPORT, E A QUALQUER MOMENTO PODEMOS REDEFINIR AS SUAS PARAMETRIZAÇÕES EM CADA MODO "*

um indicador de nível de combustível no pequeno ecrã (um TFT a cores de 4,3", semelhante ao que encontramos na Supersport, altamente intuitivo na sua interacção) e a estrada aberta poderia prolongar-nos os sorrisos com mais confiança.

Potência gera calor e, neste caso específico, temos uma linha de escape que desenha um pequeno "circuito" mesmo debaixo do banco do condutor, precisando de uma deslocação de ar decente para os dissipadores se mostrarem eficazes. Aproveitando o aumento de temperatura, transfigurei a personalidade da máquina quando o asfalto se tornou entusiasmante. O modo Sport é efectivamente aquele onde a Streetfighter V2 devia estar bloqueada. Fosse eu um director de desenvolvimento técnico a viver ali para os lados de Borgo Panigale, e esta máquina viria com dois

brembo

DUCATI
STREETFIGHTER V2

mapas, o "Olha aí que está a chover" e o "Agora é que é".

A maneira como este motor nos acorda no último terço de rotação, é de uma honestidade bestial. Não só gosta de viver nos regimes mais altos, como continua doseável e directo, um óptimo exemplo de como a desportividade não tem de ser agressiva nem assustadora. Se a resposta ao longo de todo o espectro de utilização se torna mais cristalina e previsível, é a prova que a envolvência do mapa mais directo faz todo o sentido. Vibrante, com uma sonoridade rouca e gutural, o movimento do punho direito completamente aberto, torna-se um gesto repetido sem dramas de maior.

A ciclística patrocina a experiência com doses exemplares de precisão. A frente altamente informativa casa na perfeição com uma travagem à altura da ocasião. Há aqui algum espírito supermotard nas inserções em curva, porque não foram poucas as vezes que senti a roda traseira a levantar. A agilidade do conjunto (200 kg em ordem de marcha) e a nobreza do quadro em alumínio a absorver as torções, ajudam a delinear as trajectórias sem medo de castigar os Pirelli Diablo Rosso IV. A ajuda preciosa do amortecedor de direcção Sachs torna-se fundamental nas mudanças de direcção mais forçadas, afinal de contas temos debaixo de nós um motor nervoso que não hesita em fazer levitar a roda da frente.

Foi um bom dia para o cromo-do-fato-nos-semáforos. A Ducati Streetfighter V2 provava toda a sua elegante forma de estar castigando deslizadores sem dó nem piedade.

Por mais de 17 mil Euros (17 745 €, para ser exacto), as suas rivais diretas serão a Yamaha MT-10 SP e a BMW S1000R, ambas com motores tetracilíndricos em linha. Ambas estão longe do arrojo estético da Streetfighter, sobretudo na nova cor Storm Green, um verdadeiro assalto aos sentidos.

Existem motos que nos põem em sentido, que nos colocam demasiadas questões.

Depois existem outras que nos acolhem, pagam-nos um copo e nos fazem rir como se as conhecêssemos há muito. Esta é uma dessas motos. Os seus mais de 150 cv não intimidam aqueles que querem ter uma máquina utilizável num quotidiano apimentado e a sua personalidade é mais afável que arrogante. Gosto disso. E sobretudo porque, quando é altura de se levar a sério, corresponde com um discurso entusiasmante e bem estruturado… com uns palavrões pelo meio!

Se o nome Streetfighter sugere uma naked desportiva pronta a lutar no mundo real, a Ducati acertou em cheio com a sua V2. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N80-8 50th Anniversary
Fato Macna Tronniq
Luvas REV'IT! Chevron
Botas Dainese Nexus

MOTO PONTO

EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Emali:motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Emali:motoponto@gmail.com

Até já!

Cordeiro EM PELE DE LOBO

YAMAHA R7

Não querendo deixar no vazio o segmento das desportivas de média cilindrada, a Yamaha R7 é uma afirmação de presença da marca de Iwata. Conseguirá manter o legado?

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

» Galeria de fotos aqui

*"DE FACTO, A **YAMAHA R7** NÃO DECEPCIONA AO VIVO. O DESENHO FLUIDO DAS CARENAGENS, A ILUMINAÇÃO FRONTAL..."*

Há muito que esperava poder rolar com esta moto. Com a notícia da saída de cena da mítica R6 (passou a estar apenas disponível para uso em competição), a chegada de uma desportiva com o motor CP2 encaminhava-nos para um patamar mais acessível na busca de emoções fortes. A realidade motociclística actual procura cada vez mais o bom senso ao invés dos extremismos e a receita das Supersport com metade da cavalagem das superdesportivas abre um novo nicho de diversão comedida. Por mim falo, prefiro saber que consigo perceber os limites de 100 cv do que ter medo que o seu dobro me morda, sobretudo se tiver que conviver com outros habitantes do asfalto.

A minha expectativa era elevada. Com um dos motores mais entusiasmantes do mercado, uma ciclística melhorada e um daqueles visuais que nos faz ter vontade de nos escondermos na bolha e fazer barulhos de criança, esta só podia ser uma máquina muito especial. Todos os ingredientes faziam sentido.

De facto, a Yamaha R7 não decepciona ao vivo. O desenho fluido das carenagens, a iluminação frontal com personalidade familiar, os avanços na extremidade da mesa de direção maquinada, tudo respira o minimalismo típico de uma peça de engenharia focada na performance. Uma espécie de mini R1 ciclope, para aqueles que têm uma imaginação fértil...

Um olhar mais cuidado deixava antever uma suspensão dianteira totalmente ajustável e uma bomba de travão da Brembo, indicativos de que a festa teria sempre bons ingredientes.

A chave começava a ferver na mão.

Nos primeiros quilómetros feitos na cidade, a R7 é quase civilizada. A embraiagem é suave, a

689 CC
73,4 CV
9 395 €

» Mais dados técnicos aqui

*"EU PERCEBI O **CONCEITO** DESDE O PRINCÍPIO E A ERGONOMIA DESPORTIVA DESTA MOTO CASA BEM COM AS PARCAS DIMENSÕES DO PERSONAGEM"*

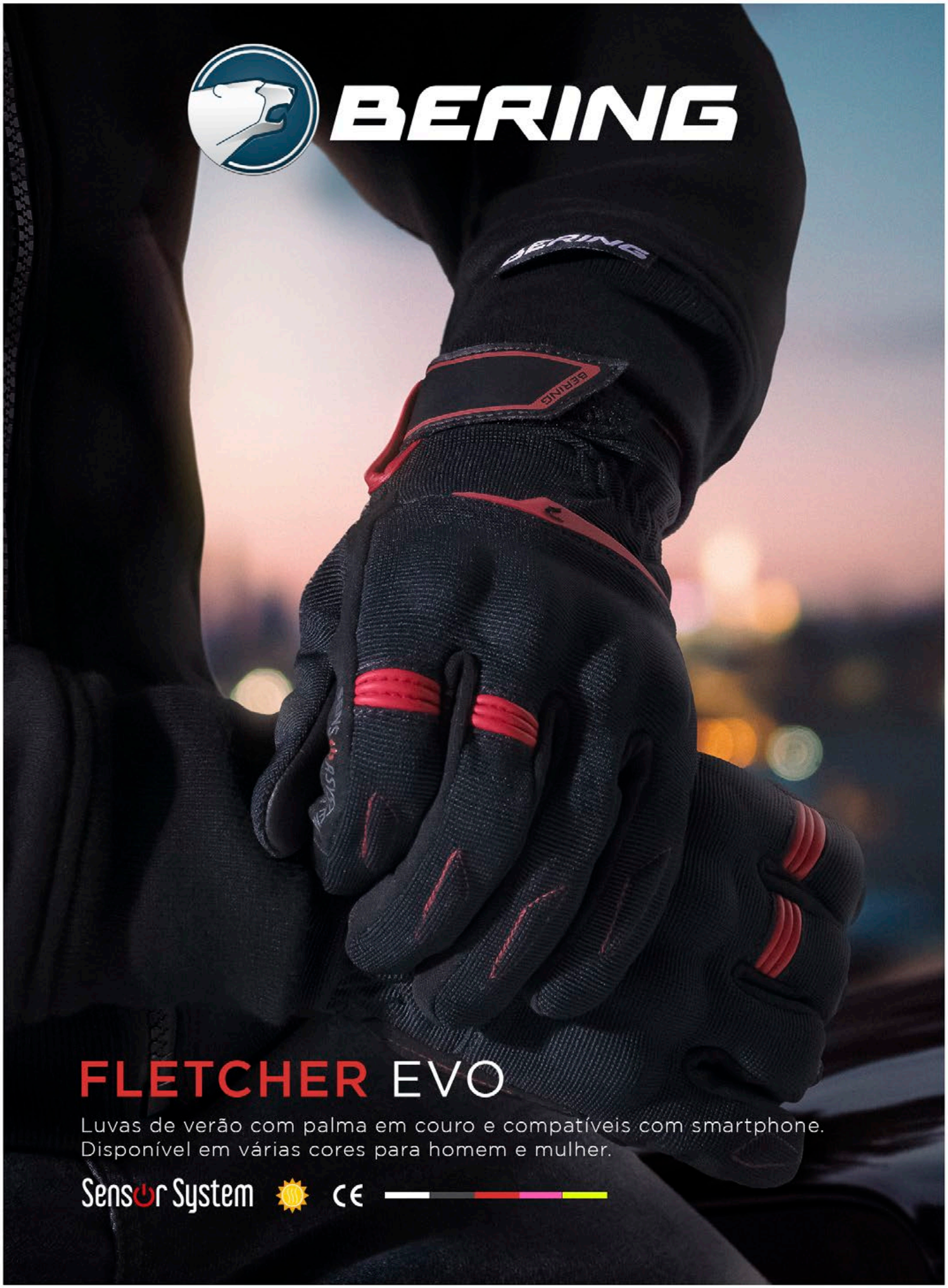
caixa de velocidades precisa (quick-shift opcional), e a suspensão não se sente excessivamente desportiva. Sentimos a sua firmeza, mas há uma tolerância simpática no amortecimento das sarjetas e outros males, e a travagem é mordaz ao ponto de utilizarmos só um dedo na manete. O motor (um bicilíndrico paralelo CP2 de cambota desfasada com 689 cc, debitando 73,4 cv às 8750 rpm e 67 Nm às 6500 rpm), tem uma resposta imediata e solícita desde os mais baixos regimes e o acelerador (a ausência de electrónica prevalece) corresponde com um toque assertivo e sem engasgos. A grande questão é a agressividade da posição de condução.

Eu percebi o conceito desde o princípio e a ergonomia desportiva desta moto casa bem com as parcas dimensões do personagem; a questão são as décadas de abuso que esta coluna e estes pulsos já sofreram. A Yamaha R7 não é uma moto simpática de conduzir a baixas velocidades, muito embora a sua agilidade e sensação de leveza (apenas 188 kg a cheio) sejam particularmente interessantes. Nos percursos mais longos, raras foram as vezes em que as duas mãos estiveram nos avanços, o braço esquerdo apoiado com cotovelo no depósito era a imagem mais comum.

Precisava de velocidade para esta equação fazer sentido.

No informativo LCD de contraste negativo, os consumos ridiculamente baixos diziam-me que podia estar noutra realidade que não esta, e o som inócuo do escape também não ajudava a lançar fogo de artifício.

Procurei estradas abertas, encaixei-me atrás da »



salgadosmoto
acessórios e equipamentos
/salgadosmoto • www.salgadosmoto.pt

carenagem e rodei o punho direito. A R7 é lesta a subir de rotação e, sem surpresa, os médios regimes são o seu forte, a caixa bem escalonada ajuda a usufruir do ímpeto constante sem grande frenesim no pé esquerdo. Recupera facilmente a velocidade e consegue galvanizar a condução, num misto de empenho do suposto piloto (nesta altura imaginava-me assim) e de entrega sem pudores do CP2. Reconhece-se de modo imediato a divertida forma de comunicar desta unidade motriz e outros modelos onde habita vêm-nos imediatamente à memória.

O problema é que neste contexto a falta de pulmão nos regimes mais elevados nota-se nas mudanças mais altas. Afinal de contas, estamos com um perfil aerodinâmico perfeito para ganhar velocidade e... pouco acontece. Em 5.ª,

"NO INFORMATIVO ***LCD DE CONTRASTE NEGATIVO****, OS CONSUMOS RIDICULAMENTE BAIXOS DIZIAM-ME QUE PODIA ESTAR NOUTRA REALIDADE"*

e sobretudo em 6.ª, deveríamos ser capazes de abrir um túnel que atravessasse a malha do espaço/tempo, toda a nossa simbiose com a máquina o ditaria.

Adapto-me enquanto procuro tentar perceber o verdadeiro ADN desta pequena desportiva e recorro às melhores estradas do Oeste para o fazer.

As curvas de apoio largo revelam uma precisão e estabilidade que inspiram confiança. O trabalho feito no chassis, com uma distribuição de peso mais evidente sobre o eixo da frente, e sobretudo os reforços em alumínio no pivot do braço oscilante, acrescentam uma rigidez extra que se sente. A suspensão tem uma quota parte neste sucesso, as Kayaba invertida de 41 mm (totalmente ajustáveis) e o novo sistema de amortecedor traseiro tipo link (com ajuste de pré-carga e extensão) estão à altura »

YAMAHA

do desafio, mostram-se imperturbáveis na altura de debelar oscilações indesejáveis. Sim, era altura de começar a trabalhar para fazer a magia acontecer. O tal extremismo da posição de condução fazia agora todo o sentido, e o joelho técnico já aparecia sem vergonha nenhuma.

Nas secções mais encadeadas, a Yamaha R7 faz uso do binário (que parece sempre imenso) para ganhar ímpeto, e os Bridgestone S22 começam a ser castigados à séria. A frente ágil e instintiva dá-nos a veleidade de atrasar as travagens e confiar na fantástica sensação de grip mecânico para nos atirarmos para dentro da curva. Tinha finalmente encontrado o pote de ouro que esta moto promete. É aqui, neste território onde brincamos constantemente com as transferências de massa para não perder velocidade, que a Yamaha R7 se sente feliz. Não é na saída em potência depois da curva lenta, é no carregar o momento em inclinação que a máquina funciona. Esta seria a parte em que me armava em Quartararo e vos dizia que é um processo fácil... mas não acho. Requer confiança e atitude. Afinal de contas, trata-se de uma desportiva, e a distribuição de peso tem muito a ver com a posição corporal. A R7 ajuda a perceber este jogo, e essa é a sua mais valia.

Se, por um lado, o controlo de tracção (especialmente no piso seco) acaba por ser redundante, um quick-shift de série só ajudava a enaltecer o pacote dinâmico, sendo que a embraiagem assistida consegue fazer pequenos milagres ao evitar bloqueios de roda nas reduções mais bruscas. A travagem está bem dimensionada para os acontecimentos, mas um pouco mais de potência era bem-vinda. Bastante mordaz, contudo.

No final do dia, sentia-me bastante confuso. A imagem de uma certa Aprilia RS 660 vinha-me à memória, e como competidora directa, não posso deixar de pensar que os mais de 2000 € de diferença (Yamaha R7 a partir de 9395 €; Aprilia RS 660 a partir de 11750 €) garantem um pacote electrónico superior e uma envolvência desportiva de outro nível, especialmente no capítulo motriz.

A Yamaha R7 acaba por ser uma ótima escola de pilotagem, onde a confiança é potenciada num conjunto bastante bem estruturado. Se o meu filho um dia quiser a sua primeira R, seria uma das primeiras hipóteses a considerar. Mas depois eu comprava uma MT-07 e explicava-lhe umas coisas...

Aqui fica um agradecimento especial ao Kartódromo do Oeste que possibilitou a sessão de fotos em pista. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N80-8 50th Anniversary
Fato Macna Tronniq
Luvas REV'IT! Chevron
Botas Dainese Nexus

FULL FACE.
OPEN FACE.
IN YOUR FACE.
BELL
BROOZER
Uma combinação brutal de atitude, estilo e funcionalidade faz do Broozer um verdadeiro streetfighter. Com dupla homologação, tanto como capacete integral como capacete aberto, queixeira amovível e viseira escamoteável integrada: o Broozer está pronto para tudo.
MAIS INFORMAÇÕES EM BELLHELMETS.COM
BELL
ATENÇÃO: O motociclismo é um desporto perigoso que pode resultar em lesões graves ou mesmo na morte. Para o uso adequado do seu capacete, consulte o manual do utilizador.
DESCUBRA TODA A COLEÇÃO
myBihr.com

Rebeldia CUSTOM

H-D SPORTSTER NIGHTSTER 975

Na clássica silhueta Sportster, estreia-se o novo motor Revolution Max 975T que pretende redefinir a experiência Harley-Davidson para uma nova geração de motociclistas.

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

» Galeria de fotos aqui

*"COM **AJUSTE HIDRÁULICO** DA FOLGA DAS VÁLVULAS, ESTE MOTOR GARANTE UMA OPERAÇÃO SILENCIOSA E MUITO REGULAR"*

À semelhança da sua congénere mais potente, a Harley-Davidson Sportster S, que recentemente também tive a oportunidade de testar (pode ver aqui), a nova Nightster 975, além da silhueta baixa e esguia, pouco tem a ver com as velhas, modestas e simples Sportsters de antigamente, como as tão populares Forty-Eight ou Seventy-Two. Qualquer outra semelhança é pura coincidência.

Oferecendo uma posição de condução radical, tipicamente cruiser, a mais nova produção de Milwaukee proporciona uma experiência de condução verdadeiramente impressionante, graças à nova unidade motriz que a equipa.

O novo Revolution Max 975T, derivado do que equipa a Pan America e a Sportster S, nem sequer pode ser comparado em desempenho com o que proporcionava o bastante "cansado" Evolution de 1200cc.

A nova tecnologia que incorpora, como a refrigeração por líquido, proporciona a este V-Twin a 60 graus uma curva de binário que permanece plana em toda a ampla faixa de potência, projetada para fornecer uma forte aceleração e um elevado binário nos médios regimes.

Na prática, em qualquer relação de caixa a resposta ao acelerador é contundente, mas tem um fôlego que provoca a que se explorem os regimes mais elevados, desfrutando de uma forte aceleração e uma deliciosa nota de escape.

Para quem gosta de saber números, o Revolution Max 975T (com 975 cilindradas, como dizem os nossos irmãos do lado de lá do Atlântico) debita uma potência máxima de 90 CV (67 kW) às 7.500rpm, com um binário máximo de 95N-m registado às 5.000rpm.

975 CC
90 CV
15 900 €

» Mais dados técnicos aqui

*"AO CONTRÁRIO DO QUE ACONTECIA NAS VELHAS SPORTSTER, O **MOTOR REVOLUTION MAX 975T** É UM COMPONENTE ESTRUTURAL DO QUADRO"*

Com ajuste hidráulico da folga das válvulas, este motor garante uma operação silenciosa e muito regular e elimina a necessidade de procedimentos de manutenção frequentes, caros e complicados.

Dotado de veios de equilíbrio internos, transmite níveis de vibração reduzidos, tão só para para que não perca aquele carácter genuinamente Harley-Davidson.

Ao contrário do que acontecia nas velhas Sportster, o motor Revolution Max 975T é um componente estrutural do quadro, fator que reduz significativamente o peso da moto e resulta numa ciclística rígida, que confere uma maior agilidade no meio do trânsito, apenas limitada pela excessiva largura do guiador que obriga a uma grande precisão na altura de tirar medidas.

A altura livre ao solo e a inclinação lateral também saem beneficiadas, permitindo uma condução mais despreocupada ou entusiasmada conforme a disposição.

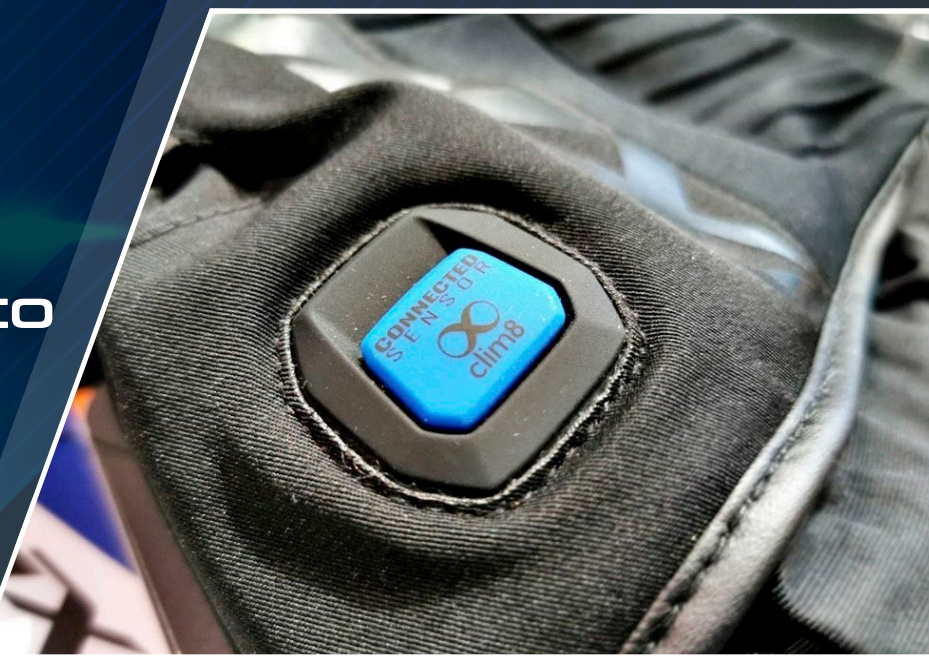
A nova arquitetura permite ainda colocar o depósito de combustível, fabricado em plástico e com 11,7 litros de capacidade, debaixo do assento por troca com a caixa de ar, agora mais elevada, por cima do motor, o que além de contribuir para um centro de gravidade mais baixo, ainda melhora a sonoridade da admissão. Também a bateria está agora colocada por debaixo do radiador.

Com o assento a apenas 705 mm do chão e novo equilíbrio de massas, mesmo os motociclistas de estatura mais baixa não vão ser penalizados pelo »

Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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



ANDAR DE MOTO

peso em ordem de marcha de 221 kg, anunciado pela marca.

A suspensão foi alvo de melhoramentos significativos, adoptando na frente uma forquilha Showa do tipo Dual Bending Valve com 41 mm de diâmetro, capaz de conferir uma excelente leitura do piso e rapidez de resposta na direção e na traseira dois amortecedores com ajuste de pré-carga que, apesar do escasso curso, são incomparavelmente melhores que os das versões anteriores, mais progressivos e robustos, perfeitamente capazes de aguentarem a carga do acelerador e nivelarem relativamente bem os pisos em menos bom estado.

A travagem está perfeitamente ao nível do conjunto, com uma mordida convincente e uma razoável capacidade de dosagem.

*"A **NOVA ARQUITETURA** PERMITE AINDA COLOCAR O DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL, FABRICADO EM PLÁSTICO E COM 11,7 LITROS DE CAPACIDADE, DEBAIXO DO ASSENTO"*

A grande novidade nesta nova Sportster Nightster é o sistema Rider Safety Enhancements by Harley-Davidson, um pacote electrónico básico mas eficaz que potencia a tração e a aderência disponíveis durante a aceleração, desaceleração e travagem.

O ABS opera independentemente nos travões dianteiro e traseiro para manter as rodas a rolar e evitar o seu bloqueio descontrolado, o Controlo de Tração evita que a roda traseira patine excessivamente durante a aceleração, mas pode ser desativado, e o Controlo do Travão-motor ajusta a entrega de binário para reduzir o deslizamento excessivo da roda traseira sob

brembo

REVOLUTION MAX
975

1296
LXL

desaceleração, como se de uma embraiagem deslizante se tratasse.

A Sportster Nightster oferece ainda modos de condução selecionáveis que controlam eletronicamente as características de performance da moto e simultaneamente o nível de intervenção tecnológica, numa combinação específica de entrega de potência, intensidade do travão motor, e configurações do ABS e do TCS.

Com um toque no botão MODE situado nos controlos do punho direito pode-se alternar entre os 3 modos de condução disponíveis (Sport, Road e Rain) mesmo em andamento.

Na prática, a nova Sportster Nightster 975 é muito agradável de conduzir, impressiona pelas prestações dinâmicas, cativa pela fluidez das linhas e pelos pormenores de design das cabeças dos cilindros estrategicamente pintadas em Metallic Charcoal texturizado para chamarem a atenção para a sua novidade.

A aceleração é contundente, sendo muito difícil resistir-lhe, tornando-nos presas fáceis dos radares de velocidade. Praticamente desde que se larga a embraiagem por completo, já podemos estar a transgredir a lei, e em estrada aberta, as consequências podem ser bem pesadas para a carteira, mas ainda assim é difícil resistir à tentação de enrolar o punho com convicção.

Com um preço a partir de 15.900€, a nova Sportster Nightster 975 até pode parecer cara em comparação com a Sportster S, que está tabelada com um preço a partir de 18.000 €, mas a verdade é que a sua maior facilidade de condução é uma vantagem que não tem preço, sobretudo para os condutores de estatura mais baixa ou delicada.

O consumo mais contido, a manutenção menos dispendiosa e a menor radiação térmica emitida pelo motor são ainda outras vantagens a ter em conta na altura de tomar decisões.

Apesar de diferente, a Sportster Nightster 975 encerra a mesma Rebeldia Custom das motos de antigamente, mas de uma forma mais tecnológica e mais sintética, a condizer com os tempos que correm. //

EQUIPAMENTO

Capacete Hedon Hedonist Stable Black
Blusão RSW Mac
Jeans RSW Peter
Luvas RSW MSSL – 011
Botas TCX Blend 2 WP

aprilia®

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS

APRILIA RIDE

FICA, ENTREGA OU TROCA

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

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

apriliaportugal.pt

Proteção OLD SCHOOL

UM BLUSÃO "TRÊS QUARTOS" LEVE E CONFORTÁVEL, COM ESTILO VINTAGE

Fabricado integralmente em algodão, com um acabamento encerado no exterior e comum exclusivo padrão em xadrez no interior, o Blusão RSW MAC possui reforços em pele nos ombros e cotovelos onde estão inseridas proteções homologadas de nível 2. Nas costas possui uma proteção amovível em espuma EVA.

Apresentando-se como um equipamento de verão, possui ventilação através de duas entradas de ar na frente e duas aberturas de extração nas costas.

Para uma adaptação perfeita, o Blusão RSW MAC possui ajustes na zona lombar, na gola e nos punhos, apresentando ainda uma abertura de conforto ao nível da anca, para proporcionar uma maior abertura de pernas.

Para arrumação, o Blusão RSW MAC tem quatro bolsos exteriores e três bolsos interiores.

Fornecido com porta-fatos e cabide, este blusão da marca portuguesa tem um PVP recomendado de 237,38 Euros. //

BLUROC
MOTORCYCLES

ESPECIAL OFERTA VERAO

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

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

blurocmoto.pt https://blurocmotorcycles.com/pt-pt/ Importador | motoxpert

GRAHAM JARVIS visita fábrica da Gaerne

A LENDA DO EXTREME ENDURO, GRAHAM JARVIS VISITOU, DE FORMA BASTANTE EXUBERANTE AOS COMANDOS DA SUA HUSQVARNA, AS INSTALAÇÕES DO FABRICANTE ITALIANO.

Por entre os departamentos de produção e sob o olhar do fundador da Gaerne, o piloto britânico, que ao longo da sua carreira conquistou, entre muitas outras, seis vitórias no Red Bull Romaniacs e cinco vitórias no Erzberg Rodeo Red Bull Hare Scramble, exibiu os seus dotes no domínio absoluto da pilotagem, deixando estupefactos os funcionários da fábrica.

O Campeão de Extreme Enduro, que recentemente deu vida à sua própria equipa, a Jarvis Racing Team, com a qual compete no Campeonato do mundo FIM de Hard Enduro, teve a oportunidade de, em uma ou duas rodas, visitar os diversos sectores de produção e ver a mestria, a experiência e a atenção ao detalhe que tornaram a marca Gaerne numa referência internacional.

No final, o "Rei do Hard Enduro" recebeu as primeiras unidades do modelo Gaerne SG.12 Jarvis Edition, que vai estar disponível nas lojas a partir de agosto de 2022, entregues pelas mãos do patrono e fundador da Gaerne, Ernesto Gazzola, que em outubro de 2022, nas comemorações dos 60 anos de atividade da Gaerne, irá também completar 90 anos de idade.

Ainda não dispomos de confirmação de disponibilidade e preço das Gaerne SG.12 Jarvis Edition para o nosso país. //

CAISMOTOR
ENCONTRE-NOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.
VISITE-NOS! caismotor.com

Proteção CLÁSSICA

INTEMPORAIS, CONFORTÁVEIS, RESISTENTES E COM CORTE SKINNY

Os jeans Piston 2 SK da REV'IT! são concebidos de raiz para andar de moto. Garantem um nível de proteção referencial, com um estilo e um aspecto casual que é exigido no dia-a-dia urbano.

O seu estilo Skinny e as três cores com que são propostos permitem combinar com qualquer tipo de calçado ou vestuário, o que reforça a polivalência, bem espelhada também na elevada elasticidade proporcionada pela Cordura Denim de 12,5 onças, que confere elevados níveis de conforto e ampla liberdade de movimentos ao longo de todo o dia.

A proteção oferecida pelos jeans Piston 2 SK é fruto da qualidade do material têxtil, extremamente resistente à abrasão, mas também da importante utilização de costuras de segurança, reforçadas com pontos triplos e escondidos, para que as diferentes peças que constituem as calças se mantenham unidas durante uma eventual queda e possam assim manter a sua capacidade de proteção.

Para mitigar os efeitos de eventuais impactos, as Piston 2 SK contam com as comprovadas proteções Seesmart CE-nível 1 nos joelhos, e podem acomodar proteções semelhantes nas ancas.

Os jeans REV'IT! Piston 2 SK estão disponíveis em azul claro, azul médio ou cinzento, com um PVP recomendado de 189.99€, em tamanhos desde o 28 ao 38, com três comprimentos de perna.

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

KEEWAY

A TUA NOVA FORMA DE Liberdade A ZEROS

Campanha para toda a gama Keeway

RKF 125

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.keeway.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.

IMPORTADOR Multimoto

www.keeway.pt | info@keeway.pt

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

Para limpeza DE ECRÃS E VISEIRAS

A LIQUI MOLY APRESENTA UM NOVO PRODUTO DE LIMPEZA COM UMA TECNOLOGIA INOVADORA DE MICROFLUIDOS PARA REMOVER A SUJIDADE EM TODO O TIPO DE VISEIRAS E ECRÃS.

Além das viseiras dos capacetes, os ecrãs, tácteis ou não, fazem cada vez mais parte do quotidiano de todos os motociclistas: painéis de instrumentos, smartphones, tablets e sistemas de navegação são apenas alguns exemplos.

Considerando que, muitas vezes, são utilizados agentes demasiado agressivos para limpar estas superfícies sensíveis, a LIQUI MOLY desenvolveu um agente de limpeza com uma tecnologia inovadora de microfluidos que permite remover a sujidade leve tipicamente encontrada nesses locais.

Para além das viseiras e dos dos óculos, este líquido também é adequado à limpeza dos ecrãs dos computadores portáteis, dos PCs e dos

televisores. Este líquido de limpeza da LIQUI MOLY é também adequado para a limpeza de lentes de câmaras fotográficas e de vídeo, e para a maioria das superfícies não-absorventes.

E porque os motociclistas usam muitos destes dispositivos em movimento, a LIQUI MOLY adoptou um pequeno frasco que é extremamente fácil de transportar. Como não são utilizados gases propulsores, a embalagem é à prova de fugas, mesmo sob temperaturas elevadas que podem ser alcançadas, por exemplo, dentro de uma Top Case.

A correta aplicação do produto é decisiva para o sucesso da limpeza. O frasco não deve ser agitado antes da utilização, mas deve ser mantido de cabeça para baixo durante a utilização, o líquido deve ser aplicado diretamente na superfície a ser limpa.

É necessária uma espera 5 a 30 segundos para deixar o produto atuar, dependendo do grau de sujidade. Depois, basta limpar a sujidade solta com um pano de microfibra macio e sem pêlos.

O Líquido de Limpeza para Visores da LIQUI MOLY está disponível em frascos de 100 ml com pulverizador. //

Aventura NO VERÃO

ALIAR PROTEÇÃO, SENSIBILIDADE E CONFORTO FOI O OBJECTIVO DA CRIAÇÃO DESTAS LUVAS DE AVENTURA.

As Luvas REV'IT! Cayenne 2 são ideais para o verão e para quem gosta de aventura.

Além da leveza, flexibilidade e elevado nível de conforto que proporcionam, permitem o controlo da temperatura das mãos devido à utilização de pele perfurada, que permite circulação do ar e a evaporação da humidade criada pela transpiração.

Também a manutenção da sensibilidade é importante quando a estrada fica mais exigente e é necessário atuar de forma intensiva nos comandos da moto. Para reforçar esta capacidade de controlo, as Cayenne 2 estão ainda dotadas de camadas específicas de pele nas palmas das mãos e dedos polegares, que asseguram uma maior aderência aos punhos e manetes.

No capítulo da segurança, como sempre, a REV'IT! não facilitou e equipou estas luvas com deslizadores nas palmas das mãos, protetores rígidos nos nós dos dedos e reforço nos polegares, garantindo elevada resistência à abrasão e segurança perante impactos.

Com dupla possibilidade de ajuste no pulso, reforçada por uma banda elástica, as luvas Cayenne 2 possibilitam também a utilização de dispositivos eletrónicos graças ao material condutor inserido nas pontas dos dedos indicador e polegar.

As luvas REV'IT! Cayenne 2 estão disponíveis em preto, preto e cinzento ou preto e areia, com um PVPR de 129,99€ e em tamanhos desde o S ao 3XL.

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

Saiba mais em revitsport.com //

ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.

ZERO DESCULPAS PARA SER AUTÊNTICO

PRESTAÇÃO 48 X 178,96€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 8.590€ TAEG 2,9% MTIC 9.066,86€

Exemplo para um contrato de crédito da Leoncino 800 a 48 meses. PVP de 8.590,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8.590,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 178,96€. Comissão de abertura de crédito no valor de 250,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,9%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9.066,86€. 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.

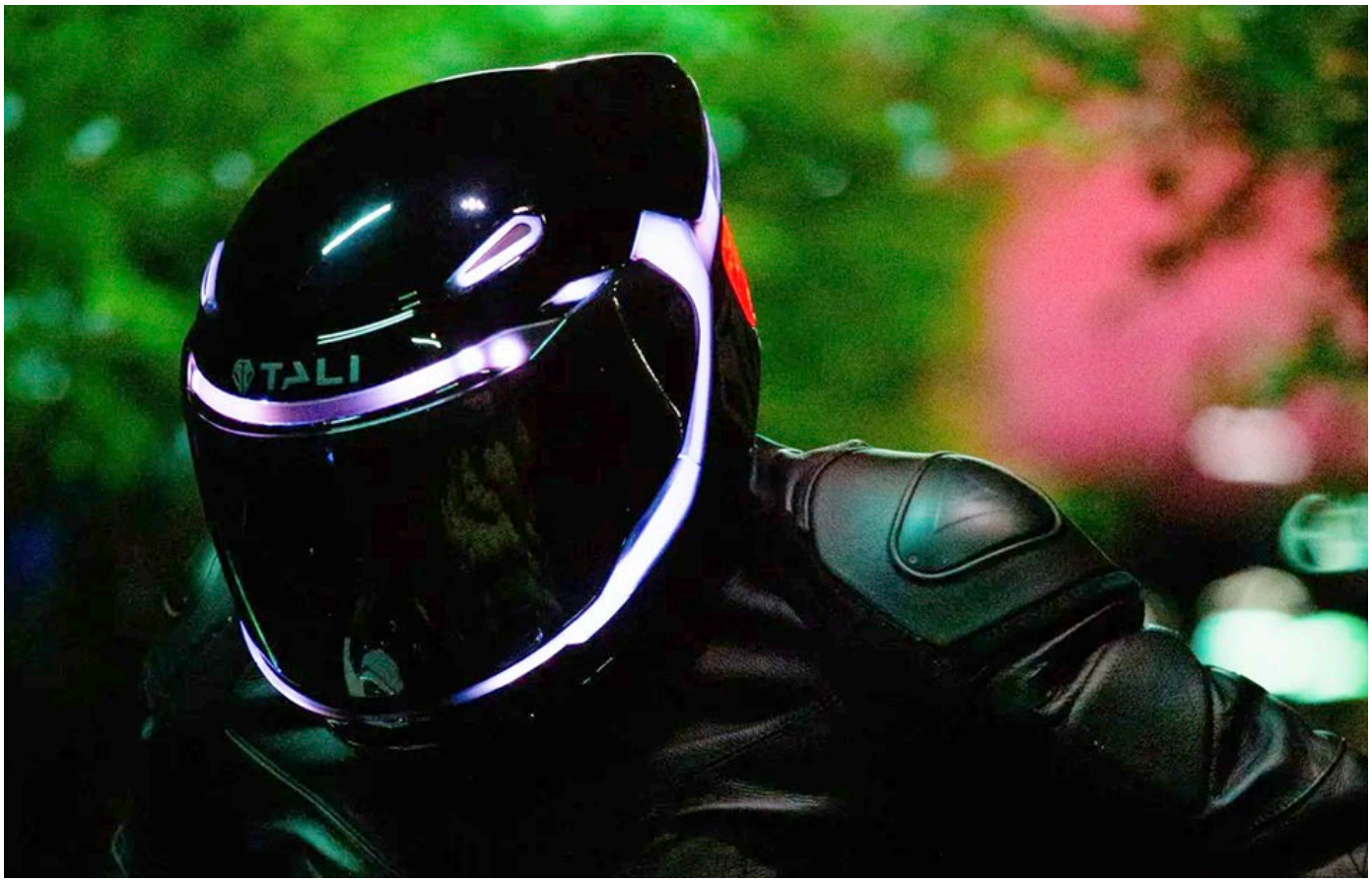
SABE MAIS EM **ZERODESCULPAS.BENELLI.PT**

Multimoto

info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes CEPSA



Mais um capacete INTELIGENTE

O CAPACETE DE MOTOCICLISMO MAIS AVANÇADO DE SEMPRE!

Os capacetes inteligentes são uma promessa recorrente no universo dos equipamentos de proteção e segurança específicos para a prática do motociclismo.

Várias tentativas de colocação no mercado de um capacete inteligente não têm passado efectivamente de promessas, muitas delas publicadas no Kickstarter, mas umas têm-se revelado apenas num embuste para os financiadores, enquanto outras apenas caíram no esquecimento, sem nunca sequer chegarem à produção.

Foi o caso do iC-R - Intelligent Cranium, do Jarvish X-AR, do Skully AR-1 ou até mesmo do da Bell.

No entanto, uma nova proposta aparece no mercado, precisamente vinda do fatídico Kickstarter, mas este capacete TALI CONNECTED iT-C é o que se apresenta mais completo e mais ambicioso.

Promete elevar a experiência de condução através de uma superior proteção em termos de impacto e aerodinâmica, elevada visibilidade, conectividade, comandos por voz, conforto, carregamento sem fios e ainda mais uns detalhes extremamente interessantes, que basicamente respondem a todas as preces de qualquer motociclista exigente.

Para começar, uma longa descrição: o iT-C tem uma calota fabricada em fibra de carbono, iluminação LED

exterior em todo o perímetro, incluindo uma luz de travagem automática e pisca-piscas, e uma sirene que se liga automaticamente em caso de acidente.

Possui um sistema de comunicação que interage directamente com o smartphone, apoiado por uma App dedicada que permite personalizar as diversas funcionalidades, entre as quais o sistema anti-roubo e o sistema de recolha de dados GPS.

Todo o capacete é convenientemente à prova de água e o carregamento da sua bateria é feito por cabo USB C ou por um sistema sem fio, a partir de uma base de carregamento específica.

O TALI CONNECTED iT-C marca um novo padrão nos capacetes inteligentes, sendo o primeiro com certificação ECE 22.06 (saiba mais sobre este tema, clique aqui).

Com um design aerodinâmico que se pode classificar como impressionante e futurista, é uma obra de arte tecnológica que inclui uma viseira fotocromática e um eficaz sistema de ventilação, além de os LED exteriores permitirem que se escolha a sua cor e intensidade.

Um painel luminoso instalado na parte de trás do capacete integra luzes indicadoras de mudança de direção, que podem ser activadas remotamente, e uma luz de travagem, que é accionada por via de um acelerómetro incorporado no hardware e que deteta a desaceleração ou a travagem, alertando assim os utentes da via que o seguem.

Um sistema idêntico ao ESS, que já é disponibilizado no nosso mercado pela marca italiana Nolan e do qual já demos conta nestas páginas (clique aqui para ver).

O sistema de intercomunicação funciona através de Bluetooth 5.0 e conta com microfone e altofalantes de alta qualidade, sistema de redução de ruído, comandos por voz e interação com as funcionalidades do smartphone (Alexa, Google Home & Siri), como chamadas, mensagens, GPS e música, além de comunicação com passageiro ou outros motociclistas, com uma potência de sinal que permite alcançar cerca de 1,5 quilómetros.

O sistema anti-roubo integrado, tem por base a deteção de movimento do próprio capacete ou da moto, respondendo com o envio de uma mensagem ou chamada telefónica.

O sistema i-Emergency deteta eventuais quedas ou choques, e permite à App dedicada enviar uma mensagem de alerta para até 3 contactos diferentes ou para um serviço de urgência.

Além disso, o sistema, que é assistido pelo acelerómetro em conjunto com um giroscópio, deteta impactos ou eventuais quedas e através de um e-SIM ou sistema dedicado permite enviar um alerta automático para um serviço de emergência.

O TALI CONNECTED iT-C vem acompanhado de um dispositivo que deve ser instalado na moto e que tem uma sirene com uma intensidade de 100 dB, que é accionada através do sistema anti-roubo e que pode ser desligada remotamente através da App, depois de se ter recebido uma notificação da sua activação.

A App, disponível gratuitamente para iOS e Android, além de comunicar directamente com o capacete e com a sirene instalada na moto, permite ainda saber a localização constante da moto via GPS, assim como registar os trajectos, tempos por volta em circuito e prestações dinâmicas e até avisar o motociclista da aproximação das manutenções programadas da moto a que está ligada.

Por um preço de 999 Euros, o capacete iT-C vem acompanhado do sistema de alarme, intercomunicador, base de carregamento sem fio e viseira fotocromática.

Está disponível em 3 esquemas cromáticos (preto baço, preto brilhante e preto e branco).

Para mais informações clique aqui. //

A minha "SEGUNDA PELE"

O FATO DE PISTA MACNA TRONNIQ FOI O MEU COMPANHEIRO QUANDO CHEGOU A ALTURA DE TESTAR AS MÁQUINAS MAIS DESPORTIVAS. DE JOELHO ESTICADO, AQUI FICA O RELATO DESSA UTILIZAÇÃO.

Texto: Pedro Alpiarça

Utilizar um fato de pista completo, sobretudo nos veículos de duas rodas que respiram velocidade, é algo pouco comum na nossa realidade motociclística. Nos países nórdicos, sobretudo em Inglaterra, a cultura das motos desportivas é bem mais propícia a equipamentos deste género. Não só têm muito mais track-days onde se lhes pode dar um uso mais efectivo, como as temperaturas mais amenas permitem suportar melhor os efeitos térmicos de estar com pele "dos pés à cabeça".

Aqui começa a primeira grande epifania descoberta por mim na utilização do Macna Tronniq. É possível, sim, usar um fato completo nos dias mais quentes. A pele de vaca perfurada e os excertos extensíveis em kevlar (que potenciam uma óptima flexibilidade) ajudam em muito a uma ventilação bastante razoável aquando da deslocação do ar. O facto de poder albergar a tradicional bolsa de água dentro da bossa aerodinâmica é uma mais valia para aqueles que têm um capacete preparado para o efeito.

O interior tem uma camada removível em Polygiene para facilitar a limpeza e higienização do mesmo. A solução encontrada para a sua fixação interior recorre a fechos zipper que por vezes se tornam incómodos devido ao seu volume, sobretudo nas zonas mais apertadas (pulsos). De resto, o ajuste do fato junto ao corpo assume características de uma segunda pele, é confortável e maleável o suficiente para nos esquecermos de que estamos numa armadura. A zona do pescoço agradece o neoprene.

Quando falo em armadura, não é exagero. A sensação de segurança, mais do que a tentação de testarmos a qualidade dos deslizadores (fornecidos com o fato), está sempre presente. Estamos num invólucro de pele espessa, em caso de queda há poucos equipamentos mais preparados para lidar com situações de atrito extremas.

As protecções são todas nível 2 (excepto nas

ancas) e existe a possibilidade de colocar umas adicionais proteções de peito, sendo que nos joelhos e nos cotovelos ainda temos uns reforços específicos de absorção de impactos.

Nos ombros, as proteções exteriores ARMAX, exclusivas da Macna, fabricadas em nylon e reforçadas com fibra de vidro, garantem uma elevada rigidez e resistência à abrasão e, graças ao acabamento impecável, sem costuras, promovem uma imagem agressiva e clean.

A protecção de costas é um extra, e tem de ser independente do fato (tipo carapaça de tartaruga). Mas se quisermos guardar o telemóvel ou as chaves da moto (muito usual hoje em dia com os sistemas keyless) temos um pequeno compartimento interior, muito útil.

Se aprendi alguma coisa com o Tronniq foi que utilizar um fato de pista em condições normais de estrada, não tem nada de anormal. Senti-me seguro e confortável, e pronto para testar os limites de máquinas desportivas. Mesmo sem o exagero de tentar colocar o joelho no chão (nem sempre as condições o permitem), uma peça de equipamento desta tipologia faz todo o sentido. E podemos sempre ir ao café com pinta de piloto... //

THE BEST OF BOTH WORLDS*

Ninja 1000SX

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

/kawasakiportugal *ou* ***/kawasaki.pt***

Multimoto

Kawasaki
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes Cofidis CEPSA

Recomendamos Equipamentos Alpinestars Scorpion EXO

* O melhor de dois mundos

Andar de barco

Adelina Graça
Duas rodas, duas asas

Vamos lá andar de barco...

Como todos sabemos, andar de moto há muito que deixou de ser um exclusivo dos homens, e se isso se coloca em relação às máquinas, igualmente se coloca em relação às viagens.

Viajar de moto não é assim tão difícil, dependendo do que queres fazer, com algum planeamento e, naturalmente, algumas regras e dicas, consegues chegar a qualquer lado.

Mas para chegar mais longe precisas de usar uma das experiências que, confesso, era um poço de ansiedade.

Neste artigo falar-vos-ei da minha experiência com os ferry e do que aprendi, depois de tanto subir e descer de moto, nos mais variados monstros flutuantes.

A experiência do ferry é sempre um misto de ansiedade, tensão e, claro, felicidade. Porque representa sempre a partida para o desconhecido.

A primeira coisa que percebi é que a dificuldade pouco tem a ver com o tamanho do bicho, mas sim com o tipo e a inclinação da, ou das, rampas de acesso.

Claro que haverá motociclistas muito mais experientes para falar do que eu, mas, depois das experiências que já tive, e já foram algumas, posso ousar dar-vos umas dicas.

A primeira é calma, sim, calma! Podes estar uma hora à espera de entrar no barco, com 20 ou 30 motas à tua volta, dezenas de carros e camiões, quando chega a hora de sair do parque para subir as rampas acontecem duas coisas. A primeira é que alguns dos motociclistas que ali estão arrancam para as rampas como se estivessem numa prova de motocross e, talvez por esse facto, os funcionários do barco acham que tu deves fazer o mesmo. Não!

Paguei o bilhete e fiz o "check in" tudo certinho, por isso, agora, vão ter que me aturar, ao meu ritmo!!!

Não vale a pena subires primeiro, haverá sempre espaço para ti.

Segundo, as rampas.

Como me ensinou um amigo que anda nisto há muito tempo, sobes a rampa quando não houver ninguém na mesma! Seja ela a primeira, a segunda ou até a terceira rampa, como acontece no Cruise Roma ou Barcelona.

Subir as rampas sob o risco de teres de parar a meio por causa de outro veículo, ou por causa de um objeto

de carga que caiu é colocares a tua segurança em risco, imagina parar sobre aquele piso escorregadio ou arrancar depois com a carga que levas, esquece! Por isso, aos stressados dos funcionários do barco eu digo com toda a calma, "just a minute!".

Depois de rampa livre, arrancas sem hesitações, colocas os olhos no fim da dita e só paras em plano. As rampas não estão preparadas para as motos, ou vais por cima da malha que provoca desvios da direção ou vais pelo meio liso e sentes o escorregar da traseira. Por isso, para subir em segurança não podes hesitar, manténs uma velocidade constante até ao fim.

Uma vez lá em cima, junto do parque das motos, o melhor é manobrar a moto à mão, o piso do barco é um pouco escorregadio, por isso, nada de manobras ousadas e sempre cuidado com o apoio do pé, é sempre preferível manobrar a moto com calma. E não te esqueças que já lá estás, por isso não ficas em terra.

Depois de chegar ao destino, a regra é a mesma. Por norma, deixo os stressados, os carros e alguns camiões saírem, depois desço com calma e com as rampas livres. Uma regra básica, mais vale perder algum tempo e sair em segurança que meter-se na confusão e correr riscos.

Depois de algumas experiências, e apesar de hoje me sentir bastante mais à vontade com os ferry, continuo a ter respeito pelas regras. O maior erro que se pode cometer é entrar em stress e correr para o risco.

Com calma tudo se faz na boa! Depois é desfrutar da viagem, afinal, a melhor coisa que se pode sentir quando se sobe para um ferry é adormecer com a nossa motinha no porão e sentir que amanhã estarás num porto qualquer, pronta para enfrentar o desconhecido.

E depois de desembarcar, como será o novo mundo????? //

De armas E BAGAGENS

» Galeria de fotos aqui

Ao melhor estilo de desafio fui, em representação do Andar de Moto, a um encontro de Royalistas em Leiria, aproveitando para testar o mais recente modelo da Royal Enfield e descobrir o que esta Scrambler acrescenta à cada vez mais completa gama da marca.

Texto: Gustavo Branquinho **Fotos:** Luís Duarte

A Royal Enfield Scram 411 é um modelo derivado da sua irmã mais velha, a Himalayan, da qual herdou a sua génese, mantendo o mesmo motor e a mesma ciclística, exceptuando a jante dianteira de 19 polegadas que substitui a de 21 polegadas. E pode ficar a saber tudo sobre ela neste artigo técnico, e ver as primeiras impressões que causou na sua apresentação aos media.

Sendo um alegre proprietário da uma Himalayan, esta Scram 411 não me apanhou completamente de olhos fechados, pois eu e a minha Ponda, carinhosamente assim alcunhada por motivos que me são muito caros, temos já algumas aventuras a dois e até a três, quando a minha filha me reserva a sua distinta companhia para algumas aventuras.

A minha Himalayan tem sido uma fiel companheira de viagem e muito tolerante perante a carga a que por vezes a submeto, pois ao melhor estilo de um viajante solitário, preparei-a para me acompanhar nas minhas saídas de campo a solo, em autonomia, bem como nas demais viagens dentro da »

Península Ibérica.

Por isso, resolvi pôr à prova esta Scram 411 e submetê-la ao jugo de carregar algum equipamento, dispensando a maioria dos apetrechos que normalmente me acompanham.

Estando em vigor a interdição de fazer fogo, optei por não a levar até a floresta e sim até ao agradável, e já referencial entre os Royalistas, Encontro da Royal Enfield Leiria, que se realizou no passado dia 24 de Julho, evento da responsabilidade do Stand daquela cidade, organizado pelo Sr. Fernando e toda a sua fantástica equipa.

Como diz a música dos Xutos & Pontapés, que me desculpem os direitos de autor, depois da carga metida nos contentores, lá parti nesta aventura com a Scram 411. Como não gosto de chegar atrasado e como juntei o trabalho ao divertimento, sábado de manhã pela fresquinha lá segui até Leiria.

A Scram 411, carregada e atestada, só pedia quilómetros de estrada e de bons ventos para chegar ao nosso destino. Rapidamente se passou a margem sul, aquele deserto à beira mar plantado e se transpôs a Ponte 25 de Abril a caminho do IC 2 que nos levava a Leiria.

São estas as vias que melhor se adequam a estes modelos de menor cilindrada e limitados a uma

velocidade média de viagem entre os 90 km/h e os 100 kmh, que não levam a problemas de infrações de trânsito, porque com facilidade adequamos o punho direito ao limite legal da via de trânsito.

Agradável surpresa, logo ao fim de alguns quilómetros, foi a opção da jante de 19 polegadas que deixou a moto mais incisiva em curva e bastante mais responsiva nas mudanças de direção.

Com uma rápida paragem técnica para um café e um belo pastel de nata, na Benedita, aproveitei para reparar na opção estética das tampas laterais no depósito, que dão à Scram 411 um ar mais jovial, tornado-se uma boa opção por parte dos recém-encartados e sendo uma base divertidíssima para alguma customização, própria de idades mais jovens.

Apesar de manter uma mentalidade muito jovial, pus-me a pensar que este teria sido um modelo em que gostaria de me ter passeado, e que iria de certeza atrair muita atenção, no tempo em que reinavam as Yamaha DT, BWs, Target e subsequentemente as Yamaha Dtr 125, Honda XR 250 e 600 e por aí fora.

Restava-nos já muito poucos quilómetros até ao destino final e rapidamente nos juntámos ao Staff da RE Leiria.

Como já é apanágio destes encontros, e tal como nas minhas anteriores visitas, a recepção foi fantástica. Toda a Equipa já estava a trabalhar para o encontro do dia seguinte.

Como para mim passar apenas um dia com esta equipa é algo demasiado efémero, depois de um pequeno movimento catalisador consegui que um grupo de Royalistas se juntasse para acampar de um dia para o outro e assim, seis temerários, ao melhor estilo classicista da própria marca, montou o bivouac para passar a noite, num cantinho que o Sr. Fernando nos arranjou no Parque de Merendas da Boa Vista.

Foi muito agradável ver juntos três modelos distintos da Marca, uma Classic 500 Tribute Black lindíssima, conduzida por um maravilhoso casal que nos brindou com a sua companhia e histórias das suas viagens, uma Interceptor 650, conduzida pelo mais recente Aspirante a Royalista que irá fazer a sua viagem de batismo pelos picos da Europa no início do mês de Agosto e ainda uma não menos surpreendente Voge 500, onde mãe e filha vivem momentos únicos para mais tarde recordarem, e a Scram 411, conduzida por este viajante solitário.

Montamos o bivouac, mas elevei o desafio: deixei a tenda em casa, o saco cama igualmente ficou para trás e optei por levar como equipamento apenas um bom e velho cobertor que transformei em poncho, »

uma manta de malha polar e um tarp (para os menos conhecedores é uma lona adaptada para uso em actividades na floresta, bushcraft e sobrevivência, que pode ser usada para montar um abrigo em diversas configurações, eventualmente em conjunto com um hammock, vulgo cama de rede suspensa).

Neste caso, o tarp foi usado para montar um abrigo que envolvia a Scram 411 e me abrigava das condições meteorológicas, e que se revelou uma surpresa para os restantes, que acharam a opção surpreendente e agradável.

Ao início da noite, o Sr. Fernando e a sua equipa surpreenderam os temerários viajantes e o staff com um maravilhoso jantar volante, e diga-se de passagem que o franguinho estava fantástico e o entrecosto divinal, regado por uma imperial fresquinha, que a noite estava quente e ninguém ia conduzir.

Como algo bom nunca vem só, tivemos como corolário um evento organizado por uma escola de música, que decorria no Parque de Merendas da Boa Vista e que nos proporcionou ouvir boa música portuguesa, que nos embalou para uma boa noite de descanso.

Acordámos com o raiar do dia e, entre outros desafios, lá estreamos o meu mais recente chuveiro portátil. Infelizmente o luar não aqueceu a água »

MOTOS NOVAS

Características
Dados técnicos
Preços

Todas as informações sobre **motos novas** estão aqui em

andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

*"NO MONTE GORDO, A **SCRAM 411** TREPOU, AO MELHOR ESTILO DE SUBIDA IMPOSSÍVEL, UM TRILHO BASTANTE ÍNGREME, SEM DIFICULDADES ACRESCIDAS. "*

como o aqueceriam os raios do sol, mas não há nada como começar o dia fresquinho e de banho tomado.

Com a nossa melhor t-shirt vestida, evidentemente da marca, pois também somos vaidosos por sermos Royalistas, desmontamos o bivouac e rumamos ao Stand da Royal Enfield de Leiria, onde já nos esperava um agradável pequeno-almoço, igualmente oferecido pela organização. Uma sandocha, sumo e aquele café esperto ajudaram a carregar as baterias para o que vinha a seguir.

Entretanto, começavam a chegar outros belíssimos modelos Royal Enfield que, mesmo para nós, proprietários de modelos da marca, não nos conseguem deixar indiferentes à sua beleza.

Com abraços a já velhos conhecidos e conversas com quem ainda não se conhecia, fui percorrendo o interior do Stand, belissimamente decorado e onde já estão expostos os modelos de 2022.

Fui reparando que, tal como habitualmente sucede na RE Leiria, durante estes eventos totalmente gratuitos e abertos a todos os que queiram participar, o Sr. Fernando nos brinda ainda com um desconto especial para dias de festa, em acessórios e equipamentos originais, algo que muito agrada a quem neles participa.

Boas-vindas dadas, briefing feito e estávamos

prontos a ir descobrir a beleza de Leiria e conhecer o marco geodésico de Monte Gordo, com direito a uma explicação fantástica sobre o mesmo, visitar as ruínas de um local onde viveu a Rainha Santa Isabel e navegar pelos campos verdejantes do Liz, sempre ladeados pelas levadas de água para irrigação dos campos de milho.

Confesso que me apetecia ter apanhado umas maçarocas para assar, mas não encontrei a quem pudesse pedir autorização. Sempre ouvi dizer que começamos a respeitar-nos nós próprios quando respeitamos o que é dos outros...

No Monte Gordo, a Scram 411 trepou, ao melhor estilo de subida impossível, um trilho bastante íngreme, sem dificuldades acrescidas. Esta subida temerária não deixou ninguém indiferente perante a agilidade da Scram 411.

Mas como tudo o que sobe tem de descer, apesar da adrenalina e da confiança que a Scram inspira, fiquei mais calculista para regressarmos incólumes a terra firme. Terminadas as aventuras, regressamos ao local de reunião para o tão esperado almoço de pernil de porco no espeto.

Aproveitei, à margem do evento, para fazer duas

pequenas perguntas ao Sr Fernando; a primeira sobre o que o motiva a organizar gratuitamente estes encontros e a segunda qual a conclusão que tira da adesão do público a estes eventos.

À primeira pergunta, o Sr Fernando respondeu que, face ao compromisso que criou com os seus clientes, sente-se grato pela saudável relação comercial que tem com eles. Além disso, o seu gosto pelas motas fá-lo ultrapassar o aspecto comercial para uma relação familiar entre empresário e cliente.

À segunda pergunta, respondeu ser fantástico ver todas estas pessoas reunidas por um gosto comum, terminando com um "isto sem vocês não era possível!".

Neste evento estiveram presentes nem mais nem menos do que 65 motas, maioritariamente Royal Enfield, mas houve alguns visitantes (ainda) com motos de outras marcas, que igualmente conviveram alegremente, perfazendo um total de quase 100 motociclistas e penduras.

Após barriga cheia, companhia desfeita e a meio da tarde começaram-se a ouvir de novo os maravilhosos roncos destes icónicos motores, partindo com destino a casa.

Fica sempre a nostalgia do momento da partida, sabendo que, assim que possível, iremos encontrar-nos novamente, sobretudo após o desafio, prontamente aceite, para organizar um encontro por terras do deserto da Margem Sul.

Rodas na estrada e lá retornei a casa, na melhor companhia, entre mais cinco lindas Royal Enfield que espalhavam charme e beleza por onde passavam.

Fiquei grato por mais um dia fantástico, pela amizade e pela oportunidade dada para escrever este artigo. Espero que possa ter demonstrado o maravilhoso fim de semana passado aos comandos da lindíssima e entusiasmante Scram 411, da viagem até terras do Liz e o profissionalismo e simpatia de toda a equipa da Royal Enfield de Leiria. Até uma próxima aventura! //

PERFEITA PARA A TUA CIDADE

Elétrica. Económica. Ecológica.

A scooter urbana, perfeita para as tuas voltas.

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

Experimenta a CPx num concessionário oficial Super Soco.

Sabe mais em: www.vmotosoco.pt

SUPER SOCO

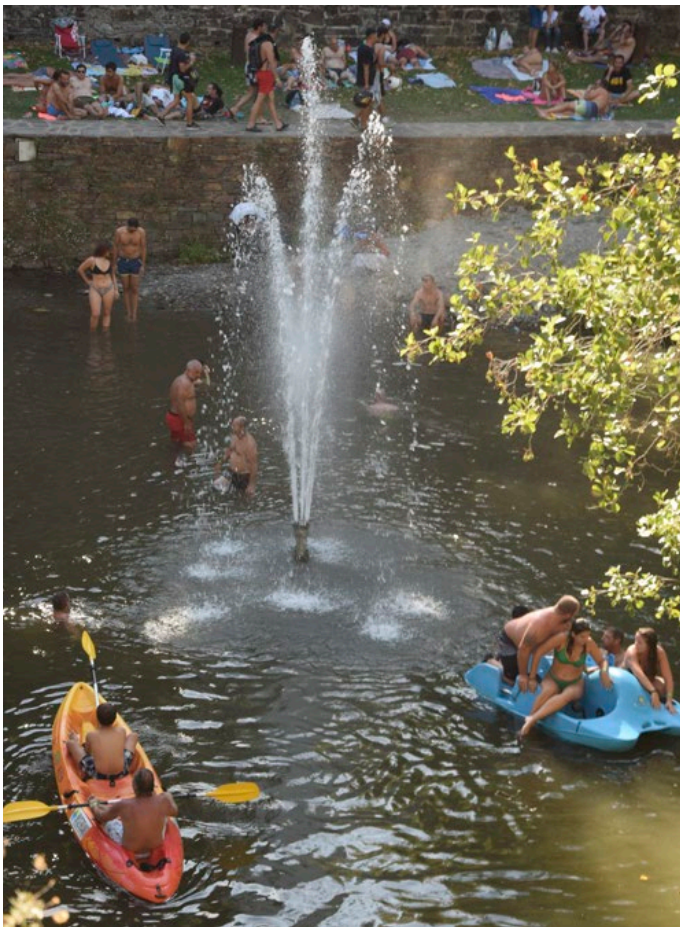
CPx

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

Góis 2022

» Galeria de fotos aqui

Dois anos após um interregno causado pela pandemia que privou os motociclistas da carismática concentração do Góis Moto Clube, o parque do Cerejal, nas margens do rio Ceira, voltou a receber os milhares de amantes das duas rodas para quatro dias de festa, com um programa recheado.

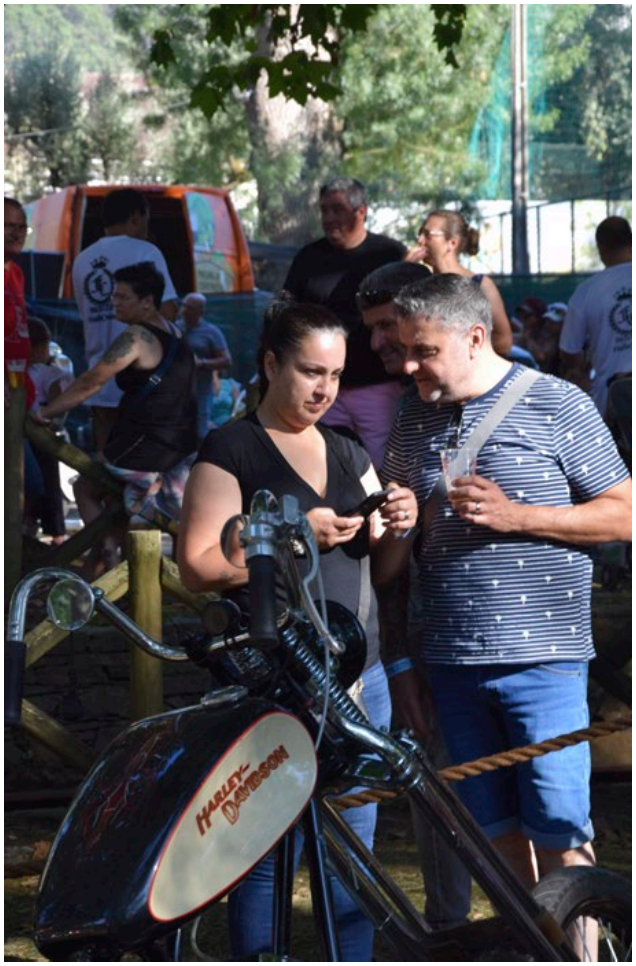


Num ano que fica marcado na memória dos membros do Góis Moto Clube pelo falecimento de Rui Paulo, ex-presidente e sócio fundador do clube, e uma das personalidades que ajudou a elevar o estatuto da Concentração e de Góis para outro patamar, a festa teve início a 18 de agosto e terminou a 21 de agosto, tendo registado mais de 15.000 entradas.

No palco principal, a animação esteve entregue a nomes como Quinta do Bill, Oh My Dog, José Cid + 7, David Antunes & The Midnight Band e ainda a banda GNR, que atuou na noite de sábado.

Aqui lhe deixamos algumas imagens do ambiente que por lá se desfrutou. //

GÓIS
MOTO CLUBE



MOTO PONTO

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

Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

» MotoGP

GASGAS nova marca na Grelha

POL ESPARGARÓ VAI SER UM DOS PILOTOS

A GASGAS E A TECH3 VÃO JUNTAR-SE PARA FORMAR O GASGAS FACTORY RACING TEAM EM 2023, COM O SEGUNDO PILOTO AINDA POR CONFIRMAR AO LADO DO ESPANHOL

NO DECORRER do seu Grand Prix de casa na Áustria, foi anunciado que a GASGAS e a Tech3 irão juntar-se em 2023, com o antigo piloto da Tech3 e da KTM Pol Espargaró confirmado como uma das estrelas. O segundo piloto, ao lado do espanhol, ainda não foi confirmado.

A partir de 2023, a icónica marca espanhola de motociclos, parte do grupo da KTM, juntar-se-á à MotoGP pela primeira vez num acordo que vê a Tech3 Factory Team adotar a cor vermelha carmesim.

A competição, e toda a emoção e excitação que vem com as corridas, faz parte da alma da GASGAS. A empresa, formada na década de 1980, celebrou a alegria e o burburinho que o motociclismo traz: tudo o que é ousado, capaz, vibrante, convidativo.

A fama em Trials e Enduro rapidamente se expandiu ao motocross, supercross e sucesso em rally nos últimos anos com uma base abrangente de produção de motos TT e agora - depois de sucesso tanto nas classes Moto3 como Moto2 - a marca está pronta para a próxima fronteira; o auge das corridas de pista.

A GASGAS quer trazer a sua vibração jovem, fresca e apaixonada para o nível mais alto e isso significou transformar os objectivos da equipa da Tech3 Factory Racing para 2023.

A roupa decorada a vermelho e Pol Espargaró tornar-se-ão um novo e bem-vindo membro da família GASGAS. O popular piloto de 31 anos de idade também ligará a herança ibérica da GASGAS à sua primeira marca de MotoGP.

A marca será a sexta marca no MotoGP em 2023 mas já reforçou a sua presença com vitórias nos Grandes

Prémios e com as participações no pódio em Moto3 e Moto2 nas duas últimas temporadas graças à excelência da equipa GASGAS Aspar.

Pit Beirer, Director de Desportos Motorizados da GASGAS, disse: "A GASGAS é uma marca vencedora. Atingiu um nível de desempenho incrível imediatamente em disciplinas como MXGP, Supercross, Enduro e Rally, onde temos ganho Grands Prix, títulos mundiais e troféus de vencedores em geral. É uma marca relativamente nova para nós e temos novos objectivos. Esperamos que os fãs que seguem "o vermelho" apreciem a história. Graças ao nosso forte parceiro, a equipa ASPAR, em Moto3 e Moto2 pudemos ver as GASGAS na frente dessas categorias. Seria óptimo ver a mesma coisa eventualmente na classe mais difícil de todas elas. Quero agradecer a Hervé e à equipa de fábrica Tech3 por manterem uma mente aberta e apoiarem esta mudança para se tornarem a equipa de corrida da fábrica da GASGAS. Achamos que é excitante e diferente".

Hubert Trunkenpolz, Membro do Conselho Executivo, CMO, elaborou: "Tornar o nome GASGAS maior e ampliar as suas raízes em Prova tem sido um esforço bem sucedido de várias maneiras. Depois de vermos o que podíamos alcançar na Moto3 e na Moto2, a questão seguinte era se poderíamos levar a GASGAS ao MotoGP e estamos entusiasmados por podermos dar este passo. É uma nova viagem e sei que a marca se vai destacar de imediato. O mais importante é que a equipa, os pilotos, a gerência vai ajudar a GASGAS a dar um salto na classe rainha. É isso que esperamos!".

Já Hervé Poncharal, Diretor da Equipa GASGAS, comentou: "Deixem-me fazer-vos algumas confidências. Desde que aderimos ao Grupo de Mobilidade Pierer, posso dizer-vos que têm sido os anos profissionais mais felizes da minha vida. Porque, quando se trabalha com Stefan, Hubert, e Pit, claro, o alvo e o principal é a competição, mas também gosto de passar as noites com estes senhores para falar de negócios, para falar de estratégia, para ver como a nossa indústria de motociclos está a evoluir."

"Estou realmente feliz por fazer parte de um fabricante europeu e os fabricantes europeus estão todos juntos a avançar; podemos ver cada domingo no pódio do MotoGP que eles são cada vez mais."

"Ser uma equipa GASGAS de fábrica completa é uma grande fonte de orgulho. Há muito que toco no nome GASGAS, sabemos de onde vieram, sou do Sul da Europa, e sinto-me muito honrado, muito orgulhoso, e sinto que haverá mais emulação dentro do Grupo de Mobilidade Pierer na classe MotoGP, entre a marca laranja e a marca vermelha. Com certeza, como disseram Hubert e Pit, gostaria de agradecer ao Jorge Martin Aspar Team e aos seus pilotos. Primeiro, para estar aqui, eles têm estado a abrir caminho, fizeram um grande trabalho, continuam a fazer um grande trabalho, e nós devemos-lhes muito. Estamos juntos e estou feliz por estar ainda mais perto deles, porque merecem todo o respeito. Sinto-me feliz, adoro desafios - é por isso que estou aqui - e as corridas são desafios - indústria, desafios empresariais - e estou muito feliz por fazer parte deste novo desafio."

"Para quem se lembra, há alguns anos atrás, havia um jovem, um Campeão Mundial de Moto2, que se juntou à classe de MotoGP com a Tech3 de nome Pol Espargaró. Tivemos alguns grandes anos juntos quando começámos, descobrimos juntos a classe de MotoGP, e eu sempre disse que Pol é um verdadeiro lutador, foi um jogador chave no programa Pierer Mobility KTM MotoGP, e tenho o prazer de anunciar que ele está de volta à família. Mal podemos esperar para começar a trabalhar com ele, e penso que ele será um embaixador perfeito para a marca GASGAS. Portanto, isto é como um conto de fadas; bem-vindo de volta, Pol. Portanto, esta é uma notícia fantástica e mal posso esperar por Novembro". **//**

Luigi Taveri Lenda do MotoGP

O FALECIDO PILOTO SUÍÇO FOI REPRESENTADO PELA VIÚVA E FILHA

TRICAMPEÃO DO MUNDO NOS PRIMÓRDIOS, LUIGI TAVERI É AGORA OFICIALMENTE UMA LENDA DO MOTOGP

O PRIMEIRO suíço Campeão Mundial foi introduzido no MotoGP Legends Hall of Fame na presença da sua família no Red Bull Ring na Áustria, com o CEO da Dorna Carmelo Ezpeleta a liderar a cerimónia

Taveri nasceu no cantão de Zurique, em 1929, e fez a sua estreia em Grande Prémio em 1954, nas classes de 250cc e 500cc. Na temporada seguinte competiu em 125cc e 250cc, e ficou em segundo lugar em 1955 no Campeonato Mundial de 125cc - tendo a sua estreia ganho na primeira corrida do ano.

Um tricampeão mundial com 30 vitórias em Grandes Prémios, em 1962 venceu o seu primeiro Campeonato do Mundo, levando a coroa na classe das 125cc.

Levou mais dois Campeonatos na categoria, em 1964 e 1966, para garantir o seu lugar na história das corridas de moto.

Entre a sua estreia em 1954 e a sua reforma no final de 1966, o piloto suíço correu nas classes de 50, 125, 250, 350 e 500, tendo ganho em 50cc, 125cc e 250cc, e terminado no pódio na classe de 350cc.

É um dos poucos pilotos a marcar pontos em Grandes Prémios em todas as classes.

Carmelo Ezpeleta comentou: "Tive a possibilidade de ver Luigi em Barcelona. (...) tinha 18 anos quando ele se tornou Campeão do Mundo pela segunda vez. Para mim, é um nome lendário; é o primeiro suíço a ser Campeão do Mundo, e lembro-me muito bem do seu capacete e de tudo. A época era diferente, mas estamos aqui agora graças a pessoas como o Luigi, que se iniciou neste Campeonato e fez este incrível desporto à frente de todos. É um grande prazer para toda a família MotoGP acolher o nome de Luigi Taveri; ele era uma verdadeira Lenda e estamos extremamente felizes por o conduzir ao Salão da Fama do MotoGP".

Para Blanca Taveri, filha de Luigi, "é realmente uma grande honra para nós que Luigi esteja junto àqueles pilotos famosos, e sei que ele ficaria muito, muito orgulhoso. Luigi era um homem com uma enorme força de vontade. '66 foi o seu último ano e a Honda decidiu não correr no Japão porque não estava no circuito da Honda. Monza era a corrida antes do Japão e Luigi sabia que tinha de ganhar Monza para o seu terceiro título de Campeão do Mundo. À noite, estava muito doente e tive de o levar ao

hospital porque tinha mais de 40 graus de febre. Penso que porque tinha essa força de vontade, estava a correr no dia seguinte, primeiro ganhou a corrida de 125cc e depois a corrida de 50, não correu muito bem, pelo que perdeu a oportunidade de ser duplo Campeão do Mundo pelo que esta é uma história sobre o meu pai".

"É como disse o Sr. Ezpeleta; Luigi foi um pioneiro das corridas de moto na Suíça, e para nós, sempre foi um herói. Para mim, o meu pai foi sempre o melhor piloto e é difícil de explicar porque há tantas coisas que eu podia contar sobre o que ele significava para nós. Ele era um homem que nunca perdia terreno, era muito fiável, e especial. Penso que ele também era especial para os desportos motorizados na Suíça, e abriu a porta para os pilotos que estão a chegar agora, e espero que haja alguns pilotos suíços a chegar, porque penso que é importante para a Suíça ter pilotos no MotoGP", acrescentou.

Ao tornar-se uma Lenda do MotoGP, Taveri junta-se a uma longa lista de grandes nomes que inclui Valentino Rossi, Giacomo Agostini, Mick Doohan, Geoff Duke, Wayne Gardner, Mike Hailwood, Daijiro Kato, Eddie Lawson, Anton Mang, Angel Nieto, Wayne Rainey, Phil Read, Jim Redman, Kenny Roberts, Kenny Roberts Jr, Jarno Saarinen, Kevin Schwantz, Barry Sheene, Marco Simoncelli, Freddie Spencer, Casey Stoner, John Surtees, Carlo Ubbiali, Alex Criville, Franco Uncini, Marco Lucchinelli, Randy Mamola, Kork Ballington, Dani Pedrosa, Stefan Dörflinger, Jorge 'Aspar' Martinez, Jorge Lorenzo, Max Biaggi e o falecido Nicky Hayden. //

A Piaggio 1 dá início a uma nova geração de e-scooters para viver a cidade sem emissões e com toda a qualidade e segurança que sempre distinguiram a Piaggio. Este modelo coloca à disposição todos os conteúdos típicos de uma scooter premium: design cativante, cuidado nos detalhes, ciclística refinada, maneabilidade e capacidade de carga.
A Piaggio 1 faz a diferença.

PIAGGIO®
piaggio.pt

» MotoGP

Andrea Dovizioso reforma-se após San Marino

ANUNCIADO OFICIALMENTE

O ITALIANO VAI PÔR TERMO À SUA BRILHANTE CARREIRA NO GRANDE PRÉMIO DE SAN MARINO ANTES DO FINAL DA ÉPOCA E CAL CRUTCHLOW VAI SUBSTITUÍ-LO NA YAMAHA WITHU RNF

ANDREA DOVIZIOSO (Yamaha With U RNF) anunciou que se retirará da MotoGP após o Grande Prémio de San Marino.

O 24 vezes vencedor em Grande Prémio, Campeão do Mundo de 125cc de 2004 e triplo vice-campeão de MotoGP voltou a juntar-se à classe rainha e à Yamaha em 2021, antes de assinar um contrato de fábrica com a equipa de Iwata para competir em 2022.

Contudo, após uma primeira metade da temporada difícil, que viu o experiente italiano marcar apenas 10 pontos nas 11 rondas iniciais, Dovizioso decidiu retirar-se antes do final da temporada - convenientemente após a sua corrida caseira no Circuito Mundial de Misano, Marco Simoncelli, no início de Setembro.

O piloto de testes oficial da Yamaha, Cal Crutchlow, irá substituir Dovizioso nas seis últimas rondas da época, ao lado de Darryn Binder, começando no GP de Aragón.

Lin Jarvis, Director Executivo da Yamaha Motor Racing, disse:

"Todos nós estamos tristes por Andrea ir abandonar o desporto mais cedo do que o esperado. Ele é um grande nome no MotoGP, e vai sentir a sua falta."

"Os grandes conhecimentos, experiência e natureza metódica de Andrea foram de grande interesse para a Yamaha e para a equipa da RNF (...) mas infelizmente, Andrea tem tido dificuldade em tirar o máximo da M1 e confirmou-nos o seu desejo de se reformar antes do final da temporada." "Vamos apreciar os seus últimos três GPs e celebrar em Misano o fim de uma carreira espetacular". Andrea Dovizioso comentou: Andrea Dovizioso comentou:

"Agradeço a Lin Jarvis pelas palavras de apoio, concordo plenamente com elas. Em 2012, a experiência com o fabricante de Iwata no MotoGP tinha sido muito positiva para mim e desde então sempre pensei que, mais cedo ou mais tarde, teria gostado de ter um contrato oficial com a Yamaha. Esta possibilidade apresentou-se, de facto de uma forma algo ousada, durante 2021. Decidi tentar, porque acreditava fortemente neste projeto e na possibilidade de correr bem."

"Infelizmente, nos últimos anos, o MotoGP mudou profundamente. Nunca me senti confortável com a moto, e não consegui aproveitar ao máximo o seu potencial, apesar da preciosa e contínua ajuda da equipa e de toda a Yamaha. Os resultados foram negativos, mas para além disso, continuo a considerá-la uma experiência de vida muito importante. Quando existem tantas dificuldades, é preciso ter a capacidade de gerir bem a situação e as suas emoções."

"Não atingimos os objetivos desejados, mas (...) a relação permaneceu leal e profissionalmente interessante mesmo nos momentos mais críticos."

"Por tudo isto e pelo seu apoio, agradeço à Yamaha, à minha equipa e à WithU, e aos outros patrocinadores envolvidos no projeto. Não correu como esperávamos, mas foi correto tentar. A minha aventura terminará em Misano, mas a relação com todas as pessoas envolvidas neste desafio permanecerá intacta para sempre. Obrigado a todos". //

» MX GP

Lotte van Drunen na Kawasaki F&H

PRIMEIRA MULHER CONTRATADA

É UMA ESTREIA, E UM SINAL DOS TEMPOS: A EQUIPA KAWASAKI F&H RACING HOLANDESA ACABA DE ANUNCIAR A CONTRATAÇÃO DE MAIS UM PILOTO

ATÉ AQUI nada de especial, não fosse o piloto a jovem Lotte van Drunen, uma talentosa piloto feminina, já bastante conhecida, e que assinou contrato por nada menos de 3 anos com a formação.

Tendo sido a primeira rapariga a subir ao pódio no Campeonato Europeu de Motocross, em 2021, na classe de 85cc, Lotte Van Drunen, que acaba de festejar o seu 15º aniversário, vai assim poder participar na ronda final do campeonato FIM WMX, que se vai realizar na Turquia.

Nas últimas semanas, a jovem piloto tem vindo a trabalhar com Marc de Reuver, um dos treinadores da equipa F&H, no sentido de preparar a sua primeira temporada completa no Campeonato do Mundo Feminino em 2023.

Vamos seguir com interesse a evolução da nova estrela em ascensão. //

LOMBAS E CURVAS
O SEU CONCESSIONÁRIO HONDA EM ALMADA

» MotoGP

Ducati atinge marco histórico

DUAS CENTENAS DE PÓDIOS EM MOTOGP

A RECENTE VITÓRIA DE PECCO BAGNAIA, JUNTAMENTE COM O PÓDIO DE JACK MILLER, FEZ AS BALAS DE BOLONHA ATINGIREM A DUPLA CENTENA DE PÓDIOS NA CLASSE RAINHA, DEPOIS DE TEREM PASSADO OS 1000 NAS SBK DIAS ANTES

UMA VITÓRIA espantosa em Silverstone, de Francesco Bagnaia, viu-o levar vitórias consecutivas ao renovar a sua carga ao título, enquanto o seu companheiro de fábrica, Jack Miller, deu um duplo deleite à Ducati com um 3.º final.

A ocasião também marcou uma 18.ª corrida consecutiva com uma Ducati no pódio, um feito não alcançado desde a série de 35 da Yamaha, de 2014 a 2016.

A última vez que não se viu uma Desmosedici entre os três primeiros foi de facto em Silverstone há um ano, quando Fabio Quartararo (Yamaha Monster Energy), Alex Rins (Suzuki Ecstar) e Aleix Espargaró (Aprilia Racing) estiveram na tribuna.

Andrea Dovizioso ocupa o segundo lugar da lista, com 40, enquanto Loris Capirossi completa os três primeiros com 23. O italiano também entregou o primeiro pódio à Ducati já em 2003.

Stoner também detém o recorde, 23, para a maioria de vitórias numa Desmosedici, com as 14 de Dovi a vê-lo novamente em segundo lugar.

O sucesso de Pecco em Silverstone vê-o passar para oito e terceiro no total, um à frente de Capirossi.

Tendo chegado à dupla centena, é de esperar que a Ducati aumente a sua contagem mais cedo do que

mais tarde, particularmente com o Red Bull Ring ao virar da esquina, onde Jorge Martin ganhou pela primeira vez na MotoGP, há 12 meses.

Desde então, a Ducati averbou 28 pódios, 11 dos quais foram vitórias, graças aos esforços de Bagnaia (x8) e Enea Bastianini (x3).

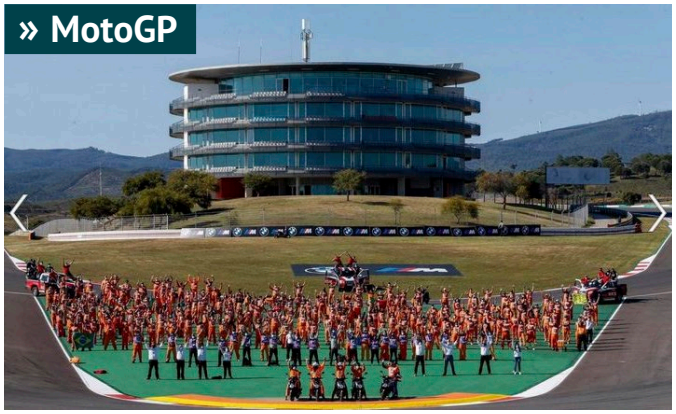
Estes dois também contribuíram para os outros 17 pódios neste período, tal como Miller (x6), Jorge Martin (x3) e Johann Zarco (x4) e Marco Bezzechi (x1), estreante da Mooney VR46.

Até agora, nesta temporada, a Ducati reclamou 18 pódios, o que é apenas seis a menos do recorde de 24 do ano passado, com oito rondas ainda por fazer.

É uma incrível sequência de forma que não mostra sinais de abrandar, particularmente com alguns dos próximos circuitos favoráveis às Ducati.

Significa também que podemos esperar ver a fábrica acrescentar à sua impressionante contagem de 200 pódios em MotoGP, 14 dos quais vieram de Bagnaia no seu tempo com a equipa italiana, enquanto Miller é responsável por 18. No entanto, ambos ainda têm algum caminho a percorrer para apanhar o bicampeão mundial Casey Stoner, que tem 42.

O australiano é também o único piloto a ter dado um Campeonato de Pilotos à Ducati. //



Época 2023 abre com Portugal

O GP DE PORTUGAL EM PORTIMÃO VAI ABRIR 2023

FOI CONFIRMADO OFICIALMENTE QUE PORTIMÃO ACOLHERÁ A RONDA DE ABERTURA DA PRÓXIMA ÉPOCA EM MARÇO E TAMBÉM OS TESTES PRÉ-ÉPOCA

O GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL será o primeiro evento do Campeonato do Mundo de MotoGP de 2023, com o deslumbrante Autódromo Internacional do Algarve pronto a acolher a abertura da temporada de 24 a 26 de Março de 2023.

O calendário completo e provisório do 2023 MotoGP ainda nem sequer foi publicado, mas o primeiro evento já foi confirmado.

O GP de Portugal de 2023 marcará a primeira vez que o calendário MotoGP começa na Europa desde 2006 e será apenas a terceira abertura da época realizada na Europa em mais de três décadas, com o campeonato a começar normalmente no Qatar e antes na Austrália.

Será também a primeira vez que Portugal acolhe a primeira corrida do ano, com a expectativa de que antes da nova temporada se realizem as habituais apresentações e estreia da grelha com as suas novas cores e motos, e os primeiros troféus da temporada sejam atribuídos.

Haverá também testes oficiais de pré-época realizados em Portimão durante as semanas que antecedem o evento, cujas datas serão confirmadas em breve.

Na sequência deste anúncio, os fãs já podem reservar bilhetes (clique aqui). //

» SBK

Os 500 pódios da Kawasaki

DEPOIS DE DONINGTON, SÃO AGORA 502

DESDE OS PRIMEIROS PASSOS PARA O PÓDIO ATÉ SE TORNAR UMA DAS MARCAS DE MAIOR SUCESSO DAS SBK, O CAMINHO DA KAWASAKI NAS SBK VIU-OS ATINGIR UM MARCO ESPECIAL COM OS 500 PÓDIOS ULTRAPASSADOS

UMA CORRIDA de abertura dramática para o Campeonato Mundial Motul Superbike de 2022 em Donington Park viu a Kawasaki atingir o marco dos 500 pódios com Jonathan Rea (Kawasaki Racing) e ultrapassá-lo imediatamente, com um 501.º pódio cortesia do companheiro de equipa Alex Lowes.

No que foi o primeiro pódio duplo da Kawasaki desde a Superpole Race de Magny-Cours em 2021, aproveitemos para rever a ilustre história da Kawasaki nas SBK também em termos de números.

OS ANOS INICIAIS: De um humilde início, o caminho para os grandes sucessos

Tudo começou em 1988 e embora tenham perdido o primeiro pódio da sua história em Donington Park e a primeira ronda do Campeonato, compensaram-no na ronda seguinte com Adrien Morillas no Hungaroring na Hungria.

Depois, nomes icónicos inscreveram o seu nome nos livros de história, tais como Rob Phillis e Aaron Slight, acrescentando à lista dos corredores da Kawasaki com pódios.

No entanto, seria 1990 e um wildcard que cumpriria o objetivo final de ser o primeiro vencedor de sempre: Doug Chandler.

Competindo em Brainerd, Chandler - um dos pilotos mais versáteis do seu tempo - ganhou as honras da Corrida 2, antes de fazer um wildcard novamente em Sugo (sempre no pódio com a lendária Kawasaki Muzzy).

No entanto, enquanto os pódios foram abundantes durante o início dos anos 90 e com Phillis até a ganhar e liderar o Campeonato a dada altura em 1992, foi Scott Russell (11) que em 1993 trouxe à ribalta o nome da

Kawasaki Muzzy e a icónica marca japonesa.

Já com pódios em 1991 e 1992, foi o primeiro ano completo de Russell que o viu levar cinco vitórias e a coroa do Campeonato - mal se sabia que passariam 20 anos até ao próximo título.

Nove outras vitórias vieram para Russell em 1994 no seu caminho para segundo, enquanto novos nomes para a Kawasaki vieram brilhar, tais como Anthony Gobert, Simon Crafar e Akira Yanagawa, sendo Gobert e Yanagawa ícones da Kawasaki até aos meados dos anos 90.

Yanagawa (6 abaixo) deu à Kawasaki o seu 150.º pódio em 2000, em Hockenheim, mas, quando ele e o companheiro de equipa Gregorio Lavilla saíram da equipas SBK da Kawasaki no final de 2001, passariam quatro anos até ao próximo pódio.

Foi Chris Walker (9) que chegou ao pódio e a uma vitória icónica num Assen molhado na Corrida 1, de 2006, em que o alcunhado 'Stalker' veio de último na primeira volta.

Enquanto outros andaram ao serviço da marca, tais como Fonsi Nieto, Regis Laconi e Makoto Tamada, Tom Sykes chegou em 2010, obteve a primeira vitória em 2011 e quase conquistou o título em 2012, perdendo apenas por meio ponto para Max Biaggi.

No entanto, 2013 seria o regresso da Kawasaki ao topo. No 200.º pódio da Kawasaki, Sykes terminou em terceiro lugar na Corrida 1 em Jerez, conquistando o título naquele que foi um dia memorável para o britânico e para o fabricante. Sykes tornar-se-ia uma lenda da Kawasaki, levando todas as suas 34 vitórias com a marca, juntamente com cerca de 107 pódios, cimentando-o nos cinco primeiros do ranking tanto das vitórias como dos pódios na história do Campeonato.

A Kawasaki falhou em 2014, mas depois foi o começo de uma era que ainda estamos a viver.

A ERA REA: irreprimível, imparável, inimaginável

Jonathan Rea entrou na Kawasaki, associou-se ao chefe da tripulação Pere Riba e simplesmente dominou. Ganhou na sua estreia em Phillip Island e passou a dominar a temporada 2015, dando à Kawasaki o 250.º lugar no pódio da sua história com uma vitória em Misano, poeticamente a mesma pista onde Rea iniciou a sua carreira vencedora em 2009, embora com Honda.

Rea continuou o seu icónico sucesso com a Kawasaki, uma das parcerias mais reconhecidas da história do Campeonato, com o título a chegar em 2016 e 2017, em que em Donington Park na Corrida 2, no último ano, obteve a primeira vitória em verde em casa, que foi também a 100.ª vitória da Kawasaki.

Em 2018, Rea ultrapassou o recorde de vitórias de Carl Fogarty em Brno na Corrida 1, antes de passar a conquistar o título em grande estilo em Magny-Cours, a sua quarta vitória consecutiva.

Em 2019, apesar do domínio inicial da Ducati e Álvaro Bautista, aplicando-se a fundo com a sua tenacidade, Rea e a KRT, inverteram um défice de 63 pontos para conquistar a coroa, um quinto título histórico consecutivo.

No caminho, um pódio todo-Kawasaki na Corrida 2 em Misano viu o 400.º pódio alcançado. Em 2020, Rea continuou a escrever história e conquistou o sexto título no Estoril, uns seis anos sem precedentes de domínio verde Kawasaki SBK contra oposição feroz.

Embora não tenha seguido o seu caminho em 2021 para o título, Rea continuou a ganhar, enquanto no início desta temporada de 2022, Rea garantiu a sua 100.ª vitória da Kawasaki durante a Superpole Race de Assen.

Por conseguinte, é justo que Rea, perseguindo um sétimo título, tenha dado à marca um pódio de 500.º, enquanto Alex Lowes começou a próxima era de sucesso com o pódio #501 e Rea marcou o 502 a seguir no mesmo fim-de-semana.

EM NÚMEROS: as principais estatísticas

502 - Graças a Rea e Lowes na Corrida 1 em Donington Park, a Kawasaki atinge 500 pódios e já está no 502.

184 - Dos 501 lugares no pódio, mais de um terço foram alcançados por Jonathan Rea em 184.

111 - Enquanto houve 502 lugares no pódio ao todo, 111 corridas viram duas Kawasaki no pódio na mesma corrida.

107/34 - O segundo na lista é Tom Sykes com 107 lugares no pódio, que também tem 34 vitórias e é também o segundo nessa lista.

102 - Dos 184 pódios de Jonathan Rea a verde, cerca de 102 vieram como vitórias numa taxa de sucesso sem precedentes.

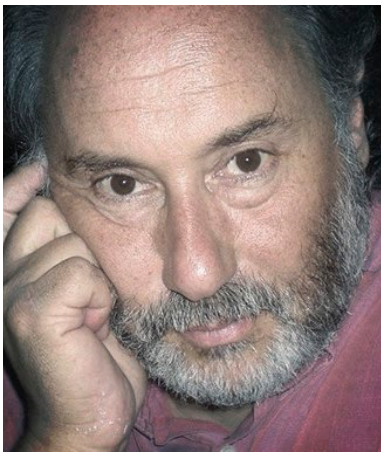
30/14 - 30 pilotos diferentes fizeram pódios com a Kawasaki, dos quais 14 obtiveram vitórias.

10 - Alex Lowes, que por coincidência subiu ao seu décimo pódio com a Kawasaki, é o décimo piloto a alcançar pelo menos dez pódios com a Kawasaki.

7 - O sucesso para a Kawasaki vê-os a disputar sete campeonatos de pilotos.

3 - Apenas três vezes com três Kawasaki no pódio nas SBK: Sugo 1993 na corrida 2 recebeu-os até nos quatro primeiros lugares, enquanto em 2019, aconteceu duas vezes: Misano corrida 2 e Donington Park na Corrida Superpole - Jonathan Rea venceu ambas as corridas de 2019.

2 - A Kawasaki tornou-se o segundo fabricante a alcançar 500 pódios, tendo a Ducati conseguido o mesmo também no Reino Unido, com James Toseland a terminar em segundo lugar em Silverstone em 2003. **//**



A hora DA DUCATI

Paulo Araujo
Motociclista, jornalista
e comentador desportivo

A Ducati é a marca na berra na MotoGP: Além de ser a mais numerosa, com 6 unidades de 3 equipas na grelha, é a mais potente, a mais rápida e, graças ao génio de Gigi Dall'Igna, a mais avançada em soluções aerodinâmicas, que os outros se apressam a copiar.

Talvez mais do que isso tudo, a que desperta mais emoções fortes, gerida por Italianos vistos cada fim-de-semana à beira de um ataque de nervos a cada ultrapassagem ou salvamento no limite.

Afinal, é uma marca europeia a bater os japoneses no jogo que estes dominaram durante meio século.

A Aprilia, semelhante nesse aspeto, ainda só agora começa a chegar lá perto.

Após a terceira vitória consecutiva de Bagnaia, e juntando às suas 5 as três de Bastianini, é também, de longe, a marca com mais vitórias este ano... Só falta mesmo ganhar o título de pilotos!

Nesse aspeto, a marca de Borgo Panigale só provou o champagne da vitória uma vez, em 2007 com Casey Stoner. Por comparação, nesse mesmo período, a Yamaha ganhou 5 títulos com Rossi e Lorenzo, a Honda 7 títulos com Stoner, de novo em 2011, e os restantes com Marc Márquez, e a Suzuki, claro, apenas um com Mir.

Este ano (e depois de vários quase-quase com um tal Dovizioso, que se apresta a pendurar as botas no final desta época), tudo indica que estão em linha para repetir esse sucesso. Mas se o fizerem, será em circunstâncias muito diferentes e por razões muito diversas das da outra vez.

Por um lado, isto vem dos próprios pilotos, das personalidades diametralmente opostas dos dois: Se Stoner era puro talento, precisão levada ao extremo, seco e pouco emotivo nos comentários, Bagnaia é, por contraste, o típico italiano: excitável, expansivo e, em pista, invencível um dia, com uma precisão e velocidade em curva assustadoras, só para parecer inconstante e cometer erros risíveis na vez seguinte.

Não sendo assim, já seria ele, e não Quartararo, a liderar o Mundial. Tecnicamente, os dois cenários também não poderiam ser mais diversos:

Na época de Casey Stoner, a Desmosedici estava longe de ser a máquina dominante que é hoje (mesmo nas versões com 2 anos!) e o Australiano venceu pela possibilidade dada pelos pneus Bridgestone de

carregar a dianteira com total confiança à entrada de curvas, essencial para a sua confiança.

Tal feito tem sido impossível na presente época com o que a Michelin tem para oferecer. Isto tem levado os pilotos Ducati a optar sobretudo pela borracha macia, mais aderente, obviamente, mas que obriga a andar à frente, no fluxo de ar fresco, para o pneu não se destruir no pelotão devido ao calor irradiado pela proximidade dos outros.

Os riscos de ter de andar à frente estão bem patentes nas quedas algo frequentes de Bagnaia, Miller, Zarco, Martin e Bastianini, embora possamos perdoar este último, lembrando que é um rookie.

Agora, a Ducati vence porque chega a ser 12 ou 15 km/h mais rápida que as outras, mas também mais eficiente à saída de curva, graças às invenções de Dall'Igna, que permitem mudar a altura da suspensão nas fases críticas para minimizar movimento e carregar os pneus.

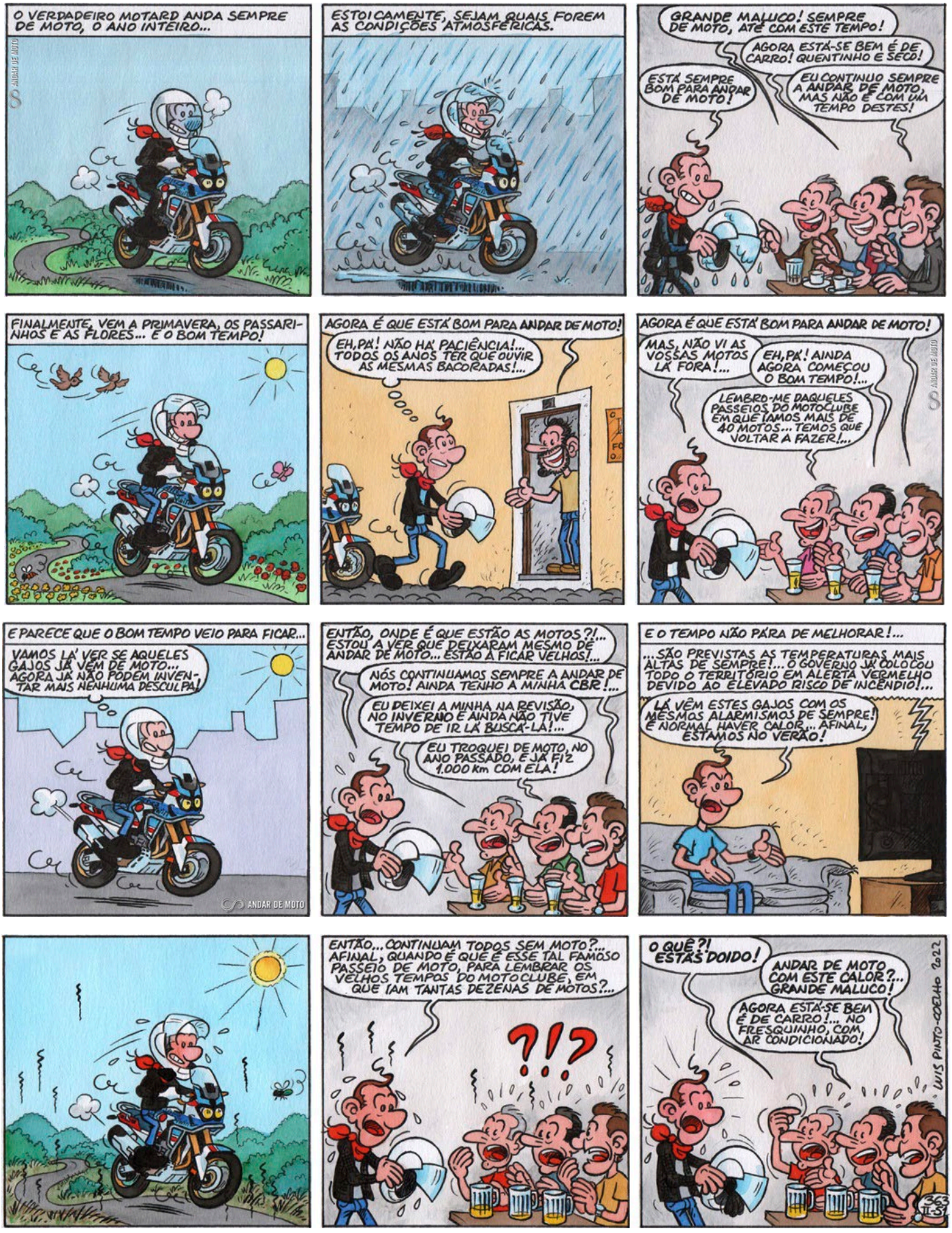
Mais velocidade + mais capacidade de colocar a potência no chão = quase invencibilidade. O problema é que, com isso, a marca vence com 3 ou 4 pilotos e os pontos dividem-se...

Dito isto, Quartararo não tem conduzido nada mal a defesa do seu título na supostamente inferior Yamaha... e tem concentrado em si as vitórias da marca, segundo o próprio, à custa de correr riscos loucos e andar no limite durante grande parte da corrida, pelo que vem liderando o Campeonato.

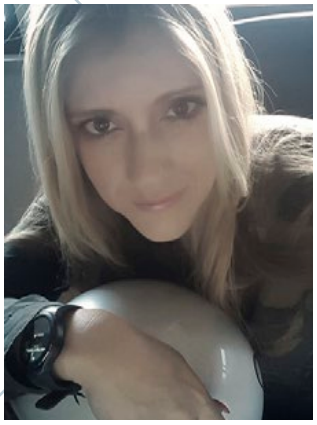
Com uma série de provas favoráveis à marca de Bolonha a seguir, os próximos duelos vão ser críticos... e talvez o título volte mesmo para Borgo Panigale! //

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

TOM VITOÍN



MOTOS USADAS
PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
ANDARDEMOTO.PT
ANDAR DE MOTO



Velha não!
VINTAGE

Susana Esteves
Jornalista e motociclista

O que sinto mais falta nas férias é da moto.

Mas não andas o ano todo? Sim! Mas durante o resto do ano tenho menos tempo para andar por mero prazer. Tenho menos tempo para apreciar, de forma totalmente despreocupada, toda a paz e satisfação que as duas rodas oferecem. Aproveitar o calor, as curvas, a ausência de trânsito compacto e (mais importante) a inexistência de horários.

Dois problemas:

Trazer família, malas e cão na moto não dá jeito.

Ter uma moto no meu spot de férias apenas para as poucas semanas que cá venho parece-me desajustado. Ainda assim, a minha "crise de meia-idade" precoce aparece todos os anos, mais ou menos por esta altura, só para me desencaminhar.

As motos clássicas sempre me atraíram. Zundapp, Casal Boss, Sachs e tantas outras são caras para quem as procura como motos vintage, restauradas, mas são usadas como veículos de trabalho (literalmente) todo-o-terreno por quem vive nesta zona.

E quando procuramos um bom negócio o conceito é simples: procura uma moto velha ou vintage?

Não é igual?

Não!!

O conceito de vintage vale mais uns milhares. É muito mais "IN", mais estiloso e elegante. O conceito de velha é chunga, mais barato, isento de padrões de qualidade.

É verdade que, em muitos casos, a vintage está bem cuidada e a velha não. Mas vale a diferença de preço?

Nem sempre. Há muita venda de gato por lebre. Modelos com peças de origem (vindas da China no contentor que chegou o mês passado), em perfeito estado (para estar em exposição, não para andar) e poucos quilómetros (desde a última vez que o conta-quilómetros foi manipulado).

Não deixa de ser irónico que o valor das coisas depende sempre de como as vemos.

Quem procura uma moto vintage dá valor e nem se importa de investir um pouco mais, de procurar, pensar, investigar, pedir várias opiniões ou mesmo levar a especialistas.

Quem as tem, com as caixas de fruta amarradas atrás a servir de top-case, dá-lhes um valor diferente – são importantes ferramentas de trabalho que os acompanham há anos. São aqueles que respondem:

- "A minha moto é linda? Oh menina, é moto de trabalho. Tem mais de 40 anos, está velha, enferrujada, mas nunca me deixou ficar mal".

Ainda não foi desta que a crise de meia-idade ganhou. Com o passar do tempo a minha capacidade de luta vai diminuindo, portanto, talvez para ano vos conte como fiz um grande negócio... (ou não).

Boas curvas //

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.