

CONTRA-PONTO 500CC

BENELLI LEONCINO 500 TRAIL vs VOGÉ 500 AC vs BRIXTON CROSSFIRE XC



» TESTE

BMW CE-04

MOTO MORINI X-CAPE

» REPORTAGEM

FÁBRICA RITO

» APRESENTAÇÃO

APRILIA RSV4 X TRENTA

DUCATI STREETFIGHTER V4 LAMBORGHINI

HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER EL DIABLO

MOTO GUZZI AVIAZIONE NAVALE

SUZUKI V-STROM 1050 DE

YAMAHA T-MAX TITAN

ZERO MOTORCYCLES DSR/X



ADV350

Modelo já disponível para teste nos concessionários Honda.

Espírito de aventura. Estilo urbano.

A emoção do ar livre encontra o estilo citadino na ADV350, uma scooter na vanguarda da inovação. A sua suspensão de longo curso, rodas estilo off-road e pneus com perfil padronizado irão satisfazer a sede de aventura, enquanto o design elegante e expressivo estiliza até as ruas mais urbanas. Um prático espaço de arrumação sob o assento para 2 capacetes integrais – e mais – completam o pacote que inclui um painel LCD, com a conectividade do sistema Honda Smartphone Voice Control, que permite o controle da navegação, música, chamadas e o comando de voz enquanto o smartphone carrega. A ADV350 é a scooter que transforma um passeio na cidade numa expedição, sem nunca comprometer o carismático estilo urbano.

Realize o seu Sonho.



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Dá-me choques!

Poucos são os motociclistas da “velha guarda” que aceitam pacificamente os avanços da tecnologia. Desde a chegada do ABS às motos que a natural resistência humana à mudança tem originado os mais incríveis comentários negativos e teorias negacionistas sobre as cada vez mais avançadas soluções tecnológicas que, ao longo da última década, têm tornado as motos mais eficazes, mais rápidas, mais seguras e mais agradáveis de conduzir.

A inevitabilidade da mobilidade elétrica tem vindo a provar ser a machadada final nas convicções dos motociclistas mais conservadores, tendo em conta as reações negativas, as opiniões mal fundamentadas e as desculpas pouco coerentes que muitos esgrimem em defesa das motos (e dos automóveis também) do antigamente.

Por outro lado, a mobilidade elétrica tem vindo a ganhar cada vez mais adeptos. A par com os avanços tecnológicos, que têm aumentado o prazer e a facilidade de condução, a simplicidade técnica, que confere maior fiabilidade, derivada do menor número de componentes e os menores custos de manutenção e utilização, recrutam cada vez mais adeptos. E os fabricantes de automóveis já não chegam para as encomendas, com todas as marcas a proporem diversos modelos elétricos e algumas até a

anunciarem uma eletrificação completa para o curto prazo.

No mundo das motos, a gestão tem sido mais difícil, com as grandes marcas a atrasarem ao máximo os lançamentos de modelos elétricos na Europa, num misto de compasso à espera de baterias mais compactas e leves e de silêncio observador, analisando a concorrência e a tendência do mercado, trabalhando a tecnologia nos bastidores e testando soluções nos menos exigentes mercados asiáticos.

No entanto, do Oriente começam a chegar propostas já bastante interessantes, sobretudo viradas para a mobilidade urbana. E mesmo da América já existem propostas muito interessantes com produção em larga escala.

As scooters são, pela sua maior aptidão para navegar nos centros urbanos e pelas menores distâncias que normalmente percorrem diariamente, as candidatas ideais para uma mudança mais rápida. No nosso mercado já existem soluções bastante interessantes que se adequam às mais diversas necessidades e realidades, com muitas a permitirem levar a bateria na mão até uma qualquer tomada doméstica. Porque não dar o benefício da dúvida e ir fazer um test-ride a uma scooter elétrica? Como dizia a outra senhora: Não negue à partida uma ciência que desconhece! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 24** APRILIA RSV4 X TRENTA
- 28** DUCATI STREETFIGHTER V4 LAMBORGHINI
- 36** ZERO DSR/X
- 40** HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER EL DIABLO
- 44** MOTO GUZZI AVIAZIONE NAVALE
- 46** SUZUKI V-STROM 1050 DE
- 48** GASGAS RX 450F REPLICA
- 50** YAMAHA T-MAX TITAN
- 54** YAMAHA R1/R6/R7 GYTR
- 60** MOTOR HONDA HORNET CONCEPT

CONTRA -PONTO

- 62** BENELLI LEONCINO 500 TRAIL /BRIXTON CROSSFIRE 500 XC / VOGÉ 500 AC

TESTE

- 74** MOTO MORINI X-CAPE 650
- 84** BMW CE 04

REPORTAGEM

- 114** FÁBRICA RITO

DESPORTO

- 120** TONI BOU É CAMPEÃO MUNDIAL DE NOVO
- 124** ROGZEN COM HONDA RACING

CRÔNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: DÁ-ME CHOQUES!
- 6** PEDRO ALPIARÇA: AS MOTOS E A BOLA
- 22** MÁRCIA MONTEIRO: VIAGENS E MOTOS- COMBINAÇÃO PERFEITA
- 118** ADELINA GRAÇA: ÚLTIMO DIA DA VIAGEM À ANDALUZIA
- 126** PAULO ARAUJO: DECIDIR SEM PENSAR
- 128** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 130** SUSANA ESTEVES: GUERRA, PEIXE E PARALELOS



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 QUIZERES 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 fluidos 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/embragem, 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



Pedro Alpiarça
Ensaaiador

As motos E A BOLA

Estas últimas semanas foram pródigas em fenómenos aberrantes no plano desportivo nacional. Refiro-me obviamente às abjectas atitudes de determinados aficionados do mundo do futebol em relação a crianças vestidas com a camisola errada. Mesmo considerando que a sua inocência é muitas vezes poluída pela atitude irresponsável dos pais (porque há sempre duas versões da história), também temos de perceber que em grupo, rapidamente nos transformamos em animais. E o que é que isto tem a ver com motos?

Desiludi-me com o futebol português há mais de uma década. Eu, que era adepto ferrenho, era capaz de discutir (as táticas, o talento das personagens, o espírito de sacrifício de uma equipa!) com qualquer outro interlocutor que estivesse com vontade de ter uma boa conversa com opiniões divergentes. Uma conversa cheia de argumentos regados com paixão e não com ódio e mesquinhez. Começaram a ser raros esses momentos. O asco sentido pelo fel de tudo o que rodeava a bola tornaram-se grandes demais, o jogo tinha-se afundado na parte pior do ser humano, o extremismo.

Hoje em dia, as corridas em duas rodas trazem-me a paz de espírito e a tranquilidade em saber que numa pista é praticamente impossível existirem manipulações de bastidores. Não só aqueles tipos arriscam a vida na mais fina margem do centésimo de segundo,

como a magnitude do seu ego faz com que sejam menos permeáveis às vontades de uma equipa. Mas o fã consegue ficar toldado pela emoção, o fã é um bicho que reage de forma cega na hora de encarar factos. E hoje em dia, nunca foi tão fácil procurar uma corrente que nos leve até à foz da nossa verdade.

Este GP de Aragão viu o regresso de um dos heróis mais bipolares do circo. Marc Marquez vive no exagero do seu talento, e as meias medidas não fazem parte do seu *modus operandi*. Um constante tudo-ou-nada polvilhado com doses irreais de insensatez e bravura inconsciente. Amado e odiado, a sua histórica passagem pelo desporto fez-se de rivalidades com outros monstros, num ciclo que (para ele) ainda não terminou. Mais uma vez, viu-se envolvido em polémica, afectou o campeonato e teve a sorte de serem menores as consequências para os envolvidos.

Agora é a parte em que vos digo que acredito ter sido um incidente de corrida. Alimentado pelo excesso de quem não sabe fazer as coisas de outra maneira, é certo. Mas esta é a minha visão do evento. E discuto-a com quem acho que merece. Muitas vezes (quase todas) sem consenso, mas sempre com o ideal maior de não perder o respeito pelo outro lado. E porque até posso estar eventualmente errado, prefiro perder a batalha com a honra de ter aprendido algo. No extremo, até pago uma cerveja! //



FOR THE RIDE

O PODER DOS 3 CILINDROS

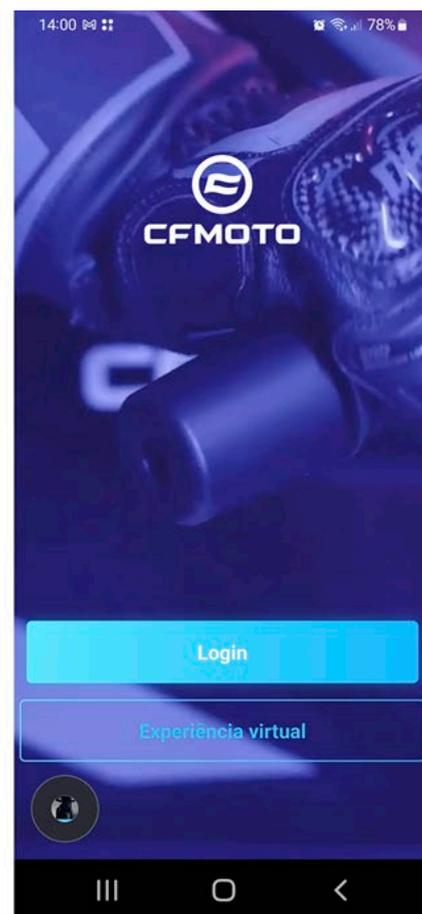
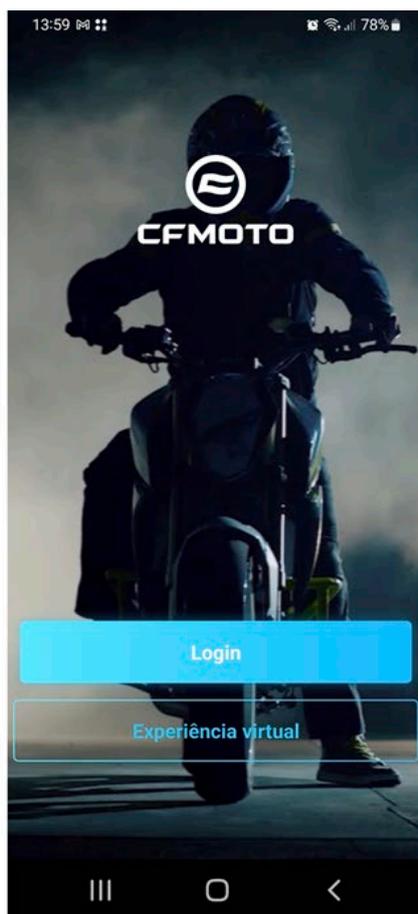
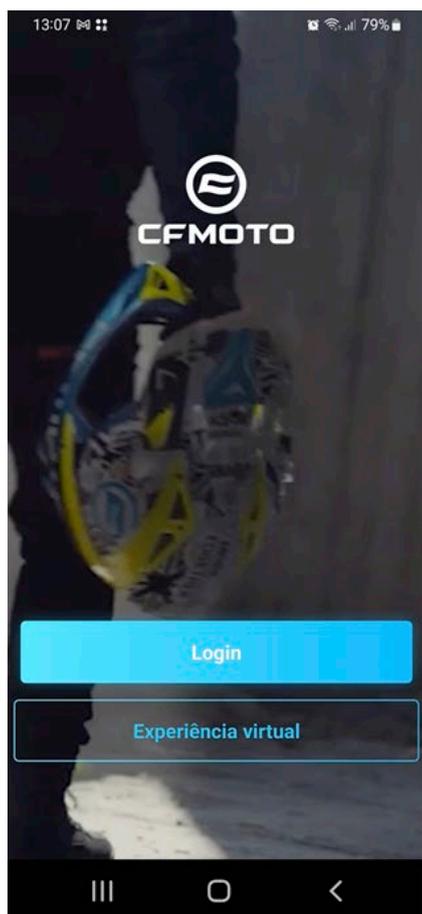


TIGER
SPORT
660

DESEMPENHO LÍDER DO SEGMENTO, VERSATILIDADE E DIVERTIMENTO

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

Acrescente-se um custo de manutenção sem igual, preço competitivo, toda a reconhecida qualidade de construção e acabamentos das motos Triumph, e não restam dúvidas de que a Tiger Sport 660 é a nova primeira escolha. Desde **9.395€ PVP**.



CFMOTO Ride é a nova aplicação multifunções que equipa os novos modelos da marca

CONETIVIDADE POR BLUETOOTH GARANTE AS MAIS AVANÇADAS FUNCIONALIDADES

A **CFMOTO** passa a disponibilizar um sistema de conectividade multimédia nas versões 2022 em praticamente todos os modelos da gama.

Da 300NK e SR à 800MT, passando pela 400NK e pelas 650MT, GT e NK, a única exceção serão as versões da 700CL-X, enquanto todas os veículos de 4 rodas, ATV, UTV e SSV vão estar equipadas com esta funcionalidade a partir de 2023.

A TBox é a peça central que permite a ligação por Bluetooth com a aplicação CFMOTO Ride, uma App já disponível para iOS (na App Store da Apple) e Android (na Play Store).

Disponibilizando toda a informação sobre a moto e as viagens, desde os detalhes das deslocações efetua-

das (quilometragem, velocidade máxima, aceleração, inclinação e tempo em curva e travagem) até à preparação das mesmas, o destaque vai para a ligação por GPS, que permite descobrir o destino e o melhor caminho para lá chegar, mostrando as direções, ponto a ponto, no painel de instrumentos digital da moto.

O sistema permite ainda detetar eventuais problemas ou deficiências mecânicas através da funcionalidade de autodiagnóstico, além de garantir um importante incremento de segurança, graças ao alarme que é accionado em caso de tentativa de furto ou queda acidental do veículo, permitindo ainda a localização do mesmo, em qualquer local e em todos os momentos. //

4th Ever
DUCATI

4 anos de garantia

PIRELLI

Technical partner

Shell
ADVANCE

Developed with



2

DOIS Ducati Smart Jacket, de oferta. COLETES AIRBAG autônomos de última geração

Nova Ducati Multistrada V4 Domina todas as estradas com a segurança do Ducati Smart Jacket

Prepara-te para descobrir a quarta geração da Multistrada.

Mais desportiva e mais turística. Mais capaz em utilização off-road, mais fácil em uso urbano e com a primeira manutenção importante aos 60.000 km.

Os 170 cv do motor V4 Granturismo oferecem-te uma condução emocionante sob todas as condições.

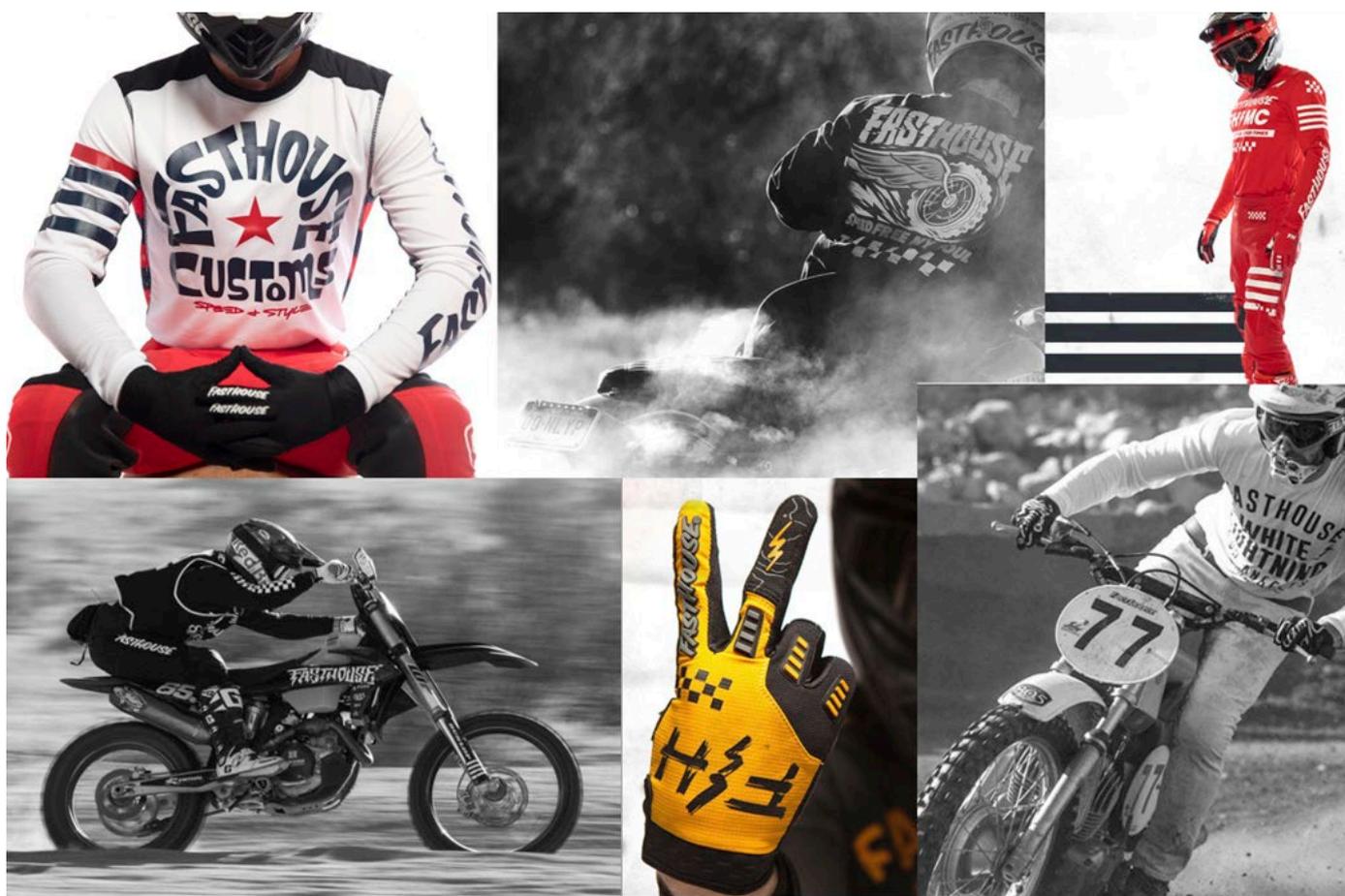
Cilindrada 1.158cc | Potência 170 cv (125 kw) às 10.500 rpm | Binário máximo 12,7 kgm (125 Nm) às 8.750 rpm | Peso 215 kg
Consumo 6,5 L | Emissões CO2 162 gr/km

Garantia 4 anos com quilometragem ilimitada e assistência em viagem

Com a aquisição da tua nova Multistrada V4*, oferecemos-te dos Ducati Smart Jacket, os coletes airbag autônomos de última geração, que garante um elevado nível de proteção.
Promoção válida até 30/09/2022

*Promoção não válida para a MTS V4 Pikes Peak





SPLASH DESIGN representa marca FASTHOUSE

A EMPRESA HOLANDESA SPLASH DESIGN ASSUME A PARTIR DE 2022 A COMERCIALIZAÇÃO DOS PRODUTOS AMERICANOS FASTHOUSE EM PORTUGAL E ESPANHA.

A FASTHOUSE é uma marca de vestuário off-road com sede na Califórnia e é o resultado da paixão pelas duas rodas, mais precisamente a paixão pela aventura off-road.

Com uma ideologia que assenta no pensamento livre, nos pilotos que desenham as primeiras linhas na terra, na pura essência do que é “cool”, esta alma e paixão pelo prazer de conduzir e competir em 2 rodas foi transformada em mais do que um estilo de vida, num conceito.

Ícone americano de inovação e liberdade de expressão, os equipamentos FASTHOUSE são também sinónimo de qualidade e conforto.

Com a inclusão desta marca no catálogo SPLASH DESIGN, é reforçado o compromisso por parte da distribuidora holandesa de otimizar e alargar o alcance de soluções para os vários segmentos das 2 rodas no mercado Ibérico.



Para mais informações contacte a SPLASH DESIGN, importador oficial dos produtos FASTHOUSE para o nosso país. //

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

Instagram: [/kawasakiportugal](https://www.instagram.com/kawasakiportugal) ou Facebook: [/kawasaki.pt](https://www.facebook.com/kawasaki.pt)

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll

* O Melhor de dois mundos

Recomendamos Equipamentos



Recomendamos Lubrificantes



Recomendamos Lubrificantes



Cofidis



Shellios Puros, um capacete integral com bom ar (literalmente)

O FABRICANTE INDIANO DE CAPACETES SHELLIOS ABORDOU O PROBLEMA DA POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA COM O PUROS, UM CAPACETE INTEGRAL QUE FORNECE AR FILTRADO POR HEPA.

TODOS SABEMOS que quem circula diariamente de moto no meio do trânsito, sobretudo em trechos congestionados, está sujeito a elevados níveis de poluição que afetam a saúde humana.

Por isso, surgiu o capacete integral Shellios Puros, que possui um sistema integrado de purificação de ar, composto por um ventilador elétrico que aspira o ar pela parte de trás e canaliza-o através de um filtro HEPA de grau H13, capaz de remover 99,7% das poeiras, polens, fungos, bactérias, e todas as partículas de tamanho superior a 0,3 microns (μm) suspensas no ar.

A empresa afirma que, na prática, o sistema de filtragem que equipa este capacete reduz o teor de poluição do ar filtrado em mais de 80%, conforme testes realizados por um laboratório credenciado pela National Accreditation Board for Testing and Calibration Laboratories (NABL), de acordo com a norma ISO/IEC 17011, e que conferem

alguma credibilidade às suas pretensões.

O ventilador funciona sem fios, com uma fonte de alimentação recarregável que contém uma bateria LiON dedicada, com uma porta de carregamento do tipo Micro-USB. A Shellios afirma que a ventilação também reduz o embaciamento da viseira e a “sensação de asfixia”.

A calota exterior é fabricada em fibra de vidro e o capacete é certificado sob a norma IS:4151 (Padrão Indiano para Capacetes de Segurança), pelo que infelizmente não está apto para ser usado na União Europeia. Mas provavelmente em breve, uma vez que a Shellios é um dos grandes fabricantes de capacetes, há-de surgir com uma versão específica para a Europa.

A Shellios reitera a importância de respirar ar limpo, pois no trânsito está-se sujeito a elevados níveis de emissões de poluentes, com efeitos bastante nocivos para o organismo humano, como por exemplo: >>>

- O ozono ao nível do solo é prejudicial e é criado por reações químicas entre óxidos de nitrogénio (NOx) e compostos orgânicos voláteis (VOC) na presença da luz solar.

- Respirar ar com alta concentração de monóxido de carbono reduz a quantidade de oxigénio que pode ser transportada na corrente sanguínea para órgãos críticos como o coração e o cérebro. Em níveis muito altos, o CO pode causar tontura, confusão, inconsciência e morte.

- Exposições de curto prazo ao dióxido de enxofre, emitido na combustão do gasóleo e da gasolina (entre outros) podem prejudicar o sistema respiratório humano e dificultar a respiração, já que actua sobre as mucosas.

- O chumbo distribui-se por todo o corpo através do sangue e acumula-se nos ossos. Dependendo do nível de exposição, o chumbo pode afetar negativamente o sistema nervoso, a função renal e o sistema imunológico.

- Respirar ar com alta concentração de dióxido de nitrogénio (NO2), também resultante da combustão dos derivados de petróleo, pode irritar as vias aéreas do sistema respiratório humano. Tais exposições em curtos períodos podem agravar doenças respiratórias, particularmente a asma, levando a sintomas como tosse, chiado no peito ou dificuldade para respirar.//



Azzuro
GP 50 & 125



Descubra mais em: www.neco.be



A **AZZURO GP** foi atualizada para oferecer ainda mais recursos: novas luzes e indicadores LED e um banco duplo são agora de serie. Prática, com grandes espaços de armazenamento, a **AZZURO GP** é a companheira ideal para passear com estilo pela cidade!



 @necointernacional | @NecoPortugalOficial



MOTRON - Uma nova marca a caminho de Portugal

COM UMA EXCELENTE RELAÇÃO QUALIDADE/PREÇO, EQUIPAMENTO COMPLETO E UM DESENHO MODERNO ADAPTADO ÀS NECESSIDADES DOS UTILIZADORES MAIS EXIGENTES, A MOTRON VAI ESTAR EM BREVE DISPONÍVEL NO NOSSO MERCADO.

A ATUAL GAMA da MOTRON abrange os mais diversos estilos, desde scooters clássicas (Ideo 50 e 125), scooters tipicamente urbanas com rodas de 16" (Ventura 125), scooters desportivas (Breezy 50), naked (Nomad 125), custom (Revolver 125), trail (X-Nord 125 e X-Nord 125 Touring), scooters elétricas e ainda uma neo-clássica de média capacidade (Warrior 400).

Com o slogan 'GET OUT THERE', a MOTRON pretende proporcionar a todos os motociclistas alternativas de mobilidade que combinem funcionalidade com dinamismo e divertimento.

Os modelos da MOTRON caracterizam-se por uma excelente relação qualidade/preço, apresentando um equipamento completo e um desenho moderno, adaptado às necessidades dos utilizadores mais exigentes.

A MOTRON é uma marca do Grupo austríaco KSR que tem vindo a protagonizar um crescimento assinalável nos principais mercados europeus e vai brevemente estar disponível em Portugal.

A distribuição estará a cargo do próprio Grupo KSR que, para o efeito, criou uma filial no território nacional, estando prevista a oferta de uma gama bastante diversificada, com propostas nos segmentos de 50cc, 125cc, 400cc e elétricas.

A rede de concessionários autorizados encontra-se em fase de expansão e o objetivo da MOTRON é garantir a cobertura do território nacional num curto espaço de tempo.

Para mais informações ligue-se a www.motron-motorcycles.com //



NOVA SCOUT® ROGUE

FAZ PARTE
DE ALGO MAIOR



INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2022 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.



“A Magia das Viagens”, um livro por Márcia Monteiro

PORQUE A VIAGEM PARA FORA, PARA O MUNDO, É TAMBÉM UMA VIAGEM PARA DENTRO, PARA SI MESMO(A)

MÁRCIA MONTEIRO é uma motociclista nascida no norte de Portugal que, desde cedo, demonstrou uma enorme vontade de conhecer e explorar o mundo. É adita de viagens de aventura e procura países onde sinta que pode aprender e crescer em termos pessoais, emocionais e espirituais.

Apaixonada por motos, escrita, fotografia e comunicação, é doutorada em ciências empresariais, com especialização em marketing, exercendo funções como coordenadora, investigadora e docente no ensino superior nas áreas do marketing, comunicação e gestão.

Colaboradora de longa data do Andar de Moto, onde mensalmente assina uma coluna de opinião (que pode ver se clicar aqui), Márcia Monteiro acaba de lançar o seu livro “A Magia das Viagens”, editado pela Cordel D’ Prata e vendido por um preço de 16 euros.

Na sinopse do livro pode ler-se:

“Seja audaz e prepare-se para viver uma grande aventura na viagem mais importante da sua vida: a viagem ao seu interior. Porque a viagem para fora, para o mundo, é também uma viagem para dentro, para si mesmo (a).”

A autora comentou assim a mensagem deste seu livro: *“Aproveite as circunstâncias da sua vida e transforme-as em verdadeiros desafios para a sua evolução. Assuma as rédeas e seja o (a) comandante do seu navio. Seja livre. Faça mais vezes aquilo que sente vontade. Seja curioso (a), audaz, aproveite esta incrível oportunidade de estar vivo (a), adicione pozinhos de perlimpimpim e viva a magia. Este livro irá levá-lo (a) a uma viagem interior e oferece-lhe um conjunto de exercícios práticos para tornar a sua vida mais leve e alinhada com o seu propósito”. //*

NOVO MODELO
LEONCINO800



UMA HISTÓRIA FORJADA COM PAIXÃO

O ADN inconfundível que distingue este "clássico-moderno" da marca originária de Pesaro, reflete a sua evolução na nova Leoncino 800. Um modelo com um estilo autêntico, caracterizado por uma mistura equilibrada dos estilos clássico e moderno, que alcança a sua máxima expressão graças ao novo motor de 754 cc, 76,2 cv às 8.500 rpm, o mais avançado da gama Benelli.

Descobre-a num concessionário Benelli.





Dunlop Qualifier CORE disponível em mais medidas

DUAS NOVAS MEDIDAS DIANTEIRAS E CINCO MEDIDAS TRASEIRAS TORNAM A GAMA MAIS ABRANGENTE PARA SERVIR MAIS MOTOS DESPORTIVAS E NAKED.

ORIGINALMENTE lançado no início de 2022, o Qualifier CORE é o mais recente membro da consagrada família de pneus hypersport da Dunlop. Ao mesmo tempo que recorre à mais recente tecnologia, posiciona-se na gama como uma opção intermédia, abaixo dos pneus de topo SportSmart TT e SportSmart Mk3, oferecendo um excelente valor aos utilizadores de motos de gerações anteriores, ou aqueles que conduzem com menos frequência.

Os Dunlop Qualifier CORE estão agora disponíveis em mais medidas, de forma a criar uma gama mais abrangente e acessível aos vários segmentos de motos desportivas e naked, e disponibilizando a tecnologia hypersport vencedora de corridas da Dunlop num

conjunto acessível.

Tal como os pneus premium SportSmart TT e SportSmart Mk3, o Qualifier CORE é concebido com base na ampla experiência e muitas vitórias em corridas que a Dunlop amealhou ao nível de campeonatos do mundo e em eventos como o TT da Ilha de Man.

Por comparação com o seu antecessor direto, o Qualifier II, a aderência e o comportamento dos Dunlop Qualifier CORE em piso molhado foram especialmente aprimorados, por via do seu composto de sílica melhorada. As mais recentes tecnologias da Dunlop, como a Dynamic Front Formula, o Carcass Tension Control System e a Jointless Belt, proporcionam um comportamento e uma estabilidade superiores.

MOTO PONTO

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

O resultado é um pneu destinado a utilizadores de motos de entrada de gama, de naked de gama média, de motos desportivas de anteriores gerações, de roadsters de médio porte e de um vasto leque de sport tourers, resumindo, muitas das motos mais vendidas na Europa, como é o caso das Yamaha MT-07 e MT-09, das Kawasaki Z650 e X90, das Suzuki GSX-S 750 e das BMW F 900 R.

Dmitri Talboom, Gestor de Produto da Dunlop Moto Europe, refere:

“Graças às duas novas medidas dianteiras, e cinco traseiras, agora disponíveis, o Qualifier CORE adequa-se a um vasto leque de motos desportivas e naked, e ainda de roadsters e sport tourers. Em particular, o seu posicionamento de preço mais baixo faz desta uma escolha ideal para utilizadores ocasionais, e para aqueles com motos de anteriores gerações, proporcionando-lhes a nossa mais recente tecnologia inspirada na competição num conjunto acessível”.

A Dunlop Europa é um dos principais fabricantes mundiais de pneus para motociclos, detendo um impressionante palmarés de sucessos nos desportos motorizados. Parceiro técnico das equipas vencedoras do Campeonato do Mundo de Resistência e fornecedor oficial de pneus do Campeonato do Mundo de Moto2 e Moto3 da FIM, a Dunlop é também a marca de pneus com mais êxitos na história do TT da Ilha de Man. Fora de estrada, a Dunlop é a escolha de campeões e vencedores das corridas de MXGP.//



Loja Junqueira

Rua da Junqueira n.º 1 - Lojas A e B
1300-342 Lisboa

213640853 | 912176338

Loja Restelo

Av. Dom Vasco da Gama n.º 39 - A
1400-127 Lisboa

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



Novo website Brough Superior Motorcycles

A BROUGH SUPERIOR MOTORCYCLES ESTÁ A REVELAR O SEU NOVO WEBSITE, COMO PARTE DO ATUAL ESFORÇO DE DESENVOLVIMENTO DA MARCA

AO LONGO dos últimos cinco anos, a renascida Brough Superior expandiu significativamente a sua gama em torno da versão moderna do SS100, o modelo icónico da marca fundada por George Brough em 1919.

A família Brough Superior inclui diferentes versões dos modelos SS100 (acima), Pendine, Anniversary e agora Lawrence.

Isto para não mencionar os muitos projectos e iniciativas em que a Brough Superior Motorcycles está envolvida, nomeadamente a colaboração activa com a Aston Martin.

Descubra neste novo site todas as novidades da Brough Superior Motorcycles, as actividades e o know-how das mulheres e dos homens que transportam os valores desta marca excepcional.

Também pode consultar o site do Importador da Brough Superior para Portugal, a Ton Up Garage, do Porto. //





PEUGEOT
MOTO CYCLES

METROPOLIS SW

DEIXE O CARRO NA GARAGEM E VIVA MAIS

Com a Metropolis SW vá de scooter para o trabalho, para o cinema, para a praia, sem pensar nas filas de trânsito e em estacionamentos complicados. Com o mesmo conforto que teria num carro. O Sistema ABS, o Controlo de Tração e a Ignição Sem Chave, com a Smart Key*, com o conforto da Peugeot, fazem desta scooter de 3 rodas a solução versátil e segura para as deslocações diárias e de lazer.

O melhor de tudo? Pode ser conduzida com a Carta de Ligeiros.**

Venha descobrir a Metropolis : www.peugeot-motocycles.pt



*Chave Inteligente. **Carta das Categorias B e B1. Imagem ilustrativa da versão SW.

A Moteo Portugal reserva-se no direito de retirar e/ou alterar versões, acessórios, equipamentos e extras sem aviso prévio.



Márcia Monteiro

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

Fotos: Balgarpir

Viagens e motos COMBINAÇÃO PERFEITA

Já é do conhecimento de todos os motociclistas que no primeiro fim de semana de Setembro, todos os caminhos vão dar a Avis, mais precisamente ao parque de campismo da Albufeira do Maranhão. E o que é que acontece lá? O Traveler's Event, promovido pela Balgarpir e com o apoio e presença de dezenas de marcas de motos, associações e claro, o Município de Avis que tão bem sabe acolher esta centena de visitantes motociclistas de estrada ou fora dela.

O evento realiza-se todos os anos em Setembro e promete muita adrenalina, divertimento e convívio, seja nas inúmeras atividades, como também em tudo o que Avis pode proporcionar: praias fluviais, passeios de barco, gastronomia típica e, acima de tudo, paz e tranquilidade para passar bons momentos com os amigos e até com a família. As altas temperaturas da época convidam a banhos na barragem do maranhão e também é possível acampar, fazer churrascos, comer e ir à piscina. O Traveler's Event é, acima de tudo, um evento familiar que junta vários participantes com gostos e segmentos de motos para todos os gostos, oferece passeios on road e off road, formações, workshops, test drives e apresentações de viagens, livros e acima de tudo, oferece uma experiência enriquecedora ao nível do motociclismo nacional.

Como tem sido habitual, no dia de sábado contamos com vários passeios off road e on road. Enquanto praticante do offroad, não posso deixar de mencionar a tristeza que senti em várias partes do track onde os rios e os ribeiros estavam completamente secos. Algumas das paisagens por onde circulamos de moto, outrora estiveram totalmente debaixo de água, mas infelizmente devido à seca que se abateu no nosso país, estavam totalmente descobertas. Não obstante,





também tivemos oportunidade de explorar esta região incrível com estradões até perder de vista, planícies, animais... foram mais de 100 km de pura alegria.

Ao final da tarde, contamos com a formação off road promovida pelo Luís Ferreira Offroad Training e pelo Diogo Salema da Dirt Ride Academy. Também contamos com várias apresentações de viagens à volta do mundo, nomeadamente as viagens de Cristian Huidobro, Artur Brito, Márcia Monteiro, Cardas e João Sousa. Foram momentos únicos e inspiradores que nos levaram a viajar um pouco pelo mundo fora. Mas este ano tivemos também uma grande surpresa, uma ação de sensibilização e aperfeiçoamento de condução de veículos de duas rodas a motor, promovida pela GNR.

Deixo um especial agradecimento ao mentor deste evento, Rui Baltazar, ao Município de Avis que todos os anos nos acolhe de forma incrível e, claro, a todas as marcas, entidades e patrocinadores que tornam este evento num dos melhores eventos em Portugal. E, para já, podem marcar na agenda a próxima edição do Traveler's Event, que se realizará nos dias 1, 2 e 3 de Setembro de 2023. Até já e boas curvas! //

FASTER
 JETT LAWRENCE

ALPINESTARS

REIMAGINED TO ALLOW YOU FREEDOM OF
 M O V E M E N T
 WHILE KEEPING YOU COOL
 AND PROTECTED. RIDE FASTER

FLUID NARIN GEAR*

D E S I G N E D
 AND ENGINEERED
 IN TORRANCE, CALIFORNIA
 2023 ALPINESTARS.COM

→→→ ONE GOAL ONE VISION →→→

**NOVA COLEÇÃO MX23.
 JÁ DISPONÍVEL NUM PONTO DE VENDA ALPINESTARS PERTO DE SI.**

* Equipamento Alpinestars FLUID NARIN. Reimaginado para lhe proporcionar liberdade de movimentos enquanto o mantém fresco e protegido. Ride Faster 2023. Desenhado e desenvolvido em Torrance, California 2023, alpinestars.com.

APRESENTAÇÃO *APRILIA RSV4 X TRENTA*

A mais AVANÇADA

Uma edição limitada a 100 unidades para todo o mundo, que celebra a primeira vitória da Aprilia em campeonatos mundiais.



Desenvolvida exclusivamente pelo Departamento Racing da Aprilia, a Aprilia RSV4 X Trenta é a moto mais avançada alguma vez disponibilizada ao público.

Trata-se de uma moto para uso exclusivo em pista, tal como a RSV4 X que a Aprilia já tinha apresentado em 2019.

É uma interpretação moderna da moto utilizada pelo piloto Alex Gramigni quando em 1992 (há trinta anos, e daí o nome RSV4 XTrenta) conquistou o primeiro título mundial para a Aprilia, então na categoria 125 cc.

Quanto à performance, os números falam por si: 230 cv e 166 kg, com suspensões e eletrónica de competição.

As carenagens são fabricadas em carbono pela PAN Compositi, de acordo com os procedimentos utilizados em MotoGP, sendo certo que as soluções aerodinâmicas estão presentes tanto na parte anterior como na posterior, resultando numa carga aerodinâmica superior em 25% e uma diminuição da respetiva resistência aerodinâmica em 4%.

Para tal contribui a denominada “colher” de MotoGP, um elemento que é fixado na zona inferior do braço oscilante, tal como é visível



*"QUANTO À PERFORMANCE, OS NÚMEROS FALAM POR SI: **230 CV E 166 KG**, COM SUSPENSÕES E ELETRÓNICA DE COMPETIÇÃO."*



APRESENTAÇÃO APRILIA RSV4 X TRENTA



desde 2019 nas motos de MotoGP.

Outros pormenores tornam esta moto ainda mais exclusiva, como o radiador que foi fornecido pela Taleo Tecnoracing, com especificações semelhantes às dos usados no Mundial de Superbike, o pinhão de ataque em titânio, fabricado exclusivamente para esta moto pela PBR, ou ainda o painel de instrumentos de competição com assinatura da JetPrime.

A eletrônica é controlada por uma unidade Magneti Marelli, com calibração específica.

Em relação às suspensões, a Aprilia Racing optou pelas Ohlins, desenvolvidas e modificadas em exclusivo para esta máquina, enquanto a travagem, a cargo da Brembo, contempla as pinças GP4-MS, monobloco e maquinadas, que mordem discos Brembo T-drive de 330 mm na roda da frente.

As jantes são as Marchesini M7R GENESI em magnésio forjado.

A linha de escape, a cargo da SC Project apresenta um desenho exclusivo, com coletores em titânio e ponteira em fibra de carbono.

Cada um dos apenas 100 exemplares que vão ser fabricados, têm um preço de 50.000 euros (+IVA). //



aprilia®



3 ANOS DE MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

De 15 de setembro a 15 de novembro, na aquisição de uma Aprilia Tuono V4, 660 ou 125 nova, oferecemos-te a Manutenção Programada durante os próximos 3 anos. Informa-te num Concessionário Autorizado Aprilia.

Campanha limitada ao stock existente e não acumulável com outras campanhas em vigor.

Sonho DUPLO



» [Galeria de fotos aqui](#)

Uma edição limitada e numerada inspirada no Lamborghini Huracán STO construída sobre a base de uma Panigale V4 S 2023.





Considerada a mais atrativa e exclusiva Ducati Streetfighter alguma vez produzida, a Ducati Streetfighter V4 Lamborghini incorpora os valores de extrema performance, carácter desportivo e exclusividade partilhadas pela Ducati e Lamborghini, duas marcas de excelência que têm contribuído para escrever a história do Motor Valley e que, com este projeto, renovam e evoluem a sua colaboração.

O resultado é uma estonteante combinação de tecnologia, performance e beleza, capaz de deixar os fãs (e não só) a sonhar desde o primeiro olhar.

A apresentação deste modelo exclusivo teve lugar no coração do Motor Valley, no contexto do G.P. de São Marino e da Riviera de Rimini, no Marco Simoncelli World Circuit.

A colaboração entre a Ducati e Lamborghini (ambas marcas pertencentes ao Volkswagen Group) nasceu em 2021, com a Diavel 1260 Lamborghini, inspirada no Siàn, e a partir do Grande Prémio de São Marino e da Riviera de Rimini de 2022, o escudo da marca de Sant'Agata Bolognese irá também aparecer nas Desmosedici GP do Ducati Lenovo Team.

A nova Ducati Streetfighter V4 Lamborghini caracteriza-se por um design agressivo, pela



APRESENTAÇÃO *DUCATI STREETFIGHTER V4 LAMBORGHINI*



incorporação de componentes leves e especiais e pelo esquema cromático próprio, e representa o segundo capítulo de uma parceria entre as duas marcas que são embaixadoras do design italiano no mundo.

Ao aplicar a base técnica da Panigale V4 S '23 e integrando elementos de design que caracterizam o ADN da Lamborghini, a Ducati criou um modelo híper-exclusivo.

O Lamborghini Huracán STO é o modelo mais performante de sempre da família Huracán, um automóvel superdesportivo criado com o único propósito de oferecer todas as sensações de uma condução desportiva, integrando a tecnologia de um verdadeiro carro de competição num modelo aprovado para a utilização em estrada. Uma abordagem com materiais leves e design funcional, que se conjugam para garantir o máximo prazer de condução.

Essas características de estilo da Lamborghini foram transferidas para a Ducati Streetfighter V4 Lamborghini, começando pelas jantes forjadas feitas especificamente para esta moto, com o mesmo design das do Huracán STO. A jante da roda traseira é enriquecida pela presença de uma única contraporca em titânio, também com o design



Lamborghini.

O Centro Stile Ducati redesenhou esta moto especial retirando uma forte inspiração do Huracán STO: no guarda-lamas dianteiro, cobertura do depósito, quilha e secção traseira são todos componentes novos e os extratores, condutas e entradas de ar recordam de forma explícita aqueles que estão presentes no carro.

Especificamente, o guarda-lamas é inspirado pelas condutas de ar integradas no “cofango” do Lamborghini, os extratores criados na quilha seguem as entradas de ar de arrefecimento para os travões traseiros do Huracán STO, as tampas laterais do depósito remetem para as condutas na grelha dianteira do carro e os extratores na secção traseira monolugar inspiram-se nos que estão presentes no capot do Lamborghini.

Outro testemunho da obsessiva atenção ao pormenor que caracteriza esta moto é o facto de todos os componentes em carbono (incluindo os já mencionados guarda-lamas dianteiro, quilha, tampa do radiador, asas, cobertura do depósito e secção traseira) são feitos usando a mesma textura visível no automóvel da marca de Sant’Agata Bolognese.

O assento da moto é também inspirado no

acabamento dos assentos do Huracán STO, graças à presença de realces na mesma cor das superestruturas.

A Ducati Streetfighter V4 Lamborghini é incrementada ainda mais por componentes exclusivos como os poisa-pés do condutor ajustáveis, em alumínio, com as proteções de calcanhar, base do assento, cobertura do painel de instrumentos e do canhão da ignição, bem como a proteção do pinhão de ataque, feita da fibra de carbono especial usada para os componentes da superestrutura.

A mesma fibra de carbono é usada em peças destinadas à proteção térmica nas tampas das cabeças do motor traseiras e coletores da correspondente bancada de cilindros, mas também no suporte da ótica, no guarda-lamas traseiro e nas proteções do sub-quadro traseiro.

Finalmente, a vista lateral da Streetfighter V4 Lamborghini é sublinhada pela ponteira de escape Akrapovič em titânio, com terminal em fibra de carbono.

As asas e as pinças de travão Brembo são também pintadas na cor Arancio Dac, as últimas com o contrastante logótipo a negro. As jarras da forquilha Öhlins são igualmente negras. >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI STREETFIGHTER V4 LAMBORGHINI*



O coração da Ducati Streetfighter V4 Lamborghini é o motor Desmosedici Stradale de 1103 cc com uma potência de 208 cv (homologação Euro 5), caracterizado pela cambota contrarrotante, distribuição desmodrômica com quatro válvulas por cilindro e ordem de ignição TwinPulse, derivada do MotoGP, e está equipado com uma embraiagem a seco, tal como nas Ducati de MotoGP e Superbike.

O quadro em alumínio usa o motor como elemento estruturante. As suspensões são unidades semi-ativas Öhlins Smart EC 2.0, enquanto o sistema de travagem Brembo conta com pinças Stylema e discos de 330 mm.

O pacote aerodinâmico, baseado nas asas biplano em carbono, integradas nas tampas laterais do depósito, estabilizam a moto a velocidades elevadas, sem comprometer a agilidade e o comportamento. O

peso em ordem de marcha é de 197,5 kg.

A Ducati Streetfighter V4 Lamborghini é fornecida com uma série de acessórios que aumentam o seu apelo e facilidade de afinação para uso em pista. Começam com uma tampa aberta em fibra de carbono para a embraiagem a seco e continuam com tampas para a remoção da placa de matrícula e retrovisores, um tampão de depósito desportivo e uma capa para a moto na mesma cor das superestruturas.

O equipamento fica completo com um certificado de autenticidade em alumínio, onde se mostram os números de quadro e de motor, para garantir a originalidade da moto e sublinhar ainda mais a sua exclusividade.

Esta colaboração única é reforçada pela possibilidade, reservada aos proprietários da Ducati Streetfighter V4 Lamborghini, de completar >>

SENA



OUTRUSH R

Modular Bluetooth® com sistema de intercomunicação integrado



Altifalantes e microfone integrados



Viseira solar retrátil



Altifalantes HD



Microfone HD



Intercom de 4 vias



900 Metros



Redução de ruído avançado



Emparelhamento inteligente

APRESENTAÇÃO *DUCATI STREETFIGHTER V4 LAMBORGHINI*



a sua imagem com um capacete de edição limitada, blusão e fato em cabedal, no esquema de cores que replica o da moto.

Além disso, para os compradores da versão especial cliente, o fato de cabedal por ser customizado com as cores usadas para a configuração, limitadas à escolha oferecida pela paleta da Dainese.

A moto será produzida numa série limitada de 630 + 63 unidades e trabalha sobre os conceitos que deram vida ao Lamborghini Huracán STO.

Para além de 630 unidades em Verde Citrea/ Arancio Dac, a Ducati disponibiliza uma ainda mais exclusiva série de 63 unidades, chamada Speciale Cliente, que estarão disponíveis para 63 clientes da Lamborghini.

Estes últimos, através de uma colaboração especial com o Centro Stile Ducati, poderão configurar as suas Ducati Streetfighter V4 Lamborghini Speciale Clienti com as cores das superestruturas e jantes iguais às dos seus Lamborghini.

Será também possível escolher as cores das pinças de travão dianteiras entre as incluídas na paleta da fábrica (Amarelo, Vermelho, Negro e Laranja Califórnia, para além da cor standard) e os detalhes do assento entre as quatro versões disponíveis.

O nome do modelo e o número de série da moto são exibidos numa placa de metal inserida na cobertura central do depósito. O número é também maquinado numa inserção em alumínio na chave de ignição e surge no ecrã TFT durante a ignição, juntamente com uma animação comemorativa mostrando os emblemas da Ducati e Lamborghini e as silhuetas dos modelos.

A Ducati Streetfighter V4 Lamborghini é fornecida com uma série de acessórios que aumentam o seu apelo e facilidade de afinação para uso em pista. Começam com uma tampa aberta em fibra de carbono para a embraiagem a seco e continuam com tampas para a remoção da placa de matrícula e retrovisores, um tampão de depósito desportivo e uma capa para a moto na mesma cor das superestruturas.

Os entusiastas poderão completar a sua imagem com um capacete de edição limitada, blusão e fato em cabedal, tudo nas cores da moto.

As entregas da Ducati Streetfighter V4 Lamborghini terão início em abril de 2023. E já sabe... não pergunte o preço! Mais informações nos concessionários Ducati. //

Dinno

50 & 125



Um dos novos modelos da gama NECO é a **DINNO!** Disponível em 50 e 125cc, a **DINNO** é um modelo bem equipado, compacto e fácil de manusear, que o levará a qualquer lugar com tranquilidade.

 @necointernacional | @NecoPortugalOficial



Descubra mais em:
www.neco.be



A aventureira elétrica MAIS VERSÁTIL DO MUNDO

A marca americana alarga ainda mais os limites dos desportos motorizados elétricos com a primeira verdadeira Maxitrail elétrica do mundo, que se junta à sua vasta gama de modelos, a mais completa de motos totalmente elétricas

Texto: Paulo Araujo

A Zero Motorcycles da Califórnia, líder mundial em motos e motorizações elétricas, revelou os novos modelos da sua gama MY23, encabeçados pela nova DSR/X.

Proporcionando uma condução totalmente envolvente, a DSR/X é o modelo mais recente da marca que definiu a categoria de motos elétricas.

O novo modelo utiliza as baterias Z-Force, líderes na sua classe, os motores silenciosos ZF e o sistema operativo Cypher III+ para oferecer a experiência de condução de aventura desportiva mais imersiva do mundo.

“Os nossos clientes e seguidores pediram uma maxitrail da Zero, durante anos”, disse Abe Azkenazi, CTO da Zero Motorcycles.

“Investimos mais de 100.000 horas na concepção de uma moto que estivesse à altura das expectativas dos nossos clientes e enquadrada na missão da Zero de redefinir a experiência de condução.”

A DSR/X conta com um motor Z-Force 75-10X inteiramente novo que oferece um impressionante torque de 225 Nm e um Power Pack Z-Force de 17,3 kWh, ambos representando uma nova referência em padrões de desempenho da Zero.

A DSR/X tem um quadro e uma arquitetura de componentes completamente redesenhada para alcançar uma maior distância ao solo, quase 200 mm de curso da suspensão dianteira totalmente ajustável, e três compartimentos de armazenamento integrados, um design específico de maxitrail que é robusto e competente.

“O primeiro produto da Zero Motorcycles foi uma moto de off-road. As nossas origens estão firmemente estabelecidas na categoria do off-road”, disse Sam Paschel, CEO da Zero Motorcycles.

“Ao combinar a tecnologia de vanguarda de veículos elétricos desportivos com o espírito das motos tradicionais, a DSR/X baseia-se nesse legado transformando a experiência de condução de motos de aventura.”

Embora ligada às origens da Zero Motorcycles, a DSR/X representa a próxima geração de motos dual Sport com uma nova série de funcionalidades.

Controlada pelo sistema operativo mais avançado do mundo, o Cypher III+, a DSR/X é a primeira moto elétrica que conta com o conjunto completo de ajudas à condução da Bosch (MSC) para prestações off-road.

Optimizado especificamente para a resposta e velocidade únicas do sistema propulsor elétrico da >>





"O SISTEMA OFF-ROAD DA BOSCH INCLUI TRAVAGEM COMBINADA PARA MELHORAR A EFICIÊNCIA DOS TRAVÕES"

Zero, esta tecnologia oferece estabilidade e tracção em qualquer tipo de terreno.

O sistema off-road da Bosch inclui travagem combinada para melhorar a eficiência dos travões e Vehicle Hold (assistente de travagem em pendente), que aporta mais estabilidade e segurança, mesmo nos declives mais pronunciados.

A DSR/X também está equipada com uma série de funções apenas disponíveis para a Zero Motorcycles e seu sistema operativo Cypher III+, desenvolvidos ao longo de 16 anos e mais de 200 milhões de quilómetros de experiência acumulada pela marca de Santa Cruz.

Entre elas, destaca-se o modo Park, uma função de marcha atrás e avanço a baixa velocidade, ideal para manobrar em espaços reduzidos ou inclinados. A moto vem equipada com os carregadores de Nível 1 e Nível 2 mais rápidos do mercado graças ao sistema de carregamento

rápido integrado de 6,6 kW.

Por último, a DSR/X também é compatível com a aplicação móvel da Zero Motorcycles, que permite aos seus utilizadores gerir uma grande quantidade de parâmetros de condução, desde a velocidade máxima ao torque, e até funções de carga regenerativa. A DSR/X está equipada com um sistema de conectividade móvel (CCM) que pode enviar notificações de todo o tipo para o utilizador, desde informação acerca do nível de carga até actualizações de estado e outras funcionalidades úteis.

Em acréscimo à quantidade sem precedentes de opções para personalizar a DSR/X, junta-se uma vasta gama de peças e acessórios para equipar o condutor para todo o tipo de aventuras.

Os acessórios opcionais de aventura incluem alforges, proteção de carter, deflectores elevados, capas, malas laterais e top boxes, e muito mais.

A DSR/X permite também albergar no seu

compartimento de armazenamento um Power Tank para aumentar a capacidade da bateria para quase 21 kWh ou um módulo de carregamento rápido, que reduzirá o tempo mínimo de carregamento a apenas uma hora. A DSR/X está disponível nos concessionários Zero Motorcycles nas cores Sage e Branco Pérola.

“A DSR/X é uma moto que tem a cultura motard europeia no seu ADN”, afirma Umberto Ucelli VP & MD da Zero Motorcycle EMEA. “É uma moto dual sport que responde às exigências dos condutores no segmento mais importante da Europa”.

Em conjunto com a DSR/X, também foram apresentadas as novas SR/S, SR/F e SR de 2023. As novas SR/S e SR/F Premium chegam totalmente equipadas com os melhoramentos de capacidade de bateria de 17,3 kWh, maior velocidade de carregamento até 6,6 kW e o modo de estacionamento. A SR/S está disponível nas cores Asphalt Cyan e Riviera Cyan, e a SR/F em Jet Black Gold e Storm Orange. A SR de 2023 continuará a ser a moto mais adaptável do mundo, oferecendo



166 Nm de torque, potência de 74 cv e pode alcançar 167 km/h, com baterias de 14,4+ kWh e tempo de carregamento de 4-5 horas com o carregador de série de 3 kW. A SR está disponível na cor Thermal Black.

Todos estes novos modelos, bem como a restante gama, já estão disponíveis nos concessionários da marca. Contacte-os para agendar uma experiência de condução. //

Motorway / Linhaway 
os seus concessionários

**VENHA
EXPERIMENTAR
A LIBERDADE**

MOTORWAY.PT

21 383 95 91 - Lisboa
21 465 87 91 - Parede

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

APRESENTAÇÃO *H-D LOW RIDER EL DIABLO*

Máxima EXCLUSIVIDADE

A mais recente moto do seu programa de edições limitadas Icons Collection de Milwaukee





A Low Rider El Diablo é uma expressão moderna da icónica Harley-Davidson FXRT de 1983 e uma representação da época criativa em que nasceu. Incorpora o espírito da contracultura do sul da Califórnia dos anos 80 num pacote contemporâneo.

Apresenta uma pintura custom meticulosamente trabalhada, incluindo um pinstripe que descende diretamente do da FXRT original, realizado à mão pelos artesãos da Gunslinger Custom Paint em Golden, no Colorado, conhecidos pela sua arte que habitualmente decora os modelos CVO (Custom Vehicle Operations) da Harley-Davidson, assim como alguns projetos especiais.

Os acabamentos em preto no motor e do escape fazem sobressair o esquema de pintura El Diablo. As jantes “radiate” de alumínio fundido apresentam um acabamento com contraste Matte Dark Bronze.

O sistema de áudio foi projetado para uma excelente performance e para um ajuste ideal dentro da carenagem. Um amplificador poderoso e inteligente, com tecnologia digital assente em signal processing (DSP), desenvolvido em conjunto pela Harley-Davidson e pela Rockford Fosgate, foi projetado para ter uma excelente performance.

O sistema pode ligar-se a um dispositivo móvel via Bluetooth (4.2) para reproduzir áudio armazenado ou em streaming através de um par

de colunas bidirecionais integradas na carenagem frontal.

As colunas incluem um par de woofers de 5,25 polegadas e dois tweeters remotos. Um amplificador compacto de 250 watts montado na carenagem oferece qualidade de som nítida e clara em qualquer volume.

A conectividade com a app Harley-Davidson Audio, powered by Rockford Fosgate, oferece recursos exclusivos, como Automatic Volume Control (AVC) que permite controle de volume automático com base na velocidade do veículo e equalizador ajustável de 7 canais.

Mais sobre o Harley-Davidson® Audio powered by Rockford Fosgate® aqui.

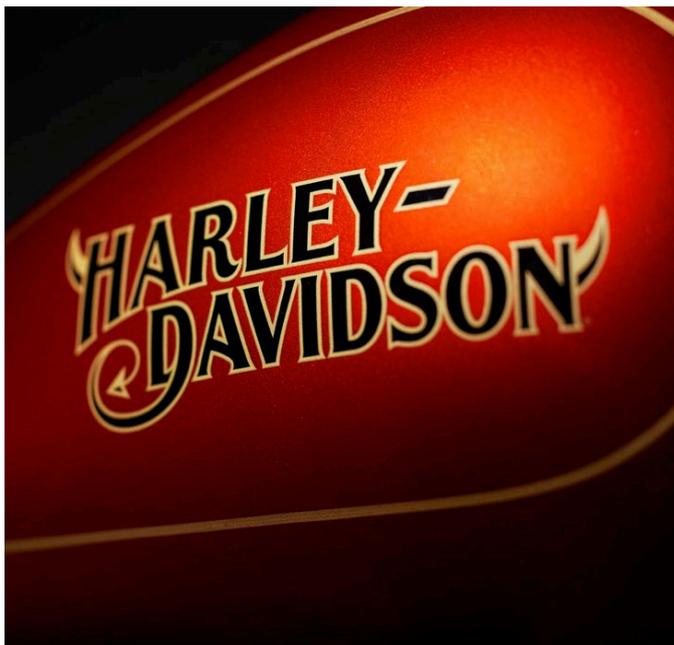
Na prática, trata-se de uma moto destinada a levar o estilo e a performance sport touring ao extremo. A Low Rider El Diablo conjuga a aptidão Touring, equipada com malas laterais rígidas e uma carenagem montada no quadro, com a performance e a agilidade do chassis Harley-Davidson Softail e o músculo do motor V-Twin Milwaukee-Eight 117.

O motor Milwaukee-Eight® 117 V-Twin, com refrigeração de precisão a óleo/ar, é o pináculo do binário e cilindrada de um motor Harley-Davidson “regular-production” instalado de fábrica.

Este motor oferece uma excelente performance, proporcionada por uma cilindrada de 117



APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER EL DIABLO



polegadas cúbicas (1918 cc) que debita um binário de 169,5 Nm às 3500 rpm, pois conta com uma árvore de cames de alta performance adaptada à cilindrada e fluxo de ar para maximizar a performance.

A admissão Heavy Breather de alta performance, com o filtro exposto voltado para a frente, permite fluir mais ar para dentro do motor para produzir um emocionante binário a meio regime e proporcionar à moto um aspecto mais radical.

O escape de alta performance “2 em 2”, com ponteira Shotgun, foi ajustado para fornecer uma entrega de binário suave e um som cativante.

A Low Rider El Diablo terá uma produção limitada a 1.500 exemplares numerados, com previsão de chegada aos concessionários autorizados Harley-Davidson no outono de 2022, com um PVP de €30.800. //



MOTO PONTO



EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Email: motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email: motoponto@gmail.com

Até já!



Versão ainda mais EXCLUSIVA DA NOVA V100

A Moto Guzzi acaba de apresentar a nova V100 Mandello Aviazione Navale. Trata-se de uma série limitada e numerada a 1913 unidades, que celebra os laços entre Guzzi e o seu criador Parodi e a Força Aérea Naval italiana.

Produzida numa edição limitada de 1913 unidades numeradas, a edição pretende ser uma homenagem ao ano em que o ramo da aviação da Marinha italiana foi formado.

Foi durante o serviço militar no braço aeronáutico da Marinha Real Italiana que os dois amigos Carlo Guzzi e Giorgio Parodi, e o piloto Giovanni Ravelli, decidiram entrar no fabrico de motociclos, uma vez terminada a Guerra Mundial.

Ravelli morreu num acidente em 1919 e foi incapaz de realizar o seu sonho. Guzzi e Parodi escolheram a Águia como o seu símbolo em memória do seu companheiro.

A Moto Guzzi V100 Mandello Aviazione Navale é um modelo único, começando com a sua coloração

especial inspirada nos caças F-35B da Marinha.

Os gráficos são uma reprodução fiel dos da aeronave, com a insígnia em ambos os lados da carenagem, juntamente com as típicas faixas de "admissão de jatos". A pintura é realçada por uma roseta tricolor de baixa visibilidade nos lados do tanque de combustível, o emblema da Aviação Naval Italiana e o logótipo da Unidade de Aviação Naval.

Em acréscimo ao equipamento de série da V100 Mandello, que já apresentamos aqui, esta versão tem monitorização da pressão dos pneus e punhos aquecidos, sendo o número de série gravado no guiador.

Cada unidade é entregue com uma placa comemorativa e uma capa dedicada, o que a torna ainda mais exclusiva. //



APRESENTAÇÃO SUZUKI V-STROM 1050 DE



2022 TRAZ DOIS SABORES!

Uma versão estradista e uma versão DE preparada para enfrentar os maus caminhos.

A Suzuki acaba de apresentar a nova V-STROM 1050 para 2022 e a grande novidade é que vão estar disponíveis duas versões. Ambas equipadas com um novo pacote electrónico bastante completo, onde se destaca o modo “G” para offroad, disponível na versão DE, que também permite desligar o ABS da roda traseira, as duas versões contam com quickshifter, Cruise Control e Hill Hold Control, além dos sistemas Easy Start e Low RPM Assis já típicos da marca.

As principais diferenças entre elas são ao nível >>



do guidador, mais largo 20 mm na versão DE, e das rodas, pois em vez de jantes de alumínio de 19 polegadas, com pneus de medida 110/80 na frente, e jantes de 17 polegadas, com pneus de medida 150/70 atrás, a DE vem equipada com jantes de 21 polegadas, com pneus de medida 90/90 na frente, e jantes de 17 polegadas, com pneus de medida 150/70 na traseira.

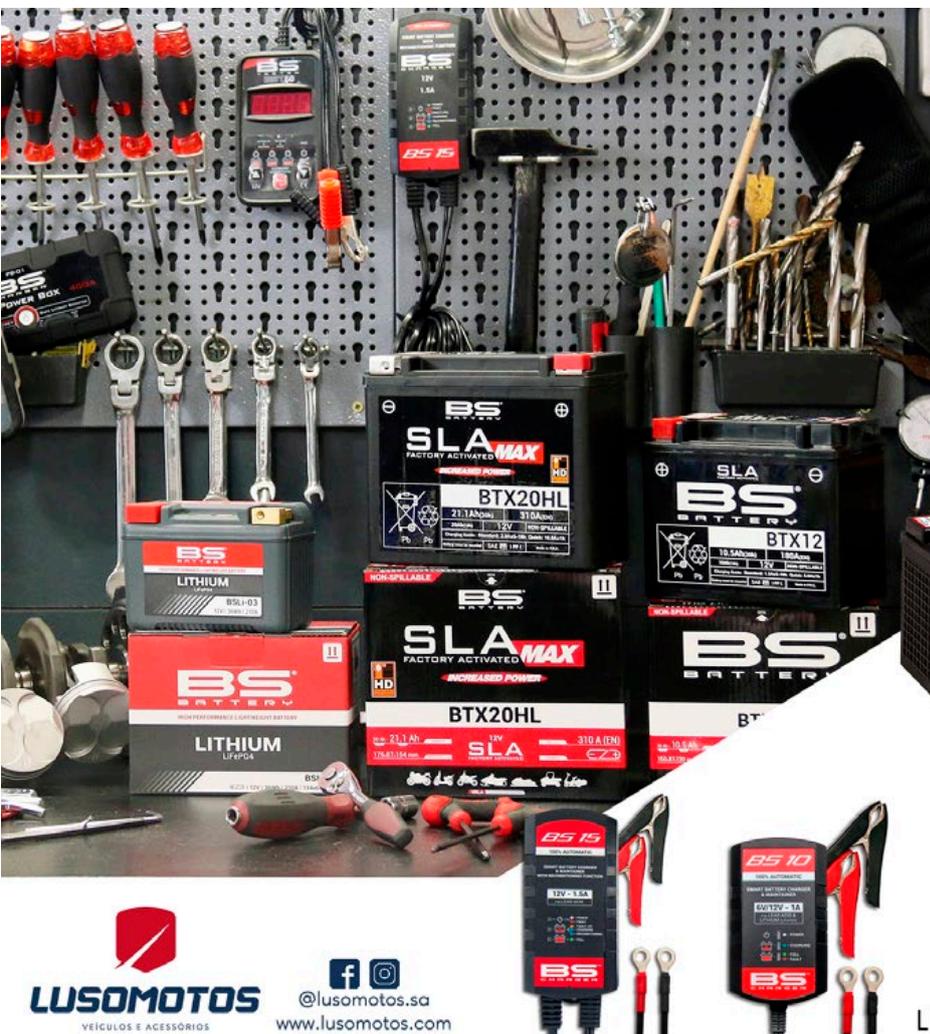
Também na suspensão há diferenças, com a DE a apresentar um maior curso, com mais 10 mm na forquilha e mais 9 mm no amortecedor, o que também lhe confere uma altura livre ao solo com mais 25 mm. A DE também tem a forquilha mais inclinada do que a versão normal. //



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui



APRESENTAÇÃO GASGAS RX 450F REPLICA



Pedigree DAKARIANO

Uma edição especial e limitada, réplica da GasGas com que Sam Sunderland venceu o Rali Dakar 2022.

A mais recente marca do universo Pierer Mobility Group, que já incluía a KTM e a Husqvarna, acaba de anunciar o lançamento de uma edição especial da GASGAS RX 450F, inspirada na moto que levou à vitória o piloto Sam Sunderland na edição de 2022 do Rali Dakar.

A GASGAS RX 450F Replica é altamente inspirada na moto que venceu o Dakar e será o mais próximo de uma unidade oficial de competição da marca que alguém pode conduzir.

Efectivamente, desde a histórica vitória da marca

espanhola e de Sam Sunderland no Rali Dakar 2022 que a GASGAS planeou tirar vantagem desse sucesso e disponibilizar um modelo para outros pilotos de Rally.

Cada uma das unidades vai ser fabricada à mão e cuidadosamente montada com muitos dos componentes de alto desempenho que podem ser encontrados na máquina de Sunderland, vencedora do Dakar

Com base no motor da MC 450F, o bloco da RX 450F Replica apenas difere na electrónica, para melhor extrair potência em condições mais adequadas a provas de Rally.



Para maior fiabilidade, este bloco conta com uma embraiagem e uma caixa de velocidades reforçadas, com a cabeça de cilindro melhorada, bem como uma biela e pistão assinados pela Pankl.

O maior destaque desta moto de produção especial vai para a suspensão, já que conta com equipamento de topo de gama da WP, as unidades PRO COMPONENTS, com uma forquilha XPLOR PRO 7548 e um amortecedor traseiro XPLOR PRO 7750.

Outros componentes de alta performance também merecem destaque, como a torre de navegação produzida em fibra de carbono, uma cremalheira Supersprox Stealth, mesas de direção da X-TRIG anodizadas, um guidador Neken, uma tampa de embraiagem Hinson, um sistema de travagem sobredimensionado da Brembo, um escape da Akrapovič e pneus Continental TKC 80 montados em jantes Excel anodizadas em preto.

Ainda não temos informação sobre quando nem por quanto a GASGAS RX 450F deverá chegar a Portugal.

Para mais informações clique aqui. //



Nível RADICAL

Apesar de a Yamaha TMAX ser a scooter mais desportiva do mercado, há quem queira algo ainda mais radical. Para quem estiver disposto a pagar, há uma empresa francesa que pode instalar rodas de 17 polegadas e muito mais.



A Yamaha TMAX é um best-seller desde que chegou ao mercado, há mais de duas décadas, afirmando-se como a scooter desportiva por excelência. Mas muitos dos seus proprietários querem "algo mais".

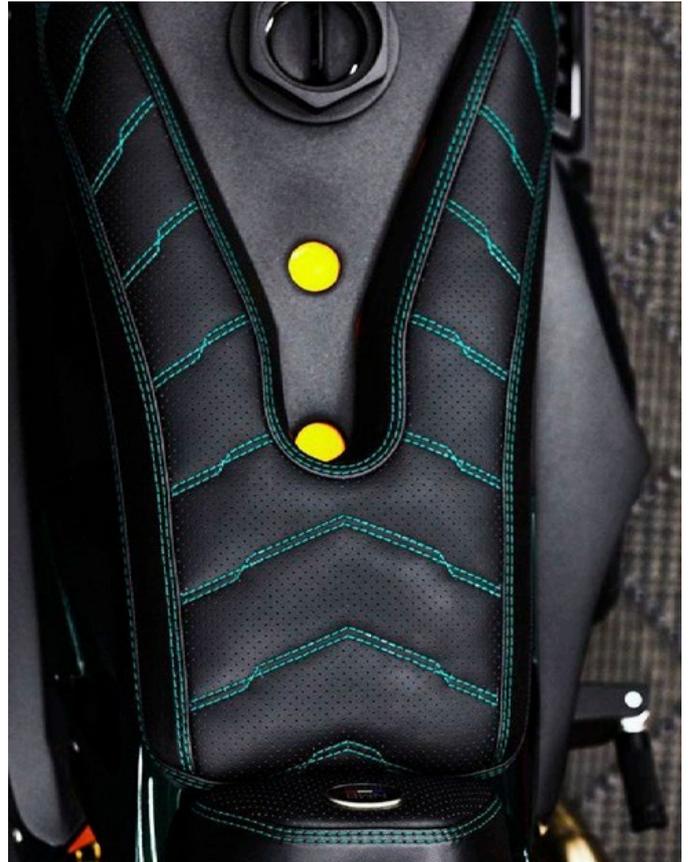
Para esses existe a TMAX Titan da Ortolani, cujo preço ascende aos 45.000 euros.

Olivier Ortolani, da Ortolani Customs, empresa sediada em Nice (França), é um especialista em preparação de motos que, cansado de ver TMAX mais ou menos comuns, quis criar uma versão verdadeiramente fora de série.

As duas rodas de 17 polegadas, provenientes de uma Aprilia RSV4, são a transformação mais evidente, mas esta operação exigiu a mudança da frente da scooter e modificações no braço oscilante.

Várias partes da carenagem foram alteradas, feitas à mão em alumínio, descartando as originais de plástico, incluindo um novo depósito de combustível também em alumínio.

Na travagem, novos discos mantêm as excelentes pinças originais. A transmissão por >>



APRESENTAÇÃO YAMAHA TMAX TITAN BY ORTOLANI

correia dentada original não funcionava com a nova roda traseira, pelo que foi instalada uma corrente de elos, que obviamente obrigou a substituir as polias por cremalheira e pinhão de ataque.

Componentes Malossi melhoram o desempenho do motor para alcançar uma potência de mais de 50 cv, e nem sequer falta uma ponteira adaptada da HP Corse, para uma nota de escape mais carismática.

As luzes dianteiras são em LED, no estilo da Yamaha R1 e as traseiras também são LED, do catálogo especializado da Kellermann. No painel de instrumentos também há mudanças: em vez do original, foi montado um TFT personalizado fabricado pela Dev'Moto de Marselha.

A importante decoração ou pintura final é inspirada no mundo automóvel, nomeadamente na Lotus (toques amarelos) e Porsche (verde escuro do GT3 RS).

O assento é feito em couro costurado à mão pela NMB Design e não faltam diferentes acessórios Rizoma, como os espetaculares espelhos retrovisores que parecem spoilers. //



MOTO CENTER[®]

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!



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

Morada

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

Contactos

Telefone: 217271590
217271584

Email

geral@motocenter.pt



As Yamaha DE COMPETIÇÃO



Os dois modelos mais desportivos da Yamaha, agora em versão competição-cliente

A Yamaha R1 é uma das motos mais competitivas nas corridas de Superbike e agora a marca de Ywata lança uma versão competição-cliente, bem como da irmã R6 para as Supersport

A nova R1 GYTR, desenvolvida pela equipa de técnicos de competição da Yamaha, é uma Superbike totalmente preparada exclusivamente para a pista, que é fornecida com especificações de competição através das GYTR PRO SHOPS.

Em Portugal, a GYTR® PRO SHOP é o concessionário Yamaha Motos VR, na Venda do Pinheiro.

Equipada com um inteligente pacote com todas as peças necessárias para a pista e todos os componentes de competição que precisa para melhorar a performance, esta máquina está preparada para o levar para o nível seguinte.

Há uma extensa lista de acessórios que pode visualizar aqui.

O P.V.P. recomendado é de 27.795 €. Este preço inclui IVA, mas não os custos referentes



» [Galeria de fotos aqui](#)



APRESENTAÇÃO YAMAHA R1 E R6 GYTR



ao ecovalor, despesas de documentação e transporte, ISV e IUC.

A R1 GYTR estará disponível em meados de Fevereiro de 2023 na cor Primer White.

Já a R6 GYTR é baseada na R6 que domina a competição do Mundial de SSP há vários anos.

A R6 GYTR já se encontra disponível na Cor Primer White e o P.V.P.R. é de 18.150 €, IVA incluído, mais os custos referentes ao ecovalor, despesas de documentação e transporte, ISV e IUC.

Também tem uma extensa lista de acessórios que pode visualizar aqui. //



» [Galeria de fotos aqui](#)



sprintmoto.pt

BLUSÃO KOOL

- ✓ Impermeável
- ✓ Proteções semirrígidas (CE)
- ✓ Sistema de refrigeração
- ✓ Forro térmico destacável
- ✓ Tamanhos – S-3XL

Cores disponíveis 



APRESENTAÇÃO YAMAHA R7 GYTR



R7 também EM VERSÃO GYTR



» Galeria de fotos aqui

Pack R7 Style e Pack Adrenaline R7 -
2 pacotes à escolha



Em relação à R7 GYTR, e ao contrário dos modelos R1 e R6, que já vêm equipados com os acessórios de competição, existem variadíssimos acessórios que podem ser montados neste modelo.

No entanto, a Yamaha propõe dois packs pré-selecionados para maior comodidade do cliente.

O P.V.P.R. da R7 GYTR é de 9.395 €, IVA incluído, e como de costume, a este preço acrescem os custos referentes ao ecovalor, despesas de documentação e transporte, ISV e IUC.

A R7 já se encontra disponível nas cores Icon Blue e Power Black

Quanto aos Packs propostos, são:

PACK R7 STYLE - 669,99 €

- Kit de mudança de velocidades rápido (Quick Shifter Kit)
- Suporte de matrícula
- Ecrã desportivo
- Proteções laterais de depósito
- Proteção para a manete do travão dianteiro em alumínio polido

PACK ADRENALINE R7 - 3.525,00 €

- Vidro desportivo
- Proteções laterais de depósito
- Proteção para a manete do travão dianteiro em alumínio polido
- Kit de mudança de velocidades rápido (Quick Shifter Kit)
- Sistema de escape completo Akrapovič
- Conjunto de proteção do cárter GB Racing
- Kit de tampas para competição
- Kit de poisa pés ajustáveis em alumínio polido
- Tampa para banco traseiro //





FOCO NO BINÁRIO

Uma unidade Unicam totalmente nova, de dois cilindros e 8 válvulas, com 755 cm³, com binário forte a média rotação, para um elevado prazer de condução

Depois de ter revelado em Maio os primeiros esboços do conceito Hornet, a Honda levanta agora a "ponta do véu" relativamente à unidade motriz da Hornet Concept.

Trata-se de um novo motor bicilíndrico paralelo Unicam de 8 válvulas, com 755 cm³ de cilindrada, capaz de debitar 67,5 kW (90,5 cv) de potência às 9500 rpm e 75 Nm de binário às 7250 rpm.

Compacta e leve, esta unidade foi desenvolvida para libertar elevado binário a média rotação, para promover acelerações super-gradáveis.

Por outro lado, o "troar" distinto é originado por uma sonoridade extremamente divertida, conseguida pela combinação da ordem de ignição irregular da cambota de 270° e pelo sistema de >>

escape cuidadosamente otimizado.

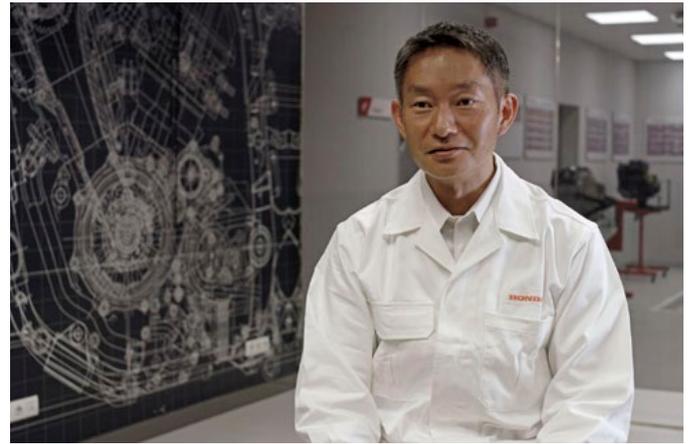
O Test Project Leader da Hornet Concept, Fuyuki Hosokawa, cujas responsabilidades mais recentes incluíram a liderança do desenvolvimento da mais recente CBR1000RR-R Fireblade, revelou acerca deste novo motor:

"A Hornet sempre foi uma moto muito especial para a Honda. As suas performances emocionantes e envolventes sempre estiveram combinadas com uma alta manobrabilidade e uma condução muito fácil e intuitiva.

Antes do início deste projeto, pensámos muito sobre que tipo de performance que queríamos dar ao condutor. Sabíamos que era fundamental manter o "trabalhar" e toda a potência da Hornet clássica e, ao mesmo tempo, sendo esta uma nova geração da Hornet, o motor não poderia deixar de ter também uma sensação de grande binário e um "troar" forte nas gamas de baixa e média rotação. O nosso objetivo sempre foi combinar estes dois aspetos com uma grande leveza e agilidade, tornando cada momento de condução, mesmo em cidade, o mais envolvente e

gratificante possível.

Para conseguirmos isto, já sabíamos que teríamos de desenvolver um novo motor bicilíndrico de curso curto de pistão, com cambota a 270°. Isso não só nos daria um som estonteante a alta rotação, mas também o binário desportivo a baixa rotação, ideal para a condução em ambiente urbano e saída forte das curvas em estrada aberta." //



motocenter

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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N°3 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



Contra-ponto

BENELLI VS BRIXTON VS VOGÉ

Aproveitando a chegada ao mercado da Voge 500 AC, decidimos fazer um teste conjunto com algumas das motos de 500cc mais emblemáticas do nosso mercado. Em particular, aquelas que são fabricadas no extremo Oriente especificamente para o mercado Ocidental. “Ni hao”!

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

nauguramos deste modo a utilização da palavra “contra-ponto”. Porque acreditamos na magnífica capacidade ilustrativa da língua portuguesa, servimo-nos da sua riqueza para demonstrar uma dissertação que se encontra algures entre um comparativo e um jogo das diferenças. Um contraste, uma análise de opiniões opostas sobre o mesmo assunto. Estes três modelos não podem ser comparados, mas no entanto, devem ser observados em conjunto pelas suas particularidades. Confusos?

Fôssemos nós crianças e estivéssemos numa loja de doces com 1€ na mão, qual seria a iguaria eleita? Esqueça o facto de que hoje em dia 1€ não dar para grandes cáries, e acompanhe-nos no delírio...

Temos cerca de 7000€ para gastar, uma predilecção por motos com estilo e, mais importante ainda, uma carta com a tipologia A2. Outro pormenor relevante, a loja onde entramos tem como nome qualquer coisa como “Boa Fortuna”, ou “Mega Oriente”, e em vez de vender TUDO, apenas vende motos. E com esta analogia, rejeitamos qualquer tipo de preconceito em



*"ESTÁ O CENÁRIO
MONTADO PARA UM
MENU DE DEGUSTAÇÃO
COM SABOR ASIÁTICO"*





"ESTETICAMENTE, QUALQUER UMA DELAS APELA A UMA **MODERNIDADE CLÁSSICA**, O CHAMADO FENÓMENO "NEO-RETRO"..."

relação à origem, até porque o paradigma recente da indústria motociclística (e não só) vive cada vez mais dependente da capacidade produtiva do grande Dragão asiático.

A marca mais emblemática (com uma história que celebrou recentemente 110 anos) é a Benelli, que hoje em dia mantém a sua ligação à cidade italiana de Pesaro, mas que confia a sua produção ao grupo QJ (Qianjiang Group). O modelo escolhido foi a versão mais polivalente da Leoncino, a 500 Trail. Jante de 19" raizada, uma maior altura ao solo e um compromisso assumido pelos maus caminhos, tendo como base um modelo de sucesso reconhecido no nosso mercado.

A Brixton Crossfire 500 XC é a máquina que se segue. Com sede na Áustria, o grupo KSR tem na sua carteira nomes como Lambretta e, muito embora seja bastante recente, a marca Brixton surgiu no mercado europeu com vigor e atitude. Com produção chinesa, mas desenvolvimento exclusivamente europeu (inclusive no departamento motriz), a afirmação de qualidade a preços acessíveis é o mote que traduz os seus

modelos. Esta scrambler é apanágio disso mesmo, o estilo anda de mãos dadas com componentes de qualidade superior.

Por fim, mas não em último, temos a novíssima Voge 500 AC. O grupo Loncin assumiu desde o início um compromisso de marca chinesa premium, entregando ao mercado ocidental a marca Voge, com modelos que conseguem rivalizar com as congéneres japonesas e europeias. Esta 500 AC é a mais estradista das três motos aqui apresentadas, graças às suas jantes de liga com 17 polegadas, pneus dedicados ao asfalto e uma postura claramente desportiva.

Está o cenário montado para um menu de degustação com sabor asiático. Três motos diferentes, com a Benelli e a Voge a assumirem-se como opostos na sua realidade e a Brixton como um híbrido, algures no meio do que podemos chamar uma utilização mista. Tenha em atenção que as semelhanças são maiores do que as diferenças, e ao longo deste teste conjunto vamos tentar explicar-lhe as especificidades de cada uma. Trouxe pauzinhos? >>>



MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Começamos pelas primeiras impressões que, como toda a gente sabe, são aquelas que perduram.

Esteticamente, qualquer uma delas apela a uma modernidade clássica, o chamado fenómeno “neo-retro”, que tanto está na moda. Vivemos numa época em que determinadas referências nos remetem a um conforto emocional e a associação mecânica a um passado feliz ganha cada vez mais sentido (sobretudo nas gerações mais jovens). A Brixton é a mais cuidada das três neste propósito. A profusão de detalhes associados à marca, o escape clássico e até a placa lateral numerada, dão-lhe um ar atrevido. Nascida da versão estradista, esta Crossfire XC serve-se da sua jante dianteira de 19” com o pára-lamas elevado, pneus

"NA SARJETA MAIS FUNDA OU NA POÇA MAIS ENLAMEADA, ESTA LEONCINO QUER PROVAR-NOS DO QUE É CAPAZ."

mistos (Pirelli Rally STR) e suspensões de maior curso para ganhar a nomenclatura de scrambler. Nem faltam as habituais protecções para os eventuais loucos momentos de aventura (crash-bars, protecção de farol e uma mini protecção de carter). O guiador alto e o assento corrido (e bem giro, diga-se) completam um conjunto muito agradável à vista. Esta moto é sexy e sabe disso.

Mesmo ali ao lado, temos uma italiana que também quer ter o seu protagonismo. A Benelli Leoncino 500 Trail assume a sua robustez e acaba por nos mostrar um lado mais sério, mais focado no seu propósito. Sente-se mais alta, mais proeminente nas formas e não parece tão frágil perante os humores do quotidiano. Das três, é aquela que entrega uma sensação de maior durabilidade perante os maus tratos. A mais



500 CC
47,6 CV
6 780 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





“trail”, digamos. A enorme forquilha de 50 mm de diâmetro (com a jante de 19” e pneus Metzeler Tourance) ajuda-nos a não ter grandes enganos na sua função. Na sarjeta mais funda ou na poça mais enlameada, esta Leocino quer provar-nos do que é capaz. Mesmo sendo mais pragmática na sua essência, não deixa de nos brindar com pormenores estéticos que nos lembram a sua ascendência italiana, a terra das coisas bonitas.

A Vogé 500 AC (de Advanced Classic) utiliza o nome para nos explicar ao que vem. Uma naked dedicada ao asfalto (jante dianteira 17” montando uns Pirelli Angel GT) com linhas clássicas e vestimenta moderna. A traseira minimalista, a profusão de LEDs no farol dianteiro (iluminação full LED comum nos três modelos), a pintura mate

*"A **BRIXTON CROSSFIRE** XC É AQUELA QUE FORNECE O PISAR MAIS CONFORTÁVEL, MAS NÃO SÓ."*

que tanto está na moda, são tudo características que, quando misturadas, lhe moldam a personalidade.

A grande (e exclusiva) diferença a nível de equipamento reside na instrumentação. Um orgulhoso TFT colorido impera pela qualidade de informação prestada. Temos conectividade ao smartphone, monitorização da pressão dos pneus e até mesmo dois tipos de visuais à escolha. Não sendo surpreendente no panorama motociclístico actual, neste caso destaca-se claramente das outras duas, que dispõem apenas de LCDs simples (sendo que o da Brixton é de contraste negativo, e o mais elegante no design).

Para além do tradicional ABS, nenhuma delas tem controle de tracção, nem anti-wheelie ou



486 CC
46,9 CV
7 799 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





quickshifter. Temos mesmo de saber Andar de Moto para as "domar".

Liguemos então os motores e deliciemo-nos com a brutalidade dos 35 kW disponíveis. Este é o número mágico (47 cv) que limita a hipótese de utilização pela carta A2. O contexto onde estas motos se movem é o dos condutores menos experientes, que saltam das 125cc para as motos maiores, ou até mesmo, aqueles que regressam às lides das duas rodas (num cenário mais romântico de procura da liberdade que nós tão bem conhecemos). Portanto, não esperem fogo de artifício nas linhas seguintes. Estes bicilíndricos paralelos servem-se da sua honestidade mecânica para nos entregarem doses recomendadas de diversão controlada. Mas conseguem fazê-lo com brio!

A unidade motriz que se entrega de modo

*"UM ORGULHOSO TFT
COLORIDO IMPERA
PELA QUALIDADE
DE INFORMAÇÃO
PRESTADA. "*

mais contundente é também aquela que é marginalmente maior na sua volumetria. Os redondos 500cc da Benelli (para 486cc da Brixton e 471cc da Vogé) sentem-se cheios, com uma resposta constante ao longo de todo o espectro de rotações. A tal facto não são alheios os maiores valores de binário (46 Nm, para 43 Nm da Brixton e 44,5 da Vogé) e um acelerador com uma injeção bem apurada. A Leoncino surpreende ainda com um veio de equilíbrio no motor (debelando vibrações) e uma nota de escape entusiasmante (fruto de uma maior harmonia na frequência das explosões e sobretudo pela ressonância da ponteira de escape).

A senhora que se segue a nível de entusiasmo é a Vogé. Tem, de longe, o motor mais rotativo, quase frenético no último terço. Esta personalidade, >>>

471 CC
47 CV
6 695 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



COMPARATIVO *BENELLI VS BRIXTON VS VOGÉ*

aliada à caixa de velocidades curta, faz com que seja a mais lesta nas acelerações (perdendo em velocidade de ponta... porque não se pode ter tudo!). A Brixton não desilude, esforça-se por agradar e acompanha as outras duas sem grande esforço. O seu forte são os médios regimes, onde gosta de viver, mas o que sobressaiu foi a caixa de velocidades assertiva e directa, sem dúvida nenhuma a melhor do trio.

Mas de nada servem estas verdadeiras centrais nucleares se não existir uma gestão competente. Falamos, obviamente, da componente ciclística que as caracteriza. Dinamicamente, e sem surpresas, a Vogé é a mais ágil e directa nas reacções, o baixo momento angular da roda 17" e a maior desportividade da posição de condução patrocinam esta atitude. A travagem (sistema Nissin sobre disco duplo) não compromete o ritmo (manetes de travão ajustáveis nos três modelos) e a suspensão assume um pendor mais rijo, menos tolerante que as restantes. É aquela que nos deixa

curvar com mais confiança no eixo da frente.

No espectro oposto temos a Benelli. Algo vaga nas sensações da roda dianteira, as suspensões (sobretudo a dianteira) sentem-se ligeiramente mais bruscas e menos refinadas. Sendo a única do trio a montar o amortecedor directamente no braço oscilante tubular (sem link), é também a única que oferece um regulador de pré-carga remoto (e afinação de extensão). A travagem da Leoncino é claramente inferior às outras duas.

A Brixton Crossfire XC é aquela que fornece o pisar mais confortável, mas não só. A suspensão dianteira totalmente ajustável transmite de forma correcta todas as movimentações ao condutor, uma vez que a jante 19" e os pneus mistos precisam de "espaço" para trabalhar. Uma relação de confiança que é extensível à travagem, em que o sistema da J.Juan não se intimida por trabalhar num único disco dianteiro. A Crossfire acaba por preencher todos os requisitos de uma scrambler bem estruturada, com uma clara ajuda da sua ciclística.

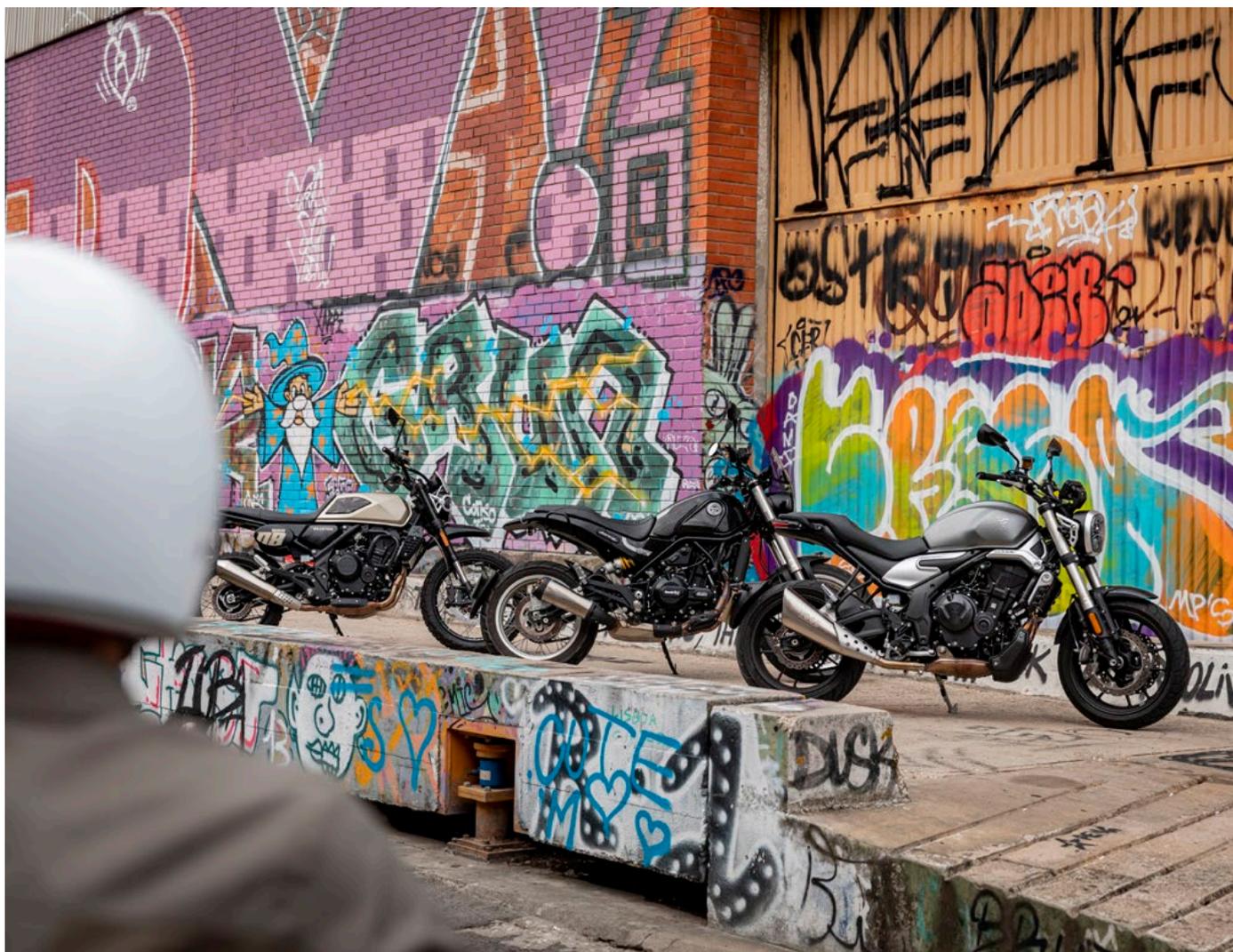


"ESTES BICILINDRICOS PARALELOS SERVEM-SE DA SUA HONESTIDADE MECÂNICA PARA NOS ENTREGAREM DOSES RECOMENDADAS DE DIVERSÃO CONTROLADA."



Para resumir e de certo modo enquadrar esta panóplia dinâmica, a Benelli Leoncino 500 Trail seria aquela em que confiávamos para umas atravessadas nos estradões de acesso às praias, a Voge 500 AC para uma entusiástica estrada revirada e a Brixton Crossfire XC para as duas anteriores, com paragem obrigatória na esplanada mais badalada da avenida.

Claro que nem tudo é assim tão simples. A Crossfire custa praticamente mais 1000€ que as outras duas (Brixton Crossfire desde 7799€, Benelli Leoncino desde 6780€ e Voge 500 AC desde 6695€) e justifica-o com componentes ciclísticos de qualidade superior. Existirão certamente aqueles que trocam o glamour estético por um grande motor e robustez à prova de bala e, então, a Leoncino será a escolhida. E para os que ainda têm preconceitos em relação a máquinas vindas do Dragão Asiático, a Voge 500 AC irá certamente colocar-lhes mais questões do que a sua tacanhez consegue responder. Admirável Mundo Novo, este... //



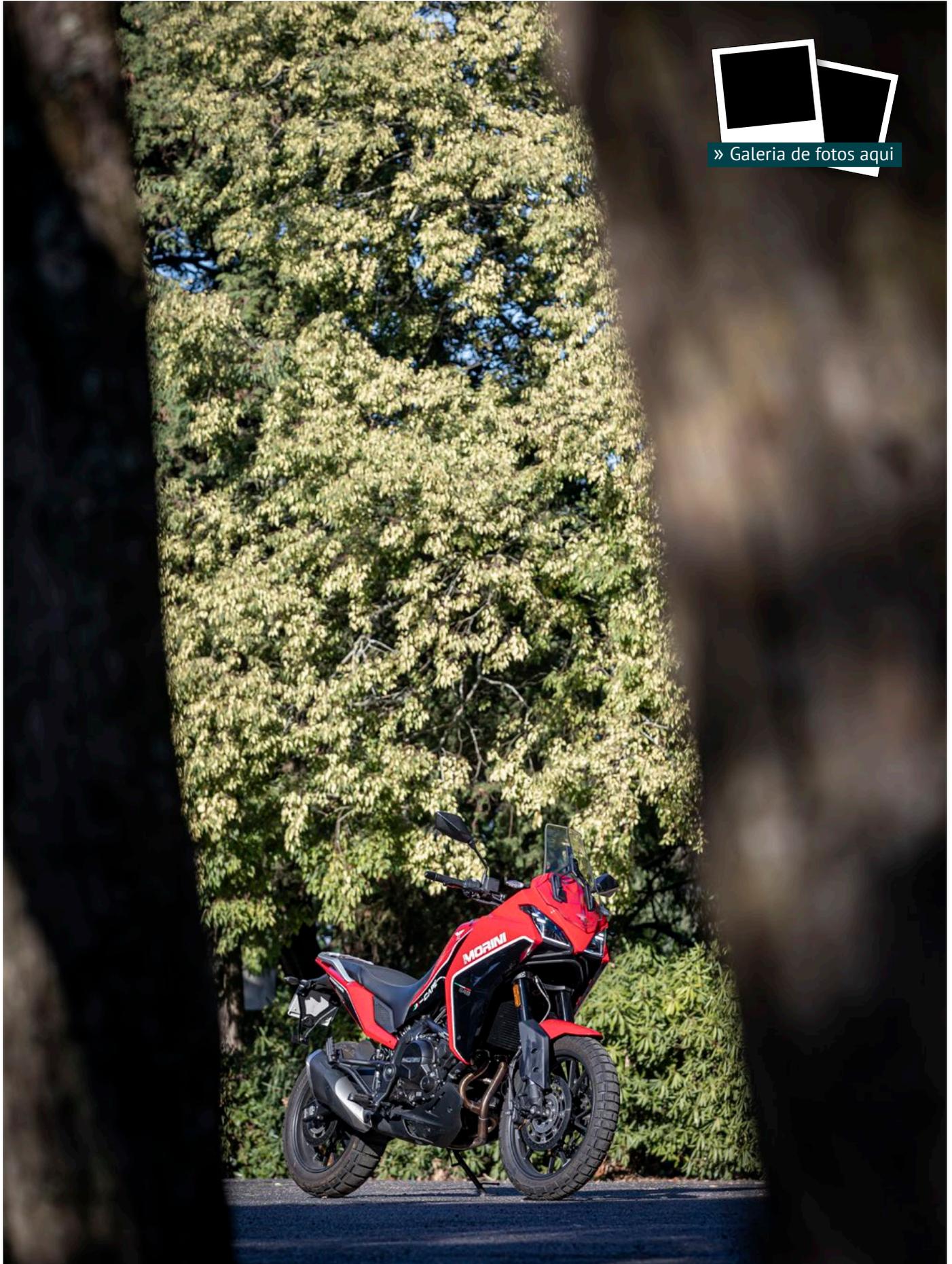


Bela SEM SENÃO

MOTO MORINI X-CAPE 650

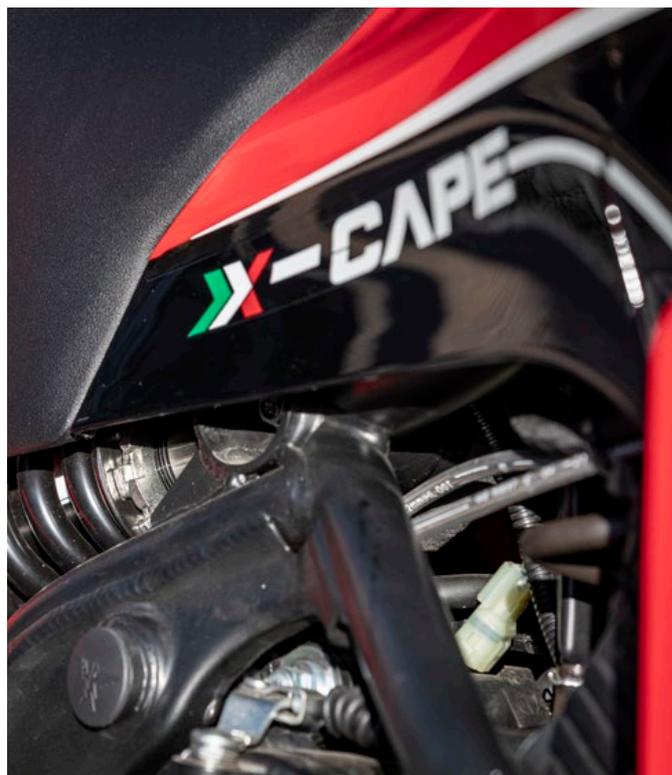
A X-Cape marca o início de uma nova era para a Moto Morini. Para além da imagem poderosa, traz também argumentos bastante válidos para poder vingar no segmento das trail de média cilindrada. O legado da marca assim o merece.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





"AS LINHAS ANGULOSAS CONTRASTAM COM UMA FLUIDEZ MINIMALISTA NAS FORMAS, NOTA-SE UMA CLARA PREOCUPAÇÃO ESTÉTICA NAS PROPORÇÕES"

Depois de um tortuoso passado recente em que enfrentou o fecho iminente, veio do Oriente a possibilidade de fazer renascer uma marca com 85 anos de existência. Em 2019, o Zhongneng Vehicle Group comprou a Moto Morini e deu início a uma nova fase, da qual se espera que mais modelos (para além dos grandes V-Twin) sejam anunciados, numa tentativa de alargar a oferta em segmentos de mercado mais estratégicos e competitivos.

E começaram em força, atacando uma tipologia de moto cuja aceitação tem estado em franca expansão nos últimos anos: as trail de média cilindrada. Em boa verdade, conseguiram fazê-lo com estrondo, pois esta X-Cape causou bastante impacto quando foi revelada.

A identidade estética e a qualidade ciclística (em

que as suspensões, travões e outros componentes permanecem exclusivamente italianos, sendo que o bloco motriz é produzido na China) é apanágio de uma produção cada vez mais globalizada, não há que negar este facto.

Neste nosso mundo industrializado, temos de ter consciência que qualquer produto feito numa escala razoável já não vem das mãos de pequenos grupos de artesãos.

A X-Cape é uma moto impactante quando vista ao vivo. As linhas angulosas contrastam com uma fluidez minimalista nas formas, nota-se uma clara preocupação estética nas proporções. A nota geral é de uma qualidade honesta, sem ostentação, mas com claro orgulho no que apresenta.

A iluminação é full LED e não há grandes desleixos com a cablagem. Por todo o lado, temos pequenos apontamentos com o logotipo da marca e pormenores como o dos comutadores retro iluminados e uma ficha USB dupla





649 CC
60 CV
7 190 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"NA ESTRADA, A X-CAPE GANHA MOVIMENTO SEM ENGASGOS NEM SOLUÇOS, O ACERTO DA INJECCÃO É CERTINHO E PREVISÍVEL."

surpreenderam-me pela positiva.

A segunda epifania foi a própria dimensão da máquina. Não revelando a sua cilindrada, os mais incautos diriam que era mais próxima de uma mil do que de uma 500. A Moto Morini X-Cape é robusta, e isso sente-se na sua deslocação a baixas velocidades. Afinal, sempre são 232 kg com o depósito de 18 L de gasolina na sua capacidade máxima.

A boa distribuição de peso ajuda a escamotear estes valores, sobretudo contando com a espaçosa ergonomia e boa acessibilidade ao solo que o assento de origem propõe (845 mm de altura, sendo que existe um opcional de apenas 820 mm).

Antes de começar a rolar, mais uma boa surpresa. O enorme ecrã TFT de 7" domina o campo visual de modo exuberante, com os seus grafismos coloridos e informação bem esquematizada (de salientar a monitorização da pressão dos pneus).

Não há mapas de motor para seleccionar nem ajudas à condução para parametrizar. A X-Cape não depende de algoritmos para nos mostrar o que consegue fazer. Temos apenas um ABS comutável na roda traseira e a possibilidade de emparelhar o smartphone via bluetooth (assim como os intercomunicadores), dando-nos dessa forma toda a liberdade para controlarmos os nossos apêndices electrónicos.

O conta-rotações, sob a forma de pneu de fora de estrada, que vai ficando enlameado à medida que sobe de rotação, cola-me um largo sorriso no rosto. A ousadia de criar um display original merece todo o meu respeito.

Na estrada, a X-Cape ganha movimento sem engasgos nem soluços, o acerto da injeccão é certinho e previsível. Rolamos no trânsito patrocinados pela desenvoltura do bicilíndrico (motor bicilíndrico paralelo com 649 cc, debitando >>>

3 ANOS DE MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

De 15 de setembro a 15 de novembro, na aquisição de uma Moto Guzzi nova, oferecemos-te a Manutenção Programada durante os próximos 3 anos. Informa-te num Concessionário Autorizado Moto Guzzi.



V85 TT



V7



MOTO GUZZI®

WWW.MOTOGUZZI.PT

Campanha limitada ao stock existente e não acumulável com outras campanhas em vigor.



60 cv às 8250 rpm e 54 Nm às 7000 rpm), de resposta pronta desde as 2000 rpm, que mantém a sua presença notada sem grandes quebras na atitude.

Não é a unidade motriz mais refinada, mas não transmite vibrações em excesso nem se nega quando é espremida. Tem aquela sensação de motor que vai até ao fim do mundo sem se queixar, e volta a pedir por mais. Mas tendo em conta a compostura ciclística e sobretudo a massa a deslocar, um pouco mais de sumo não lhe caía mal.

O epíteto de "Adventouring", gravado nas carenagens laterais, assenta-lhe bem, contudo. Com relações de caixa longas, um vidro de protecção ajustável em altura (operação possível de realizar

"O CONTA-ROTAÇÕES, SOB A FORMA DE PNEU DE FORA DE ESTRADA, QUE VAI FICANDO ENLAMEADO À MEDIDA QUE SOBE DE ROTAÇÃO, COLA-ME UM LARGO SORRISO NO ROSTO."

com uma só mão) e um conforto assinalável proporcionado pelo espaçoso assento, as longas tiradas serão uma realidade aprazível aos seus comandos. Até o passageiro goza de um generoso assento com pegas dedicadas.

As suspensões (Forquilha Marzochi totalmente ajustável com 50 mm e 160 mm de curso, no eixo dianteiro, e mono amortecedor KYB com 135 mm de curso, ajustável na pré-carga e extensão, na secção traseira) são muito bem dimensionadas para o conjunto. Temos o movimento pendular típico de uma trail, mas não há exageros nas movimentações em carga, sobretudo nas travagens mais pronunciadas.

Esta estabilidade e previsibilidade de reações beneficiam uma condução baseada na confiança, »



TESTE *MOTO MORINI X-CAPE 650*

onde as irregularidades do piso são ignoradas com desfaçatez. Como é suposto fazer uma trail Touring certinha e bem comportada.

Nada a apontar no capítulo da travagem. Os Brembo (na roda da frente encontramos um disco duplo de $\varnothing 298$ mm, mordido por uma pinça flutuante de 2 pistons da Brembo, e na roda traseira temos um disco de $\varnothing 260$ mm) são bastante eficazes, com mordacidade e potência adequada aos acontecimentos.

Normalmente, os pneus mistos vendem imagens de heróicas travessias de rios e subidas intermináveis por caminhos impossíveis mas, neste caso, a personalidade asfáltica desta Moto Morini enaltecia-lhes a qualidade de construção e nunca cederam sob pressão.

Os Pirelli Rally STR (110/80 R19 na roda da frente e 150/70 R17 na roda traseira) mereciam umas jantes de raios, e não as de liga de alumínio que a unidade ensaiada exibia. E se fossem douradas? Tudo é possível, diz a marca (está disponível uma Gold Wheels Edition!).

Aliás, dentro do catálogo de acessórios da marca, temos todo um mundo pensado para as necessidades de qualquer aventureiro/viajante, desde malas e top-case em alumínio, vidro touring,

crash-bars, protecções de punhos, protecção de cárter em alumínio, etc...

Quando decidi desligar o ABS traseiro e entrar por maus caminhos, o conjunto agradou (lamentando a repetição)... pela previsibilidade.

As reacções das suspensões não são bruscas, o motor é linear e disponível, e a posição de condução em pé favorece qualquer tipo de estatura. Embora tenha uma distribuição de pesos bem conseguida, a X-Cape será sempre uma "adventure" de caminhos largos e bem compactados.

Aqueles que procuram uma máquina mais eficaz nos pisos mais técnicos terão que saber lidar com uma inércia elevada. Mas não é isso que a marca promete... "Adventouring", lembrem-se?

A Moto Morini X-Cape consegue surpreender-nos com a sua vontade de agradar. Bem equipada, com uma imagem agressiva e bem actual, os seus argumentos têm a solidez de uma fórmula que não pretende ser baseada em extremismos.

Um motor competente, uma ciclística muito bem dimensionada para o que propõe e um posicionamento bastante competitivo (desde 7190 €; versão Gold Wheels Edition por 7790 €), num dos segmentos mais competitivos do mercado. Não é preciso muito mais para ser um sucesso. //



ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

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



SCHUBERTH



Realidade ALTERADA

BMW CE-04

A BMW trouxe o futuro para o presente. Apoiada na experiência acumulada do seu departamento automóvel, a marca bávara desenvolveu uma solução de mobilidade que está na vanguarda da evolução do motociclismo.

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

A primeira vista, a BMW CE-04 estranha-se, mas depois entranha-se. É nova, tem um ar fresco que rompe com o convencional e as suas linhas, que não escondem a dureza industrial do traço germânico, causam um impacto visual difícil de passar despercebido.

O motor compacto e a bateria plana e bastante condensada permitiram à equipa de Edgar Heinrich, o chefe de design da BMW Motorrad, criar uma scooter completamente inovadora, tanto em termos de aspecto como em termos tecnológicos. Um verdadeiro ensaio de engenharia que redefine o paradigma da mobilidade urbana.

A geometria da ciclística, completamente redesenhada graças à concatenação racional dos componentes típicos de um veículo elétrico, permitiram aumentar a funcionalidade e, mais importante ainda, o prazer de condução.

De fácil acesso, graças à baixa altura do assento, a CE-04 oferece uma postura confortável e espaço »



» [Galeria de fotos aqui](#)



"AS SUAS LINHAS, QUE NÃO ESCONDEM A DUREZA INDUSTRIAL DO **TRAÇO GERMÂNICO**, CAUSAM UM IMPACTO VISUAL"

suficiente, mesmo com passageiro. A suspensão tem uma afinação confortável, com um curso de 110 mm na roda da frente, proporcionado por uma forquilha hidráulica com jarras de 35 mm de diâmetro e um curso de 92 mm na roda traseira, graças a um mono-amortecedor com regulação infinita da pré-carga, disposto na horizontal e ancorado num sólido mono-braço.

Manobrar é incrivelmente fácil. Da resposta direta mas controlada do acelerador, em que nem sequer falta marcha-atrás, ao bom equilíbrio proporcionado pelo centro de gravidade extremamente baixo, os seus 231 Kg de peso em ordem de marcha e os 1675 mm de distância entre eixos não se fazem sentir a baixa velocidade e, por outro lado, contribuem para uma grande estabilidade a velocidades mais elevadas.

Não que a CE-04 seja uma scooter desportiva, mas a sua capacidade de atingir os 50 km/h em apenas 2,6 segundos e uma velocidade máxima a rondar os 120 km/h alcançada em pouco mais de 10 segundos tornam-na numa excelente companheira que nos leva rapidamente a qualquer lugar.

Obviamente que a CE-04 não é uma aventureira, nem uma tourer, com uma autonomia holocástica, mas sendo um veículo urbano que tem capacidade para facilmente e sem grandes privações, cumprir mais de 100 quilómetros entre cada carga, essa questão não é propriamente stressante. Mais ainda quando a bateria de iões de lítio pode ser recarregada numa convencional tomada de 220V, ou num carregador público.

Com recurso ao carregador rápido de 6,9 kW (30A), fornecido como opcional, uma carga completa demora apenas cerca de hora e meia, ou apenas 45 minutos para recuperar dos 20 para os 80%. E mesmo com o carregador fornecido de série (2,3 kW - 10A), pode carregar-se uma bateria de 0 a 100% em menos de 4 horas e meia.

O motor elétrico, refrigerado por líquido através de um convencional radiador colocado na frente, debita uma potência máxima de 42 cavalos (31 kW) com um binário de 60 Nm disponível entre as 0 e as 4900 rpm, conferindo ao conjunto uma grande rapidez de resposta, fundamental para enfrentar o trânsito, mesmo quando é necessário transportar passageiro. >>

42 CV
13 110 €

» Mais dados técnicos aqui





"O MOTOR ELÉTRICO, REFRIGERADO POR LÍQUIDO ATRAVÉS DE UM CONVENCIONAL RADIADOR COLOCADO NA FRENTE, DEBITA UMA POTÊNCIA MÁXIMA DE 42 CAVALOS"

O seu caráter pode ser moldado eletronicamente através de 3 modos de condução "ECO", "Rain" e "Road" e os mais "racers" podem ainda fazer um "upgrade" com o modo "Dynamic" que pode ser adquirido em separado e que, apesar de diminuir a autonomia, torna as retomadas e os arranques muito mais interessantes.

O pacote eletrônico também conta, de série, com controlo de tração e, em opcional, a BMW disponibiliza o DTC (Dynamic Traction Control) e o ABS Pro que incluem assistência em curva, sendo de destacar o facto de os comandos serem acessíveis e o interface de utilizador ser simples e bastante lógico, sobretudo pelo recurso à roda multicontroladora que simplifica a

navegação entre os diversos menus e respectivas configurações..

O impressionante painel de instrumentos a cores, em TFT, com 10.25" de diagonal e uma resolução de alta definição com 1920 x 720 pixels, é extremamente legível, tem opção de ecrã repartido e integra navegação GPS e conectividade com o Smartphone, através da BMW Motorrad Connected App.

A qualidade de construção é irrepreensível, como seria de esperar da marca e da etiqueta de preço, garantindo uma experiência de condução premium, isenta de ruídos ou vibrações, permitindo desfrutar plenamente do som do vento.

A capacidade de carga e arrumação foi pensada >>

PACKTALK EDGE

SOUND BY



OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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

Bluetooth 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt





ao pormenor. O inovador espaço de carga debaixo do assento tem acesso lateral e permite guardar um bom capacete integral. Neste espaço encontra-se também o cabo e o carregador, que não cabem em simultâneo com o capacete. No escudo frontal, existe um compartimento dotado de tomada USB-C que permite guardar e carregar o smartphone, e que além de ser ventilado para baixar a temperatura resultante da carga, também tem fechadura elétrica, ficando automaticamente bloqueado quando se desliga a moto.

A iluminação integral em LED de alta qualidade

"O PACOTE ELETRÓNICO TAMBÉM CONTA, DE SÉRIE, COM CONTROLO DE TRAÇÃO E, EM OPCIONAL, A BMW DISPONIBILIZA O DTC (DYNAMIC TRACTION CONTROL) E O ABS PRO QUE INCLUEM ASSISTÊNCIA EM CURVA"

pode ainda ser melhorada com recurso ao Headlight Pro, que faz parte do "pack Dynamic" e que proporciona uma iluminação adaptativa, que em curva mantém bem visível a berma da estrada, independentemente da inclinação.

O estacionamento é facilitado pelo travão de parqueamento que é accionado automaticamente com o descanso lateral. Para maior comodidade, a CE-04 vem equipada com o sistema sem-chave, que proporciona uma maior facilidade de utilização.

Mais importante ainda, os custos de manutenção da CE-04 são bastante reduzidos. >>



TESTE BMW CE-04

Após o primeiro serviço, que deverá ser efetuado entre os 500 km e 1200 km, os serviços de manutenção da CE 04 ocorrem a cada 24 meses ou a cada 10000 km (consoante o que ocorrer primeiro).

Para resumir, a CE-04 é uma moto urbana exclusiva, que exige alguma ponderação sobre os requisitos necessários para poder ser desfrutada em toda a sua plenitude. Não será uma moto para grandes viagens, sendo ideal para deslocações regulares que não excedam os 80 quilómetros diários.

A sua bateria fixa adapta-se melhor a quem tiver garagem para poder fazer comodamente os carregamentos, aproveitando ainda os custos de eletricidade mais baixos proporcionados pelas tarifas nocturnas.

Quem reunir estas condições, tem nesta scooter uma companheira fantástica e cheia de estilo para o dia-a-dia e ter a sua realidade alterada para melhor. Muito melhor.

Para aqueles que apenas têm carta A1, a de automóvel, a BMW Motorrad disponibiliza uma versão da CE-04 equivalente a 125cc, com potência reduzida a 11 kW, ou seja 15 cv, que apresenta praticamente as mesmas características da versão normal. //





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





Aventura **COM DESIGN**

UM FATO ROBUSTO, PRÁTICO E AJUSTÁVEL ÀS DIFERENTES CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS, NUMA COMBINAÇÃO CERTEIRA ENTRE O CONFORTO E O LOOK MODERNO E DESPORTIVO.

Este fato de aventura integra um casaco de enduro de três peças, adaptáveis a todas as condições climáticas, sendo a camada exterior fabricada em poliamida flexível que confere alta resistência para maior robustez e durabilidade.

Conta com um sistema AirVent com forro de rede. Tem quatro bolsos no casaco principal e dois bolsos impermeáveis aplicados no casaco exterior, estes com impressão reflectora para aumentar a visibilidade. No interior está equipado com proteções NP3, amovíveis, nos ombros e nos cotovelos, e protetor das costas NP3 comprido.

As calças de enduro de duas peças têm

igualmente a camada exterior fabricada em poliamida flexível, garantindo assim a sua robustez e a durabilidade.

Estas calças contam com um fecho de correr de união circundante de forma a aumentar a compatibilidade com outros blusões BMW Motorrad.

O Casaco e as Calças GS Karakum GTX estão disponíveis em azul, num modelo masculino com tamanhos que vão do 46 ao 60.

O Casaco GS Karakum GTX tem um PVP recomendado de €1.397.

As Calças GS Karakum GTX têm um PVP recomendado de €949. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Design CLÁSSICO

BOTAS DE MOTOCICLISMO DE DESIGN CLÁSSICO, QUE GARANTEM CONFORTO E PROTEÇÃO

Para quem procura umas botas de motociclismo de cano alto, com aspeto clássico, as novas REV'IT! Mohawk 3 são uma opção a ter em conta.

Desenvolvidas a pensar no conforto exigido para o calçado adaptado a uma utilização diária, estas botas da REV'IT! exibem um formato extremamente ergonómico, complementado pela palmilha Ortholite X40.

Com um estilo 'moc toe', as Mohawk 3, inspiradas nos rústicos moccasin indígenas da América, aliam um desenho icónico a novas propostas de cores, surgindo com três opções que incluem a incontornável sola branca na versão castanha.

Apesar de não serem impermeáveis, as Mohawk 3 permitem alguma proteção contra a entrada de

água, graças ao desenho reforçado da língua que atua como barreira contra o spray levantado pela roda dianteira.

Os reforços existentes nas biqueiras, calcanhares e tornozelos garantem um elevado nível de proteção, sendo inclusivamente certificadas, mas graças ao avançado processo de fabrico, que inclui a inserção de proteções termo formadas, a estética e o conforto não são minimamente prejudicados.

As botas REV'IT! Mohawk 3 estão disponíveis em preto, castanho/branco ou verde/preto com um PVP recomendado de 229.99€ e tamanhos desde o 39 ao 47.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou visite [@revitsport.com](https://www.revitsport.com). //

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 n.º 2590 junto do Banco de Portugal. Financiamento sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis, registada junto do BdP com o n.º 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
  Refrigeração líquida
  Conduz com carta de automóvel



Segurança COM QUALIDADE



JÁ ESTÁ DISPONÍVEL NO MERCADO NACIONAL O NOVO CADEADO DE DISCO COM ALARME DA KOVIX

Fabricado pela marca italiana que possui a gama mais vasta de soluções para a prevenção de furtos de motociclos, os Kovich KNX 6 e Kovich KNX 10 têm um desenho moderno e cores chamativas, complementadas por uma aplicação a imitar carbono, que lhe conferem uma imagem de robustez.

O novo Kovich KNX é proposto em duas versões, com pino de 6 ou de 10 mm de diâmetro, podendo assim adaptar-se à furação dos discos de travão de um número elevado de modelos.

A sirene de alarme atinge os 120 dB (limite legal para estes avisos sonoros) e tem dois modos (on/off), sendo acompanhada por um led indicador do estado do cadeado (armado/não armado) e devido aos novos orifícios colocados junto à secção

superior do cadeado, a dispersão do aviso sonoro é mais eficaz.

A construção tem por base uma robusta liga de aço e zinco (que proporciona propriedades anti-corrosão) e a sua pintura de qualidade reforça a resistência às intempéries, ao passo que o sistema de tranca dupla do pino assegura o máximo de segurança contra eventuais tentativas de furto.

O cadeado com alarme Kovich KNX6/10 está disponível em verde, laranja ou inox com um PVPR de 67,00€ para o modelo KNX6 (6 mm) ou 75,00€ para o modelo KNX10 (10 mm).

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado Kovich ou aceda a [@goldenbat.pt. //](https://www.instagram.com/goldenbat.pt/)



530
hpe

NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

A **primeira scooter de três rodas do mundo**, está novamente pronta para mudar o panorama das cidades, com motorizações Euro 5, mais eficientes e com um design mais sofisticado.

A **Piaggio MP3 530 hpe Exclusive** é o absoluto topo de gama em todos os sentidos, subindo a fasquia em termos de performance e tecnologia, com características do mundo automóvel tais como **cruise control, marcha atrás, câmara traseira e BLIS (Blind Spot Information System)**.

Sem rival no que toca às 2 e 3 rodas, esta é a scooter perfeita para entrar no futuro, através de uma experiência de condução refinada, **possível de conduzir também com Carta B**.

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO[®]

piaggio.pt



Nova linha DE EQUIPAMENTOS

MÁXIMA SEGURANÇA E VENTILAÇÃO COM GRANDE CONFORTO E LIBERDADE DE MOVIMENTOS

Décadas de desenvolvimento e experiência da Alpinestars no mundo do motocross levaram ao lançamento da sua nova coleção MX23, que foi completamente renovada e reinventada.

Desde a produção com recurso a materiais técnicos inovadores até à sua adaptação aos modelos, esta nova coleção tem como foco a performance e a atenção aos detalhes que resultaram em novos acabamentos, cortes e aplicações.

O resultado é uma linha de equipamentos superleves, com altos níveis de ventilação e elasticidade, conferindo assim o máximo conforto em situações de alta exigência.

Concebida para ir ao encontro das necessidades de todos os pilotos off-road, de profissionais a iniciantes, a nova coleção MX23 inclui 50 novos equipamentos que oferecem uma performance de excelência e um estilo elegante, de forma a ajudar os pilotos a atingirem os melhores resultados, enquanto conduzem em segurança. >>

SUPERTECH

A linha de equipamentos Supertech é a mais inovadora gama da Alpinestars, criada para proporcionar um bom desempenho. Inspirada na competição, esta linha apresenta um ajuste extremamente leve, quase que de compressão.

Os seus cortes ergonómicos facilitam os movimentos em pista, assentando como uma “segunda pele”.

Produzidas em materiais de camada única, as calças possuem perfurações a laser para maior ventilação e ainda incorporam um novo sistema

de fecho magnético - SX1.

A camisola, produzida em materiais elásticos, super leves e bastante respiráveis, tem também perfurações a laser estrategicamente posicionadas para melhorar a ventilação. A sua construção sem costuras laterais ou sob os braços oferece um maior conforto.

Esta linha de equipamentos está disponível em 3 grafismos diferentes: Supertech Nort, a aposta da Alpinestars inspirada em motivos animais, Supertech Bruin e Supertech Risen, que puxam as cores ao limite com a reinvenção da gama Factory Team.



TECHSTAR

A linha de equipamentos Techstar incorpora novas malhas têxteis fabricadas com materiais elásticos e respiráveis de alta qualidade, garantindo assim uma excelente liberdade de movimentos.

Com design revigorado, a linha Techstar conta com 3 novos estilos: Arch, Push, e Sein. O objetivo desta linha passa por criar excitação e entusiasmo através das cores que tanto estão presentes no motocross.



RACER

A linha Racer foi desenvolvida e testada nos terrenos mais difíceis do mundo. Este é o equipamento ideal para os vários tipos de condução off-road, graças às suas mangas pré-curvadas e à construção da zona das pernas em materiais muito resistentes, leves e repelentes da humidade.

A linha de equipamentos Racer introduz 5 novos grafismos:

Racer Graphite – impondo-se com um toque subtil;

Racer Hoen – com uma grande amplitude de cores e estilo racing;

Racer Semi – inspirado nos anos 90 do motocross;

Racer Tactical – uma representação abstrata de camuflagem;

Racer Found – uma representação da energia urbana.

No que toca a condutores mais jovens, o Youth Gear é criado com os grafismos correspondentes aos da linhagem adulta: North, Found, Graphite, Narin, Push, Semi e Tactical.



CAPACETES SUPERTECH

A gama de capacetes da Alpinestars SM10, SM8 e SM5 é uma das mais avançadas do mundo no que toca à segurança e performance.

SM10 - O capacete SM10 continua a ser um sucesso no mais alto nível de competição off-road e equipa regularmente pilotos de topo do American MX/SX, do MXGP e do Dakar, num total de aproximadamente 50 atletas profissionais

onde se destacam nomes como Ryan Villopoto, Ricky Brabec e Kevin Benavides.

SM8 - O capacete SM8 Radium2 inclui 4 novas combinações de cor também inspiradas nos finais dos anos 90.

Esta renovada gama apresenta também 2 novos grafismos para o capacete SM5: Action e Solar Flare, criados pelo ilustre artista Ryan Roadkill.



FLUID

A linha de equipamentos Fluid oferece uma nova imagem para os pilotos, com tecnologias otimizadas que assentam na produção do Supertech, Techstar e Racer e que garantem a melhor performance e o melhor visual.

Esta linha apresenta-se com 4 grafismos distintos:

Fluid Lurv – com materiais dyed e grafismos impressos em serigrafia – um design simples, que faz com que o logo sobressaia.

Fluid Narin – este grafismo traz para o mercado as personalizações de equipamentos dos mais conceituados pilotos MX como é o caso de Jeff Lawrence.

Fluid Agent – também inspirado nos anos 90 do motocross e Fluid Corsa – com design clássico.

Stella Fluid - retira traços da linha Supertech e aproveita a estética atlética e futurista através de uma apelativa paleta de cores preta e roxo gelo, criada especialmente para a competição feminina.



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com

 **HONDA**

Baixos consumos | Mobilidade perfeita na cidade

PROTEÇÕES

As principais inovações a surgir nas proteções Alpinestars são o Protetor de peito completo A-10 v2 e o Protetor de Peito Pro A-1, que contam com a tecnologia “Polyhedron Hybrid technology”, capaz de oferecer níveis únicos de ventilação, flexibilidade, leveza e uma excelente proteção da parte superior do corpo.



O novo Protetor de peito Pro A-1 representa o pináculo da proteção no mundo do MX. Já o A-10 v2 aumentou os seus níveis de proteção para o Nível 2 CE nas costas, peito e ombros.

A gama MX23 inclui ainda uma segunda geração da linha Bionic com a adição do Bionic Plus v2 e o Bionic Action v2.

LUVAS

Design de última geração e cores vibrantes foram o mote para completar a gama das luvas, que já contava com as Techstar, Radar, Full Bore XT, Youth e Kids Radar, e as Full Bore.

As novas luvas Thermo Shielder foram criadas especificamente para cumprir as exigências do Enduro, dando ênfase à proteção, performance e isolamento do calor.

Um outro elemento na família das luvas da Alpinestars são as Megawatt. Equipadas com um protetor de carbono no nó dos dedos, estas luvas são capazes de proteger eficazmente contra impactos repetidos e recorrentes. //




OAKLEY®

JEFFREY HERLINGS
Signature Series

AIRBRAKE MX

PRIZM
LENS TECHNOLOGY

HIGH IMPACT
ANTI-FOG LENS INCLUDED

 **DESCUBRA TODA A COLEÇÃO EM myBihr.com**



Moda e CIÊNCIA JUNTAS

A NOVA COLEÇÃO DE JEANS DA REV'IT! APRESENTA UMA GAMA COMPLETA DE MODELOS, CORES E LAVAGENS, QUE GARANTE UMA APARÊNCIA ELEGANTE, COM TODA A CIÊNCIA E SEGURANÇA INCORPORADAS

A REV'IT! apresenta uma coleção completa de jeans para motociclistas, desenhada com base em critérios científicos, que superam os mais rigorosos requisitos de segurança da CE, mas que também proporcionam aos seus utilizadores o estilo que mais gostam, tanto em cima da moto como fora dela.

Estes jeans foram desenvolvidos em laboratório, onde foram testados uma série de tecidos, lavagens e materiais, que permitiram às equipas de design e desenvolvimento da marca holandesa a criação de uma ampla gama, com ótima aparência, que supera qualquer nível de certificação exigida.

Foram também feitos vários testes de resistência a impactos e abrasão, através da simulação de quedas/deslizamentos a várias velocidades, para

testar a resistência dos materiais a uma superfície de asfalto.

Para criar uma silhueta ainda mais fina, a REV'IT! desenvolveu um novo protetor de joelho, o RV36, membro da nova geração SEESMART CE-nível 1, pré-moldado e afunilado no centro.

Com um ajuste perfeito para jeans Slim e Skinny Fit, este novo protetor é uma ótima solução para proporcionar um conforto superior, não comprometendo a silhueta dos jeans e o alinhamento com as costuras (não mudam de posição com os joelhos fletidos).

Em alguns modelos, a REV'IT! usou lavagens específicas que requerem reforço adicional com PWR|Shield para obter os níveis de certificação CE desejados. Contudo, o novo tecido PWR|Shield é mais fino, mais leve e ainda mais confortável em

contacto com a pele.

A REV'IT! também conseguiu criar jeans com uma camada única, através do uso de novos materiais, que são mais fortes e resistentes, dispensando assim o uso de reforços.

O botão central e os rebites do bolso pequeno dos jeans apresentam diferentes cores, que correspondem ao nível de certificação CE de cada modelo: vermelho para Máxima Segurança (Classe AAA), azul para a Classe AA, Mais Seguro, e preto (Classe A).

A REV'IT! não se limita a testar apenas os tecidos dos equipamentos como é exigido pela norma CE. Na REV'IT!, as peças de vestuário são testadas por inteiro, de forma a garantir a integridade do equipamento (conjunto de tecidos e costuras) em caso de acidente. Esta é a razão pela qual os jeans são construídos com costuras laterais triplas, que unem os tecidos, contribuindo de forma importante para a componente de segurança.

Outra das características apreciada por muitos é o facto de todos os jeans da colecção serem 'vegan approved', não possuindo quaisquer detalhes em



pele animal.

Como é o caso dos jeans Piston 2 SK, disponíveis em azul-claro, azul médio ou cinzento, com um PVPR de 189.99€, e com tamanhos desde o 28 ao 38 e três comprimentos de perna.

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



HONDA



Conheça a nova gama 2022 na:

Wingmotor



Preparada PARA A AVENTURA

UMA GAMA EXCLUSIVA DE ACESSÓRIOS PARA PROPORCIONAR AINDA MAIS PERFORMANCE À PAN AMERICA.

Este Adventure Kit para a Pan America está disponível apenas em concessionários autorizados Harley-Davidson e disponibiliza acessórios de performance Screamin' Eagle, como faróis em LED Daymaker, ponteira de escape em titânio e diversas proteções.

Os Adventure Kits estarão disponíveis em número limitado nos concessionários oficiais da marca até ruptura de stock. Os clientes que adquirirem um

“Adventure Kit” também terão a opção de aprimorar ainda mais a sua moto, adicionando um pack de malas Aluminum Pan America.

Desde o seu lançamento em 2021, a Pan America ganhou vários prêmios em todo o mundo, incluindo o MCN Innovation of the Year 2021 com a Adaptive Ride High Suspension, o Motorcycle of the Year 2021, o Thailand Bike of the Year Award como a melhor na categoria ADV, que foi entregue pelo Grand Prix International. //



ADV SPIRIT

**A TUA LOJA DE
ACESSÓRIOS MOTARD**

WWW.ADVSPIRIT.PT

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

Dias Semana-Fins Semana-Ferriados

Nova COLEÇÃO



A NOVA LINHA MX DA LEATT INCLUI UMA VARIEDADE DE DESIGNS EXCLUSIVOS EM EQUIPAMENTOS, CAPACETES E LUVAS.

Os novos designs de equipamentos Leatt têm uma aparência fantástica e uma qualidade superior. As camisolas são leves, têm uma estrutura respirável e incorporam ventilação cortada a laser para evitar o sobreaquecimento.

A Leatt atende ainda a todas as suas necessidades de ajuste com uma variedade de materiais excepcionalmente confortáveis, desde apertos elásticos de 360° sob medida até material de malha elástica 3D que tem um ajuste mais suave.

Todos os cotovelos incorporam a proteção Brush Guard para ajudar a evitar que se prendam no mato, e as camisolas são todas projetadas para serem usadas com ou sem peitorais ou neck braces. Tudo isso foi feito com o conforto em mente, para que os pilotos não se preocupem com mais nada sem ser pilotar.

As calças são feitas de uma estrutura leve e respirável e foram projetadas com a durabilidade em primeiro plano, pois todos sabemos que as calças

de motociclismo são a peça com maior desgaste ao longo dos percursos (trilhos ou pista).

Todas as calças Leatt são reforçadas na parte interna da perna. As 5.5 têm a assinatura Internal Knee Brace System (IKS) de várias camadas - isso reduz o desgaste dos atritos.

A Leatt mantém o Equipamento 3.5 Ride Kit, que é um conjunto de camisola e calças de excelente qualidade, e a um preço fantástico!

Uma fantástica novidade para o novo ano é o conjunto Blusão e Calças 4.5 Hydradri, ultra leves, impermeáveis e respiráveis, com membrana impermeável e respirável HydradriEVO (20.000 mm/ 20.000g/m²).

Os Equipamentos 5.5, 4.5 Enduro, 4.5 Lite, o Blusão e as Calças 4.5 Hydradri e o 3.5 Ride Kit (conjunto) têm novas decorações e cores.

COLEÇÃO DE CAPACETES 2023

Os capacetes mais recentes da Leatt elevaram o





design com os seus novos visuais incríveis para os modelos 9.5, 8.5 e 7.5, enquanto ainda se concentram fortemente na sua excepcional proteção e conforto para a cabeça e o cérebro.

A tecnologia que incorporam tem duas vantagens: reduz em até 40% a aceleração rotacional da cabeça e do cérebro e reduz em até 30% o impacto no cérebro a nível de concussão.

Os designs elegantes dos capacetes permitem excelente ventilação e são certificados DOT e ECE. Os forros internos do capacete são feitos com materiais que absorvem a humidade, laváveis e respiráveis para manter os pilotos frescos.

Os capacetes Leatt também são compatíveis com neck brace.

Para 2023, os capacetes que a marca apresenta são os 9.5 Carbon, os 8.5, os 7.5, os 3.5 e 3.5 Júnior e os 2.5.

Todos os capacetes têm a Nova Certificação ECE 22.06. Os capacetes 9.5 Carbon, 8.5, 7.5 e 3.5 trazem óculos incluídos.

COLEÇÃO DE LUVAS 2023

A gama de luvas de 2023 foi pensada para que as mãos possam ficar mais protegidas.

As Luvas 3.5 Lite, 2.5 X-Flow, 2.5 Subzero, 2.5 Windblock e 1.5 GripR darão aos pilotos a melhor sensação e proteção, dando às suas mãos uma aderência insuperável e uma excelente aderência em piso seco e molhado.

O material elástico nas costas da mão oferece um excelente fluxo de ar e é leve.

Além disso, para quem procura mais proteção com gel de impacto AirFlex para os nós dos dedos, as Luvas 3.5 Lite são a resposta.

Com esta nova coleção de 2023 prestes a chegar ao mercado português, a Leatt reforça a sua gama de equipamentos que, graças à sua fiabilidade, darão ainda mais confiança aos pilotos, para que todos possam ir mais além e desfrutar do ar livre sempre em segurança. //



Nova Top Case PARA 2 CAPACETES

A TOP CASE EM ALUMÍNIO MAIS LEVE DA SUA CATEGORIA,
COM UM PESO DE APENAS 5,4 KG

Anteriormente premiada nos ABC Awards 2022, graças ao seu inovador desenho com as laterais ligeiramente curvadas, que minimizam o impacto visual da mala na moto, a nova top case da gama Terra da Shad foi integralmente desenhada e fabricada em Barcelona.

A otimização das dimensões e a utilização de ligas de alumínio endurecido com 1,2 mm de espessura permitiu reduzir ao mínimo o peso da mala, cifrando-se este em apenas 5,4 kg, que lhe conferem o estatuto de mala de alumínio de 2 capacetes mais leve do mercado.

As Shad Terra TR55 estão disponíveis em versão Black Edition e com acabamentos em alumínio

natural, contando com todas as características técnicas que fizeram das malas de alumínio da SHAD um êxito entre os usuários.

Destaca-se o sistema de fixação patenteado TERRA Lock System, que se caracteriza por integrar um mecanismo único em 3 funções distintas: fechar a mala, fixá-la à moto e colocar/retirar uma pega existente que fica oculta quando não está em uso.

Ao contrário das top case TERRA apresentadas anteriormente, esta foi testada em diferentes tipos de terrenos (on e off road) e distâncias. Foi concebida para ser um acessório de viagem perfeito para todo o tipo de utilizadores e pensada para aumentar a segurança em todas as saídas off-road que requerem >>

equipamento próprio.

Como toda a gama de alumínio, as Shad Terra TR55 foram fabricadas de forma sustentável para limitar o consumo energético, utilizando um processo de junção em vez de soldadura.

A nova top case conta ainda com os mesmos acabamentos premium que converteram a gama Terra numa referência: dispõe de um perfil de borracha no bordo da mala, que veda e protege o interior de entradas de água e poeira.

Ao mesmo tempo, vem equipada com uma chave e um canhão premium que garantem maior segurança e um protetor anti poeiras para garantir um funcionamento perfeito. A base de espuma no interior oferece uma proteção extra para a bagagem, reduzindo o seu movimento.

Por último, a Shad Terra TR55 permite levar um volume adicional, graças aos seus ganchos em aço inoxidável existentes na tampa superior. Como acessórios complementares, a marca disponibiliza encosto acolchoado para passageiro e saco interior.

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



BE
REBORN

CLASSIC
350

ROYAL ENFIELD
ROYALENFIELD.COM

CLASSIC 350

PVPR desde 4.989€*

*Preço estimado de venda ao público no continente e ilhas ISV e IVA à taxa em vigor incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado.

Despesas de legalização não incluídas.

Consumo combustível: 2.63 l/100km

Emissão de CO₂: 63,4 g/km.

Matrícula gratuita até 30/09/2022

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

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

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

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

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

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





75 anos

AO SERVIÇO DA INDÚSTRIA

Sediada em Braga, a empresa António Ferreira Rito & Filhos Lda. é uma empresa familiar fundada em 1947 que tem uma longa história no reacondicionamento de motores

A Fábrica Rito iniciou actividade em 1947, dirigida por António Ferreira Rito e seus filhos António, Jorge, Fernando e Carlos. Actualmente, as suas instalações ocupam uma área coberta de 2400 m², sendo uma das mais antigas empresas do tecido empresarial Bracarense, e acumula uma história interessante no motociclismo.

Em 1951, um dos primeiros grandes momentos da empresa foi o projeto e conceção de um motor bicilíndrico a 2 tempos, com 50 c.c. de cilindrada.

Esse motor participou em muitas provas de motociclismo, tendo ganho bastantes prémios, sendo de salientar a vitória do 1.º Grande Prémio do Norte de Portugal, disputado em Braga, no dia 15 de Junho de 1952.

Em 1960, com a aquisição de equipamentos especiais, deu início ao fabrico de pistões, camisas e engrenagens para veículos motorizados diversos.

Em 1966, inaugurou um novo centro de produção equipado com máquinas automáticas, permitindo iniciar um novo ciclo de vida da empresa: a produção em série. A construção de máquinas, ferramentas especiais para seu próprio consumo e para comercialização, foi sem dúvida um marco importante na afirmação da sua capacidade técnica.

Em 1980, foi adquirida a primeira máquina CNC, com o objetivo de aumentar a produtividade e a qualidade.

Em 1990, a empresa afirmou-se no exigente mercado Europeu com produtos de elevado valor acrescentado, cuja exportação representa atualmente 60% da sua produção.

Em 1998, a montagem de um novo gabinete de metrologia, equipado com diversos instrumentos de precisão, assim como um ambiente climatizado, permitiu dar um passo enorme na qualidade dos seus produtos.

Em 2002, pensando no futuro, deu início à implementação de um sistema da Qualidade, atingindo a certificação em Agosto 2002 (Norma da Qualidade NP EN ISO 9001).

Em 2007, adquiriu máquinas CNC, equipadas com ferramentas motorizadas de última geração, assim como um sistema de informação para a gestão da produção.

Em 2018, concluiu a transição para a Norma da Qualidade NP EN 9001:2015 e realizou um novo investimento em novas máquinas CNC para melhorar a produtividade e qualidade.

No portfólio de produtos constam peças para mo-



"EM 1951, UM DOS PRIMEIROS GRANDES MOMENTOS DA EMPRESA FOI O PROJETO E CONCEÇÃO DE UM MOTOR BICILÍNDRICO A 2 TEMPOS, COM 50 C.C. DE CILINDRADA."

tociclismo (cambotas completas, bielas, conjuntos de transmissão, conjuntos de embraiagem), pistões, camisas de cilindro, caixas de velocidades e engrenagens. Também presta serviços de desenvolvimento de produto e reacondicionamento de motores.

A experiência e know-how da Fábrica Rito no desenvolvimento e fabrico de peças de competição contribuiu para o sucesso de muitas equipas e pilotos na área do desporto motorizado (motociclismo e automobilismo) em Portugal e no estrangeiro.

O piloto Miguel Oliveira venceu em 2005 o V World Festival METRAKIT Cup aos comandos de uma moto espanhola METRAKIT, cujo motor, que atingia regimes na ordem das 19.000 rpm, era equipado com cambota e biela fabricados na RITO. Neste evento, que se realizou em Espanha, participaram 300 pilo- >>>



"EM 1960, COM A AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS ESPECIAIS, DEU INÍCIO AO FABRICO DE PISTÕES, CAMISAS E ENGRENAGENS PARA VEÍCULOS"

tos jovens de todo o mundo com motas METRAKIT todas iguais.

Da mesma forma, as caixas redutoras RITO devido à sua fiabilidade e desempenho, constituem componentes de veículos que alcançaram títulos nacionais e internacionais nas provas de montanha. As caixas de velocidades e autoblocantes RITO, por sua vez, contribuíram para títulos nacionais e internacionais nos Ralis, Todo o Terreno, Ralicross e Velocidade.

Escrevia o Jornal MOTOR a 20/02/2007 pg. 26: "António Ferreira Rito & Filhos Lda, a Empresa dos Campeões".

Em 2018, a terceira geração da família está empenhada em dar continuidade ao trabalho de sucesso dos seus familiares e fundadores na defesa do bom nome da marca RITO e em enaltecer o nome de Portugal no mercado interno e externo, prolongando assim o sucesso da empresa, fruto do trabalho de equipa de todos os colaboradores, fornecedores e clientes, sem os quais não teria sido possível alcançar 75 anos de existência. //



Vieste 300

Na compra da tua Keeway Vieste 300

OFERTA PACK *urban*

no valor de 254,84€



Mais performance... mais comodidade...

A **Vieste 300** é uma scooter urbana de linhas modernas, que equipa um motor monocilíndrico de 278 cc a 4 tempos, com refrigeração líquida, punhos aquecidos de série, comando de ignição remoto e outros extras que te farão despertar o prazer de condução. Um misto de potência e conforto que te leva de forma apaixonante a qualquer ponto da cidade.

Pack **urban** composto por Topcase SHAD SH34 com tampa de carbono, encosto e suporte incluídos e, ainda, Viseira PUIG Touring de maior dimensão e cor fumada.

Campanha válida até 31 de outubro de 2022. Limitado ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

PVP: 4.490,00€

Os valores apresentados incluem IVA à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce Documentação, Transporte e ISV.

sabe mais: oferta-vieste300.keeway.pt

EQUIPAMENTO DE SÉRIE

- ABS
- Punhos Aquecidos
- Keyless
- USB
- Painel Digital 4.3"
- Full Led



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Último dia DA VIAGEM À ANDALUZIA

A última etapa antes de rumar a Lisboa, nesta que foi a minha primeira grande viagem à Andaluzia, era rumar para Córdoba.

Cedo arranquei de Baza, com o bichinho que nos começa a incomodar. Quando comesças a sentir o fim da viagem, sentes que o tempo passou demasiado depressa, não queres terminar.

As últimas etapas das viagens fazem-se sempre com aquele sentimento de nostalgia e vontade de voltar para trás e, talvez por isso, a estrada nos pareça mais triste.

Mas ainda não tinha acabado, tinha curiosidade de visitar Córdoba.

Sob um calor imenso, dei por mim a atravessar a ponte sobre o rio Guadalquivir. Quase sem te aperceberes, entras na confusão. Um centro urbano denso como aquele (estamos a falar do segundo maior centro histórico da Europa), não vale a pena arrastares os dedos no GPS, só há uma coisa a fazer naqueles momentos: parar e reorganizar a tua direcção.

Uma das coisas que aprendi ao longo da viagem é que não vale a pena insistir no caos, nem entrar em stress quando percebes que perdeste a direcção, muito menos, insistir em arrastar os dedos no GPS à procura de uma saída, só agravas o problema. A distração no meio do caos pode ter consequências graves.

Por isso, parei na primeira oportunidade. Por sorte, tratava-se de uma gelataria que, como devem imaginar, sob um sol escaldante e uma temperatura acima dos 40 graus, soube-me que nem ginjas.

Lá me sentei com o dito GPS na mesa e aí sim, GPS numa mão e telemóvel na outra, foi um instante enquanto arranquei um hostel junto à mesquita de Córdoba, bem no centro histórico.



Depois, foi arrancar e seguir as instruções do sábio e impiedoso GPS. Num instante, estava no meio daquelas ruas empedradas, cuja largura ameaça a todo o instante as malas da “rodas altas” e com transeuntes que acham que perdeste o juízo para andar ali de moto.

Mas tudo compensa, as ruas de Córdoba no centro histórico são absolutamente deslumbrantes, é a maior área urbana do mundo declarada Património da Humanidade pela UNESCO. Cada rua é um museu, não há varandas sem flores, as cores das ruas, cada »



recanto é uma obra de arte, com pequenas esplanadas que se fundem com o verde das plantas, o ocre dos edifícios que contam histórias milenares e as cores garridas das flores, que se debruçam sobre as paredes.

As ruas são totalmente irregulares, estreitas e caóticas, mas com a ajuda divina do GPS lá cheguei ao hostel.

Tenho como princípio quando viajo, que a melhor forma de conhecer uma cidade é aproveitando o que

a moto te pode dar, isso significa parar no centro histórico, claro que é sempre um desafio para o teu sistema nervoso central que oscila entre o “como é que te meteste aqui” e o “uau, valeu bem a pena”.

Depois de o rececionista do hostel me ajudar a encontrar um buraco para meter a “rodas altas” e provavelmente pensar para ele “trouxe a moto para aqui, isto há com cada maluquinha!”, lá subi para o quarto, maravilhoso, abri as janelas e senti que estava no meio da rua, um ambiente cheio de vida e de movimento, de pessoas, de cheiros, de sons e sobretudo, de história.

Os pátios a cada esquina são quadros, as ruas contam histórias milenares, os sons da mesquita, os sinos das igrejas, a vivacidade das ruas, o cheiro das esplanadas, é impossível descrever o que se sente.

Esta foi a última grande cidade da Andaluzia antes de voltar à minha maravilhosa Lisboa, contas feitas e 3000 km depois. A Andaluzia ficou-me gravada no coração. É um mundo de gentes, de sabores, de cheiros e de história que te entram pelo capacete.

Aprendi muito, vivi emoções que guardo no coração. Hoje sei que nas viagens de moto o mais provável é acontecer o improvável! Mas, o mais surpreendente é que existe sempre uma força em ti que resolve, sabe-se lá como!

No dia seguinte, quando sair de casa para o trabalho e me cruzar com a “rodas altas” na garagem, só uma expressão virá à memória: “duas rodas, duas asas”. //





Que surpresa:

TONI BOU É CAMPEÃO MUNDIAL DE NOVO

O homem com maior número de vitórias no desporto profissional voltou a ganhar. Toni Bou é o campeão mundial de 2022 de X-Trial, acrescentando à sua interminável coleção de títulos de Trial uma série de vitórias na Montesa Honda que não mostram sinais de abrandar.

Texto: Paulo Araujo

Pondo o facto em perspetiva: Bou começou a competir em X-Trial em 2007 e ainda não falhou o campeonato uma única vez, incluindo uma vitória em que teve de recuperar em 2021, quando começou a temporada lesionado.

Impressionados? Há ainda melhor (ou pior, do ponto de vista dos seus rivais!). Juntamente com os seus 16 títulos consecutivos de X-Trials, Bou também ganhou 15 títulos de TrialsGP - e espera-se que volte a ganhar este ano, com uma enorme vantagem de 36 pontos a caminho do evento final em Andorra.

O campeonato de X-Trial foi, mais uma vez, para Bou quando a FIM cancelou a ronda final da série para 2022.

Os outros estão provavelmente cansados de o ver ganhar, mas Bou disse que teria gostado de ter competido mesmo assim:

“Sempre disse que é uma pena quando um Trial é cancelado, e é o caso novamente agora; gostaria de ter podido completar todo o campeonato; durante o Inverno fizemos um excelente trabalho com a equipa, nas quatro provas em que participámos antes de iniciar o campeonato ao ar livre e esperávamos completá-lo com as duas provas restantes.”

“Agora, tudo o que resta é tentar ganhar em Andorra

em frente dos meus amigos e celebrar o título com estilo”, rematou ainda.

As pessoas chamam a Marc Márquez dominante, ou a Valentino Rossi o maior de todos os tempos, mas ambos, sendo pilotos multi-campeões de MotoGP, só podem sonhar com sucesso ao nível de Toni Bou.

Aos 35 anos, Bou pode não ter o nível de reconhecimento público deste dois, conseguindo passar despercebido sem ser incomodado em tudo menos certas zonas de Barcelona, mas isso para ele é uma vantagem.

É claro que dezenas de milhares de espetadores entusiásticos não vão aos gritos comprar merchandising de Trial, nem enchem a abarrotar os estádios de todos os continentes para aplaudir as competições de TrialsGP e X-Trial.

Seja como for, o reinado de Bou, que recordamos abaixo nos seus pontos mais altos, é impressionante (e provavelmente muito deprimente para os outros pilotos seus rivais).

Com 31 títulos consecutivos, Bou tem, de facto, a mais longa série de vitórias em qualquer desporto profissional, não só em termos de desportos motorizados.

A primeira vitória de Toni Bou foi em 1999, quando obteve o título do Campeonato Catalão de Trial de Cadetes aos 12 anos de idade. Em 2001, foi o campeão espanhol de Trial Júnior. >>





A sua estreia no Mundial de Trial foi em 2003 em Bangor, na Irlanda, quando terminou em 13.º a temporada no Campeonato Mundial de Outdoor Trials, e 1.º no Campeonato Europeu de Trial Outdoor.

A sua primeira vitória no Mundial de Trial foi em 2006, quando terminou em 5.º no campeonato ao ar livre, e 3.º no interior. No mesmo ano, foi o campeão espanhol de Trial Outdoor.

Em 2007, foi Campeão do Mundo de Trial pela primeira vez, tanto no campeonato indoor como outdoor. A seguir, Toni repetiu este feito todos os anos de 2008 a 2021.

Em termos de realizações da Selecção Nacional, fez parte da equipa espanhola, que obteve vitórias no Trial des Nations nos anos de 2005, 2006, 2007, 2008 e 2009. Também conseguiu o mesmo na versão indoor da prova nos anos 2006, 2007 e 2008.

A temporada 2009 foi perfeita para ele, alcançando todos os seus objectivos, pois ganhou todos os 5 títulos principais, incluindo os títulos mundiais de indoor e outdoor, os títulos espanhóis de indoor e outdoor, e o título do Trial des Nations. Este feito só foi alcançado uma vez antes, por Adam Raga, em 2005.

No final da temporada 2017, Bou assinou um contrato prolongado que o manterá com a equipa Honda Repsol no futuro próximo.

Em 2018, enquanto enfrentava uma dura concorrência dos seus compatriotas Jeroni Fajardo e Adam Raga, Bou voltou a reter os seus títulos do Mundo interior e exterior, nomeadamente vencendo em Portugal, em Gouveia.

Finalmente, agora, como vimos, o homem que é poesia de observar enquanto parece desafiar as leis da gravidade, juntou os títulos de 2022 ao seu palmarés por antecipação. //

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



Nascida para explorar, a nova Aprilia Tuareg 660 foi projetada para ultrapassar os mais duros desafios da condução fora de estrada, garantindo um conforto e prazer de condução inigualáveis. Com uma excelente relação peso/potência e uma performance fenomenal tanto na terra como no asfalto, a Aprilia Tuareg 660 vem equipada com a mais sofisticada eletrónica da sua classe, elevando assim a fasquia no segmento das motos de aventura.

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Roczen com Honda Racing PARA O MUNDIAL DE SUPERCROSS

Já anunciado, como previsto, para competir no Campeonato Mundial de Supercross de 2022, Ken Roczen foi confirmado como parte da Honda Genuine Honda Racing Team para a série, que começa com o Grande Prémio Britânico no sábado 8 de Outubro em Cardiff, País de Gales

Texto: Paulo Araujo

Já anunciado, como previsto, para competir no Campeonato Mundial de Supercross de 2022, Ken Roczen foi confirmado como parte da Honda Genuine Honda Racing Team para a série, que começa com o Grande Prémio Britânico no sábado 8 de Outubro em Cardiff, País de Gales

O alemão irá competir na classe WSX (450cc) a bordo de uma CRF450R construída e preparada pela equipa HGA e equipada com suspensão Showa, graças ao apoio da Factory Connection, o que significa que irá competir a bordo de máquinas em que se sente confortável, o que o irá ajudar na sua busca pelo título WSX.

"Yarrive [Konsky, dono do Team] e a sua equipa são experientes, e alcançaram resultados creíveis em todo o mundo. Quero correr esta época, e a equipa Honda Genuine Honda Racing está a trabalhar comigo e com os meus patrocinadores pessoais", disse Roczen.

"Estou ansioso por ver partes da Europa que não experimentei como adulto, e estou realmente ansioso por viajar também para a Austrália. Tenho amigos e fãs lá e mal posso esperar para desfrutar de algumas



corridas fora da época e de grandes pessoas".

"Ken é um dos corredores mais rápidos e mais experientes do mundo. Acredito que a sua experiência vai ajudar a equipa", acrescentou Yarrive Konsky.

O dia 8 de Outubro marca o início do Campeonato Mundial de Supercross de 2022. O Estádio do Principado em Cardiff, País de Gales, acolherá o evento histórico.

Roczen correu pela última vez perante os fãs britânicos em Agosto de 2011 – quando ganhou a ronda do Campeonato Mundial de Motocross que foi disputada nesse dia e conquistou o título mundial de MX2 nesse mesmo ano. //



The advertisement features a side-profile view of a silver and black Aprilia SR GT 125 scooter on the left. On the right, the text "SR GT 125" is displayed in a stylized font, with "SR" in white and "GT 125" in black. Below this, there are three colored squares (black, grey, blue) and the Aprilia logo in a red box. At the bottom right, the slogan "DESPORTIVA PARA ALÉM DO VISUAL" is written in white capital letters.

CAISMOTOR

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



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Decidir SEM PENSAR

Um editorial do Times de 1894 fazia as contas à quantidade de estreme libertado pelos estimados 50.000 cavalos que circulavam em Londres na época e concluía que, em 50 anos, a cidade estaria soterrada por uma camada de cerca de 3 m de estreme.

O que o autor do artigo não podia prever, entretanto, era o advento do veículo automóvel que fez, claro, com que a previsão alarmista nunca chegasse a concretizar-se.

Atualmente estamos numa situação semelhante com o petróleo: os velhos do Restelo já preveem o fim do planeta e preconizaram para já a mudança obrigatória, não facultativa, para veículos elétricos em nome de maior limpeza e menos emissões poluentes. Muitas autarquias e até governos, sem mais delongas e sem se apoiarem sequer em investigação credível, pularam na carroça e começaram a emitir limitações e proibições. Tudo muito lógico e politicamente correto, mas irrefletido.

Tanto que já há vozes dissidentes a sugerir, não, a afirmar categoricamente, que os veículos elétricos não são a solução, entre elas a de um senhor de que talvez tenham ouvido falar de nome Carlos Tavares, CEO da Stellantis, que funde a Peugeot Citroën e a Fiat Chrysler, e que, pelo caminho, apanhou e salvou também a Opel, marca emblemática do espectro dos fabricantes Europeus. Ou seja, que sabe minimamente do que está a falar... A verdade nua e crua é que nem o petróleo está em perigo de acabar, nem a solução elétrica, que implica criar mais poluição na fase antes do fabrico do carro do que durante

toda a sua vida em circulação, é uma solução sequer a médio prazo.

A solução real e sustentável há de passar por muitas pequenas alterações na forma como encaramos e utilizamos veículos e já está a acontecer. Para já, passa por bicicletas assistidas a baterias, trotinetes elétricas e veículos a pedal. E, certamente pelas motos, mais pequenas, mais manobráveis, mais económicas, ocupando muito menos espaço no tecido urbano e danificando muito menos - se de todo - as superfícies onde rolam. As motos teriam sempre que ser equacionadas como parte da solução e nunca como parte do problema, como está a acontecer agora nalgumas vilas alemãs, com uma proibição global à sua circulação, que não faz distinção dos veículos elétricos, apesar destes não fazerem barulho e não poluírem, que são os dois elementos principais na origem da proibição em primeiro lugar.

Burocracia cega, surda e muda e, pelos vistos, estúpida, está portanto a excluir o que seria para já uma das soluções, o que mostra, se não outra coisa, os perigos de legislar irrefletidamente e deixar certos grupos e certos lobbies dominar o pensamento coletivo em nome do politicamente correto.

No futuro, a solução real pode muito bem passar por motores de hidrogénio ou motores de combustão altamente eficientes, que já foram testados em alguns contextos com bons resultados... ou por uma forma de energia que neste momento nem suspeitamos existir, ainda por descobrir.

Seja como for, não ir cegamente atrás de soluções fáceis é o primeiro passo. //

S
SUPER
SOCO

CPX

OFERTA
TOP CASE



Elétrica. Económica, com uma SUPER OFERTA

Até ao dia 30 Setembro, na compra da CPx ou CUx, a Super Soco oferece-te o Top Case*, para que mantendas os teus pertences organizados com segurança.

Dirige-te a um Concessionário Oficial da marca.

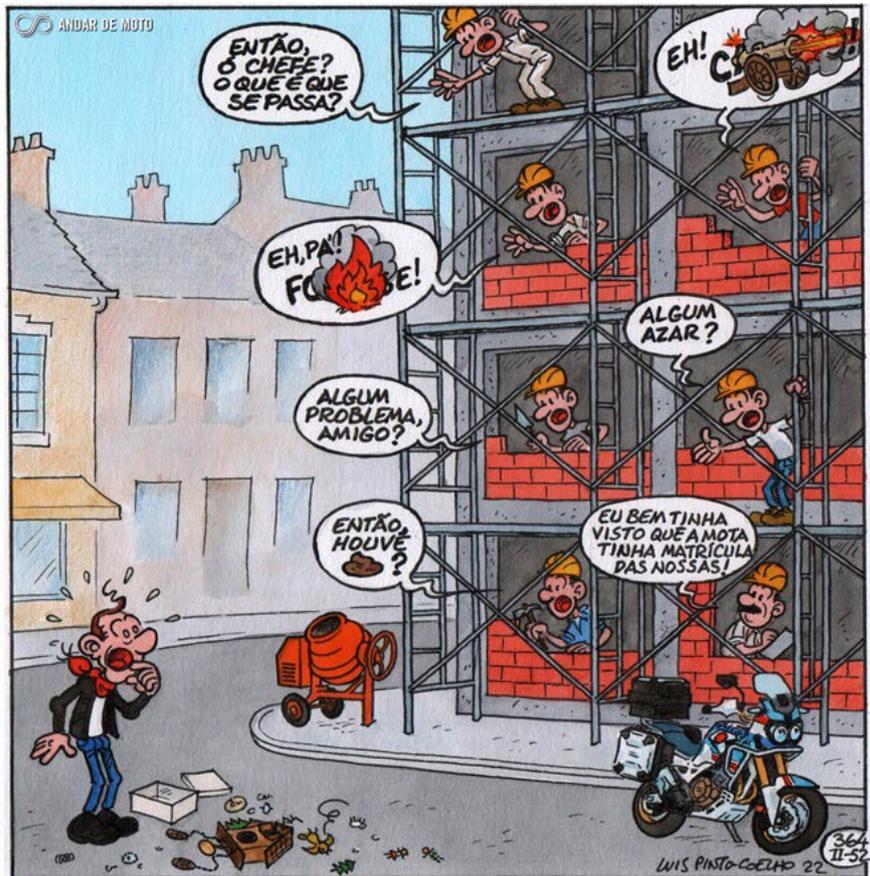
Sabe mais em: www.vmosoco.pt

CPX

*Top Case SHAD SH33

**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.





MOTOS **USADAS**

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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves

Jornalista e motociclista

Guerra, peixe E PARALELOS

O título pode parecer estranho, mas passo a explicar.

Tudo começou com um furo no pneu da moto. Uma coisa que pensei que resolvia em algumas horas, mas que meia hora, 20 telefonemas e muitas negas depois se transformou numa dor de cabeça que tinha como prazo de resolução (só) duas semanas.

Duas semanas para trocarmos um pneu? Parece treta, mas longe disso.

Como já dizia o meu avô, é cara a cara que se resolvem as coisas, e fui à caça de quem me resolvesse o problema na hora (ou pelo menos no dia). Pareceu-me ridícula a falta de disponibilidade, stock e até vontade de resolver o problema com um simples pneu.

Algumas horas de conversa depois, entre minis (as cervejas, não os carros) e análise da temporada fantástica do Benfica, não saí de lá com o pneu trocado, mas com uma análise realista do atual contexto de mercado.

Aqueles que diziam que a guerra era apenas entre eles, e não “chegava aqui” (como tantas vezes ouvi), já devem ter mordido a língua várias vezes.

Os preços, as cadeias de abastecimento, os materiais... Tudo está no pacote “Coisas que a guerra entre a Rússia e a Ucrânia veio \$%# &!”.

Se juntarmos a falta de peças à forte procura que existe, devido ao aumento substancial do número de motos em circulação usadas nos serviços de entrega de comida (vulgo, Uber Eats da vida), o cenário torna-se mais complicado.

Portanto: o que acontece quando há muita procura, pouca matéria prima e um potencial de negócio grande a fugir? Entra a ajuda do designado mercado paralelo (ou negro, ou ilegal, etc., etc.).

O furto/roubo de motos aumentou novamente. Totalmente justificável – a malta precisa, e as peças dão jeito. E perguntam:

- Mas no teu caso era um pneu, não está nesta equação.

Na verdade está, porque até esses são procurados, desde que estejam em bom estado. Como a minha professora de ciências dizia: “nada se perde, tudo se transforma e aproveita”. E eu até acrescento: “é ganha-se bom dinheiro com isso”.

Quando o material é escasso e alguns profissionais não conseguem resolver rapidamente os nossos problemas, quem consegue chegar-se à frente e oferecer ao cliente o que ele precisa pode cobrar o que quer. E quem fecha os olhos à origem e tem pressa, paga velho ao preço de novo.

É isto: o contexto do mercado e da guerra alimenta um mercado paralelo (que sempre existiu e irá existir), que vai crescendo à custa de muitos, mas alimentando os bolsos de outros tantos. É a tal pescadinha de rabo na boca que nunca irá terminar.

Para quem vê a sua moto roubada, como já me aconteceu, a sensação é ainda pior. Não só pelo crime, mas porque sabemos que esta “trend” é alimentada por quem compra nesse mercado e fecha os olhos a muita coisa.

Boas curvas //



Modelo já disponível para teste nos concessionários Honda.

A nova era touring.

Uma nova era começa com a NT1100, uma moto touring que transcende categorias para criar um estilo completamente único, numa combinação perfeita entre conforto em estrada aberta e agilidade urbana. A NT1100 oferece-lhe tudo o que precisa numa moto: é ágil para as voltas na cidade, fácil de guiar e tem suspensão de longo curso. Mas também é uma tourer fantástica, com um poderoso motor 1100 de dois cilindros, alto nível de equipamento e design GT confortável para dois, além de uma excelente proteção contra o vento e malas laterais.

A tecnologia de condução mais recente e a opção de transmissão de dupla embraiagem de seis velocidades, cruise control e punhos aquecidos tornam o pacote perfeito. Portanto, por mais longe que seus sonhos estejam, a viagem será confortável e agradável na nova NT1100.

Realize o seu Sonho.

