

MOTO GUZZI

V100 MANDELLO

EXCLUSIVO

» TESTE

BLUROC HUNT XC 125
KAWASAKI Z900 RS
YAMAHA XSR 900

» APRESENTAÇÃO

GAMA BMW M
BENELLI 752S
DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY
HONDA CB750 HORNET
MITT 530TT ADVENTURE
SUZUKI BURGMAN STREET 125
TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RR BOND EDITION





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

Os cavalos e os burros

A sociedade moderna assenta em paradigmas interessantes que, um dia, algum novo Freud há-de conseguir explicar.

A semelhança do dinheiro, que se pensa remédio milagroso para a ignorância e má educação, também a potência dos veículos serve para normalmente esconder deficientes dotes de condução e complexos de inferioridade.

Num planeta com recursos cada vez mais escassos, a enfrentar elevados níveis de poluição, desertificação e uma cada vez maior instabilidade política e social, os meios de transporte continuam a ser frequentemente usados como indicadores de status dos seus proprietários, em vez de soluções práticas de mobilidade.

No caso concreto das motos, porque nos automóveis o caso é bastante pior e triste, a cavalagem é o fulcro das atenções dos menos... vou dizer informados, para não ferir muitas susceptibilidades.

No mundo real, e refiro-me ao local onde melhor se percebe o nível intelectual e a educação das pessoas, as redes sociais, é frequente lerem-se e ouvirem-se comentários sobre a cavalagem que alguns modelos debitam.

Ora, tal como não se compra um livro pelo número de páginas, admira-me (ou antes, nem por isso) que uma moto seja avaliada pela potência máxima declarada na ficha técnica.

O marketing, aquela ciência que estuda e cria necessidades de consumo onde elas não existem, ignorando as verdadeiras carências da

humanidade e usando estratégias magistrais para beneficiar financeiramente da ignorância, frustração e vaidade dos “consumidores”, há muito que percebeu que, quanto mais cavalos anunciar na ficha técnica de qualquer moto, mais apetecível e deslumbrante ela vai ser.

Com a ajuda da eletrónica, tornou-se fácil escalar a potência, usando a tecnologia para mitigar o risco que daí advém. Por isso, independentemente da cavalagem, os sistemas eletrónicos de ajuda à condução existem para, qual anjo da guarda, proteger os menos experientes, os néscios ou os mais atrevidos, limitando na prática a entrega da potência a valores significativamente mais baixos.

Para cumprir o código da estrada, ou até abusar um pouco dele, e mesmo para conseguir níveis de diversão muito interessantes a ritmos que muito poucos motociclistas podem praticar com confiança, diria que valores na ordem dos oitenta cavalos são mais do que suficientes. Mais do que isso, a menos que se seja um piloto profissional com dotes excepcionais, ou se incorre em sério risco de acidente, ou a eletrónica da moto se encarrega de resolver o assunto. Mas é frequente lerem-se e ouvirem-se comentários do tipo: “Só 100 cavalos? - É fraquinha!”. E porque não há forma de parar a ganância, muitas motos de hoje, homologadas para circularem na via pública, já declaram valores de potência a rondar (e até a ultrapassar) os 200cv. E o burro sou eu? //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 18** DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY
- 24** DUCATI PANIGALE V4 R
- 32** DUCATI STREETFIGHTER V4 / V4 SP2
- 40** TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RR BOND EDITION
- 46** HONDA CB750 HORNET
- 56** BENELLI 752S
- 58** BRIXTON CROMWELL 1200
- 60** SUZUKI BURGMAN STREET 125EX
- 64** MITT 530TT ADVENTURE
- 66** GAMA BMW M

TESTE

- 70** MOTO GUZZI V100 MANDELLO S
- 80** YAMAHA XSR 900
- 90** KAWASAKI Z900RS
- 100** BLUROG HUNT XC 125

REPORTAGEM

- 130** VOGÉ 300 RALLY NO LÉS-A-LÉS OFF-ROAD

DESPORTO

- 136** SPORTNEWS

CRÓNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: DOS CAVALOS E OS BURROS
- 6** PEDRO ALPIARÇA: A GRANDE VIAGEM
- 16** MÁRCIA MONTEIRO: O LÉS A LÉS OFFROAD NÃO É PARA “MENINOS”
- 106** CRISTIANA CERA: A CULPA É DA MINHA MÃE
- 128** ADELINA GRAÇA: VIAGEM AOS PIRENEUS
- 144** PAULO ARAUJO: SUPERIORIDADE NO MOLHADO
- 146** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 148** SUSANA ESTEVES: GUERRA DOS SEXOS





**BMW
MOTORRAD**

51
ANOS
GARANTIA



A LIBERDADE É O OXIGÉNIO DA ALMA.

DESCOBRE A GAMA R 18.

A BMW R 18 é uma Cruiser de excelência construída para rolar com todo o conforto, máximo estilo, e acima de tudo sem preocupações. Desenvolvida sob quatro princípios fundamentais - a herança, o desempenho, o detalhe e a personalização - a R 18 faz-se apresentar com quatro perfis distintos: o carácter da BMW R 18, a nostalgia da BMW R 18 Classic, a atitude da BMW R 18 B e o luxo da BMW R 18 Transcontinental. Todas diferentes, mas com o mesmo coração, o maior motor Boxer alguma vez construído pela BMW.

Marca agora o teu Test Ride no nosso website e descobre o significado de #Soulfuel.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

* A tua vida é uma viagem.



Pedro Alpiarça
Ensaíador

A grande VIAGEM

A promessa tinha sido feita há muito. Depois de me ouvir falar de estradas boas para Andar de Moto e de imaginar toda uma aventura à volta da ideia, encheu-se de coragem e perguntou:

- Então é este fim de semana que vamos viajar? Já desenhei o percurso no mapa!

Numa folha amarrotada pela inquietude típica da idade, estava uma linha que saía de Lisboa, subia o Tejo, passava por Alpiarça, descia a N2 com mergulho em Montargil e terminava no centro do Alentejo. Um desenho com uma tenda e uma fogueira com uns espetos intrigou-me:

- O que é isto?

- São Marshmallows Pai. Vamos assar Marshmallows.

O processo de negociação iniciou-se. Mesmo abdicando da dormida ao relento, o petiz não arredou pé e levou consigo lanternas de explorador e snacks vindos do outro lado do Oceano. Já na estrada, um mundo maravilhoso de sensações é-lhe apresentado, as paisagens e a sua envolvimento são exponenciadas quando andamos expostos aos elementos, algo que nós (infelizmente) já tomamos por garantido...

- Txiii... Tantos tomates na estrada! Porquê Pai?

- Aqui há muitos campos onde os cultivam. Devem ter caído de um trator, ou camião. Já viste que só os encontramos nas curvas?

- Uaaaa! Vou chamar a esta estrada a “Estrada dos Tomates”! Falta muito?

A paragem para almoço foi feita num cenário bucólico junto ao Tejo, onde o Tom Sawyer quis pegar num pequeno barco e rumar à capital. O espírito estava em alta.

- E a seguir, qual a próxima paragem?

- Vamos atravessar o rio nesta ponte de ferro e depois vamos passar por Alpiarça.

- Boooa! Achas que nos vão dizer adeus? Temos o nome da terra...

- Claro que vão. Vai ser um dia especial para eles! Depois da selfie junto à placa, eu ia cumprimentando (discretamente) os transeuntes, e os que respondiam geraram uma profunda alegria no pequeno imperador que transportava atrás de mim.

- Paaaii... Falta muito?

- Estás a ficar cansadinho filho? Viajar de mota não é fácil, tens de ter resiliência. Vencer o cansaço.

- Está bem...vou cantar então.

Os quilómetros seguintes foram percorridos ao som de falsetes e batuques ininteligíveis, e a barragem de Montargil salvou a minha sanidade mental. A passagem pela N2 em direção a Montemor deu azo a um enorme entusiasmo, ele sabia o quão especial era esta estrada.

- Vai mesmo do Norte ao Sul? Mesmo da pontinha?

- Sim sim. Eu já a fiz muitas vezes, até já a fiz num só dia!

- Fogo, devem ser para aí uns mil quilómetros... Falta muito?

Chegados ao destino, era altura de colocar as brasas a trabalhar, e depois de umas suculentas espetadas devoradas ao mais puro estilo neandertal (sem a mãe por perto, ensinamos o nosso filho a ser homem... e a limpar a javardice, arrependidos...), demos por nós a esturricar umas estranhas esponjas brancas sob um céu estrelado alentejano.

- Puto. Sabes quantos quilómetros fizeste hoje? 270. Agora sim, és um viajante. Gostaste?

- Foi bom. Gostei muito das paragens porque o rabo começa a ficar dormente.

Nisto, provámos aquele pedaço crocante mas viscoso no interior, e o seu sabor artificial deixou na cara do miúdo uma estampa de profundo desagrado. Rimo-nos muito e chegámos à conclusão que os americanos não percebem nada de “comidinha da boa”.

- Pai... tens chouriço? //

O PODER DOS 3 CILINDROS



FOR THE RIDE



TIGER
SPORT
660



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

DESEMPENHO LÍDER DO SEGMENTO, VERSATILIDADE E DIVERTIMENTO

A nova Tiger Sport 660 estabelece um novo padrão em matéria de versatilidade, dotada de um motor tricilíndrico cujo desempenho e especificações são líderes no segmento, estética arrebatadora, conforto e aptidões incríveis. Acrescente-se um custo de manutenção sem igual, preço competitivo, toda a reconhecida qualidade de construção e acabamentos das motos Triumph, e não restam dúvidas de que a Tiger Sport 660 é a nova primeira escolha. Desde **9.300€ PVP**.



CFMOTO com novo distribuidor exclusivo para Portugal

A CFPT - VEÍCULOS E ACESSÓRIOS SA, NOVA EMPRESA DO GRUPO MULTIMOTO, SERÁ A PARTIR DE JANEIRO DE 2023 O NOVO DISTRIBUIDOR DA CFMOTO PARA O MERCADO NACIONAL.

A CFMOTO, uma das marcas que mais tem crescido nos últimos tempos no mercado global, e particularmente na Europa, terá a partir de janeiro de 2023 um novo distribuidor para o mercado nacional.

A distribuição da CFMOTO em Portugal, que até então terá sido da responsabilidade do distribuidor espanhol Jets Marivent, será confiada à nova empresa do Grupo Multimoto, a CFPT - Veículos e Acessórios SA.

O acordo recentemente assinado com a CFMOTO garante à CFPT a distribuição exclusiva no mercado nacional de toda a vasta gama de veículos fabricados e comercializados pela marca, desde Motos, ATV, UTV e SSV.

O moderno segmento elétrico será igualmente uma realidade num futuro muito próximo, com uma gama de veículos desenvolvidos especificamente para uma Mobilidade Urbana que será comercializada enquanto

CFMOTO e também sob alçada da nova submarca ZEEHO.

Já a partir de janeiro próximo, a CFPT terá disponível em stock e para entrega imediata a gama completa de modelos e cores 2023, que serão prontamente comercializados em Portugal.

Logo no primeiro ano, a empresa nacional pretende assegurar o grande crescimento da CFMOTO em Portugal, um objetivo que visa ser contínuo e sustentável nos anos seguintes graças aos projetos promissores que a marca apresenta com o lançamento de novos modelos, alguns dos quais a anunciar já no decorrer dos próximos meses.

Para garantir a cobertura total do território nacional, a CFPT está já a trabalhar na construção de uma rede de distribuição composta por concessionários dinâmicos, motivados e comprometidos com a marca CFMOTO em prol de objetivos presentes e futuros.//

THE BEST OF BOTH WORLDS*

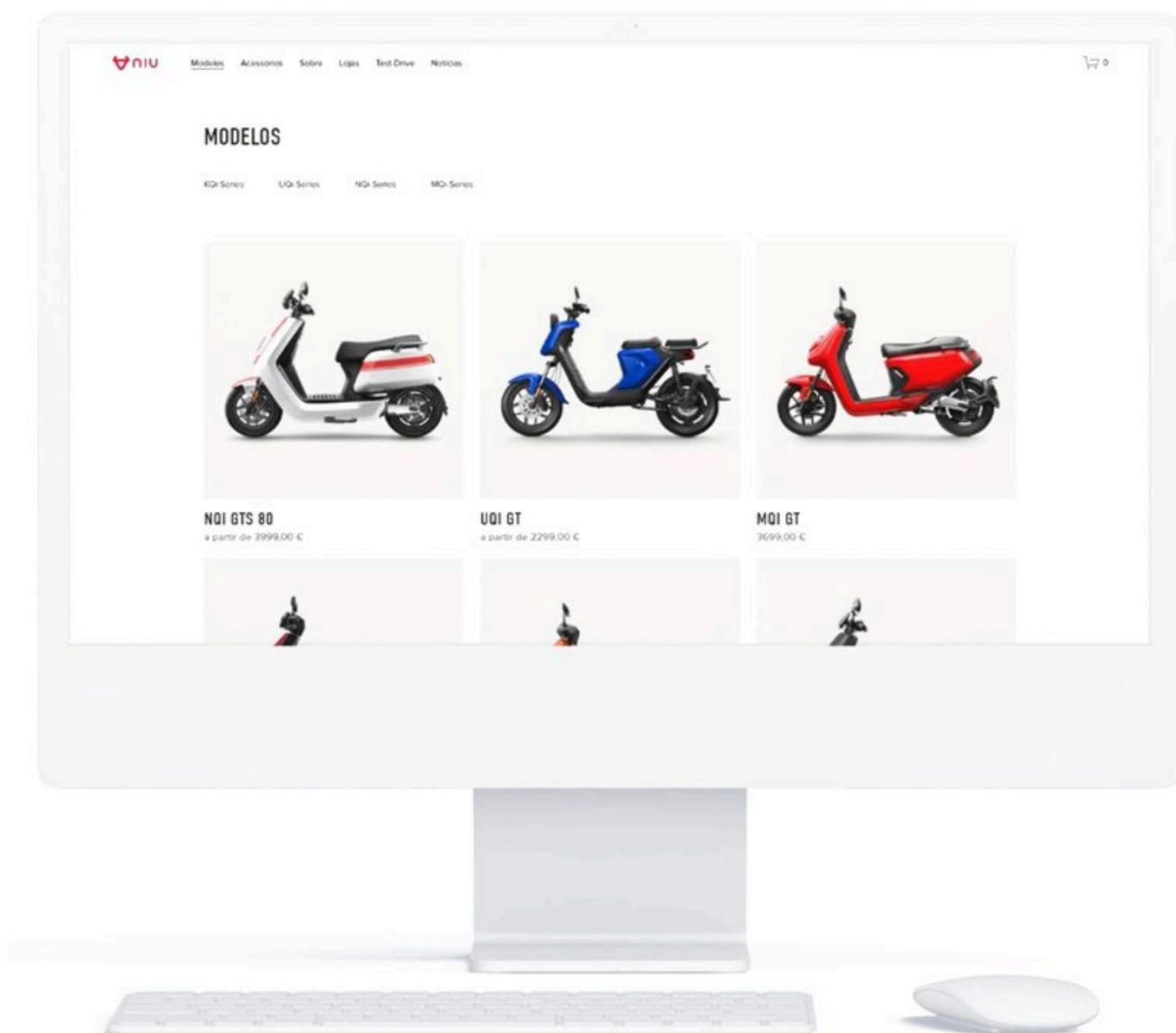


Ninja
1000SX

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

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

 /kawasakiportugal ou  /kawasaki.pt



Novo website da NIU Portugal

TUDO O QUE LHE PODE INTERESSAR EM TERMOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTADA

LIGANDO-SE ao novo website da NIU encontrará todas as funcionalidades que irão ao encontro da sua curiosidade, ou mesmo necessidades específicas, no que respeita a mobilidade urbana sustentada.

A NIU Portugal simplificou ainda mais a sua comunicação com o novo e moderno website www.niuportugal.pt, onde pode encontrar soluções inteligentes de mobilidade de uma forma simples, fácil e intuitiva.

Quer utilize um computador ou um smartphone para navegar na plataforma cibernética da NIU, vai encontrar diversas funcionalidades que irão ao encontro da sua

curiosidade ou mesmo necessidades específicas, em relação à gama NIU.

De uma forma simples e rápida, em www.niuportugal.pt poderá consultar ou adquirir os produtos NIU comercializados em Portugal, ficar a conhecer a fascinante história e o peculiar percurso da marca, além das últimas novidades dos mais recentes lançamentos.

Poderá ainda agendar um Test-Drive ou mesmo solicitar propostas comerciais para particulares e empresas ou ainda ficar a saber onde pode encontrar uma loja NIU em Portugal. //



NOVA SCOUT® ROGUE

FAZ PARTE
DE ALGO MAIOR





Cardo lança novas atualizações de software

A GAMA DE INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH DA CARDO RECEBE PROFUNDAS ATUALIZAÇÕES DE SOFTWARE PARA UMA MELHOR EXPERIÊNCIA DE UTILIZAÇÃO.

FRUTO DA EVOLUÇÃO constante e da atenção dada pela marca à experiência dos seus utilizadores, a Cardo lançou novas e profundas atualizações de software para a sua gama de intercomunicadores Bluetooth seja ainda mais eficaz. Este novo pacote de software abrange os modelos Spirit, Spirit HD, Freecom 2X e Freecom 4X.

Esta nova versão 2.2 visa proporcionar uma melhor experiência aos utilizadores, através da expansão das funções dos equipamentos mencionados, bem como pela correção de pequenos problemas de software, nomeadamente na ligação com os ecrãs TFT de alguns modelos de motos.

Uma das melhorias é dirigida aos utilizadores Freecom 4x que poderão agora desfrutar de um melhor desempenho dos comandos de voz natural, equipando-o a equipamentos de nível superior como o Packtalk Edge.

A qualidade de reprodução de música e mistura de áudio também foram melhoradas em todos os modelos Bluetooth, acrescentando uma nova opção de configuração que permite alternar entre os altifalantes da esquerda e da direita proporcionando uma experiência sonora essencialmente idêntica à do mais recente Packtalk Edge.

Também a ligação aos ecrãs TFT foi melhorada, inclusivamente no que respeita às instruções dadas através do “Hey Siri”, que funciona agora sem limitações com o ecrã TFT da KTM, e com outros modelos de outros fabricantes.

As limitações de compatibilidade com os TFT's da marca italiana Ducati ficam também resolvidas com esta nova atualização, garantindo uma melhor experiência de áudio durante chamadas telefónicas e durante a reprodução de música. O emparelhamento é agora mais fácil e rápido entre as unidades Cardo»

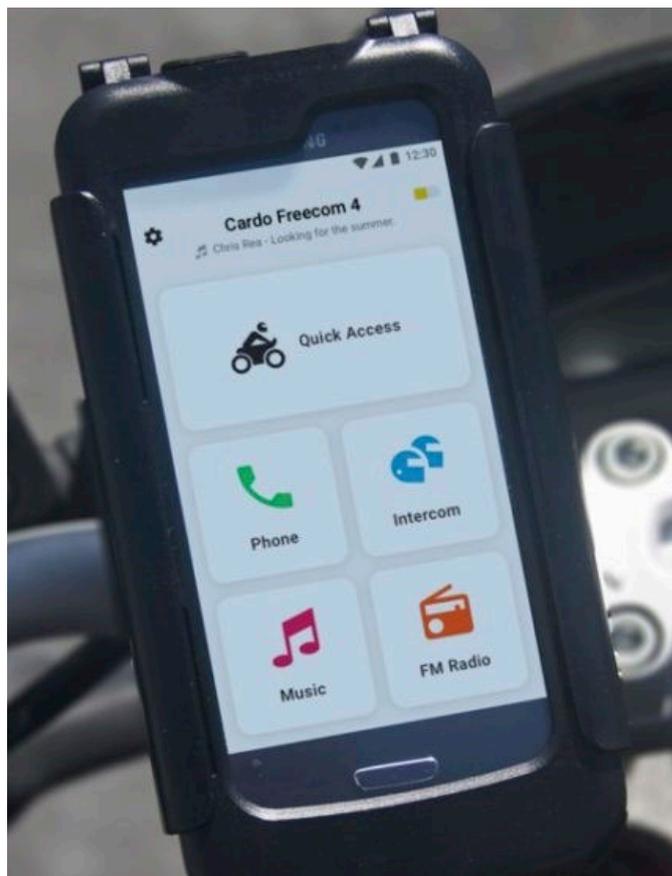
e os TFT's das respetivas motos.

A aplicação **Cardo Connect** foi igualmente atualizada, para a versão 5.7, estando disponível para os sistemas operativos **Android** e **iOS**. A aplicação também tem algumas novidades, como é o caso de novas barras de configuração que foram incorporadas nas definições de som aplicação, e que permitem aos utilizadores a configuração do volume de cada fonte de áudio, assim como do áudio reproduzido em segundo plano (ou plano de fundo).

Estas novas funcionalidades trabalham em sinergia com outras melhorias de software que incluem a recalibração do volume principal ou a redução de volume de música reproduzida durante chamadas de intercomunicação.

Por último, esta nova versão da aplicação permite ainda aos utilizadores do sistema operativo **iOS** selecionar aplicações de música que não a **Apple Music** como padrão, bastando selecionar "Outras fontes" no ecrã do **Cardo Connect Music Player**.

Em suma, esta vasta e profunda atualização, disponível gratuitamente aqui, apresenta-se como fundamental para todos os utilizadores que procuram uma experiência ainda melhor com os seus equipamentos da **Cardo**. //



Azzurro
GP 50 & 125



Descubra mais em: www.neco.be



A **AZZURRO 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 **AZZURRO GP** é a companheira ideal para passear com estilo pela cidade!



 @necointernacional | @NecoPortugalOficial



Armindo Neves vitimado na África Eco Race 2022

APÓS 3º LUGAR NAS 450, SUCUMBE A ACIDENTE

FOI COM MUITA TRISTEZA QUE RECEBEMOS A NOTÍCIA, QUE NINGUÉM ESPERAVA OU PENSAVA QUE PUDESSE ACONTECER, DO FALECIMENTO DE ARMINDO NEVES

ARMINDO NEVES, piloto amador de Rally e embaixador da Lusomotos, deu início à África Eco Race, com a qual sonhava há muitos anos, no passado dia 15 de outubro, após meses de preparação.

Ainda há dois dias dera início ao primeiro dia da grande e empolgante aventura com uma excelente classificação.

O piloto terminou a 18 de outubro com um sólido 20.º lugar na geral e um 3.º lugar na categoria de mais de 450cc, na que fora a 1.ª etapa das 5 previstas no Rally.

Infelizmente e para consternação geral, não sobreviveu a um acidente no final da segunda etapa e não chegará ao Lago Rosa no Dakar

Ao Grupo Lusomotos, a toda a família e amigos endereçamos os nossos mais profundos sentimentos.//



SCRAMBLER DUCATI



Icon



Desert Sled



Nightshift



Urban Motard



1100 Tribute Pro



DESCOBRIR A **DUCATI SCRAMBLER** **THE LAND OF JOY** COM A TUA CARTA A2

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

Agora com oferta de 600€ em boutique ou acessórios Ducati Performance, até 31/10/2022



Márcia Monteiro

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

Fotos: Paulo Ministro

O Lés a Lés OffRoad NÃO É PARA “MENINOS”

Uma das frases que eu mais ouvi, quando partilhava com alguns colegas que iria participar na 7.ª Edição do Portugal de Lés a Lés OffRoad, era “isso é para meninos”. Claramente este é aquele tipo de comentário feito por quem nunca participou em nenhuma iniciativa deste género porque, embora grande parte dos desafios seja ultrapassada pela maioria dos participantes, não deixa de ser exigente especialmente pela extensão do trajeto em si. Quem nunca conduziu 8h seguidas (ou mais) em todo o terreno durante 3 dias, claramente vai achar que isto “é para meninos”.

Os cerca de 500 participantes foram recebidos de forma calorosa em Mirandela, cidade onde se iria iniciar a 1.ª etapa da 7.ª Edição do Portugal de Lés a Lés OffRoad. Acordei de madrugada, ainda de noite, e por volta das 7h da manhã já estava equipada e pronta para o arranque a solo em mais uma aventura por este Portugal fora. Pela experiência dos anos anteriores, sabia que a 1.ª etapa seria mais exigente. Mas confesso que não imaginava que ia ser tão exigente assim. Foram centenas de km de subidas e descidas íngremes com pedras soltas, valas e algum pó. O serpenteado constante dos vinhedos do Douro dificultou a vida a todos os participantes com solcos de verdadeiro sofrimento e muito suor à mistura. Se para mim, com uma moto mais pequena, por vezes era difícil curvar em subidas tão estreitas e íngremes, nem quero imaginar como foi para os aventureiros das motos maiores. Com o aproximar das paisagens beirãs, julguei que o percurso ficaria mais acessível. Onde é que eu tinha a cabeça? As dificuldades estavam longe de terminar e seguiram-se autênticos trilhos endurecidos, muito exigentes e desafiantes.

No segundo dia, à semelhança do dia anterior, arranquei ao amanhecer em Tábua. Bastaram aparecer os primei-





ros raios de sol para perceber que as dificuldades iriam continuar. A nuvem de pó era visível a vários quilómetros de distância. Logo após a passagem junto ao Rio Tejo, os estradões não faziam prever as inúmeras armadilhas, muita pedra solta e valas profundas, que exigiam atenção e cuidado. Naquele momento o meu corpo começou a ceder, pois ainda não tinha recuperado do dia anterior... a parte final ficou marcada pela passagem pelo Parque Natural da Serra de S. Mamede, igualmente desafiante. Assim, neste dia, o percurso revelou-se bastante técnico. Finalmente, cheguei a Arronches.

No terceiro dia voltei a madrugar e apesar das dores musculares e das feridas provocadas pela fricção dos equipamentos, já só pensava em chegar ao Algarve. No entanto, se eu achava que esta última etapa seria mais tranquila, voltei a enganar-me. Esta foi a etapa mais longa, com 400 km, alternando entre o todo-o-terreno e o asfalto. Esta autêntica caravana de motos todo o terreno percorreu a zona do Alentejo, lado a lado com Espanha e se eu achava que o Alentejo seria todo ele rolante... já conseguem imaginar, não já? Enganei-me outra vez. Pedra, muita pedra que originou dezenas de furos nas motos. Ainda bem que eu já só ando com mousses, mas os meus braços sofreram bastante. Esta terceira etapa não foi tão exigente como as duas anteriores, mas os quilómetros em asfalto foram um autêntico massacre para as motos mais pequenas. Mas, como tudo na vida, faz parte e finalmente cheguei a Vila Real de Santo António.

Acredito que todos os aventureiros que chegaram ao Algarve sentiram o mesmo que eu: dever cumprido. O Lés a Lés OffRoad já há muito tempo que deixou de ser para "meninos"... na verdade, ele nunca chegou a ser para "meninos". Ele é para quem quer explorar o nosso incrível Portugal, para quem quer rever amigos, para quem quer explorar lugares fenomenais, para quem se quer conectar com a natureza, para quem não quer competir, para quem quer ajudar, para quem quer ser desafiado, para quem quer testar os seus próprios limites e acima de tudo para quem quer viver uma verdadeira experiência de superação pessoal.

Enquanto participante das 7 edições, posso afirmar convictamente que esta foi a edição mais exigente de todas, mas ao mesmo tempo, a mais completa e por isso aproveito para felicitar todos os membros da organização (FMP) que estiveram ao mais alto nível. Foram prestáveis e mostraram-se sempre disponíveis para ajudar em tudo o que fosse necessário. Dada a exigência desta edição, não poderia deixar de felicitar o excelente trabalho da equipa de osteopatas, assim como de todas as entidades patrocinadoras e concelhos que nos acolheram e tão bem nos receberam. Obrigado. Muito obrigado. //

APRESENTAÇÃO *DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY*

Ducati REINVENTA A MULTISTRADA

A nova Rally Multistrada V4 procura ser a companheira de viagem ideal em todas as condições, tão fácil e intuitiva na selva urbana como nas rotas mais ousadas fora de estrada.

Texto: Paulo Araujo





A nova Ducati Multistrada V4 Rally foi projetada para os viajantes mais exigentes, que querem alcançar destinos mais longínquos, mesmo viajando a dois, sem se deter perante nada.

Mais conforto para condutor e passageiro e maior autonomia, graças ao depósito de combustível de 30 litros e à nova estratégia de desativação de combustão ampliada, pela primeira vez disponível numa moto de produção, que desliga a bancada traseira de cilindros do V4 Granturismo, mesmo em andamento.

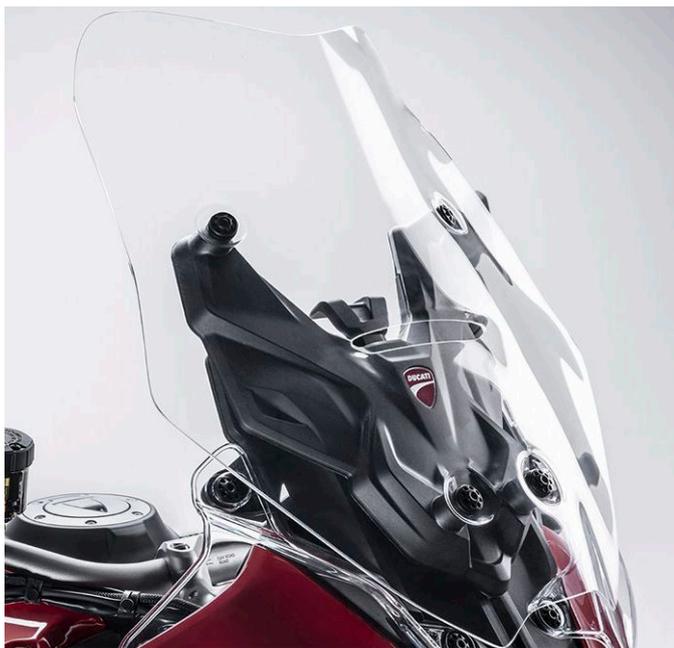
Maior atitude off-road, com 200 mm de curso das suspensões, distância livre ao solo mais generosa e um avançado Riding Mode Enduro com um Power Mode próprio.

Uma imparável companheira de aventura com a qual se pode conquistar lugares inexplorados, alcançando-os com o máximo conforto. Uma moto para explorar o mundo, sem se deter perante nada, sozinho ou a dois.

Com a "Rally", a Ducati leva o espírito 'globetrotter' da Multistrada V4 a um nível ainda mais alto, graças ao conforto melhorado para



APRESENTAÇÃO *DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY*



condutor e passageiro, uma maior autonomia e uma aptidão para off-road mais pronunciada.

O resultado é uma moto que está no seu elemento em estradas de terra, bem como nas modernas metrópoles: a escolha perfeita para aqueles que querem alcançar qualquer destino com o máximo conforto e segurança, sem sacrificar as emoções de condução típicas da Ducati.

E, tal como com toda a família Multistrada V4, a performance (170 cv), fiabilidade e custos de manutenção (intervalos a cada 60.000 km e Mudança de Óleo a cada 15.000 km/24 meses) são excelentes.

À altura do seu nome, o modelo "Rally" da Multistrada V4 é uma moto que leva ainda mais além a sua capacidade para dominar todas as estradas, especialmente aquelas não pavimentadas. De facto, esta Multistrada conta com suspensões semi-ativas com o curso aumentado para 200 mm, garantindo uma altura ao solo mais elevada, com um novo Power Mode dedicado ao off-road, poisa-pés mais largos para o condutor, com um perfil mais vincado e inserções removíveis em borracha, e a nova estratégia de controlo Skyhook DSS EVO, ainda mais precisa e eficaz neste modelo.

A Multistrada V4 Rally está também equipada com a função Autoleveling, que garante um ajuste constante quando a configuração do condutor, passageiro e bagagem se alteram, de modo a manter sempre inalteradas as características do veículo. A aptidão em off-road aumenta com a Multistrada V4 Rally, graças às leves jantes de raios de série e às proteções do motor reforçadas.

Com o novo depósito de combustível em alumínio de 30 litros, que se integra harmoniosamente nas musculadas e elegantes formas da moto, é possível aumentar as distâncias percorridas entre reabastecimentos de combustível: como resultado, a nova Multistrada V4 Rally está pronta para enfrentar as estradas mais remotas.

A Multistrada V4 Rally é a moto ideal para viajar a dois e foi desenhada para levar o conforto do condutor e companheiro de viagem ao mais alto nível: neste sentido, o para-brisas foi redesenhado (aumentando 40 mm em altura e 20 mm em largura), a secção traseira foi alongada e a fixação da top-case recuada, para oferecer mais espaço na área das pernas para o passageiro, que pode também contar com poisa-pés com maiores inserções em borracha, para reduzir o nível de

vibrações transmitidas.

Para além disto, graças à disponibilidade de assentos de diferentes alturas, tanto para o condutor como para o passageiro, e ao kit de suspensão rebaixada, a Multistrada V4 Rally pode ser customizada para se adaptar a qualquer combinação de condutor e passageiro.

A função Minimum Preload, já introduzida na Multistrada V4 S em 2022, permite ao condutor “baixar” a moto quando para ou roda a baixa velocidade, ao minimizar a pré-carga do amortecedor.

A Multistrada V4 Rally dá mais outro passo em termos de facilidade de utilização ao introduzir a função Easy Lift que, ao abrir os hidráulicos da suspensão com a chave em ON, reduz o esforço requerido para levantar a moto do descanso lateral, graças à compressão da forquilha e do amortecedor.

Para além disto, de modo a facilitar o carregar e descarregar das malas laterais e efetuar com maior facilidade alguma manutenção em longas viagens longe de casa, o descanso central é de série nesta moto.

A Multistrada V4 foi a primeira moto no mundo a ser equipada com sistema de radar dianteiro e traseiro para suportar o Adaptive Cruise Control (ACC), que torna a condução menos cansativa em longas tiradas por estrada, e o Blind Spot Detection (BSD), que assinala a presença de veículos aproximando-se no ângulo morto dos espelhos retrovisores.

O painel TFT a cores de 6,5 polegadas oferece também navegação por mapa graças à aplicação Ducati Connect, que suporta o uso de um telemóvel para atender chamadas ou ouvir música, usando um capacete equipado com sistema de intercomunicação. >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY*



Para apoiar ainda mais a segurança ativa, a Multistrada V4 Rally conta com ABS Cornering, que permite aproveitar a potência do seu sistema de travagem mesmo ao curvar, Ducati Cornering Lights (DCL), que melhora a visibilidade noturna ao iluminar o interior das curvas, Ducati Wheelie Control (DWC) e Ducati Traction Control (DTC). Estes sistemas recorrem à plataforma inercial (IMU) para otimizar a intervenção, baseando-se nos ângulos de inclinação e longitudinais do veículo.

Enduro Riding Mode com Power Mode dedicado

Para extrair o máximo potencial da Multistrada em qualquer contexto, a Ducati desenvolveu quatro Riding Modes (Sport, Touring, Urban e Enduro), nos quais a Multistrada V4 Rally vê uma importante evolução do modo Enduro.

Selecionando o Riding Mode Enduro ativa-se um Power Mode específico, que limita a potência a 114 cv com uma resposta dinâmica e direta. O

DSS Evolution prepara-se para a condução em off-road, indicando o modo de carga com um ícone específico, que replica um capacete de off-road.

O DTC muda para uma menor intervenção e o DWC é desativado. O ABS na roda traseira é também desativado e as funcionalidades Cornering e deteção de elevação da roda traseira são suprimidas para se adaptarem ao uso em fora de estrada.

A Ducati Multistrada V4 Rally chegará aos Vendedores Autorizados a partir de março de 2023 em duas cores: Ducati Red e Alumínio Escovado & Negro Mate, esta última com um depósito exposto em alumínio escovado, com jantes pretas de raios para ambas. A Multistrada V4 Rally – tal como todas as Ducati em Portugal – é coberta pela garantia "4|Ever Ducati", válida por quatro anos com quilometragem ilimitada, confiando na assistência fornecida pela rede de Vendedores Autorizados. //

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

Vermelha PAIXÃO



Puro design italiano
com 240,5 cv em
configuração de pista.





A primeira vista, nesta nova Ducati Panigale V4 R 2023 destaca-se o depósito de combustível em alumínio escovado, cuja capacidade foi aumentada para 17 litros, que incorpora um perfil que oferece um maior apoio para os braços e pernas do piloto em travagem e em curva.

Às alterações ao depósito juntam-se um assento mais plano, com uma reduzida quantidade de espuma e uma cobertura diferente que, por um lado, garante uma maior liberdade de movimento longitudinal e, por outro, ajuda o piloto a tornar-se mais estável quando necessário.

A aerodinâmica também foi revista para proporcionar uma maior eficácia: as novas asas de dois elementos (principal + flap) garantem a mesma carga aerodinâmica, mas são agora 40% mais compactas e 50% mais finas.

Para melhorar o arrefecimento do motor, potenciando a sua performance num uso extremo em circuito, a carenagem foi modificada no desenho dos extratores situados na zona inferior, cumprindo com as regras do Campeonato do Mundo de Superbike. Também na parte inferior,

do lado esquerdo, existe uma entrada de ar para refrigerar o sensor do Ducati Quick Shift.

O coração da Panigale V4 R é o novo Desmosedici Stradale R de 998 cc, um motor capaz de atingir uma rotação máxima de 16.500 rpm em sexta velocidade (16.000 nas outras relações de caixa) e entregar uma potência máxima de 218 cv às 15.500 rpm (homologação Euro 5*), valores extraordinários para o segmento. O potencial pleno deste motor, no entanto, expressa-se em pista, ao instalar o escape de competição, que permite atingir os 237 cv.

O escape é fornecido com mapas dedicados, com os quais todos os parâmetros do DTC, DWC, DPL e DSC são ajustados para a nova performance da moto. Um maior aligeiramento é possível instalando as jantes em magnésio, que garantem uma redução de 0,7 kg (-10%) em comparação com as, já de si leves, jantes forjadas do equipamento original, melhorando todos os aspetos dinâmicos e, sobretudo, a leveza na entrada em curva e nas mudanças de direção.

O desenvolvimento do motor da nova Panigale V4 R também envolveu a criação de um óleo especial desenvolvido pela Shell em colaboração >>



**"O DESMOSEDICI
STRADALE R NA SUA
VERSÃO 2023 ESTÁ
TAMBÉM EQUIPADO COM
UMA NOVA EMBRAIAGEM
A SECO QUE DERIVA
DO DESENVOLVIMENTO
DA VERSÃO USADA EM
WORLDSBK"**



com a Ducati Corse. O novo óleo de performance garante uma redução de 10% na fricção mecânica e leva a um aumento na potência máxima de outros 3,5 cv, que sobram para +4,5 cv no limitador.

A formulação deste óleo é baseada no uso de aditivos de competição, específicos para motores de elevadas rotações com embraiagem a seco. É, de facto, a embraiagem a seco, tal como nos motores de MotoGP e SBK, que permite a utilização de aditivos, que tornaria a transmissão de binário problemática numa embraiagem em banho de óleo.

Estes elementos químicos são adicionados ao óleo base em quantidades e percentagens específicas para assegurar o equilíbrio ideal entre performance e proteção do motor.

Com a combinação do escape de competição e óleo dedicado, a potência máxima entregue pela Panigale V4 R pode assim atingir uns extraordinários 240,5 cv.

Estes valores são possíveis graças à adoção de soluções técnicas sofisticadas, derivadas do mundo da competição.

Pela primeira vez numa moto de estrada, são utilizadas bielas em titânio "gun drilled", que são perfuradas longitudinalmente ao longo da biela (furos de 1,6 mm de diâmetro). Esta solução, que permite a passagem de óleo desde a cabeça ao extremo menor, melhora a lubrificação e fiabilidade em condições extremas.

Os pistões do Desmosedici Stradale R têm saias caracterizadas por um tratamento DLC (Diamond Like Carbon) na superfície, uma solução usada na competição em MotoGP e na Fórmula 1, que reduz

a fricção entre o pistão e a camisa do cilindro é aplicada pela primeira vez num motor de estrada. Os pistões também têm uma nova geometria que os torna 5 gramas mais leves (igual a 2% do seu peso), reduzindo assim as forças de inércia, em benefício da fiabilidade.

As outras alterações envolvem um perfil mais agressivo das árvores de cames da admissão, caracterizado nesta versão por uma maior elevação (1 mm) e conjugado com novas trombetas de comprimento variável, reduzidas em 5 mm na configuração curta. Esta modificação melhora o respirar do motor em altos regimes e aumenta assim a potência máxima na configuração com escape de competição.

Uma vez mais, tendo em vista uma melhoria da performance em circuito, a Panigale V4 R adota as mesmas relações de caixa das motos que competem no Campeonato Mundial de SBK, como já era o caso na Panigale V4 S 2022, com o alongamento da primeira (+11,6%), segunda (+5,6%) e sexta velocidades (+1,8%), em comparação com o modelo anterior.

A primeira velocidade torna-se assim mais utilizável em circuito, oferecendo os benefícios de uma maior gestão do motor quando em travagem e melhor aceleração à saída das curvas.

Para além disto, o menor salto entre a primeira e a segunda velocidades permite ao Ducati Quick Shift – objeto de uma importante evolução de estratégia que melhora a fluidez a cada grau da abertura do acelerador – trabalhar de forma mais produtiva, aumentando a eficácia deste novo padrão de competição.

O Desmosedici Stradale R na sua versão 2023 está também equipado com uma nova embraiagem a seco que deriva do desenvolvimento da versão usada em WorldSBK pela equipa Ducati oficial. O diâmetro e comprimento axial foram reduzidos (-24 mm) e, acima de tudo, o peso foi reduzido em cerca de 800 gramas.

A maior eficácia da nova Panigale V4 R na utilização em circuito é também obtida graças à adoção de todas as evoluções eletrónicas já introduzidas na Panigale V4 '22 e '23, com a expansão e evolução dos Power Modes, o novo



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



LOCALIZAÇÃO

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

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



"UMA VEZ MAIS, TENDO EM VISTA UMA MELHORIA DA PERFORMANCE EM CIRCUITO, A PANIGALE V4 R ADOTA AS MESMAS RELAÇÕES DE CAIXA DAS MOTOS QUE COMPETEM NO CAMPEONATO MUNDIAL DE SBK"

display "Track Evo" no painel de instrumentos, mapas de motor com calibragem dedicada para cada uma das mudanças, refinamentos ao Ducati Traction Control e ao sistema Ride by Wire, mas também à adoção da estratégia Engine Brake Control EVO 2, à nova estratégia para o DQS e à atualização do comando da ventoinha de arrefecimento.

Para tornar a Panigale V4 R ainda mais rápida e utilizável no uso em competição, foi adotada a lógica dos Power Modes já implementada com sucesso na Panigale V4 e Panigale V4 S, naturalmente com uma calibragem específica para o motor Desmosedici Stradale R.

Existem quatro modos de motor: Full, High, Medium e Low. Full e Low têm um novo desenho, enquanto as configurações High e Medium foram revistas.

O Power Mode Full permite que o motor expresse todo o seu potencial, com curvas de binário sem filtros eletrônicos, exceto na primeira mudança. Para os Power Modes Medium e High, foi desenvolvido um novo sistema de gestão do mapa Ride by Wire, com uma calibragem dedicada para cada uma das seis velocidades, assegurando que o utilizador conta sempre com a tração ideal de cada vez que abre o acelerador.

O Power Mode Low, por outro lado, foi desenhado para condução em estrada ou em superfícies de baixa aderência, limitando a potência máxima a 160 cv e disponibilizando uma resposta do motor particularmente controlável.

Os parâmetros de operação da moto podem ser visualizados de forma mais eficaz graças aos novos grafismos do painel de instrumentos, que diferem graças a uma distribuição revista das funções das

luzes de aviso fora do ecrã.

Nesta área, a mais importante alteração na Panigale V4 R, já introduzida na V4 S, diz respeito à interface, que evolui com a inclusão de um novo Info Mode, desenvolvido pelos pilotos de MotoGP e designado “Track Evo”, que é adicionado aos já existentes “Road” e “Track”.

Para melhorar a estabilidade, precisão e direcionalidade nas fases de travagem e entrada em curva, e permitir ao piloto definir de forma mais precisa a melhor configuração eletrónica do motor em cada circuito, a Panigale V4 R também adota o Engine Brake Control (EBC) EVO 2. Este sistema de gestão eletrónica da travagem conta com uma diferente calibragem mudança-a-mudança em cada um dos três níveis selecionáveis. A estratégia foi desenvolvida para otimizar a intensidade do travão-motor em função da carga no eixo traseiro.

A Panigale V4 R adota uma nova estratégia para o Ducati Quick Shift (DQS) que melhora a fluidez das passagens de caixa a cada grau de abertura do acelerador, tanto quando este está parcialmente ou totalmente aberto, lidando com estas duas

situações diversas de um modo diferente.

Ao passar de caixa com uma abertura parcial do acelerador, a estratégia age tanto por intermédio de um corte da injeção, como na estratégia anterior, como por uma redução no avanço, tornando a ação mais suave em estrada graças à ausência de cortes e arranques do motor.

Em passagens de caixa com o acelerador totalmente aberto, típicas do uso em pista, a estratégia do DQS é refinada com uma evolução da fase de restituição do binário que garante mais estabilidade à moto e uma tração mais homogénea e com reflexos no tempo por volta.

Para além destas alterações, há também uma atualização da estratégia de comando da ventoinha de refrigeração, agora capaz de gerir melhor as temperaturas de funcionamento enquanto reduz também a acumulação de calor, típica da conclusão das sessões em pista. Para além disso, esta estratégia garante maior conforto térmico ao condutor a velocidades típicas do uso em estrada.

Para aqueles que pretendam utilizar a Panigale V4 R apenas em pista, o fabricante de Bolonha



APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V4 R*

desenvolveu o software específico Ducati Performance DTC EVO 3 desenhado para pneus slick e pneus de chuva (vendido como acessório, e que torna a V4 R não-aprovada para circular em estradas abertas ao trânsito), que agora permite ativar o piscar da luz de presença traseira, como é requerido pelos regulamentos de competição em caso de chuva, e substitui o Riding Mode Street por um Modo Rain especificamente desenhado para utilização em superfícies molhadas.

Para melhorar as sensações do piloto ao abrir e gerir o acelerador, foi adotado um novo controlo do acelerador que é 50% mais compacto e se caracteriza por ter tolerâncias radiais e axiais reduzidas ao mínimo, bem como por estar virtualmente livre de um curso morto inicial.

Finalmente, tal como nas motos de competição, existe um Pit Limiter para limitar a velocidade à saída e entrada do pit lane.

A Panigale V4 R continua com o seu desenho baseado no quadro 'Front Frame' e monobraço oscilante em alumínio da família Ducati Panigale. É possível ajustar a altura do pivot do braço

oscilante em 4 posições com intervalos de 2 mm.

Para melhorar a leveza, sensações do piloto e aderência, a ciclística da Panigale V4 R segue o rumo evolutivo traçado pela Panigale V4/V4 S com o modelo de 2022, enquanto mantém o ajuste totalmente mecânico das suspensões. Na frente, a forquilha pressurizada Öhlins NPX25/30 aumenta o seu curso em 5 mm comparativamente à anterior "R".

Esta solução técnica, combinada com o amortecedor Öhlins TTX36 cuja distância central passa de 312 a 316 mm e com um ajuste standard do pivot do braço oscilante para a posição +1, aumenta a altura da traseira em 20 mm. Deste modo, consegue-se um centro de gravidade mais alto e, assim, uma maior leveza na entrada em curva e em mudanças de direção.

A adoção de uma mola menos rígida para o amortecedor (de 105 N/mm para 80 N/mm) e uma menor carga na frente devido ao aumento do curso da forquilha, bem como a melhoria da capacidade de "copiar" o asfalto, acentua as transferências de carga explorando a maior curso negativo da



suspensão, aumentando a aderência e o tato ao entrar em curva.

Em simultâneo, o maior curso da forquilha permite à roda dianteira manter o contacto com o asfalto mesmo quando confrontada com transferências de carga mais acentuadas sobre a traseira durante a aceleração, enquanto a posição do pivot do braço oscilante acentua o efeito de anti-agachamento (anti-squat) melhorando a estabilidade, precisão e capacidade de manter a trajetória à saída das curvas.

Finalmente, para acelerar e simplificar a calibragem, o amortecedor traseiro está equipado com ajuste hidráulico para a pré-carga.

O pacote de acessórios Pit Stop oferece mantas térmicas para os pneus e cavaletes de box para permitir a abordagem às sessões em pista nas melhores condições. Quem pretender utilizar pneus Slick ou de Chuva pode optar pelo software DTC EVO 3, que introduz calibrações específicas dos comandos eletrónicos.

Para embelezar ainda mais a Panigale V4 R, é também possível adotar um ou mais componentes

em fibra de carbono para as superestruturas, desde guarda-lamas traseiro a proteções do quadro, braço oscilante, cremalheira e cárter, chegando-se mesmo a pormenores com as condutas para o arrefecimento dos travões dianteiros, que melhoram a performance em pista e tornam a travagem mais eficiente e consistente. //



OFF ROAD

2023

NOVAS CORES
VX-16 AIR
SPECTRUM



SCORPION
EXO



BRANCO/CINZA/VERMELHO



PRETO/VERMELHO/AZUL



CINZA/LARANJA/PRETO

5 anos de garantia | Airfit™ | Double D | Kwikfit™ | kwickwick II & III™ | Policarbonato

APPROVED
ECE 22.06

Mais perto DAS PANIGALE

A Ducati revelou a evolução da “Fight Formula” com as novas Streetfighter V4 2023 e Streetfighter V4 SP2





Novas definições na ciclística e um pacote eletrónico mais extenso e eficaz marcam a evolução da família Ducati Streetfighter V4, aplicando os desenvolvimentos da gama Panigale V4.

Entre outras novidades, há novas curvas de binário diferenciadas mudança a mudança, Riding Mode Wet e Full Power Mode.

A Streetfighter V4 SP2 adiciona as exclusivas especificações técnicas dos modelos “SP” à evolução da “Fight Formula” para expressar todo o seu potencial em pista.

No quinto episódio da série Ducati World Première 2023, a Ducati apresentou a nova família Streetfighter V4.

Com os modelos V4 e V4 S, juntamente com a mais exclusiva e mais performante V4 SP2, a Ducati continua a aplicar e a evoluir a vencedora “Fight Formula” para permanecer no topo do segmento, com um nível de equipamento sem rival.

A Streetfighter V4, revelada em 2020, foi um sucesso instantâneo e estabeleceu novas referências de performance no segmento das naked superdesportivas. Universalmente apreciada pela sua estética agressiva e minimalista, caracterizada por uma frente inspirada pelo Joker dos ‘comics’, a Streetfighter V4 entrou de imediato nos corações dos entusiastas.

A evolução natural desta família leva ainda mais além o conceito da “Fight Formula”, cujos elementos-chave são a Panigale V4 despida das suas carenagens, guiador largo e elevado, 178 kg de peso, motor Desmosedici Stradale de 208 cv, asas biplano e um pacote eletrónico de última geração.

Uma evolução que segue a da família Panigale V4.

A Ducati Streetfighter V4 2023 transmite carácter desportivo, graças à configuração monoposto, com assento e poisa-pés do passageiro fornecidos.

O desenho da Streetfighter V4 é direto e minimalista, com a sua ótica frontal full-LED e o DRL em forma de V, que recorda a vista frontal da Panigale.

A postura baixa e inclinada para a frente, como que prolongando as linhas do depósito, dá à moto uma imagem de predador.

O depósito de combustível tem as mesmas formas do da Panigale V4 2022, que são desenhadas para um melhor suporte do piloto em travagem e em curva. Tem uma maior capacidade de 17 litros e é abraçado pelas novas tampas laterais.

O novo quadro “Front Frame” e o Desmosedici Stradale são deixados a descoberto tanto quanto possível, com superestruturas mínimas que, através de linhas fluidas e volumes esculturais, criam um conjunto limpo e essencial.

Na versão V4 S, a Streetfighter 2023 está disponível num novo e arrojado esquema de cores ‘Grey Nero’, que assenta no contraste entre o cinzento e os vários tons >>



"A NOVA STREETFIGHTER IMPLEMENTA A LÓGICA DOS **POWER MODES** JÁ DESENVOLVIDA PARA AS DUCATI PANIGALE V4 E V4 S"

de negro – mate e brilhante – das superestruturas, que destacam componentes como travões e suspensões, concedendo à moto uma imagem ainda mais agressiva, mas refinada.

Eletrónica

A nova Streetfighter implementa a lógica dos Power Modes já desenvolvida para as Ducati Panigale V4 e V4 S, obviamente com calibrações dedicadas ao motor Desmosedici Stradale na configuração Streetfighter.

Existem estratégias de resposta do motor: Full, High, Medium e Low. Full e Low são novos, enquanto High e Medium foram revistos na sua estratégia. O modo Full Power permite que o motor expresse todo o seu potencial com curvas de binário sem filtros eletrónicos, exceto em primeira velocidade.

Para os Power Modes High e Medium, um novo sistema de gestão do mapa Ride by Wire foi desenvolvido, com uma calibração dedicada para cada uma das seis mudanças, garantindo que o utilizador tem sempre a resposta ideal cada vez que abre o acelerador.

O Power Mode Low, por outro lado, foi desenhado para condução em superfícies de baixa aderência, limitando a potência máxima da moto a 165 cv (!!) e oferecendo uma resposta ao acelerador particularmente controlável.

As calibrações dedicadas à Streetfighter V4 asseguram a máxima correlação entre o valor de binário requerido pelo utilizador e aquele que é realmente entregue.

A Streetfighter V4, na sua versão de 2023, vê a introdução de um totalmente novo Wet Riding Mode, para tornar a condução ainda mais segura em superfícies de baixa aderência.

O equipamento de série é enriquecido por uma bateria de íons de lítio para as versões S e SP2 (1,7 kg mais leve que a anterior e que já equipava a Streetfighter V4 SP).

O painel de instrumentos da Streetfighter V4 2023 também segue a evolução traçada pela Panigale V4. O grafismo foi revisto em todas as visualizações, para tornar a informação mais simples e descritiva e ajudar os utilizadores no ajuste dos vários parâmetros.

Tal como na Panigale V4, a passagem de caixa é indicada através de um sinal LED verde externo.

O painel oferece o modo de display "Track Evo", que replica o desenho usado na Desmosedici de MotoGP e garante uma visualização imediata da informação mais importante e a intervenção dos controlos eletrónicos.

A Streetfighter V4 2023 também evolui graças ao novo software Engine Brake Control (EBC) EVO 2, que garante melhor estabilidade, precisão e



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



"TAL COMO NA PANIGALE V4, O PIVOT DO BRAÇO OSCILANTE DA STREETFIGHTER V4 2023 ESTÁ POSICIONADO 4 MM MAIS ACIMA, AUMENTANDO A AÇÃO DE ANTI-AGACHAMENTO..."

direcionalidade nas fases de travagem e entrada em curva, e a possibilidade do piloto definir de forma mais precisa a reação eletrónica para cada uso.

Este software conta com uma diferente calibragem mudança-a-mudança em cada um dos três níveis selecionáveis.

A nova estratégia foi desenvolvida para otimizar a intensidade do travão-motor em função da carga sobre a traseira.

Na primeira fase de travagem, quando existe pouca carga sobre o pneu traseiro, o EBC EVO 2 fornece menos travão-motor, aumentando-o assim que nos aproximamos do centro da curva, onde a intervenção do travão-motor faz a maior contribuição para desacelerar a moto e fechar a trajetória.

Graças a esta modificação, que garante uma intervenção mais equilibrada no controlo do travão-motor em todas as condições de condução, o bloqueio

da roda traseira nas secções de travagem mais exigentes é também reduzido.

A Streetfighter V4 '23 implementa também uma nova estratégia para o Ducati Quick Shift (DQS) que melhora a fluidez das passagens de caixa a cada grau de abertura do acelerador, quando este está parcialmente ou totalmente aberto, lidando com estas duas situações diversas de um modo diferente.

Ao passar de caixa com uma abertura parcial do acelerador, a estratégia age tanto por intermédio de um corte da injeção, como por uma redução no avanço, tornando a ação mais suave em estrada graças à ausência de cortes e arranques do motor.

Em passagens de caixa com o acelerador totalmente aberto, típicas do uso em pista, a estratégia do DQS é refinada com uma evolução da fase de restituição do binário que garante mais estabilidade à moto e uma tração mais homogénea

e com reflexos no tempo por volta.

Finalmente, uma atualização da estratégia de comando da ventoinha de refrigeração, agora capaz de oferecer uma melhor gestão das temperaturas de funcionamento e maior conforto térmico para o condutor a velocidades típicas do uso em estrada, junta-se a estas alterações de eletrónica.

Ciclística e ergonomia

Na nova Streetfighter V4, a ciclística também acompanha a evolução da família Panigale V4, oferecendo aos entusiastas melhoramentos na estabilidade, tato no trem dianteiro e segurança na condução.

O chassis inclui o quadro Front Frame e monobraço oscilante, ambos em alumínio, com forquilha invertida e amortecedor de ajuste mecânico na versão V4.

A Streetfighter V4 S conta com suspensão semi-ativa Öhlins (forquilha invertida NIX30 de 43 mm e amortecedor TTX36) com interface SmartEC 2.0, ganhando em versatilidade, eficácia e rapidez de afinação.

Para além disto, na versão V4 S, as jantes são Marchesini em alumínio forjado, com importantes benefícios em termos de leveza nas mudanças de direção e resposta em aceleração e travagem, graças à redução da massa não suspensa.

Tal como na Panigale V4, o pivot do braço oscilante da Streetfighter V4 2023 está posicionado 4 mm mais

acima, aumentando a ação de anti-agachamento, para maior estabilidade, precisão e capacidade de manter a trajetória à saída das curvas e, de um modo geral, em todas as situações de aceleração.

A distribuição do peso também se desloca para a frente, carregando-a mais e, assim, aumentando a precisão e velocidade na entrada em curva.

Finalmente, a ergonomia beneficia de um novo desenho do depósito de combustível, cuja forma oferece um maior apoio ao piloto durante a travagem e em curva. O peso em ordem de marcha da Streetfighter V4 S 2023 é de 197.5 kg.

Motor

O Desmosedici Stradale de 1103 cc, capaz de entregar 208 cv às 13.000 rpm e 123 Nm em configuração Euro-5, foi revisto na sua calibragem para corresponder ao maior diâmetro da saída do silenciador, introduzido para reduzir a pressão de saída do escape.

Além disso, do lado direito temos a tampa de embraiagem da Panigale V4, que permite montar facilmente a embraiagem a seco e a tampa de proteção da embraiagem.

STREETFIGHTER V4 SP2

Para elevar ainda mais a performance da Streetfighter V4 2023, a Ducati apresenta o modelo topo de gama Streetfighter V4 SP2 em versão numerada. Uma moto pronta a ir para a pista, graças >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI STREETFIGHTER V4 / V4 SP2*

ao exclusivo equipamento técnico que combina a “Fight Formula” com as especificações “SP”, tornando-a ainda mais eficaz em condução desportiva e, em particular, em pista.

A Streetfighter V4 SP2 é proposta no esquema de cores “Winter Test”, desenhado pelo Centro Stile Ducati e inspirando-se no minimalismo das motos da Ducati Corse que tomam parte nos testes de pré-época dos Campeonatos de MotoGP e SBK.

O negro mate das superestruturas, combinado com o acabamento negro carbono das jantes e asas, contrasta com os pormenores em vermelho vivo e o brilho do depósito exposto em alumínio escovado, que também encontramos nas tampas laterais do radiador. O número progressivo da moto está gravado a laser no guiador.

A Streetfighter V4 SP2 está equipada com jantes de carbono de 5 braços divididos, 1,4 kg mais leves que as de alumínio forjado montadas na Streetfighter V4 S e capazes de reduzir o efeito de inércia em 26% à frente e 46% atrás, tornando a moto significativamente mais leve nas mudanças de direção.

As pinças de travão dianteiras Brembo Stylema R® garantem um elevado poder de travagem, bem como uma performance excepcionalmente consistente mesmo em caso de uso prolongado em pista.

Na Streetfighter V4 SP2, o Desmosedici Stradale está equipado com a embraiagem a seco STM-EVO SBK, que assegura uma melhor função deslizante, mesmo nas reduções mais agressivas, e mais fluidez em todas as fases de acelerador fechado, essenciais para ser mais eficaz em pista quando se roda no limite. Uma contribuição para as prestações em pista vem também das suspensões Öhlins, com molas e hidráulicos idênticos aos da Panigale V4, que garantem ao utilizador a confiança necessária para pilotar no limite.

O equipamento fica completo com poisa-pés ajustáveis em alumínio maquinado, que aumentam o ângulo de inclinação e permitem ao piloto encontrar a posição ideal no assento, guarda-lamas dianteiro em carbono e acessórios utilizáveis nos track-days, tais como tampa da embraiagem aberta em carbono, tampas para remoção do suporte da placa de matrícula e parafusos para remover os espelhos.

Cores e disponibilidade

Os modelos Streetfighter V4 e V4 S estarão disponíveis a partir de fevereiro de 2023, enquanto a versão V4 SP2 chegará a partir de abril de 2023. A gama de cores consiste em Ducati Red e no novo esquema de cores “Grey/Nero”, que estará disponível apenas para a versão “S”. //



Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125



3.790€



Renegade Vegas 125



3.860€



Renegade Classic 125



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

Multimoto

 www.umiberica.com
 [umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt)
 [ummotorcycles_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)

Recomendamos lubrificantes 

APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RR BOND EDITION



» Galeria de fotos aqui



Agente **SECRET**A

A Triumph Motorcycles comemora o 60º aniversário de James Bond com o lançamento de uma moto ultra exclusiva.



Fruto da bem sucedida parceria entre duas das marcas britânicas mais icónicas de sempre, a Speed Triple 1200 RR Bond Edition vai ter uma produção limitada a apenas 60 unidades para todo o mundo.

A Triumph comemora assim o 60º aniversário de James Bond com uma nova moto de edição limitada e ultra exclusiva, da qual apenas 60 unidades serão produzidas para todo o mundo.

A Speed Triple 1200 RR Bond Edition é a mais recente companheira de James Bond num romance que começou no filme 'No Time To Die', onde surgiram como co-protagonistas as Tiger 900 e a Scrambler 1200 da Triumph.

A nova Speed Triple 1200 RR Bond Edition ostenta um sofisticado esquema de três cores: Black, Granite Grey e Storm Grey com o logotipo oficial comemorativo do 60º aniversário de Bond nas laterais do depósito, onde se exibem os títulos de todos os 25 filmes da saga James Bond, nas fontes gráficas originais, incluindo o mais recente filme 'No Time To Die', que marcou o início do envolvimento da Triumph como parceira oficial de motos dos filmes Bond.

O visual furtivo da nova Speed Triple 1200 RR Bond Edition é complementado pelos logotipos dourados especialmente projetados para este modelo, que >>



APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RR BOND EDITION



estão presentes em toda a moto e complementam perfeitamente a cor dourada da forquilha Öhlins.

O escudo triangular da Triumph no depósito destaca-se pelos detalhes exclusivos em dourado, que também estão presentes no logotipo Speed Triple 1200 RR na lateral da carenagem.

Estritamente limitada a 60 unidades para todo o mundo, cada Speed Triple 1200 RR Bond Edition é um item de colecionador verdadeiramente único, numerado individualmente de 1 a 60 no emblema colocado na mesa de direcção, que também possui a marca oficial James Bond.

Para adicionar um toque extra de exclusividade e proteger a moto, cada RR de Edição Limitada será acompanhada por uma capa para interiores 007TM personalizada com detalhes de design de James Bond.

Por fim, cada uma das 60 unidades fabricadas também será entregue juntamente com um Certificado de Autenticidade exclusivo, assinado à mão pelo CEO da Triumph, Nick Bloor.

A nova Triumph Speed Triple 1200 RR Bond Edition é um verdadeiro exercício de design, sofisticação e atitude, que coloca o foco no desempenho desportivo e na experiência de condução emocionante.

O tricilíndrico de 1160cc de elevadas especificações é a mesma unidade motriz leve, eficiente e de



alto desempenho utilizada no modelo RS, que foi desenvolvido para fornecer potência e binário elevados e uma resposta imediata, permitindo desfrutar com elevado prazer dos impressionantes 180 cv de potência registados às 10.750 rpm e um binário máximo de 125 Nm às 9.000 rpm.

Como é característico dos tricilíndricos da Triumph, a curva de binário é suave e forte desde o início, até ao limite do conta rotações. A caixa de seis velocidades é compacta e leve, com desenvolvimento progressivo optimizado para corresponder precisamente à curva de potência e garantir mudanças de caixa muito suaves.

A embraiagem deslizante assistida incorpora rampas internas que trabalham juntas sob pressão, apertando as molas da embraiagem para que o motor transmita toda a sua potência à caixa de velocidades. Qualquer redução de caixa mais agressiva faz a embraiagem deslizar de maneira controlada para maximizar o controlo da roda traseira, evitando que esta bloqueie.

A ponteira de aço inoxidável escovado, com tampa preta, colocada lateralmente, emite uma sonoridade profunda e visceral, característica da Speed Triple, e completa a experiência de condução desportiva e empenhada.

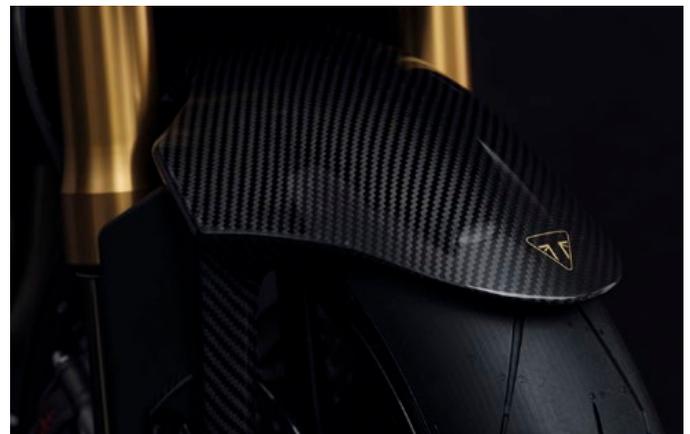
O conjunto, ágil, preciso e inspirador de confiança, eleva a experiência de condução com uma ergonomia comprometida que faz a integração perfeita com o condutor graças aos avanços do guiador e à posição recuada dos poisa-pés.

O carácter desportivo da RR é reforçado pelas altas especificações do equipamento de série, em que se destacam as novas suspensões semiactivas Öhlins Smart EC 2.0 (o sistema de suspensão Öhlins mais avançado para motos de estrada), com afinação electrónica de ambos os eixos.

A Speed Triple 1200 RR Bond Edition vem equipada com pneus de alto desempenho Pirelli Diablo Supercorsa SP V3, que proporcionam uma excelente aderência tanto na pista como na estrada.

Naturalmente, a RR também beneficia das vantagens das pinças de travão monobloco de montagem radial Brembo Stylema, e discos flutuantes dianteiros mais leves, de 320 mm, que garantem uma travagem doseável e forte, assistida por um sistema de travagem combinado e uma manete multi-ajustável Brembo MCS.

As ajudas electrónicas à condução de última geração, revelam-se sob diversas funções desenvolvidas não só para tornar cada viagem mais fácil e segura, mas também para oferecer uma >>



APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RR BOND EDITION



configuração personalizada para diferentes cenários de condução.

Um elemento-chave nesse sentido é o painel de instrumentos que consiste num ecrã TFT colorido de 5 polegadas, que incorpora de série o sistema de conectividade 'My Triumph', compatível com os sistemas operativos iOS e Android, que permite gerir música e chamadas telefónicas, bem como a navegação ponto a ponto desenvolvida em colaboração com a Google. A operação é feita a partir dos comandos retro iluminados instalados nos punhos.

Uma unidade de medição de inércia mede as diversas forças transmitidas para os pneus para controlar com precisão a resposta do ABS e do controlo de tracção, otimizando as taxas de deslizamento e controlando a entrega de potência do binário do motor de acordo com o modo de condução selecionado.

Ligado ao controlo de tração, o sistema de detecção de elevação da roda dianteira, comumente referido como 'anti-wheelie', usa algoritmos avançados para fornecer um controlo mais preciso.

A RR possui cinco modos de pilotagem: Road, Rain, Sport, Rider (personalizável) e também um Track Mode, para garantir uma adaptação perfeita da moto a qualquer circunstância, e ainda tem um cruise

control totalmente regulável.

Outro elemento tecnológico fundamental para a condução na estrada ou no circuito é o Triumph Shift Assist, um selector de caixa rápido, ou quickshifter, bidirecional, que possui um sensor avançado que fornece à unidade de controlo uma grande quantidade de informações para mapear as subidas e descidas de relação de caixa, com base numa multiplicidade de parâmetros.

Toda a iluminação é LED para máxima durabilidade e eficiência. O farol incorpora luzes diurnas DRL (nos mercados onde a legislação o permite), enquanto a característica luz traseira integrada, bem como os piscas com auto-cancelamento, também são LED.

A Speed Triple 1200 RR Bond Edition também inclui um sistema 100% 'sem chave' que permite que a ignição, o motor de arranque, a tranca de direção e a nova tampa do depósito sejam acionados sem a necessidade de utilizar a chave.

A única Speed Triple 1200 RR Bond Edition que vai chegar ao mercado português vai ter um preço de 25.495 €, e para ter oportunidade de possuir uma peça de coleção única na história do motociclismo e do cinema, deve entrar rapidamente em contacto com um concessionário Triumph (clique para ver qual está mais perto de si). //



COMMITTED TO THE
SHAPE OF PROTECTION



ECE R22-06
+ GLANCING OFF

Rounder, Smoother & Stronger Shell

R15
SHAPE

75mm

CONFORTO A ALTA VELOCIDADE PARA O LONGO CURSO.

QUANTIC

Como todos os Arai's, o Quantic é construído, antes de mais nada, em torno da protecção. Fabricado à mão, o revestimento exterior mantém a força do núcleo mas com uma redução substancial no peso. A forma lisa e arredondada é uma das principais características do Arai e foi concebida principalmente para "deslizar" e espalhar forças de impacto. Utilizando as capacidades aerodinâmicas e protectoras do capacete de corrida de Arai e toda a experiência e perícia adquirida em milhões de quilómetros na estrada, o novo Quantic desliza pelo ar de forma limpa e eficiente, envolvendo o piloto num casulo de luxo. Oferece uma nova opção para os motociclistas.





O regresso DO MITO



» [Galeria de fotos aqui](#)

A melhor relação peso/potência da sua classe, disponibilizada por um motor de 91cv e 75Nm montado num conjunto de apenas 190 kg, por 7.800 euros.

1

998 foi o ano em que a Honda CB600F Hornet original chegou à Europa, tendo-se rapidamente tornado uma moto muito popular, por muitas razões. As suas formas compactas adequavam-se a uma utilização urbana e tinha potência e maneabilidade para percorrer qualquer estrada de curvas com entusiasmo e alegria, garantindo uma elevada diversão de condução com um preço muito atraente.



Vinte e cinco anos depois, o motociclismo passou por algumas mudanças importantes. O segmento naked continua a crescer em tamanho, especificidade e complexidade e, por isso, as expectativas dos motociclistas nunca foram tão elevadas.

No caso da nova Hornet, todo o passado histórico levou à criação de algo bastante especial, concretamente um novo modelo de média cilindrada, que se inspira e se revê no modelo ancestral, mas que se atualizou com uma promessa de muita emoção e adrenalina pura.

Com um design a cargo da última geração de mentes criativas, nas instalações de R&D da Honda em Roma, a CB750 Hornet de 2023 foi desenvolvida para atrair motociclistas mais jovens que procuram uma mudança séria para um modelo de cilindrada maior.

Os engenheiros da Honda construíram um motor de dois cilindros paralelos novinho em folha, com uma potência extremamente agradável para dar à Hornet as suas performances fantásticas.

Este motor foi concebido para que todos os tipos de condutor possam explorar as suas capacidades ao máximo, com uma entrega emocionante e forte da potência de pico, mas também para dar um carácter utilitário nas gamas de baixa e média rotação – perfeito para quem não tem tanta experiência – e um grande impulso no prazer de andar na cidade todos os dias.

O Estilo

Os designers de R&D da Honda em Roma olharam, com respeito, para as Hornets de outrora e desenvolveram uma expressão nova e contemporânea da beleza tecnológica daquele modelo, com silhueta, linhas e formas de proporções compactas e elegantes.

A principal linha condutora da Hornet assenta no depósito de combustível, que se inspira no formato das asas de uma vespa. Para onde quer





755 CC
91 CV
7 800 €



que se olhe, desde a carenagem frontal agressiva e angulada até à traseira minimalista, mas elegante, há marcas de tensão e atrevimento, delineando a verdadeira intenção desportiva deste modelo.

O fator utilitário, para todos os tipos de condutor, também é inerente ao design.

A altura do assento é de 795 mm e a posição de condução é direita, com os poisa-pés dianteiros em posição ligeiramente recuada, oferecendo um controlo natural, com o guiador largo a oferecer uma excelente capacidade de manobra.

O Motor

Segundo a Honda, o novo motor bicilíndrico paralelo de 755 cm³, com cabeça de cilindros Unicam de 8 válvulas, debita 67,5 kW ou 91CV às 9500 rpm e 75 N/m de binário às 7250 rpm.

O diâmetro e o curso dos cilindros são de 87 x 63,5mm e a relação de compressão é de 11,0 : 1. Compacta e leve (numa configuração já usada pela CRF450R de competição MX), a cabeça Unicam aciona as válvulas de admissão de 35,5 mm através de cames e as de escape, com 29 mm de diâmetro, por balanceiros, resultando numa elevação das válvulas da admissão de 9,3 mm e as



do escape de 8,2 mm.

As condutas de admissão patenteadas Vortex Flow oferecem acelerações fortes com excelentes respostas e criam uma distribuição mais uniforme das entradas laterais para a caixa-de-ar, que alimenta a rampa de tiragem descendente e os corpos de 46 mm de diâmetro.

A cambota a 270° e a ignição irregular conferem-lhe som e caráter distintos, adequando-se perfeitamente a um motor bicilíndrico. Para tornar o motor ainda mais compacto possível, não há carreto de acionamento do veio de equilibragem; a transmissão primária duplica as suas funções e também aciona o veio de equilíbrio.

A bomba de água está escondida dentro da tampa esquerda do motor e não há necessidade de um sistema de refrigeração do óleo, pois este é arrefecido pelo líquido de arrefecimento do motor. Os cilindros são tratados com um revestimento Ni-SiC (Níquel-Carbureto de Silício), tal como na CBR1000RR-R Fireblade e na CRF450R.

A embraiagem assistida tem uma função deslizante, com segmentos de disco oblíquos,



oferecendo uma sensação de enorme leveza na manete, facilitando as mudanças de relação e gerindo o saltitar da roda traseira nas reduções mais fortes.

Os consumos anunciados são de 4,35 l/100 km ou 23 km/litro (em modo WMTC), e o depósito de 15,2 litros tem capacidade suficiente para proporcionar uma autonomia potencial superior a 340 quilómetros. >>

Motorway / Linhaway
os seus concessionários HONDA

HÁ MUDANÇAS NA LINHA DO HORIZONTE.
PREPARE-SE!





A Honda vai também disponibilizar uma versão da CB750 Hornet de 2023 com uma potência máxima de 35 kW, para os titulares de carta A2.

O Sistema de Gestão Eletrónica do Motor

O sistema de acelerador eletrónico Throttle By Wire oferece três modos de condução, ajustando a entrega da potência do motor e a sensação de condução conforme as condições e as intenções do motociclista, sendo muito fácil alternar entre os modos e geri-los, usando o interruptor de Modo no punho esquerdo e visualizando as informações no ecrã TFT.

Estão disponíveis três níveis de potência (EP), regulação do travão-motor (EB) e do controlo de tração (HSTC). O sistema HSTC tem controlo anti-cavalinho (Wheelie Control) integrado que pode ser desativado. Estes três modos oferecem diferentes combinações de cada parâmetro:

SPORT - um modo que usa EP de nível 3 e EB de nível 1; a definição do sistema HSTC é oferecer o máximo de performance mas o mínimo de intervenção.

STANDARD - um modo intermédio e usa o nível 2 para os parâmetros EP, EB e HSTC.

RAIN - uma programação que usa o parâmetro EP >>





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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





de menor intervenção, o nível 1, para uma entrega de potência menos agressiva e efeito travão-motor (EB) de nível 2 e HSTC de nível 3.

Além dos três modos pré-programados, a Honda CB750 Hornet de 2023 disponibiliza ainda um modo programável pelo utilizador:

USER - permite ao condutor programar as 3 definições de cada parâmetro e guardá-las para uma seleção rápida, sempre que necessário.

A Ciclística

O quadro da nova Hornet, de tipo diamante, é fabricado em aço, pesando apenas 16,6 kg (para comparação, o da CB650R pesa 18,5 kg).

Os importantes processos tecnológicos de reforço e adelgaçamento da zona da cabeça de direção e otimização das formas dos pontos de ancoragem originou uma plataforma extremamente robusta, com grande rigidez, para proporcionar uma geometria que proporciona sensações bem definidas e uma melhor agilidade, contribuindo para um peso em ordem de marcha de apenas 190 kg.

O ângulo da coluna da direção é de 25° e a distância entre eixos é de 1420 mm.

Com o objetivo de aumentar a agilidade na condução desportiva (especialmente nas travagens a velocidades mais altas), a forquilha invertida (UDS) Showa de 41 mm de diâmetro com funções separadas (Separate Function Fork Big Piston SFF-BPTM), é suportada por mesas, em cima e em baixo, desenhadas especificamente para a Hornet.

Esta unidade tem um curso de 130 mm e funções divididas, com regulação de hidráulico numa bainha e pré-carga de mola na outra, maximizando a reação sobre as alterações da superfície da estrada e o conforto na condução.

O amortecedor traseiro actua sobre um braço oscilante fabricado em aço através de um mecanismo Pro-Link que oferece 150 mm de curso.

Este design oferece excelentes respostas e uma boa gestão da temperatura do hidráulico; o sistema permite afinar a pré-carga em 5 níveis, com a constante de mola otimizada para combinar com o desempenho da forquilha.

Na travagem, discos dianteiros com 296 mm de diâmetro e pinças radiais Nissin de quatro êmbolos prometem travagens impressionantes na ponta dos dedos, com uma excelente sensação de progressividade da manete.

Para melhorar ainda mais a agilidade e a

"A CB750 HORNET DE 2023 FOI DESENVOLVIDA PARA ATRAIR MOTOCICLISTAS MAIS JOVENS"



qualidade da condução, a Hornet tem jantes leves, com raios em forma de Y, com jante de 3,5 polegadas e pneu 120/70-ZR17 na frente e de 4,5 polegadas e pneu 160/60-ZR17 na traseira.

O Equipamento

O painel de instrumentos resume-se a um ecrã TFT a cores de alta visibilidade com 5 polegadas de diagonal, que oferece quatro tipos de visualização, apresentando velocidade e regime de rotação – analógico ou por barras, consoante as preferências do condutor – bem como indicação de nível e consumos de combustível, seleção do modo de condução e respectivos parâmetros do motor e sugestão personalizável de relação de caixa a engrenar, no conta-rotações.

A gestão é feita no ecrã, através de botões instalados no punho esquerdo.

Também incorporado no interface da nova Hornet, o sistema HSVC de comandos por voz para smartphones permite que o condutor se ligue via Bluetooth ao seu smartphone Android durante a condução, para gerir chamadas telefónicas, emails, músicas e ainda o sistema de navegação.

Pela primeira vez, vários dos sistemas HSVC estarão também disponíveis para smartphones iOS.

Para utilizar este sistema, é necessário usar um capacete com auscultadores e microfone. A gestão do sistema Honda Smartphone Voice Control também pode ser feita a partir dos botões do punho esquerdo do guiador.

Para simplificar e miniaturizar todo o sistema elétrico, a Hornet usa uma rede CAN (Controller Area Network – CAN) juntamente com uma unidade BCU (Body Control Unit – BCU). Esta unidade BCU está localizada debaixo do assento do condutor e processa coletivamente os sinais de controlo, do modulador do ABS, ecrã TFT e interruptores, que não são controlados pela ECU no sistema CAN.

Os pisca-piscas traseiros têm uma função de sinalização de travagens de emergência (Emergency Stop Signal - ESS). Com o veículo à velocidade mínima de 56 km/h, a aplicação de qualquer um dos travões que provoque uma desaceleração superior a $6,0 \text{ m/s}^2$ faz piscar as luzes de emergência, alertando os condutores que seguem atrás para a travagem de emergência. A menor velocidade, uma aceleração negativa de pelo menos $2,5 \text{ m/s}^2$ activa igualmente o sistema.

Os indicadores de mudança de direção também têm função de cancelamento automático, garantida >>

APRESENTAÇÃO HONDA CB750 HORNET 2023

por comparação das diferenças de velocidade entre a roda dianteira e a roda traseira, em vez de um temporizador simples. O momento de cancelamento dos piscas é calculado em função da situação de condução.

Os Acessórios

Está disponível toda uma gama completa de acessórios genuínos para a Honda CB750 Hornet para adequar este novo modelo às preferências e ao tipo de utilização de cada proprietário.

Para uma condução desportiva e mais agressiva ou para viagens mais calmas e descontraídas, o sistema quickshifter de mudanças rápidas permite trocar as mudanças instantaneamente, engrenando velocidades mais altas sem cortar o acelerador e fazendo as reduções sem ser necessário usar a manete da embraiagem, recorrendo a uma função de aceleração automática (blipper).

A bacquet traseira aumenta a inspiração desportiva, transformando a nova Hornet num modelo monoposto. Este assento também pode ter uma capa pespontada, um novo design com acabamentos em cinza e preto, que aumenta o conforto e torna o aspecto mais requintado.

Os pesos dos punhos em alumínio, os raisers

de guiador, a proteção de depósito, as faixas autocolantes para as jantes e os cogumelos de proteção para o quadro também fazem parte desta lista de acessórios.

O caráter funcional da nova Hornet não foi esquecido. Um saco de depósito e um saco para o assento traseiro oferecem toda a conveniência no transporte de bagagem, enquanto malas de novo design oferecem toda a segurança de um sistema de bagagem rígido. Para aumentar o conforto do condutor, também vai estar disponível um kit de punhos aquecidos.

Para facilitar a escolha, a Honda propõe 3 packs de acessórios prontos a instalar e que agrupam os acessórios de forma conveniente:

PACK SPORT

Quickshifter, para-brisas pequeno, bacquet para o assento do passageiro e poisa-pés traseiros.

PACK STYLE

Pesos dos punhos, raisers para o guiador, proteção de depósito, autocolantes para as jantes e cogumelos de proteção para o quadro.

PACK TOURING

Assento costurado para o passageiro, malas laterais, saco de depósito e saco para o assento traseiro. //



MOTO CENTER[®]

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!



**NESTE OUTONO/INVERNO,
MARQUE UMA "REVISÃO"
PARA A SUA MOTA**

Morada

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

Contactos

Telefone: 217271590
217271584

Email

geral@motocenter.pt



Actualizada

PARA NORMA EURO5

O retorno da Benelli ao segmento das motos de média-alta cilindrada com uma naked desportiva e elegante

Compacta, dinâmica e com um estilo moderno, a Benelli 752S é uma naked pura que o Andar de Moto teve oportunidade de testar na sua versão anterior e que agora chega ao nosso mercado com um visual renovado, nova cor e novos gráficos, capazes de realçar ainda mais o seu aspeto desportivo e irreverente.

Mas a evolução não foi apenas estética, pois modificações técnicas prometem melhorar a performance da Benelli 752S e proporcionar momentos apaixonantes.

Esta nova versão está equipada com um robusto quadro em treliça que envolve o motor bicilíndrico a 4 tempos, de 754 cc, com dupla árvore de cames, 4 válvulas por cilindro e refrigeração por líquido, já respeitando a normativa Euro5.

A debitar 76 cv de potência a 8.500 rpm e um binário de 67 Nm a 6.500 rpm, a Benelli 752S proporciona um impulso constante, suave e progressivo para garantir um enorme prazer de condução.

A suspensão dianteira é composta por uma forquilha invertida de 50 mm de diâmetro, com ajuste da compressão, recuperação e pré-carga, que garante máxima estabilidade e eficácia ao longo de todo o curso de 125 mm.

Na traseira, o braço oscilante com monoamortecedor, de 55 mm de curso, garante máxima performance e desempenho.

Relativamente ao sistema de travagem, a 752S vem equipada com travões Brembo numa configuração de duplo disco flutuante de 320 mm de diâmetro e pinças de 4 pistões na roda dianteira e disco de 260 mm de diâmetro e pinça

de 2 pistões na roda traseira.

As jantes de alumínio montam pneus Pirelli Angel GT com medidas 120/70-17 e 180/55-17 respectivamente à frente e atrás.

Um painel TFT, que oferece dois modos automáticos de luminosidade (diurno/noturno) permite que todas as informações necessárias estejam bem visíveis e proporcionam uma perfeita leitura em qualquer tipo de condições.

A iluminação integral em LED ganha evidência no vistoso farol dianteiro, cujo design se enquadra na perfeição com a silhueta e o estilo do modelo.

A nova 752S Euro5 já está disponível na rede de concessionários Benelli com um PVP recomendado de 8.790,00€, com IVA incluído, mas a que acrescem despesas de documentação, transporte, ISV e IUC.

Para além das cores Branco, Preto e Verde, esta naked de Pesaro carregada de puro estilo italiano, passa agora a estar também disponível na cor Cinza. Para os titulares de carta de condução A2, está igualmente disponível uma versão limitada a 35 kW. //



Passado E FUTURO



» [Galeria de fotos aqui](#)

Estilo clássico, componentes de alta qualidade e um preço acessível, para percorrer qualquer tipo de estrada com um grande sorriso.





A Brixton de maior cilindrada vem a caminho! A Cromwell 1200 é, sem dúvida, um dos grandes marcos da Brixton Motorcycles. Mostrada ao público recentemente, durante o Salão de Motos de Madrid, esta naked de alta cilindrada não desiludiu, captando imensa atenção do público e dos media. Com a Cromwell 1200, a empresa austríaca amplia a sua oferta e entra pela porta grande no segmento dos motociclos de alta cilindrada.

Em apenas seis anos de vida, a Brixton Motorcycles (apresentada pela KSR na EICMA, o Salão de Milão, em 2016, com a produção em série a ter início em 2017) tornou-se uma marca respeitada, destacando-se, entre outras coisas, pela variedade de modelos bem adaptados aos gostos e necessidades do grande público.

Para esta nova proposta, destinada aos motociclistas mais experientes, que apreciam o prazer de desfrutar de uma máquina com um estilo clássico, a Brixton utilizou componentes de alta qualidade.

Equipada com um motor bicilíndrico de 8 válvulas e 1.222cc de cilindrada, que debita 83cv, a Cromwell 1200 proporciona uma condução muito suave e agradável graças ao generoso binário de 108 Nm, registado a apenas 3.100rpm, e ao sistema ride by wire (acelerador eletrónico), que proporciona dois modos de condução, Eco e Sport, e controlo de tração.

Não menos importante será a nota de escape, que vai beneficiar do ângulo de 270° dos apoios da cambota. Para garantir um funcionamento e uma fiabilidade acima de qualquer suspeita, a Brixton empregou na Cromwell 1200 corpos de admissão Dell'Orto e pistões da Mahle.

Na suspensão, foram os engenheiros japoneses da Kayaba que se encarregaram de proporcionar conforto e desempenho em partes iguais, pelo que instalaram uma forquilha telescópica com 120 mm de curso e bainhas de 41 mm de diâmetro, que garante uma precisa resposta da direção, enquanto na traseira dois monoamortecedores, ajustáveis em pré-carga da mola, garantem 87 mm de curso.

Com os travões a cargo da Nissin e a Bosch a fornecer o ABS de versão 9.1, os pneus Pirelli Phantom Sportscomp, com medidas de 18 polegadas na roda da frente e de 17 polegadas na traseira, vão poder mostrar toda a sua capacidade de aderência.

Ecrã TFT, luz diurna e piscas em LED e linha de escape em aço inox são outros argumentos que provam a qualidade e o empenho em produzir uma moto exclusiva com um preço que deverá ser extremamente competitivo.

Garantida por 3 anos, a Brixton Cromwell 1200 vai estar brevemente disponível em Portugal, por um preço ainda por definir, em três cores diferentes: Cargo Green, Timberwolf Grey, Backstage Black. //



Desempenho E SUSTENTABILIDADE

Elegante e performante, representa um bom exemplo do empenho da Suzuki em promover um novo caminho de mobilidade sustentável

O conceito de produto que serviu de base ao desenvolvimento desta nova Suzuki foi assente na premissa “The Elegant Performer”. Por isso, a Burgman Street 125EX visa transmitir uma imagem de luxo e sofisticação.

Tem instalada uma nova unidade motriz com tecnologia SEP- α (Suzuki Eco Performance Alpha) que foi especificamente concebida para agradar a quem procura exclusividade, assegurando conforto, conveniência, elevada manobrabilidade e um nível de performance de referência, com consumos de combustível inferiores a 2 litros /100 km.

Face ao sistema SEP, que equipa outros modelos da marca, o novo SEP- α distingue-se por incorporar o sistema Start & Stop EASS (Engine Auto Stop-Start), que contribui para a redução do consumo de combustível já que, após qualquer paragem, coloca o motor em funcionamento de forma silenciosa e suave assim que se acelera.

Pensada para se destacar no pára-arranca do trânsito diário, mesmo com duas pessoas, vê o binário máximo de 10 Nm ser entregue logo às 5.500 rpm e uma potência máxima de 8,6 cv às 6500 rpm, que asseguram uma resposta pronta e convincente.

A sua plataforma plana foi desenvolvida para circular no trânsito citadino, conferindo rápido e fácil acesso ao solo e assegurando um elevado conforto resultante do muito espaço disponível para acomodar as pernas. Além disso, oferece um generoso espaço para condutor e passageiro.

Tendo a cidade como o seu habitat natural, a Suzuki Burgman Street 125EX combina o seu



APRESENTAÇÃO SUZUKI BURGMAN STREET 125EX



sistema de travagem CBS com pneus DUNLOP D307 N e uma distância entre eixos de 1290 mm para assegurar elevados níveis de segurança e estabilidade, contando ainda com suporte de Topcase como equipamento de série.

Entre outras características, a Suzuki Burgman Street 125EX apresenta-se com iluminação integral em LED, painel de instrumentos digital e multifuncional, amplo espaço de arrumação sob o assento (21,5 L), dois compartimentos frontais de arrumação e tomada USB de 2A, para além de descanso central e lateral.

Com o seu preço ainda por anunciar, já sabemos que a Suzuki Burgman Street 125EX vai estar disponível em Portugal no final do 1º trimestre de 2023, em três cores:

- Preto** – Metallic Mat Black N° 2 (YKV)
- Cinzentos** – Pearl Moon Stone Gray (YWC)
- Branco** – Pearl Mirage White (YPA)

Com o objetivo de aumentar o conforto e a experiência de utilização, estarão ainda disponíveis como acessórios originais: Topcase e respectiva base e encosto, pegas para passageiro, barra de acessórios e punhos aquecidos. //

BLUROCF

MOTORCYCLES

ANTES
~~3399€~~

AGORA
3099€

NOVO!



Bluroc Hunt XC 125

IMPORTADOR:

MOTOXPERT (GREEN FACTORY LDA)

WWW.MOTOXPERT.PT

T: 263 652 274

f - blurocmoto.pt

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



APRESENTAÇÃO MITT 530TT ADVENTURE



Aventura A BOM PREÇO



» [Galeria de fotos aqui](#)

Equipada com motor de dois cilindros paralelos e um elevado nível de accessorização, chega em breve a Portugal

O segmento das trails de cilindrada intermédia, acessível aos condutores com carta A2, vai, a partir de novembro de 2022, ter mais uma concorrente de peso. Trata-se da novíssima proposta da MITT, a 530TT Adventure.

Com uma distância entre eixos de 1490 mm e uma altura do assento ao solo de 800 mm, a nova trail da MITT pesa 196 kg e destaca-se pelo seu quadro em tubos de aço, uma suspensão KYB ajustável em pré-carga e compressão em ambos os eixos e pneus de inspiração offroad, nas medidas 120/70 e 160/60, em jantes raiadas de 17 polegadas.

A tudo isto junta-se a iluminação integral em LED, um painel de instrumentos em TFT, tomadas USB, descanso lateral e central e ainda proteções

de carenagem, do cárter e do motor.

E como se não bastasse, a MITT 530TT Adventure ainda vem equipada de série com ecrã frontal regulável e malas laterais e Top Case em alumínio.

Mas um dos grandes argumentos desta nova MITT é o seu motor. Fabricado pela gigante Loncin e equipado com injeção eletrónica Bosch, é um bicilíndrico DOHC, com 4 válvulas por cilindro, refrigerado por líquido e cotas internas de 67 x 66,8 mm, que lhe proporcionam uma cilindrada de 491 cc, uma potência de 47 cv às 8.500 rpm e um binário de 45 Nm às 7.000 rpm.

A Puretech, importadora e distribuidora da MITT para Portugal, confirma que a 530TT Adventure vai estar disponível em Portugal, a partir do mês de novembro de 2022, com um preço que deverá ficar abaixo dos 7000 euros. //



APRESENTAÇÃO GAMA BMW M



Da Bavária COM AMOR...



A BMW apresentou novidades para 2023. Três novos modelos que se destacam pelo conteúdo tecnológico que encerram, que promete elevar o desempenho dinâmico para níveis sem antecedentes.

Texto: Rogério Carmo



BMW M 1000 RR / M RR M

Mantendo a unidade motriz já bem nossa conhecida, que debita 212 cv às 14.500 rpm, a nova M 1000 RR é oferecida em duas versões: como variante básica M RR com pintura não metálica Lighwhite, e como M RR M de competição, com pintura metálica Blackstorm. O destaque vai para o aumento significativo da sustentação aerodinâmica graças à nova carenagem, novos M Winglets, novo para-lamas da roda dianteira com condutas de Travão M integradas e novas coberturas de roda M Aero.



 [Saiba mais aqui](#)



BMW M R Roadster

Equipada com o poderoso motor M R de 4 cilindros, com base no da RR, oferece ainda mais potência em alta rotação, maior binário e maior impulso e tracção, graças a relações de transmissão e secundárias mais curtas para proporcionar o máximo prazer de condução em estrada ou em circuito.

A aerodinâmica foi também um item chave nas especificações para o desenvolvimento desta M R. Recebeu asas na área dos painéis laterais dianteiros, com o objetivo de conseguir tempos por volta ainda mais rápidos.



Saiba mais aqui



BMW S 1000 RR

Destacando-se por um novo e completo pacote aerodinâmico, derivado da especial M 1000 RR, integra asas laterais que permitem gerar uma enorme força descendente sobre o eixo dianteiro, para desta forma ajudar a eliminar a descolagem da roda dianteira do asfalto sob forte aceleração e uma maior estabilidade e eficácia, sob travagem.

A alteração de diversos parâmetros do quadro "Flex Frame" garantem maior precisão graças a uma maior flexibilidade lateral para transmitir mais informação da ciclística ao condutor.



 [Saiba mais aqui](#)





EXCLUSIVO

RAINHA do Charme

MOTO GUZZI V100 MANDELLO S

Nascida da mais arreigada tradição e herdeira da mais profunda paixão, que estiveram na origem da fantástica história do motociclismo europeu, foi num dos mais icónicos locais dessa mesma história que a Moto Guzzi V100 Mandello foi apresentada aos media internacionais. Estivemos presentes e vamos aqui contar-lhe tudo.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca

A Moto Guzzi V100 Mandello nasceu para provar que tradição e futuro podem andar lado a lado. A par com o charme inegável do motor bicilíndrico em “V” a 90° montado transversalmente no quadro - tecnologia que define a imagem das Moto Guzzi da era recente - os engenheiros de Mandello del Lario, inspirados na inebriante paisagem das imediações do Lago Como, local que viu nascer a marca da águia há já mais de um século, desenharam linhas e projectaram sistemas que transportam a primeira **Moto Guzzi “dos próximos 100 anos”** da era da manufatura analógica para a era da tecnologia eletrónica.

E por tudo isso, foi com muita curiosidade que me sentei aos comandos da nova V100, na sua versão mais sofisticada, denominada de Mandello S. O seu aspecto esguio, as curvas delicadas das suas linhas, o nível de equipamento e a qualidade dos acabamentos, já seriam mais do que suficientes para me deixarem impaciente e lhe querer saltar para cima. Mas mal premi o botão do arranque e os

dois cilindros acordaram, rendi-me ao ribombar do escape que prometia sensações únicas. Agarrado aos comandos, apreciei a leveza do seu acionamento e o conforto da ergonomia.

O exuberante painel de instrumentos em TFT a cores de 5 polegadas é suficientemente discreto, legível e bem organizado para não roubar atenção à condução e o interface de utilizador, extremamente simplificado e intuitivo, permite aceder às principais funções, mesmo em andamento, de forma quase intuitiva.

Intrigado e expectante, comecei a rolar e a digerir todo o arsenal electrónico que a V100 Mandello integra de série e que, pela primeira vez numa moto, inclui aerodinâmica adaptativa. Duas pequenas asas instaladas por cima do depósito de combustível, accionadas por motores elétricos, abrem-se (ou não) a partir de uma velocidade pré-determinada pelo utilizador, que pode ser diferente para cada modo de condução.

O pacote electrónico inclui ainda uma plataforma de medição de inércia de seis eixos, que proporciona Controlo de Tração e ABS com função “cornering”, e um acelerador electrónico que disponibiliza Cruise Control e quatro modos de condução (Tour, Rain, Road >>





"DENOMINADO DE "COMPACT BLOCK", A SUA DIMENSÃO, APESAR DOS 1042CC DE CILINDRADA, É 103 MM MAIS CURTA DO QUE O "SMALL BLOCK" "

e Sport), cada um deles com gestão independente dos três tipos de mapa de motor, dos quatro níveis de controlo de tração, dos dois níveis de travão-motor e, como já referi, do momento de abertura dos defletores aerodinâmicos laterais. No caso da V100 Mandello S, permite ainda a regulação da suspensão semi-ativa Öhlins Smart EC 2.0.

Entretanto, ia tentando perceber a resposta e a elasticidade do motor, que após 100 anos é o primeiro a sair da fábrica dotado de refrigeração por líquido.

Denominado de "Compact Block", a sua dimensão, apesar dos 1042cc de cilindrada, é 103 mm mais curta do que o "Small Block" de 853cc que equipa a V85 TT.

Ao rodarem 90 graus as cabeças dos cilindros, os engenheiros da Moto Guzzi puderam reposicionar diversos componentes, sobretudo ao nível da admissão, escape e do sistema de injeção de combustível, criando um centro de gravidade mais baixo e uma maior carga sobre a roda dianteira, além de aumentar o comprimento do monobraço oscilante, agora colocado do lado esquerdo. Outra diferença que não deve ter escapado aos Guzzistas está nos coletores de escape, que agora saem directamente

para baixo e não para a frente, como antigamente.

Além da mais rápida resposta da roda dianteira e da maior confiança e estabilidade que oferece, também a posição de condução se torna mais racional e confortável, como convém a uma moto com pretensões de viajante. Com mais espaço para as pernas, as cabeças dos cilindros já não são uma ameaça às rótulas dos joelhos e o calor irradiado pelo motor já praticamente não se faz sentir. Outro ponto que me agradou foi a colocação mais convencional do descanso lateral, agora muito mais acessível.

A suavidade de funcionamento é notável, conseguida com recurso a um veio de equilíbrio que proporciona um nível de vibrações extremamente baixo, apenas ligeiramente mais perceptível ao ralenti, para garantir o charme.

Ao enrolar o punho direito com convicção, a potência máxima de 115 cv e o binário com um pico máximo de 105 Nm, 90% dos quais ficam disponíveis logo a partir das 3.500 rpm, são entregues de forma contundente e rápida, mas muito controlada e sem hesitação, até ao limitador de rotações entrar em ação, às 9.500 rpm.

Confesso que nunca cheguei nem lá perto! A grande >>>



1042 CC
115 CV
18 400 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"A **SUSPENSÃO É IRREPREENSÍVEL, COM REGULAÇÃO SEMI-ACTIVA NESTA VERSÃO S, A CARGO DE UMA FORQUILHA NIX E UM MONOAMORTECEDOR TTX"***

elasticidade e o elevado binário permitem retomas perfeitamente convincentes e provocam alguma preguiça nas passagens de caixa, com os regimes médios a serem mais do que suficientes para uma condução bastante animada.

Em abono da verdade, as intermináveis sequências de curvas em gancho que caracterizam as estradas dos arredores de Mandello del Lario e o piso húmido, ou mesmo molhado, devido a uma meteorologia pouco favorável, não eram propícios a grandes correrias.

Em parte graças às condições meteorológicas, mas sobretudo também pelas limitações de tempo causadas pelo caos que reina no tráfego aéreo e que obrigou a organização deste evento de apresentação a operar verdadeiros milagres para conseguir reunir e devolver à procedência os diversos jornalistas convidados, o percurso originalmente previsto para o teste foi reduzido a pouco mais de 100 quilómetros.

Ficou a saber a pouco, mas como a V100 Mandello vai chegar a Portugal ainda durante 2022, hei-de ter oportunidade de a explorar mais a fundo. Até porque

achei o desempenho da caixa de velocidades um pouco rústico, com o ponto-morto a ser algo difícil de engrenar e a passagem de caixa entre primeira e segunda a ser bastante violenta, tendo-me sido dito pelos técnicos da marca que este facto se deve à pouca quilometragem dos modelos usados nesta apresentação e ao facto de se tratarem de unidades de pré-produção, que são uma espécie de rascunho da versão final, que ainda irá receber alguns ajustes. No entanto, tirando isso, o seu desempenho é excelente, com um accionamento leve e preciso, e o "blipper" do quickshifter a proporcionar um encanto extra em todas as reduções.

Para já, fiquei convencido que esta nova Moto Guzzi é uma daquelas motos que se adapta perfeitamente a vários tipos de utilizações e utilizadores. É uma gentleman's bike que não passa despercebida e cuja missão é potenciar o prazer de condução. A relativamente baixa altura do assento ao solo, a sua agilidade e o conforto, aliados a uma grande facilidade de manobra graças ao centro de gravidade bastante >>

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.



MOTO GUZZI®

WWW.MOTOGUZZI.PT

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



bem conseguido, que disfarça perfeitamente os 233 Kg de peso em ordem de marcha (com todos os fluidos e 90% de combustível), permitem evoluir facilmente no meio do trânsito, desfrutar de uma boa estrada de montanha, ou chegar rapidamente e com estilo a qualquer lugar, com ou sem passageiro e bagagem, independentemente das condições meteorológicas.

Neste capítulo entra a proteção aerodinâmica adaptativa que, pelas razões já mencionadas, não consegui avaliar condignamente. A marca anuncia, com base em simuladores de software CFD (Computational Fluid Dynamics), em túnel de vento e em testes de estrada, que estes defletores laterais, quando abertos, reduzem a pressão do ar sobre o condutor em 22%, proporcionando à V100 Mandello os níveis de proteção aerodinâmica de motos com maior envergadura e menos desportivas.

"O EXUBERANTE PAINEL DE INSTRUMENTOS EM TFT A CORES DE 5 POLEGADAS É SUFICIENTEMENTE DISCRETO, LEGÍVEL E BEM ORGANIZADO"

Programado de fábrica, o sistema activa-se aos 70 km/h mas (como, já referi, pode ser alterado entre 30 e 95 km/h) o seu efeito é bastante subtil, e tinha sido interessante poder rolar mais tempo em estrada aberta e a velocidades mais elevadas para poder avaliar a sua eficácia. No entanto, indiscutivelmente, é um argumento incontestável em qualquer picanço de esplanada!

O ecrã pára-brisas regulável eletricamente em altura e o engenhoso sistema integrado de fixação das malas laterais tornam a sua utilização muito prática.

A autonomia também é bastante aceitável. A ficha técnica menciona consumos de 4,7 litros/100km que, na prática, ao longo do dia de teste, a subir e descer montanhas e a provocar o acelerador e a abusar do quickshifter para poder desfrutar da encantadora melodia do escape, segundo o





TESTE *MOTO GUZZI V100 MANDELLO S*

computador de bordo, se converteram numa média de 6,0 litros/100km. Perfeitamente aceitável e previsivelmente melhorável com a adopção de uma condução menos exuberante, como convém em ritmo de viagem, este valor traduz-se, graças à capacidade de 17 litros do depósito de combustível, em autonomias práticas confortavelmente superiores a 250 quilómetros. Também importante para quem viaja é o facto de todas as versões contarem com intervalos de manutenções programadas de 12.000 quilómetros.

A suspensão é irrepreensível, com regulação semi-activa nesta versão S, a cargo de uma forquilha NIX e um monoamortecedor TTX, ambos assistidos pelos sistema Öhlins Smart EC que proporciona dois modos de funcionamento (Comfort e Dynamic), que fazem precisamente aquilo a que se propõem, mantendo a moto nivelada tanto em travagem como em aceleração, para extrair a maior performance possível dos pneus Pirelli Angel GT2, Grand Turismo, que estão montados em ambas as versões.

Na travagem também não há nada a argumentar. Assinado pela Brembo, o desempenho do material de fricção é surpreendente e a bomba hidráulica do conjunto dianteiro, também ela radial, garante uma grande capacidade de dosagem.

Além da vasta gama de acessórios de fábrica

disponível, esta versão “premium” V100 Mandello S ainda conta de série com iluminação integral em LED, que inclui DRL (luzes diurnas de alto brilho que substituem os convencionais “médios”) com desactivação automática em caso de entrada num túnel ou garagem, quickshifter integral, TPMS, o indicador da pressão dos pneus, e uma tomada USB colocada no exíguo compartimento de arrumação situado por baixo do assento do passageiro.

Como não podia deixar de ser, numa moto vocacionada para longas viagens, a plataforma multimédia Moto Guzzi MIA, também está disponível de série na versão Mandello S e permite a conexão do smartphone via Bluetooth, incluindo a gestão do sistema de infotainment através de assistente de voz para chamadas telefónicas e GPS.

A Mandello S está disponível em dois esquemas cromáticos, dos quais se destaca o que pode ver nas fotos, o Verde 2121 e Grigio Avanguardia, as mesmas cores da mítica Moto Guzzi 8 Cilindri, desenhada por Giulio Cesare Carcano especificamente para a Moto Guzzi Grand Prix Racing Team competir nas temporadas de 1955 a 1957 e que com os seus 499cc conseguia atingir uma impressionante velocidade máxima de 275 km/h.

Pode ficar a conhecer melhor a história da Moto Guzzi se clicar aqui. //



MOTO PONTO



EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Emali:motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Emali:motoponto@gmail.com

Até já!

TESTE *YAMAHA XSR 900*

SÓ PARA adultos

YAMAHA XSR 900

A mais recente versão de topo da gama Sport Heritage ganhou nova electrónica, ciclística melhorada e uma não menos importante renovação estética. Para quem sabe o que quer.

Texto: Pedro Alpiarça

Fotos: Luís Duarte



A Yamaha XSR 900 foi sempre uma moto bem amada por aqueles que não se identificavam com o carácter juvenil e quase irresponsável da MT-09. Uma imagem mais ligada ao passado e uma postura mais descontraída casam com uma faixa etária que prefere marcar pela diferença, sem perder a desportividade da máquina.

E porque o fantástico CP3 continua a ser o coração que lhe dá vida, esta última versão da XSR 900 recebe os updates ciclísticos e electrónicos que a restante família já tinha adquirido.

Assumo o salto geracional da clientela, baseado na fantástica pintura inspirada nos êxitos desportivos da década de 80, quando Christian Sarron (tendo ganho o campeonato de 250cc em 84 e competindo nas 500cc até aos anos 90)

envergava as cores da Sonauto.

Como a proeminente barriga e a falta de concentração de folículos capilares não nos diminui a paixão, compensamos com um afinado sentido de propósito. A XSR 900 enquadra-se no paradigma do conhecedor, aquele que sabe exactamente o que quer, surpreendendo pela especificidade da escolha.

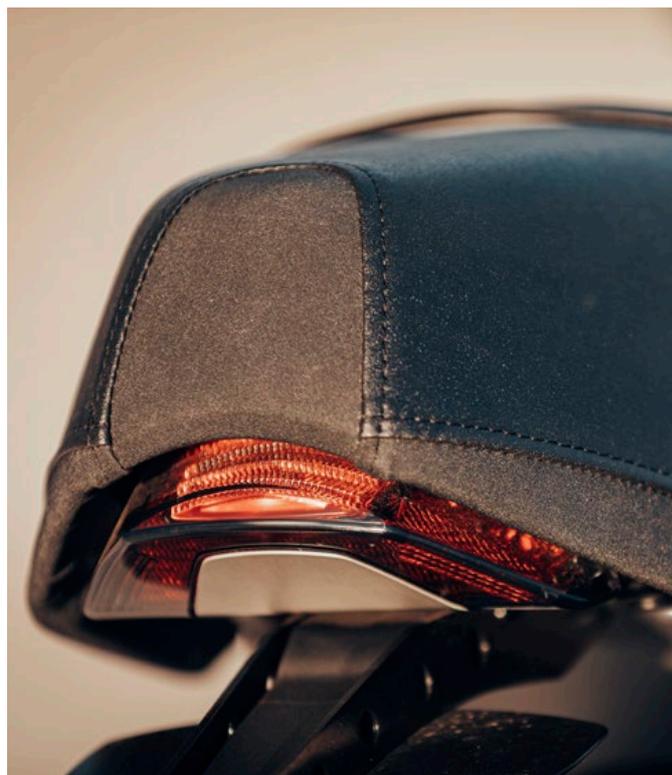
Permita-me então explicar os porquês técnicos que tornam a Yamaha XSR 900 tão especial. Começando pelo quadro (também ele uma peça de engenharia histórica para a marca), o Deltabox em alumínio foi profundamente revisto e a sua espessura variável apresenta melhoramentos significativos em termos de rigidez.

O braço oscilante é mais comprido que o da MT-09, uma clara opção de estabilidade em detrimento do nervosismo típico do Dark Side. Na prática, o sentimento na condução é de previsibilidade e de solidez estrutural,



» [Galeria de fotos aqui](#)





"AS KAYABA SÃO **TOTALMENTE AJUSTÁVEIS** NO EIXO DIANTEIRO (COM AJUSTE DE PRÉ-CARGA E EXTENSÃO NO MONOAMORTECEDOR TRASEIRO)"

especialmente nas estradas mais exigentes.

A suspensão ajuda muito neste registo de eficácia dinâmica. As Kayaba são totalmente ajustáveis no eixo dianteiro (com ajuste de pré-carga e extensão no monoamortecedor traseiro), e o seu espectro de acção alterna entre a rigidez desportiva e a complacência associada a um razoável conforto nos maus pisos.

E porque a posição de condução se alterou em relação ao modelo anterior (estamos ligeiramente mais inclinados sobre a frente da moto), a postura mais incisiva pede um amortecimento mais desportivo, está tudo certo. Existe também a possibilidade de alterar a posição do guidador e a altura dos poisa pés.

É inegável o acerto mais dinâmico desta última versão da XSR. O próprio assento está agora mais baixo (são apenas 810 mm de distância ao solo), dando uma maior sensação de envolvimento com a máquina.

O seu formato pouco ortodoxo (imitando a silhueta de um monoposto) esconde uma bipolaridade na sua morfologia, a rigidez do amplo assento do condutor contrasta com a consistência mais mole do espaço dedicado ao passageiro.

Em boa verdade, depois de um dia longo na sela, não existem desconfortos de maior, tendo em conta que o habitat natural desta moto nunca serão as viagens (sobretudo por questões de autonomia, porque o cruise control é de série!).

O CP3 (motor tricilíndrico em linha com cambota desfasada, com 890cc, debitando 119 cv às 10000 rpm e 93 Nm às 7000 rpm) continua um dos melhores motores do mercado.

De corpo cheio a meio da sua capacidade de resposta, apresenta um imediatismo em todo o seu espectro, desde os mais baixos regimes até ao último estertor rotativo, é um verdadeiro colosso, interminável na sua busca por emoções fortes.

Capaz de rolar tranquilamente, facilmente



890 CC
119 CV
10 195 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"NAS AJUDAS À CONDUÇÃO, TEMOS UMA UNIDADE DE MEDIÇÃO DE INÉRCIA (IMU) DE 6 EIXOS A ENVIAR DIRECTRIZES ÀS RESTANTES AJUDAS ELETRÓNICAS"

se acorda o monstro graças a um acelerador extremamente directo e intuitivo. A electrónica adapta-se ao nosso estado de espírito. São quatro os mapas de motor, sendo o nível 1 o mais directo e o 4 o mais suave e tolerante.

Nas ajudas à condução, temos uma Unidade de Medição de Inércia (IMU) de 6 eixos a enviar directrizes às restantes ajudas electrónicas (são 3 os níveis de intervenção do controle de tração), sendo os sistemas que controlam a subida da roda dianteira ou o deslizar da traseira (assim como o ABS) geridos ao milissegundo, tendo em conta a orientação tridimensional da moto.

Todos estes parâmetros são configuráveis. Somos velhos, mas não estamos desatentos, e a tecnologia favorece-nos a audácia quando voltamos a procurar os nossos limites... que rapidamente aparecem quando tentamos ler as pequenas letras do TFT colorido...

A acompanhar este brio dinâmico temos um quickshifter de funcionamento suíço (pensemos nos relógios e não nas contas bancárias...), uma embraiagem assistida e uma travagem proporcional às descargas de adrenalina que compramos.

A bomba radial Brembo (a morder os dois discos >>>

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



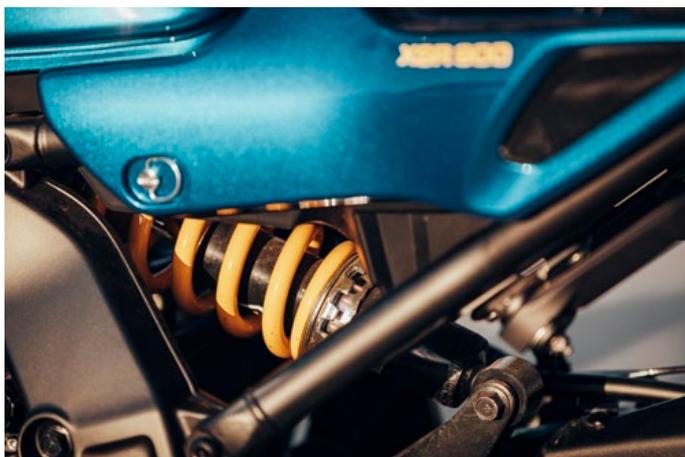
900 Metros



Redução de ruído avançado



Emparelhamento inteligente



dianteiros de 298mm) transforma a travagem num processo natural que inspira confiança e sobretudo muito controlo sobre a acção em si. Porque a XSR 900 consegue andar depressa... e bem. O equilíbrio do conjunto, quando carregamos velocidade, favorece o compromisso que temos de aceitar numa moto com estas características.

Com um guiador largo, a ausência de amortecedor de direcção e uma frente que teima em se demitir das suas funções de aderência em aceleração (mesmo com uma maior distância entre eixos, o CP3 é teimoso...), esta Faster Son gosta de ver trabalhada a sua agilidade, e recompensa os que se esforçam para a fazer funcionar.

Os 4 Kg (193 Kg em ordem de marcha) a mais em relação à MT-09 foram gastos em estilo.

E porque a idade nos acrescenta a subtil capacidade de encontrarmos outras razões para além do óbvio, esta Yamaha XSR 900 merece todo o nosso tempo para lhe admirarmos os pormenores.

Desde os fantásticos poisa pés do passageiro retráteis, às leves jantes douradas (menor massa suspensa graças a uma nova técnica de forja





TESTE YAMAHA XSR 900

por centrifugação), aos pormenores do lettering maquinado na mesa de direcção, o farolim traseiro escondido sob o assento, os apoios do farol dianteiro (toda a iluminação é full LED), as entradas de ar no depósito, os espelhos na extremidade do guiador (um claro exemplo de que o apuramento estético nem sempre é funcional, pois são um verdadeiro terror na altura de furar o trânsito), o escape escondido que permite limpar a secção traseira mantendo um som respeitavelmente viciante...

A atenção ao detalhe, a imagem icónica (especialmente neste glorioso esquema de cores), a performance dinâmica e a personalidade moldável ao temperamento do condutor fazem desta moto uma peça de engenharia que dá gosto apreciar.

Com calma, parcimónia, com um bigode a honrar os últimos heróis dos anos 80. Porque nos entas, gastar pouco mais de 10 mil euros (desde 10 595 €) por um regresso ao passado que nos permita desafiar qualquer miúdo atrevido que nos olhe com desdém, é um luxo. Apanhei uns quantos. Não perceberam o sorriso... //





PEUGEOT
MOTOCYCLES

METROPOLIS SW

DEIXE O CARRO NA GARAGEM E VIVA MAIS

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

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



**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.



ODE AO passado

KAWASAKI Z900 RS

A Kawasaki Z900 RS assume o seu tributo à lendária Z1, a icónica tetracilíndrica que marcou a década de 70. Num mundo motociclístico bastante diferente, o regresso a um passado tão feliz tem de ser muito bem conseguido. Estará a Z900RS à altura desse feito?

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

Não vi muitas Kawasaki Z1 ao vivo (sou da geração de 80), mas o último exemplar de que estive próximo estava em condições de concurso.

Para além dos quatro escapas a fazerem linha com o mesmo número de colectores, e do duplo amortecedor traseiro de dimensões ridiculamente pequenas, o que me surpreendeu foi a desproporção das dimensões do motor em relação ao conjunto.

A Z1 parece pequena, o guiador alto surge proeminente à frente do bem esculpido depósito, e o espaçoso assento de aspecto confortável evoca-nos sofás de outras épocas. Há claramente um orgulho mecânico na ostentação da peça de engenharia motriz que a move, e os cromados que o revestem são prova disso mesmo.

Hoje em dia, a parcimónia que compramos para degustar esta máquina visualmente contrasta com a atitude desportiva com que nasceu. A Kawasaki Z1

era a tetracilíndrica japonesa a quatro tempos mais potente da época (a primeira a nascer no Oriente com dupla árvore de cames à cabeça) e vinha decidida a bater todos os recordes de velocidade (e vencer a concorrência, sob a forma de uma muito bem sucedida Honda CB 750). Muitos a apelidam de primeira Superbike.

A Z900 RS é uma clara aproximação a esse glorioso espírito de epopeia industrial, uma ode a uma época onde o desafio do desenvolvimento tecnológico acontecia alimentado pela rivalidade entre companhias concorrentes. Há um certo purismo nesta capacidade que os engenheiros tinham de inovar soluções sem recorrer à electrónica.

Talvez por isso, esta moto apenas venha “apenas” com controlo de tracção e ABS, mas já lá vamos...

Esteticamente, ninguém lhe fica indiferente. A silhueta retro (ou neo-clássica, o que lhe quiserem chamar) reclama a atenção pela sua simplicidade intemporal. As formas e a arquitectura da sua geometria denunciam-lhe a intenção, um grande quatro em linha com duas rodas. Mas a harmonia >>>





"A **FORQUILHA INVERTIDA** DE 41 MM DE DIÂMETRO É TOTALMENTE AJUSTÁVEL E TRABALHA, NO MESMO SENTIDO, A EFICÁCIA COMPORTAMENTAL."

com que a soma das partes entrega o todo é uma arte que o tempo lhe ensinou.

E a referência da Z1 está presente em pormenores tão específicos como os mostradores ou o formato da secção traseira que alberga o farolim. É indescritível a sensação de conforto emocional quando observamos dois ponteiros a subir alegremente numa escala de números.

Aquela magia analógica que nos transporta à primeira vez que rodámos o punho do acelerador e vimos a dança frenética da agulha a tocar no vermelho, lembram-se? Impagável. Claro que no meio dos redondos pedaços de história, temos um quadro digital (LCD de contraste negativo) com toda a informação que faz de nós uns meninos, porque é impossível andar de moto sem saber qual a mudança engrenada, o nível do controlo de tracção, ou quantos quilómetros faltam para

ficarmos sem gasolina.

O grande farol redondo esconde uma iluminação full LED (assim como os indicadores de mudança de direcção e farolim traseiro) e o pormenor da buzina em destaque não provoca o habitual choque estético, o revivalismo perdoa a audácia. Há uma razão lógica para não encontrarmos quatro saídas de escape ou um conjunto de amortecedores duplos.

A Kawasaki quis que esta moto tivesse um comportamento dinâmico contextual com a evolução do modelo. O monoamortecedor traseiro (com regulação pré-carga e extensão) está montado na horizontal através um link, dando espaço para um melhor posicionamento do catalisador (potenciando a centralização de massas e trabalhando em prol do Euro 5).

A forquilha invertida de 41 mm de diâmetro é totalmente ajustável e trabalha, no mesmo sentido, a »



948 CC
111 CV
14 450 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

eficácia comportamental.

De resto, temos um quadro em treliça que utiliza o motor como elemento estrutural e um conjunto de travagem bem dimensionado (disco duplo dianteiro flutuante de 300 mm com duas pinças de quatro êmbolos opostos no eixo dianteiro, e um disco de 250 mm com pinça Nissin).

Aos seus comandos, a Kawasaki Z900RS revela-se uma moto adaptada aos tempos modernos. A sua volumetria e dimensão, contrasta com uma ergonomia simpática e acessível. As manetes são ajustáveis e a embraiagem (assistida e deslizante) tem uma acção suave mas directa. As pernas não se sentem excessivamente flectidas e estamos apoiados o suficiente no guiador para termos uma noção de propósito desportivo.

O assento (a 835 mm de altura) é espaçoso e bastante confortável, inclusive o do pendura (uma nota de carinho revivalista para as opcionais pegas cromadas que imitam as da Z1). Esta RS será sempre uma máquina que convida a longos passeios na marginal mais concorrida, com paragem no café mais badalado para poder ser admirada.

O acelerador por cabo tem um toque demasiado brusco, sobretudo a frio. Esta foi uma das características com que mais me debati ao tentar suavizar a condução, sobretudo no seu acerto em curva. Há todo um mundo de deambulações que se seguem...

A Z900RS tem espírito desportivo. Os seus 111cv (conseguidos às 8500 rpm), extraídos dos 948 cc, são muito respeitáveis e entusiasmantes. Os valores de binário (98,5 Nm às 6500 rpm) acompanham esta re- >>

*"A Z900RS TEM **ESPÍRITO DESPORTIVO**. OS SEUS 111 CV (CONSEGUIDOS ÀS 8500 RPM), EXTRAÍDOS DOS 948 CC, SÃO MUITO RESPEITÁVEIS E ENTUSIASMANTES."*





sprintmoto.pt

BLUSÃO KOOL



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

Cores disponíveis 



formulação do bloco de quatro cilindros em linha (utilizado na naked desportiva Z900), no intuito de o tornar mais utilizável nos médios e baixos regimes. O problema é que exageraram.

Às primeiras notas do vigoroso som do escape, sentimos um impulso violento, uma avalanche de ímpeto que requer habituação. Recordo que não há mapas de condução, mas basta imaginar uma superdesportiva no modo Sport no trânsito para ficarem com uma ideia. Com o motor frio (e a centralina a subir a rotação), torna-se quase imperativo trabalhar bastante a embraiagem para controlar as manobras a baixa velocidade.

Esta responsividade é absolutamente fantástica quando rolamos, a capacidade imediata de ganhar velocidade faz de nós os reis de qualquer

"AQUELA MAGIA ANALÓGICA QUE NOS TRANSPORTA À PRIMEIRA VEZ QUE RODAMOS O PUNHO DO ACELERADOR E VIMOS A DANÇA FRENÉTICA DA AGULHA A TOCAR NO VERMELHO, LEMBRAM-SE? "

ultrapassagem sem tocar na caixa.

Este motor canta feliz desde os baixos aos médios regimes, é um dos tetracilíndricos mais elásticos que conduzi nos últimos tempos. Numa condução mais empenhada, a ciclística acompanha a orquestra, as suspensões têm um pendor mais desportivo que permissivo (mesmo após ajuste, as agruras da cidade não lhe agradam), e a travagem é soberba no seu controlo e potência.

A solução que encontrei para tentar ser mais fluido numa estrada revirada foi abordar as saídas de curva uma mudança acima, visto que temos motor de sobra. O ponto em que resolvemos a travagem e voltamos ao acelerador em curva requer um ajuste milimétrico no acelerador, sob pena de »



TESTE KAWASAKI Z900 RS

termos uma resposta demasiado brusca.

A Z900RS é uma moto fácil de conduzir, ainda assim? É, sem dúvida. Sabem quando vamos a casa do sogro e ele começa com aquela eterna discussão sobre futebol, e o nosso jogo de cintura faz-nos rapidamente mudar de assunto? Conviver com uma moto que tem uma personalidade vincada é igual, contornamos a questão potenciando as suas virtudes.

E esta moto tem muitas. Estável e sempre bem plantada, previsível nas reações e com uma alma generosa, a sua atitude dinâmica é muito fácil de perceber. Mas sim, deixem o controlo de tracção ligado no nível 2 (sendo o nível 1 mais permissivo, podendo também ser desligado) nos dias de chuva.

O seu valor no mercado é assumidamente superior aos rivais directos. A Kawasaki Z900RS não é o único exemplo de personificação histórica, de continuidade de um legado, mas a sua aproximação (em estilo e sobretudo atitude) ao conceito original é absolutamente contemporânea.

Marcando a sua presença, gosta de ser admirada e, em andamento, tem motivos para ser respeitada. A Z1 estaria orgulhosa. //



EQUIPAMENTO

Capacete Sprint Rocket

Blusão Sprint Logo

Calças RSW Peter

Luvas RSW MSL-008

Botas TCX Ro4d WP





cardo®
communication in motion

Bluetooth® 5.2



CARDO
FREECOM 4x CARDO
FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

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

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

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt

DIVERSÃO garantida



BLUROC HUNT XC 125

A Bluroc Hunt XC 125 serve-se do seu estilo descomprometido para deixar a sua marca num dos mais concorridos segmentos do mercado. Estará o conteúdo à altura da imagem?

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

A

ntigamente designada por Bullit Motorcycles, a firma Belga que se especializou em scramblers de baixa motorização mudou o seu nome para Bluroc. Sob o mote de entregar estilo, liberdade e atitude em todos os seus

modelos, não é de estranhar que esta Hunt 125 XC tenha causado sensação sempre que a parávamos. As suas jantes de 18" montando pneus mistos e o grande depósito de 15L marcam-lhe a silhueta retro, e a sua cor verde mate dá-lhe uma aura rebelde. Um olhar mais atento descobre pormenores bastante interessantes, como o farol ou a tampa do depósito, a fazerem lembrar máquinas de outras épocas. Este é o sentimento geral a bordo desta pequena máquina, algures no tempo perdida, que dá muita vontade de perdermos tempo com ela.

Gosto bastante de ser surpreendido pelas motos que testo e quando me sentei aos comandos desta pequena 125 cc, simpatizei imediatamente com a sua ergonomia e com a acessibilidade dos seus comandos. Estamos de braços bem abertos e direitos >>>



» [Galeria de fotos aqui](#)





no posto de condução, o assento (750 mm de altura ao solo) é confortável e espaçoso e a caixa assertiva e directa ajuda a perceber melhor o carácter motriz da máquina. Aqui não há grandes loucuras, são 9,8 cv extraídos de um único cilindro de 125 cc. A unidade testada tinha feito apenas 17 km no mundo real. Gentileza e respeito pela mecânica impunha-se, portanto.

No painel de instrumentos, um LCD redondo, todas as informações básicas estão bem legíveis (indicador de mudança engrenada, temperatura do motor, nível de combustível, etc.), mas o conta-rotações marcado até às 12 000 rotações parecia-me demasiado optimista. A Hunt tem uma resposta solícita desde os baixos regimes, mas o pequeno motor não adora altas rotações, gosta de rolar embalado, sem gritos nem frenesins rotativos.

Quando lhe pedimos para se deitar, consegue a proeza de se manter certinha, as suspensões foram a peça ciclística que mais me agradou. Com um ângulo de direcção bastante pronunciado, é nervosa nas reacções, revelando uma atitude ágil (são 118 Kg a cheio) e confiante na frente. As irregularidades do piso acabam por ser debeladas com alguma displicência, fruto de um bom equilíbrio do conjunto, »

125 CC
9,8 CV
3 099 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE *BLUROC HUNT XC 125*

e isso ajuda-nos a carregar (alguma) velocidade em curva com bastante facilidade. A travagem combinada acompanha a honestidade geral, cumpre e não complica.

De um modo geral, a Bluroc Hunt XC 125 elogia o condutor com a sua atitude descomprometida. O facto de não se levar muito a sério dá-lhe uma aura divertida e livre de preconceito pelo seu tamanho, um claro exemplo de uma moto que sabe marcar a sua presença sem presunções nem falsas promessas. Gostaria que tivesse alguns acabamentos mais cuidados, sobretudo na secção traseira (a furação onde passa a alimentação para o farolim, por exemplo), mas de um modo geral, não desilude. Até pelo preço, pois serão precisos apenas 3.099 € para poder andar por aí a esbanjar estilo nas cidades mais cinzentas. //



*"DE UM MODO GERAL, A BLUROC HUNT XC 125 ELOGIA O CONDUTOR COM A SUA **ATITUDE DESCOMPROMETIDA**"*

EQUIPAMENTO

Capacete Sprint Rocket

Blusão Sprint Logo

Calças RSW Peter

Luvas RSW MSL-008

Botas TCX Ro4d WP





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



Cristiana Cera

*A miúda da moto azul.
Conservadora-restauradora
e motociclista.*

A culpa é DA MINHA MÃE

Desde que me lembro de ser gente que cresci a ouvir a minha Mãe a lamentar-se de ter vendido a sua moto.

Nos finais dos anos 70, numa pequena aldeia Ribatejana, a minha mãe desafiou os padrões de uma rapariga “normal” de aldeia. Com 20 anos, e com as suas poupanças do trabalho árduo, comprou a sua companheira de aventuras, uma Forvel Vip 2, a única “mini trial” de fabrico nacional, que mesmo sendo de pequenas dimensões, segundo o fabricante, o quadro era reforçado e adaptado à altura de qualquer condutor e para qualquer idade. Equipada com amortecedores telescópicos, as rodas eram de aço estampado 3.00 x 8”. Existiam duas versões: uma com motor Casal M 149 (mudança de mão) e outra com motor Casal M 147 (mudança de pé). Neste caso, a da minha Mãe era a M149.

Com o seu 1,50m de altura, ia a todo o lado, a uns estonteantes 60 Km/h! Chegava a ir à praia do Baleal, na sua moto azul metalizado e com o seu lindíssimo capacete AGV. Por onde passava era sempre notada, pois ninguém ficava indiferente à pequena moto!

Com a construção da nossa casa e já com filhos pequenos, decidi vender a moto para pagar o trabalho do carpinteiro.

O lamento da venda era amiúde, ao longo dos anos, especialmente quando se falava de motos.

Perto do meu 30º aniversário e já com a minha vida organizada, decidi que iria voltar a ver a minha mãe a andar de Forvel!

A busca começou inicialmente por tentar localizar a moto que teria sido dela, contudo, cheguei a um beco sem saída e perdi o rasto...

Plano B: comprar uma igual, já que, como trabalho na área da conservação e restauro, faço todo este tipo de



Fonte: rodasdeviriato.blogspot.com



YADEA

ELETRIFICA A TUA VIDA!

Uma nova geração.
Um novo estilo de vida e de viagens
mais verde.



trabalhos de recuperação! Infelizmente, cedo percebi que estas motos rondam os 4000€ - restauradas e legalizadas – e apesar de estar com a vida organizada, vamos lá a ter calma!

Durante esta busca vi centenas de motos deste e de outros estilos e sem me dar conta, fui-me apaixonando - especialmente - pelas “velhinhas”!

Acabei por abandonar a busca até que uns anos mais tarde, numa feira de clássicos vi uma Casal Diana G3 (que ainda tenho)!

Pequena, a funcionar e ainda por cima super acessível. Uma pechincha! Só precisava de mimo e restauro estético. Não hesitei por um segundo e trouxe-a para casa, pois não cabia em mim de felicidade, ao imaginar a cara da minha Mãe a receber uma moto idêntica à que tinha tido!

Infelizmente os nossos pais não são para sempre jovens, como os conhecemos outrora, e assim que se sentou na moto, percebeu que já não teria destreza para a conduzir. Tinha a “desilusão” estampada no rosto. Prometi a mim mesma que ainda iria alterar o assento e adaptar tudo o que a fizesse sentir com mais segurança. Ainda não desisti de a ver voltar a conduzir!

Com a moto ali parada (um desperdício) acabei por pedir ajuda ao meu Pai e a um Tio para me ensinarem a conduzi-la. Bem... mal sinto o acelerador a vibrar na mão, a sensação de frio na barriga, as “borboletas” (como costumamos chamar): a minha vida mudou!! Não larguei mais – vocês sabem como é – e o bichinho das motos pegou!

Pus mãos à obra e ficou lançado o início desta aventura! Restauro completo, uns quantos quilómetros e passeios e... o resto eu conto-vos depois!

Resumindo: A culpa é da minha Mãe! //



G5

L1e-B (Ciclomotor)



2300 W
MOTOR



45KM/H



63KM



G5S

L3e-A1 (Motociclo)



4100 W Central
MOTOR



80KM/H
VELOCIDADE MÁX.



115KM
AUTONOMIA



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



@lusomotos.sa
www.lusomotos.com



Para o **DIA-A-DIA**

COM UM CORTE CURTO, REVELA-SE PRÁTICO E CONFORTÁVEL, PARA UMA UTILIZAÇÃO URBANA AO LONGO DE TODO O ANO, EM VERSÃO MASCULINA E FEMININA.

O MACNA Oryon promete ser uma boa opção para os motociclistas urbanos que procuram um blusão de corte curto, prático e confortável, para uma utilização intensiva ao longo de todo o ano.

A camada exterior é fabricada em Fibrex, um material leve e confortável, mas com uma elevada resistência à abrasão e ao desgaste. Entre esta camada e o forro amovível, o blusão MACNA Oryon conta com uma membrana impermeável Raintex, com tecnologia AIR SCOOP.

Esta tecnologia permite a circulação de ar graças à construção da membrana impermeável por camadas. Desta forma, a impermeabilidade do blusão não é comprometida.

Este equipamento específico para a prática do motociclismo possui um forro térmico removível

que garante que a temperatura interior se mantém confortável, mesmo nos dias mais frios, mas que pode ser facilmente removido. Para os dias de calor, este blusão inclui um avançado sistema de ventilação, com entradas de ar no peito e exaustores nas costas.

Em termos de segurança, o blusão MACNA Oryon vem equipado com proteções RISC CE de nível 1 nos ombros e cotovelos, estando preparado para colocação de uma proteção de costas, que é vendida em separado.

Para arrumação, o blusão MACNA Oryon conta com dois bolsos externos e um bolso interno Napoleão para a carteira e documentos. Este modelo tem também ajustes nos punhos e cintura para um maior conforto. O fecho conector incluído nas costas do casaco, à altura da anca, permite a ligação a todas as calças da coleção MACNA, incluindo os jeans de



motociclismo com proteções.

Este modelo MACNA Oryon está também disponível em versão feminina, apresentando um corte específico para a sua anatomia, mas mantendo todas as restantes especificações iguais às do modelo masculino.

O blusão MACNA Oryon está disponível, na versão masculina, nos tamanhos S até 3XL,

nas cores Preto, Verde e Branco, por um P.V.P. recomendado de 209.95 Euros.

O blusão MACNA Oryon está disponível, na versão feminina, nos tamanhos XS até XXL, nas cores Preto e Branco, por um P.V.P. recomendado de 209.95 Euros.

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



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Baixos consumos | Mobilidade perfeita na cidade



Para GRANDES VIAGENS

RESISTÊNCIA, PROTEÇÃO E CONFORTO TORNAM ESTAS BOTAS TOURING IDEAIS PARA A ESTRADA, MESMO EM DIAS MAIS CHUVOSOS E FRIOS.

Graças à tecnologia GORE-TEX SURROUND, as modernas botas Sonora GTX são ideais para condições climáticas adversas, combinando ao mesmo tempo o lado prático com um aspecto desportivo.

A sola 3D destas botas touring de elevadas especificações apresenta entradas de ar integradas que garantem uma elevada permeabilidade ao ar e uma ventilação a 360°, já que a palmilha interior

é também ela ventilada. A sola de duas peças tem entradas de ar integradas e permite uma ventilação de todo o pé.

O fecho de correr, no lado interior, fica protegido por uma aba que adere através de velcro e que permite ajustar a bota à perna.

As Botas Sonora GTX estão disponíveis apenas em cor preta, em tamanhos que vão do 36 ao 48, e têm um PVP recomendado de 324€. //

NOVA VERSÃO
752S



O PODER DA PAIXÃO SENTE-SE NA ESTRADA

A nova 752S da Benelli oferece as emoções fortes típicas de uma naked desportiva sem comprometer o conforto e prazer de condução. Uma moto de nível superior capaz de chamar a atenção por onde passa, seja numa utilização livre e repleta de poder por estradas mais abertas, no vaguear diário pelo tráfego da cidade ou simplesmente parada diante dos seus admiradores.

Descobre-a num concessionário Benelli.





Offroad PROTEGIDO

ULTRA LEVE, IMPERMEÁVEL E RESPIRÁVEL, COM MATERIAIS ELÁSTICOS PARA MAIOR MOBILIDADE

Este é um equipamento especialmente concebido para manter o piloto seco em qualquer condição.

A membrana impermeável garante que a água da chuva não entra, mas permite que a transpiração se evapore. Nos dias mais quentes, um sistema de ventilação regulável proporciona uma temperatura do corpo controlada.

O seu peso extremamente baixo e a sua grande elasticidade proporcionam uma elevada liberdade de movimentos.

O Blusão de offroad Leatt Hydradi 4.5 utiliza na sua construção a membrana HydradiEVO, que é impermeável e respirável, e resistentes fechos de correr YKK, contando ainda com inserções refletoras nas costas para oferecer maior segurança, assim como reforços estruturais nos ombros e cotovelos.

As costuras são igualmente reforçadas. O colarinho está adaptado à utilização de Neckbrace, e o seu corte permite também a utilização de

peitoral. Para maior conforto tem ajustes no colarinho, na cintura e nos punhos.

Para arrumação, o Blusão Leatt Hydradi 4.5 está equipado com cinco bolsos.

O PVP recomendado é de 327,00€ (IVA incluído).

As calças Leatt Hydradi 4.5 recorrem igualmente à membrana HydradiEVO e aos fechos YKK. A sua leveza garante impermeabilidade e conforto.

Com costuras reforçadas e corte clássico pré-curvado para ser usado por dentro das botas, inclui painéis elásticos Ripstop e reforços nos joelhos com espuma e pele para garantir maior aderência.

O ajuste da cintura é feito por um sistema micro-ajustável e por uma faixa de silicone a toda a volta que o ajuda a manter o cós no seu lugar, sem escorregar. Para arrumação, tem dois bolsos de grandes dimensões.

O PVP recomendado das calças Leatt Hydradi 4.5 é de 286,00€ (IVA incluído). //

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[®]



Para **PROFISSIONAIS**

DESPORTIVO, FABRICADO EM FIBRA DE CARBONO E COM UMA HOMOLOGAÇÃO FIM

A MT Helmets apresentou o seu novo capacete desportivo. Desenvolvido na alta competição, este modelo, muito antes de aparecer no mercado, já tinha conquistado um título no Campeonato do Mundo de Moto GP e representa um passo gigantesco dado pela marca espanhola sediada em Cartagena.

Desde 2020, a MT Helmets redobrou o seu compromisso com o mundo da alta competição, onde se tem apoiado para desenvolver os seus capacetes, como é o caso do KRE+, um capacete 100% desportivo que apresenta uma calota exterior em fibra de carbono e que recebeu uma homologação FIM, o que lhe permite participar em qualquer competição internacional.

Mas apesar de ter sido desenvolvido em competição, e de a versão utilizada pelos pilotos do Campeonato do Mundo ser a mesma que

pode ser encontrada à venda, o KRE+ adapta-se perfeitamente à condução de estrada.

O primeiro grande desafio deste capacete foi passar os requisitos de homologação da FIM para poder competir no Campeonato do Mundo. Após superar este desafio e com as melhorias sugeridas pelos pilotos que colaboraram ativamente para a criação deste capacete, foi possível cumprir com o objetivo de levar a tecnologia aplicada no Campeonato do Mundo de MotoGP para as estradas.

A participação no desenvolvimento do KRE+ não se baseou apenas nos testemunhos dos pilotos e das equipas de engenheiros: Iván Silva, antigo piloto da MotoGP e Service Manager da MT Racing, teve um papel fundamental na conexão entre a pista e o departamento de engenharia.

A sua capacidade de interpretar as críticas



MOTO PONT©

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

dos pilotos tornaram muito mais fácil a implementação de melhorias no projeto.

Caracterizado por um amplo campo de visão e uma aerodinâmica esmerada, a sua produção assenta em 3 tamanhos de calota para uma melhor adaptação aos diversos tamanhos disponíveis.

Com uma ventilação bem concebida e uma narigueira instalada de origem, conta ainda com almofadas e forro, em tecidos anti-alérgicos, extraíveis para lavagem.

A viseira, em policarbonato de especificação óptica, beneficia de um mecanismo de encaixe rápido e tem tratamento anti-riscos, estando ainda preparada para receber tear offs. O sistema de retenção é feito por um fecho em duplo "D".

O capacete integral MT Helmets KRE+ já está disponível em Portugal com várias decorações, nomeadamente as réplicas de pilotos como o Pedro Acosta e o Sergio Garcia, e tem um P.V.P. recomendado de 554,89 Euros.

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



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



Conforto **ACESSÍVEL**

PARA AQUECER AS MÃOS MAIS DEPRESSA E COM MAIS PRECISÃO.

Os HotGrip EVO da Oxford oferecem uma nova tecnologia que irá aumentar drasticamente o prazer de andar de moto no Inverno.

A introdução de um “termístor” em cada punho permite que estes aqueçam mais rapidamente, regulando automaticamente a temperatura exata da superfície de acordo com a temperatura definida pelo utilizador, que tem à sua disposição 5 níveis de intensidade, e temperaturas entre os 35 e os 45 °C.

O design da sua superfície é ideal para trilhos off-road, uma vez que possuem uma grande área de aderência para os dedos, garantindo maior controlo.

De fácil instalação, com ligações à prova de água, os HotGrip EVO têm um baixo consumo de energia e incorporam um sistema power shut off automático.

Os Punhos Aquecidos HotGrip EVO da Oxford já estão disponíveis em Portugal, com um P.V.P. recomendado de 149,44€ (IVA incluído). //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Transforma o pneu EM AUTÊNTICO 'TUBELESS'

EFICÁCIA ENDURISTA QUE PODE SER ADAPTADA ÀS GRANDES MOTOS DE TRAIL PARA EVITAR FUROS E TER MÁXIMA TRAÇÃO EM TODO-O-TERRENO.

O inverno aumenta os desafios na prática do todo-o-terreno, 'exigindo' mais tração por força das pedras e raízes escorregadias e outros obstáculos que os enduristas bem conhecem.

A utilização de pneus adequados é importante mas, para extrair o máximo rendimento, é imprescindível a utilização de pressões reduzidas, de forma a potenciar a tração. O problema é que menor pressão aumenta a probabilidade de furos...

O sistema Tubliss é a solução revolucionária e patenteada que recorre a uma câmara de ar de elevada pressão fixa no aro da roda, permitindo assim que sejam utilizadas pressões muito reduzidas no pneu.

O Tubliss é carregado com 100 Psi de pressão, enquanto o pneu pode utilizar pressões de ar extremamente baixas, de 0 a 10 Psi, e assim garantir uma maior superfície de contacto com o solo, adaptando-se na perfeição a cada tipo de

piso na busca da melhor capacidade de tração.

O sistema Tubliss está disponível para rodas de 18", 19" ou 21 polegadas e garante maior proteção ao pneu e à jante, otimizando a fixação do pneu ao aro, impedindo o seu 'descolamento' e permitindo continuar a rodar em caso de furo.

Permite ainda reparar o furo de imediato, proporcionando enorme facilidade graças à possibilidade de usar os conhecidos tacos de borracha, uma reparação que demora escassos minutos.

O sistema Tubliss é mais leve e durável que as 'mosses' usadas em competição e garante mais versatilidade ao transformar qualquer aro em 'tubeless' através de operação de montagem extremamente simples.

Mais fácil do que montar uma 'mousse' e apresentando um preço bem acessível face às vantagens, o sistema Tubliss está disponível por 150 € (PVP recomendado) em qualquer concessionário da Puretech, o importador e distribuidor exclusivo da Tubliss em Portugal. //



FE 350 HERITAGE 2023

O EQUILÍBRIO
PERFEITO ENTRE
VERSATILIDADE
E AGILIDADE.

 **Husqvarna**[®]
MOTORCYCLES



CAISMOTOR

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



Máxima PROTECÇÃO

UM AIRBAG AUTÓNOMO E DOBRÁVEL, DESENVOLVIDO PELA ALPINESTARS PARA SER USADO POR DENTRO OU POR FORA DO CASACO

A família “Tech Air”, que inclui os equipamentos Tech-Air 10 e Tech Air 5, recebe agora o Tech Air 3, um Sistema de Airbag que permite aos condutores de todas as categorias usufruírem de uma peça de vestuário autónoma, com toda a proteção que este dispositivo proporciona, independentemente da moto que conduzam ou do seu estilo de condução.

O Tech Air 3 promete ser a proteção mais prática e eficaz para aqueles motociclistas que se deslocam diariamente de moto pela cidade ou que se aventuram por um ou outro trilho de terra batida.

Desenvolvido para ser usado sob todos os tipos de condições atmosféricas, este Sistema de Airbag Tech-Air 3 tem uma construção leve e um design que permite que seja dobrado de forma rápida e cómoda

para que possa ser guardado numa mochila ou até mesmo sob o banco de uma scooter quando não estiver a ser utilizado.

O Tech Air tem incorporados seis sensores, entre acelerómetros e giroscópios de 3 eixos, que garantem a melhor monitorização e antecipação de um eventual acidente.

O algoritmo de deteção de colisões da Alpinestars tem vindo a ser desenvolvido e redefinido através de milhões de quilómetros de condução e milhares de colisões, permitindo ao sistema avaliar com precisão o momento em que aciona o Airbag antes do impacto ou de outra situação perigosa similar.

A partir do momento em que o Tech Air 3 deteta o início de uma colisão, o sistema irá inflar o Airbag num tempo de 50 milésimos de segundo. >>>

O algoritmo de deteção de colisões do Tech Air ajuda a inteligência artificial a definir com precisão quando o Airbag deve ser acionado, em caso de acidente.

A cobertura da parte superior do corpo garante ao condutor maior proteção, cobrindo-lhe a totalidade do peito e costas. Opcionalmente, é possível adicionar uma proteção de costas na bolsa própria, existente na parte posterior.

Um mostrador em LED na parte frontal do colete indica o estado do Sistema Airbag e incorpora um alerta tátil, que vibra para confirmar que o Sistema está armado, assim como alerta o condutor do estado da bateria.

A conexão Bluetooth com a APP Tech Air permite monitorizar tanto o sistema operacional como o estado da bateria e até planear o trajeto através do "MyRide".

O Tech Air 3 é ideal tanto para o dia-a-dia na cidade como em pequenas viagens de carácter mais aventureiro.

O Tech-Air 3 estará brevemente disponível em Portugal. Além da versão masculina, vai estar também disponível uma versão feminina (Stella), com um design cintado e uma ergonomia



adaptada ao formato do corpo feminino.

O Tech Air 3 estará brevemente disponível num ponto de venda Alpinestars com o preço recomendado de 499.95€, IVA incluído, tanto para a versão masculina como a feminina. //



HONDA



Conheça a nova gama 2022 na:

Wingmotor



Elegância RADICAL

PARA O TODO-O-TERRENO E MX, COM GRANDE ESTILO

A camisola Seeker, da coleção REV'IT! Dirt Series, destina-se a todos os que amam os trilhos ou as pistas com saltos e transporta para estas modalidades todo o “saber fazer” de uma marca que, desde 1995, domina, como poucas, a ciência dos materiais têxteis adaptados aos equipamentos de proteção específicos para motociclismo.

A prática do todo-o-terreno ou do motocross exige aos pilotos um considerável dispêndio energético que se agrava quando as provas são realizadas sob temperaturas moderadas ou elevadas, sendo por isso importante poder contar com um equipamento de qualidade que permita ventilação.

Produzida em Lycra elástica, a Camisola REV'IT! Seeker proporciona leveza e grande liberdade de movimentos. Inclui inúmeros orifícios cortados a laser, que proporcionam uma ventilação eficaz.

É a solução ideal para complementar a elevada proteção proporcionada pelo casaco Proteus, que é igualmente ventilado e leveiro.

A camisola Seeker está disponível em amarelo, em tamanhos que vão desde o S ao 3XL, e tem um PVP recomendado de 59,99€.

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

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.



**Fabricado
EM PORTUGAL**

TECNOLOGIA E SUSTENTABILIDADE ESTENDE-SE ÀS DIFERENTES GAMAS PREMIUM DA NEXX NA NOVA COLEÇÃO 2023.

A Nexx refere-se à inovadora tecnologia X-PRO Carbon, apresentada há menos de 2 anos e que agora se estende às diferentes gamas Premium da marca, como “Segurança de última geração”.

A gama, projetada para pilotos profissionais e para motociclistas conscientes da importância do peso, integra uma tecnologia de última geração que combina tecnologia aeroespacial com malha de carbono 3K para produzir uma estratificação única que torna o capacete mais leve, forte e confortável.

Em 2023, a Nexx reforça a sua gama desportiva X.R3R com a nova homologação ECE 22-06, apresentando uma grande variedade de novos modelos e decorações arrojadas, como o novo X.R3R HAGIBIS, em malha de Carbono X-PRO CARBON e verniz translúcido em tonalidades púrpura ou o novo X.R3R IZO, com uma decoração fantasiada, bem ao estilo MotoGP.

As versões ZERO PRO, em fibra de Carbono X-PRO CARBON, passam também a fazer parte das gamas Aventura X.WRL (Wild Rally) e X.WED2 (Wild Enduro).

A nova gama inclui novas decorações e novas cores nas gamas SX.100R, X.G100R (linha clássica) e X.G20, um dos poucos capacetes abertos com homologação ECE 22-06,



X.R3R HAGIBIS



X.R3R IZO



X.G100R



X.WRL (Wild Rally)



X.WED2 (Wild Enduro)

atualmente disponíveis no mercado, completam as muitas novidades da Coleção NEXX 2023.

A NEXX também promete que as novidades não vão parar por aqui e afirma que está já agendado mais um lançamento de “meia temporada” que irá incluir uma nova gama com a nova homologação ECE 22-06.

Helder Loureiro, CEO e Co-Fundador da Nexx Helmets, revela as medidas que a sua empresa está a adoptar para aumentar a sustentabilidade da sua operação:

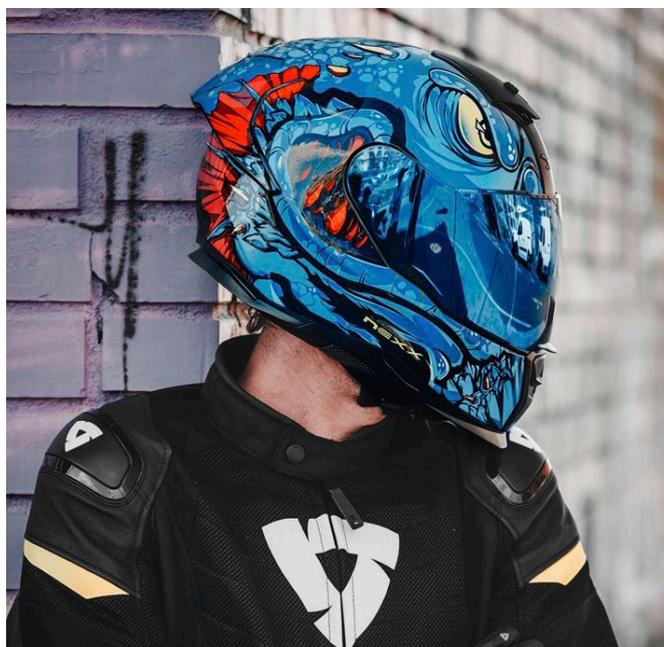
“Mantendo-nos fiéis ao nosso compromisso ‘HELMETS FOR LIFE’ demos início ao projeto “MORE LIFE, LESS FOOTPRINT” (mais vida, menos pegada) que incluiu uma série de parcerias que têm como objetivo reduzir o desperdício industrial e minimizar a nossa pegada ambiental. Por exemplo, o Ergo Padding System deixou de ser incluído de série nos nossos capacetes.

Esta decisão resultou de um estudo que fizemos, que nos levou à conclusão que apenas uma pequena percentagem dos nossos utilizadores sentia a necessidade de utilizar esse kit extra de esponjas, para um melhor ajuste. Contudo, a disponibilidade deste acessório mantém-se, sob pedido.

Ainda este ano, iremos introduzir um novo modelo de caixa em cartão reciclado, com um tempo de produção inferior e um reduzido consumo de tinta à base de água, num processo desenvolvido em parceria com Alunos da Licenciatura de Design da Universidade de Aveiro. Também todos os nossos Manuais de Produto, passam a ser disponibilizados apenas em formato digital, tal como o Catálogo NEXX 2023, para os profissionais.” //



X.G20



SIMPLIFICA OS TEUS DIAS MAXSYM TL 508



- ▶ MOTOR BI CILÍNDRICO
- ▶ CONTROLO DE TRACÇÃO
- ▶ IGNIÇÃO SEM CHAVE

WWW.SYM.PT



THE SMART
CHOICE*



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Viagem AOS PIRENEUS

A minha viagem aos Pireneus começou por África...???? Sim, o meu professor de geografia neste momento ter-me-ia mostrado a palmatória, com razão, diga-se.

Bem, a viagem era outra, Marrocos. Marrocos é uma daquelas viagens que me atravessa. Sempre que penso em ir, alguma coisa me impede. Não tenho tia em Marrocos, mas se tivesse diria que não me quer lá!

Da primeira vez que pensei ir a Marrocos as fronteiras estavam fechadas devido ao malvado COVID, da segunda também, mas essa não sabia eu.

Arranquei para o meu Alentejo com 2 semanas de férias e a vontade inabalável de ir comer um Tajine. Claro, não sem antes parar na minha terra (Vale de Vargo) para tratar de um belo queijinho alentejano e o tinto, que lá por terra de muslins beber um copo de tinto é tarefa árdua.

Fui à net e comprei diligentemente um bilhete de ferry de Algeciras para Ceuta. Primeiro erro. Achei estranho não ser possível comprar bilhete para TangerMed, mas enfim, não pensei muito sobre o assunto. O bilhete dava para chegar à outra banda do Mediterrâneo e depois logo se vê.

Uma nota importante, existem várias formas de comprar bilhetes de ferry, a melhor é comprares na net, claro. Mas desenvolvi uma técnica que considero que talvez seja vantajosa. Há dois tipos de site onde podes comprar o bilhete, aqueles que eu considero os intermediários que, na prática, a aplicação deles faz apenas uma busca por todos os operadores marítimos e encontra aqueles que te permitem fazer a viagem, e aí compras o bilhete nesse site, ou, em alternativa, verificar quais são os operadores que fazem a viagem que pretendes, saís dessa aplicação e procuras »





comprar o bilhete diretamente no site do operador (quando existe claro). Fica um pouco mais barato, pelo menos essa é a minha experiência.

Voltando a Marrocos, arranquei do meu Alentejo de peito cheio e a sentir-me já uma piloto de Dakar, uma espécie de Elisabete Jacinto, mas em versão bazófia.

Nunca consegui encontrar uma cidade portuária, a não ser a minha Lisboa, que seja bonita, Algeciras não é exceção, uma confusão degradante.

A “rodas altas” entrou para o ferry em todo o seu esplendor e por estranho que pareça, talvez por ser a única e não haver mais motos Uuummm... algo não está bem, entrou confiante.

Chegada a Ceuta, depois de muitos altos e baixos, literalmente, porque o mar estava furioso nesse dia, já cheira a Marrocos, com tudo o que isso comporta, tráfego confuso, sinais imperceptíveis, todo o tipo de viaturas, calor e... muito chinelo.

Ligado o GPS começa a aventura, o manhoso não saía do lugar. Mau, então não apanha nenhum caminho

para Tânger? Raio, o que se passa, agora morres assim que chegas a África malvado! Voltas e voltas em Ceuta, já com o sentimento de que o sinal de GPS havia sido cortado porque havia uma qualquer conspiração intergovernamental que punha em causa a segurança nacional (demasiados filmes 007 ao domingo à tarde, quando ainda sabia onde ficava o meu sofá).

Espera, pergunto a um polícia que conspiração grave e ultrassecreta se trata para eu não ter sinal no GPS. Nada, o GPS está bom, a “fronteira é que está cerrada!” mau, então?

“Já ouviu falar do Covid? Há dois anos que não se ouve outra coisa! Pois é, desde essa altura que a fronteira está cerrada!”

Lá se foi a teoria da conspiração ultra secreta, era só o raio do bicho.

Voltei para trás então... Felizmente, consegui trocar o bilhete do ferry que tinha comprado para duas semanas depois. De cabisbaixo, por não ter mostrado ao mundo as minhas capacidades “enduronas” (um pouco de bazófia não faz mal a ninguém), lá voltei para o barco, não sem antes levar um arraso na minha moral, quando um GNR que fazia parte de um contingente de segurança na entrada do porto disse em estilo de gozo “eu achei estranho e até comentei com um colega, o que virá alguém fazer para Ceuta numa moto daquele tamanho? Isto tem pouco mais de 20 km”. Enfim, acabou com o resto da “confia” que trazia.

Voltei então de ferry para Algeciras, atravessando mais uma vez o raio de um mar picado que me fez pensar no “gregório” durante a travessia toda.

Chegada a Algeciras, com o orgulho ferido, arranquei pelo sul de Espanha direito a Barcelona.... Olha agora logo se vê...para trás não volto. //

A Voge 300 Rally atravessou o país

FORA DE ESTRADA



O nome Lés-a-Lés já conta com quase 25 anos de história na cultura mototurística nacional. A sua versão mais aventureira teve este ano a sua 7.^a edição, com as habituais três etapas onde o fora de estrada é o prato principal.

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Paulo Ministro e FMP

Partida de Mirandela até Tábua, continuação até Arronches para terminar em Vila Real de Santo António. Cerca de 270 km nas duas primeiras para uma etapa final com uns expressivos 390 km, e a promessa de um Portugal atravessado o mais possível, fora do alcatrão.

A arma escolhida para este intento foi a Voge 300 Rally, que tão boas indicações nos tinha dado quando estivemos na sua apresentação, nos arredores de Madrid.

Começamos então pelo princípio. A saída de Lisboa foi feita antes do nascer do Sol, afinal, os mais de 400 km até Mirandela prometiam longas horas de alcatrão, e uma média de 90 km/h de velocidade de cruzeiro era uma garantia de poupança de pneu e da saúde do pequeno monocilíndrico. Como principal alteração na performance aventureira da máquina, para além de a equiparmos com um pequeno GPS, tínhamos montado uns Pirelli MT21 Rally Cross (90/90 R21) na dianteira e uns Mitas E12 Rally Star (140/80 R18) na roda posterior. Relembramos que esta moto, de origem, apresenta crash-bars, protecção de carter (em plástico reforçado), protecções de punhos e uma estrutura posterior para carregar bagagem, verdadeiramente pronta para tudo!

A opção de realizarmos o trajecto de ida e regresso por asfalto (não utilizando um atrelado ou outro tipo de transporte) prende-se com o facto heroico de entendermos que este é o derradeiro teste de homem/máquina, onde a comunhão começa na antecipação da partida e termina no regresso a casa transportando um corpo cansado e uma alma feliz. Partir com o entusiasmo limpo e chegar com a sujidade típica de quem viveu uma experiência única, tendo o mesmo local como testemunha, é um acto de adoração pela máquina e de respeito pela epopeia. E aqui, apenas as maxi-trail nos percebem o intento, visto que as motos de enduro se-
guem descansadas no transporte.

Em Mirandela, cerca de 400 participantes pintavam uma moldura bastante heterogénea em termos de ferramentas escolhidas para o desafio. As motos de enduro continuam a marcar a maioria das inscrições, seguidas das trails de média cilindrada, com destaque para a armada de Yamaha Ténéré 700, a maior parte delas personalizadas e customizadas ao gosto do dono. Francamente em minoria, as grandes maxi-trail surgem pilotadas por aqueles que não sabem muito bem ao que vêm, ou por alguns artistas que percebem da poda, tendo a noção de que terão uns dias duros pela frente. Existem sempre uns unicórnios que geram desconfiança na partida e que surpreendem à chegada...

As inscrições de participantes estrangeiros (sobretudo espanhóis) ascendem a 20% do total, uma prova do sucesso internacional deste evento e a triste constatação de que na Europa se torna cada vez mais difícil andar livremente fora de estrada.

A Federação de Motociclismo de Portugal, desde há 4 anos a esta parte, promove uma iniciativa que não só tenta minimizar o impacto ecológico da passagem da caravana, como promove a sustentabilidade ecológica do nosso país. O programa “Reflorestar Portugal” levou

centenas de árvores autóctones (cedros, pinheiros-mansos, salgueiros, freixos, loureiros, etc.) às escolas de Mirandela, Tábua, Arronches e Vila Real de Santo António, num exercício de consciencialização ambiental de magnitude ímpar. Queremos um país intocado no seu mapa florestal e queremos também garantir que podemos usufruir da sua luxuriante variedade a fazer o que mais gostamos, a andar de moto na sua verde intimidade. Obrigado FMP.

Partida. Após um jantar degustando uma das iguarias típicas da zona (um conjunto de restaurantes seleccionados davam acesso a um jantar com alheiras produzidas localmente), o dia começava novamente antes do Sol raiar. Não fazendo analogias aos pescadores e às minhocas, no pórtico de largada o sentimento de antecipação pelo desafio que tínhamos pela frente era palpável, o Norte e a sua orografia não faziam prisioneiros.

277 km de subidas íngremes e descidas vertiginosas esperavam-nos, num palco verdejante de vinhas e braços de rio. A cada momento mais relaxado proposto pelas curtas ligações de asfalto, seguia-se outra subida ziguezagueante recheada de pedra solta e cascalho. A Voge 300 Rally servia-se dos seus quase 30 cv para



saltitar alegremente entre 1.^a e segunda velocidades, ganhando tracção e ultrapassando os obstáculos sem dificuldades de maior. A sua agilidade e boa distribuição de peso alavancava a confiança para atacar as zonas mais técnicas. Fiz as duas primeiras edições de maxi-trail, e reconheci algumas destas subidas das primeiras edições, portanto acredito que estes troços tenham virado desafios clássicos. Era comum vermos algumas motos maiores caídas, e outras paradas a ganharem fôlego e coragem. A primeira paragem do dia revelava a dificuldade do mesmo, em 3 horas de percurso tínhamos feito menos de 80 km... a baixa média punha a descoberto a dureza física e aconselhava-nos a cuidar do ritmo para não cometermos erros. Na retina ficaram as encostas pintadas de vinhas, a companhia do Rio Tua e as suas imagens bucólicas, os trilhos emparedados por muros de pedra, e a hospitalidade de uma região do país onde a dureza do terreno molda o carácter e amacia a simpatia. O primeiro dia chegaria ao fim com a entrada em Tábua. Cansados, a caminho do hotel comentámos que esperávamos uma melhor performance, o Norte não podia ser subestimado e tínhamos levado uma bela tarefa.

*" 277 KM DE SUBIDAS ÍNGREMES
E DESCIDAS VERTIGINOSAS
ESPERAVAM-NOS, NUM PALCO
VERDEJANTE DE VINHAS E
BRAÇOS DE RIO"*

No segundo dia, a travessia da maior região montanhosa de Portugal prometia caminhos ligeiramente mais rolantes, mas igualmente exigentes. Os primeiros quilómetros matinais levaram-nos à apoteose visual do parque eólico de Pampilhosa da Serra, onde a neblina adormecida dos vales contrastava com o romper do Sol nos entrecortados cumes da serra do Açor. Os grandes fogos que assolaram a zona davam azo a passagens apocalípticas entre os cadáveres de árvores que jaziam no meio do trilho. A dimensão do desastre assumia a forma de hecatombe, quando se prolongava por quilómetro atrás de quilómetro.

A Voge 300 Rally continuava a brindar-nos com toda a sua tranquilidade e eficácia. Nos ressaltos mais agressivos a suspensão nunca atingiu o seu limite, sempre se apresentou esforçada o suficiente para não compro- >>



" O ÚLTIMO DIA PROMETIA SER GRANDE. 390 KM ATÉ VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO, COM PISTAS RÁPIDAS E MAIS FLUIDAS."



meter o ritmo. Afinal de contas, os menos de 160 Kg ajudam a debelar o cansaço...

Ao longo do dia, o intenso pó (a que a secura do terreno provocada pelos eucaliptais não é alheia) tomou conta da realidade da pilotagem, era impossível seguir a menos de 100 metros da moto da frente, sob pena de ficarmos imersos numa perigosa sopa amarelada. A passagem do Tejo em Vila Velha de Ródão marcou a chegada ao Alentejo, e os percursos mais rolantes escondiam algumas surpresas a requererem um esforço extra. A bonita Alameda dos Freixos marcou a passagem pelo Parque Natural de São Mamede, e a proximidade de Portalegre e Arronches, onde iríamos pernoitar. Fisicamente menos exigente, foi o constante pó que nos extinguiu o ânimo e dificultou a progressão no terreno. Mais 268 km concluídos. Venha o Sul.

O último dia prometia ser grande. 390 km até Vila Real de Santo António, com pistas rápidas e mais fluidas. As longas ligações de asfalto tornam-se inevitáveis numa parte do país onde as propriedades privadas assumem dimensões gigantes, e onde podemos observar o aumento exponencial dos grandes olivais de cultivo intensivo. Bordejámos a fronteira e vislum-

bramos os efeitos da seca no maior lago artificial da Europa, não sem antes evitarmos os constantes furos que assolaram a caravana. A Voge 300 Rally conseguia manter um registo consideravelmente rápido. A possibilidade de desligarmos o ABS traseiro permitia-nos bloquear a roda para a entrada em curva, sendo que depois gostaríamos de mais cavalagem para fazer deslizar o sobredimensionado pneu traseiro. As maxi-trails puderam finalmente colocar a potência no chão, e depois de dois dias bastante técnicos e exigentes, nas pistas largas e rápidas encontraram o seu oásis. No Parque Natural do Guadiana, um divertido sobe e desce dava-nos a sensação de fim de festa, o dia tinha sido quente e longo, e a cerveja fresca surgia cada vez mais como miragem apetecida.

A Federação de Motociclismo de Portugal está mais uma vez de parabéns. Atravessar o país de Norte a Sul com o enfoque nos caminhos menos batidos é um feito digno de nota. E nesta 7.ª edição, os desafios acrescidos do elevado número de participantes, das constantes e inesperadas adaptações ao percurso e do terreno seco e poeirento, só nos fazem enaltecer o seu trabalho organizativo.



EQUIPAMENTO

Fato REV'IT! Sand 4

Luvas REV'IT! Sand 4

Botas Forma Adventure Low

Capacete Scorpion VX 16 Air

Óculos 100%

Depois do Norte acidentado e desafiante, do Centro poeirento e montanhoso, surgiu um Sul rolante mas enorme na sua vastidão. Ao longo de todo o evento, encontrámos nos Oásis uma refeição retemperadora e uma oportunidade para descansar nesses dias tão longos, assim como todo o apoio que máquinas e pilotos desejassem. Na cara dos mais experientes desenhava-se o agradecimento pela dureza da prova e nos novatos, a alegria de terem chegado ao fim, fundia-se com a promessa de voltarem para o ano.

A moto que nos transportou nesta aventura chegou saudável e imaculada ao final. Podemos dizer que a Voge 300 Rally superou o LAL com nota de mérito. A ausência de qualquer problema mecânico e a sua honestidade dinâmica fizeram dela a companheira ideal para superarmos todos os desafios. Nas subidas mais escabrosas da zona vinhateira,

" A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL ESTÁ MAIS UMA VEZ DE PARABÉNS. ATRAVESSAR O PAÍS DE NORTE A SUL COM O ENFOQUE NOS CAMINHOS MENOS BATIDOS É UM FEITO DIGNO DE NOTA. "

desenhou potência e tracção suficientes para se desviar das maxi-trail em dificuldades. Nos pisos mais escorregadios, serviu-se da sua agilidade para recuperar a compostura, sempre com a tranquilidade típica de quem não tem nada a provar. Não é à toa que aqui estamos. Esta moto rolou 450 km para Norte, atravessou o país por montes e vales e depois regressou a casa carregada de estilo aventureiro.

Fiz as duas primeiras edições desta prova de maxi-trail. Prometi que voltava com uma máquina bem abaixo dos 200 Kg mas que me permitisse ir e voltar a rolar. Este era o teste que faltava para me convencer das suas capacidades e pela curiosidade gerada, acredito que também assim foi para muitos outros que a viram chegar ao fim depois de mais um épico LAL Off-Road. Bravo.//

» Mundial de Velocidade - Moto3



Guevara vence corrida e Campeonato

O ESPANHOL ENCERRA O CAMPEONATO DO MUNDO COM UMA VITÓRIA DIFÍCIL NA AUSTRÁLIA, ONDE TEVE DE LUTAR COM DENIZ ÖNCÜ E COM O SEU PRÓPRIO COLEGA SERGIO GARCIA

IZAN GUEVARA é o Campeão Mundial de Moto3!

O piloto da Gaviota GASGAS Aspar Team ficou em primeiro lugar na luta pela vitória no Grande Prémio da Austrália Animoca, dando-lhe uma vantagem inquestionável de 65 pontos sobre o companheiro de equipa Sergio Garcia, com duas corridas para terminar esta temporada.

Deniz Öncü (KTM Red Bull Tech3) terminou em segundo lugar no dia em Phillip Island, à frente de Garcia e Ayumu Sasaki (Sterilgarda Husqvarna Max).

Dennis Foggia (Leopard Racing), que começou o dia como o rival mais próximo de Guevara para o título, levou a bandeira xadrez em 9.º e é agora terceiro na classificação dos pilotos, dois pontos atrás de Garcia.

Diogo Moreira, que a dada altura lutou na frente, foi um excelente 7.º no final. //



Indian vence sexto campeonato consecutivo de Flat Track

A EQUIPA DA INDIAN TERMINOU A TEMPORADA 2022 EM 1.º E 2.º. JARED MEES VENCEU O OITAVO CAMPEONATO DA CARREIRA

A INDIAN MOTORCYCLE RACING, apoiada pela Progressive Motorcycle Insurance, garantiu o seu sexto Campeonato Americano de Flat Track (AFT) consecutivo na categoria de Fabricantes, enquanto o seu piloto de fábrica, Jared Mees, levou para casa o seu oitavo título de carreira no Grande Campeonato Nacional.

O segundo e terceiro lugares de Mees na final da Volutia Half-Mile I & II foram mais do que suficientes para cimentar o seu lugar no topo da tabela de classificação e manter a placa n.º 1.

Entretanto, o duplo pódio do colega de equipa Briar Bauman impulsionou-o do quarto para o segundo lugar na classificação final - atribuindo à equipa de fábrica da Indian os dois primeiros lugares do SuperTwins pelo quarto ano consecutivo.

Apesar de novas mudanças de regras, implementadas em 2022 para restringir o desempenho da Indian FTR750, a equipa de fábrica esteve à altura da ocasião e superou todos os desafios.

Mees credita a sua equipa por um trabalho fenomenal durante todo o ano, uma vez que não tiveram uma única falha mecânica.

Mees terminou com três vitórias e nove pódios adicionais.

Bauman, que estava numa caçada para retomar a placa N.º1 de Mees, foi competitivo todo o ano até que um 16.º em Cedar Lake Short Track II o mandou para o fundo da tabela de classificação.



Embora o campeonato possa ter ficado fora de alcance, a natureza competitiva feroz de Bauman levou-o a um terceiro e segundo lugares, respectivamente, e plantou-o firmemente no segundo lugar geral pelo segundo ano consecutivo.

"Este ano trouxe novos desafios, ao contrário de qualquer outro. O título

de campeão Fabricante e o título de Mees são uma prova da resiliência e do trabalho árduo da equipa", disse Gary Gray, Vice-Presidente de Corridas, Serviço & Tecnologia.

"E, claro, uma felicitação pessoal a Jared pelo seu oitavo campeonato. Quando regressámos ao desporto em 2017 e Jared se juntou à Wrecking Crew, partilhou connosco o seu objectivo de carreira, pelo que estar aqui sentado, seis anos depois, e apenas com um título a menos, é verdadeiramente espantoso".

Tendo ganho quatro dos últimos seis campeonatos de SuperTwins a bordo da Indian FTR750, Mees está agora apenas a um do objectivo da sua carreira pessoal de alcançar o recorde de nove campeonatos de Scottie Parker.

Mees tem mais de 60 vitórias na carreira e múltiplos recordes. //

» SBK



Lorenzo Baldassarri passa às SBK

TRÊS VEZES CAMPEÕES DO MUNDO DE ENDURANCE E CONCORRENTES DA FRENTE NAS SUPERSPORT, A YAMAHA GMT94 IRÁ SUBIR AO MUNDIAL SUPERBIKE EM 2023, COLOCANDO EM CAMPO UMA YAMAHA R1 DE ÚLTIMA ESPECIFICAÇÃO PARA LORENZO BALDASSARRI PARA FORMAR A EQUIPA YAMAHA GMT94 SUPERBIKE

TENDO PASSADO as últimas cinco temporadas nos lugares da frente com uma Yamaha R6 na classe intermédia com o apoio da Yamaha, a equipa Yamaha GMT94 irá agora assumir a categoria rainha das SBK pela primeira vez desde 2009.

Após o seu impressionante primeiro ano nas SSP, a Yamaha tem o prazer de assinar Baldassarri para a temporada 2023, durante a qual irá correr um Yamaha R1 para a equipa francesa.

Entretanto, a GMT94 Yamaha continuará a disputar as SSP uma sexta temporada consecutiva em 2023, com uma única Yamaha R6 para o campeão francês de Supersport Valentin Debise.

Fundada em 1991, a equipa GMT94 tem uma longa e bem sucedida história, celebrando o seu primeiro título

no Campeonato Francês de Superbikes de 1998, que foi ganho pelo fundador da equipa, Christophe Guyot. Apenas na sua segunda temporada EWC, a equipa anunciou-se oficialmente no palco mundial, ganhando as 24 Horas de Oschersleben em 2000 com uma ajudinha de Steve Hislop, e terminando em segundo lugar na classificação final.

Em 2001, a equipa obteve a sua primeira de três vitórias nas 24 Horas de Le Mans, e depois de ter perdido por pouco o título durante as suas primeiras cinco épocas, a GMT94, agora com maquinaria Yamaha, foi coroada campeã de Endurance de 2004.

Quando saiu das corridas de resistência em 2018, a Yamaha GMT94 tinha conquistado três títulos mundiais (acrescentando 2014 e 2016-17 ao seu campeonato de 2004), 17 vitórias, incluindo duas vitórias no Bol D'or e »

36 pódios.

Embarcou então no campeonato de SSP em 2018, tendo conquistado sete vitórias com Jules Cluzel (16 acima), bem como 24 pódios, o mais recente dos quais veio na casa da equipa em Magny-Cours este ano.

Baldassarri, entretanto, mostrou uma incrível velocidade e consistência em 2021, ganhando quatro corridas, incluindo na sua estreia em Aragón, e 14 pódios. O italiano ocupa atualmente o segundo lugar na classificação e com três rondas restantes, ainda está na caça ao título. Antes desta época, Baldassarri estava bem estabelecido dentro do paddock de Grande Prémio.

Tendo feito a sua estreia na temporada 2013 de Moto3, os seus inquestionáveis talentos valeram-lhe a promoção para o Campeonato do Mundo de Moto2 em 2014. Lá, rapidamente se tornou um dos 10 melhores finalistas regulares, e celebrou o seu primeiro pódio na ronda australiana de 2015 em Phillip Island.

Na época seguinte, acrescentou mais dois à sua contagem de pódios, incluindo uma vitória no GP de San Marino, batendo pilotos como Franco Morbidelli, Alex Rins, Takaaki Nakagami e Johann Zarco.

Em 2018, Baldassarri obteve mais uma vitória, desta



vez no GP de Espanha em Jerez, e terminou em quinto lugar na classificação de Moto2.

No ano seguinte, o piloto número 7 começou a temporada com três vitórias em quatro corridas, acabando o ano em sétimo na classificação geral. 'Balda' deixou o paddock do GP em 2021, entrando no campeonato de SSP com o objetivo de vencer.

Lorenzo Baldassarri, da Yamaha GMT94, comentou:

"Estou muito feliz, porque comecei este projeto com a Yamaha nas SSP vindo da Moto2, e o meu objetivo era estar sempre no topo. Este ano, tivemos uma época muito boa, crescemos juntos e eu estou sempre a melhorar. Estou pronto para este passo para o campeonato com a Yamaha e a equipa Yamaha GMT94, por isso, obrigado a eles por me terem dado esta oportunidade; mal posso esperar para começar esta nova aventura". //



ADVSPIRIT

A TUA LOJA DE ACESSÓRIOS MOTARD

WWW.ADVSPIRIT.PT

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

Dias Semana-Fins Semana-Feriados



Calendário de Endurance revelado

OS PREPARATIVOS PARA O CAMPEONATO MUNDIAL DE ENDURANCE 2023 ESTÃO OFICIALMENTE A DECORRER, COM A PUBLICAÇÃO DO CALENDÁRIO OFICIAL PARA A NOVA TEMPORADA

COM QUATRO PROVAS emblemáticas, as 24 Horas Motos, 24H Spa Motos, 8 Horas de Suzuka e Bol d'Or, o calendário foi agora aprovado pela Fédération Internationale de Motocyclisme.

Os eventos que compõem o calendário de 2023 de EWC são os mesmos quatro que proporcionaram um desafio emocionante para os pilotos e suas equipas e um espectáculo emocionante para os fãs que assistiam nas pistas e na televisão e online em todo o mundo em 2022.

E ao seguir uma fórmula vencedora, o promotor do EWC, a Discovery Sports Events, conseguiu apresentar um calendário que oferece consistência e estabilidade durante um período de incerteza económica e numa altura em que a COVID-19 continua a ser uma pandemia de saúde global.

A temporada 44 do Campeonato Mundial de Endurance começa em Le Mans, em França, para as 24 Heures Moto, de 13 a 16 de abril.

Segue-se o Circuit de Spa-Francorchamps, na Bélgica, com a segunda corrida das 24H de Spa EWC Motos, de 15 a 18 de junho, seguida pelas 8 Horas de Suzuka no Japão de 28 a 30 de julho.

As 24 Horas do Bol d'Or, que celebraram o seu 100.º aniversário no mês passado, formará a ronda decisiva da temporada 2023 EWC no Circuit Paul Ricard, em França, de 14 a 17 de setembro.

François Ribeiro, Chefe do Discovery Sports Events, afirmou:

"Foi muito importante aproveitar o impulso positivo da temporada 2022, anunciando o calendário 2023 planeado o mais rapidamente possível e temos o prazer de apresentar um calendário que oferece consistência e estabilidade num momento global incerto. Le Mans, Spa-Francorchamps, Suzuka, Paul Ricard: estaremos a correr apenas em circuitos icónicos e cada corrida será um desafio para os pilotos e máquinas, da forma como as corridas de endurance devem ser". //

CALENDÁRIO DO CAMPEONATO DO MUNDO DE ENDURANCE 2023

Ronda 1: 24 Horas Motos	Circuit Bugatti, Le Mans	França	13-16 Abril 2023
Ronda 2: 24H Spa EWC Motos	Circuit de Spa-Francorchamps	Bélgica	15-18 de Junho de 2023
Ronda 3: 8 Horas Suzuka	Circuito de Suzuka	Japão	28-30 Julho 2023
Ronda 4: 24 Horas Bol d'Or	Circuito Paul Ricard	França	14-17 Setembro 2023

Alterações ao regulamento

ALTERAÇÕES NA REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA E DESPORTIVA FORAM APROVADAS NA SEQUÊNCIA DE UMA REUNIÃO DA COMISSÃO DE SUPERBIKE, TAIS COMO UM NOVO CONCEITO DE SUPER-CONCESSÕES PARA UM EQUILÍBRIO DE DESEMPENHO E UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL EM TERMOS DO COMBUSTÍVEL USADO

A **COMISSÃO** de Superbike, composta por Gregorio Lavilla (Dorna, Director Executivo da SBK), Franck Vayssié (Director da Comissão de Velocidade da FIM), Biense Bierma (Secretário Geral da MSMA), coordenado por Paul Duparc (Secretário da Comissão SBK da FIM), com a presença de Jorge VIEGAS (Presidente da FIM), Ludovic Reignier (Director Técnico da FIM SBK), Roland Berger (Director da FIM CTI) e Scott Smart (Director Técnico das SBK), tomou as seguintes decisões em Portimão, a 6 e 8 de outubro de 2022.

REGULAMENTOS TÉCNICOS: Super-concessões, combustíveis sustentáveis e limites de custos Super-Concessões

Foi adotado um sistema revisto de pontos de concessão que atribuirá pontos de concessão a um maior número de finalistas (5), a fim de dar um melhor equilíbrio do desempenho relativo da moto. Os pontos de concessão serão totalizados a cada três eventos e depois os fabricantes qualificados passarão para uma 'Calculadora de Desempenho' (detalhes completos no regulamento). Os resultados podem permitir aos fabricantes atualizar as peças de concessão existentes ou aceder às Super-Concessões.



As Super-Concessões para 2022 são baseadas no chassis

Ao permitir uma maior gama de ajuste, os fabricantes serão melhor capazes de otimizar as suas máquinas ao nível da concorrência. Desde a primeira reunião da Comissão SBK na quinta-feira 6 de Outubro, este conceito de Super-Concessões tem sido utilizado, principalmente, para testar o conceito para o final da temporada 2022 e para se preparar para a temporada 2023.

Combustível sustentável para todas as classes da SBK

A Comissão SBK concordou em introduzir combustível sustentável para todas as classes SBK a partir da época 2024, com um teor mínimo de 40% de combustível sustentável. Este combustível E40 deverá estar em conformidade com a especificação adotada para o MotoGP.

Preço máximo das máquinas de Produção Desportiva

Devido à situação económica global e à inflação registada, a FIM quis

considerar a evolução dos custos das máquinas de produção para 2023. Foi aprovada uma proposta geral para uma percentagem máxima de aumento do preço máximo de venda a retalho dos modelos de produção homologados. Os montantes exatos e as percentagens serão publicados numa fase posterior.

REGULAMENTOS DESPORTIVOS: cerimónia do pódio e atribuições de wildcard

Cerimónia do pódio

Em harmonização com os outros campeonatos mundiais da FIM, foi aprovado que "quando o pódio estiver localizado no pitlane ou acima, o pitlane não pode ser aberto durante a cerimónia do pódio". Isto é para evitar qualquer questão de segurança no pitlane.

Atribuição de wildcard

Ao apresentar um candidato wildcard à Comissão SBK, as Federações Nacionais devem assegurar e validar que a qualidade do piloto, o seu pessoal, o seu equipamento e a apresentação da sua equipa são compatíveis com o nível do Campeonato Mundial de Superbike.

Uma versão regularmente atualizada do Regulamento da FIM SBK, que contém o texto detalhado das alterações ao regulamento, poderá ser vista em breve no website da FIM. //

» SBK



Mais um galardão para Jonathan Rea

O SEIS VEZES CAMPEÃO MUNDIAL DE SUPERBIKE JONATHAN REA ACRESCENTOU MAIS UM PRESTIGIOSO PRÉMIO À SUA IMPRESSIONANTE COLEÇÃO, DEPOIS DE TER PARTICIPADO NUMA CERIMÓNIA EM BUCKINGHAM PALACE EM LONDRES PARA ACEITAR A ORDEM DO IMPÉRIO BRITÂNICO (OBE) DAS MÃOS DA PRINCESA REAL ANNE

TENDO sido anteriormente reconhecido pela sua proeza desportiva com o galardão de Membro do Império Britânico, a sua OBE é mais um reconhecimento público do seu sucesso comprovado e contínuo e da sua contribuição para o desporto das corridas de moto através do sistema de honras multi-camadas do Reino Unido.

"Sinto-me verdadeiramente humilde e honrado por ser reconhecido mais uma vez a este nível pelas minhas realizações e contribuição para o motociclismo. Parece que ainda ontem estava a recolher o meu MBE do Príncipe William no Palácio, mas receber uma OBE da Princesa Real e estar entre tantos nomes e lendas surpreendentes que também receberam um, está para além de tudo o que eu poderia ter imaginado".

O Irlandês do Norte participou na cerimónia na prestigiada Sala de Desenho Azul no Palácio de Buckingham com a sua esposa Australiana Tatia, a irmã Chloe e o irmão Richard, que estavam todos presentes para mostrar o seu apoio e celebrar este feito notável.

Jonathan continuou: *"é realmente um grande privilégio para mim ter sido feito OBE entre os contemplados pela falecida Rainha Elizabeth e receber esta honra não só para mim, mas em nome da minha família, da vasta equipa de corrida Kawasaki, e dos meus fãs na Irlanda do Norte e em todo o mundo. Que oportunidade espantosa de iluminar as corridas de motociclismo de classe mundial e especialmente o talento que temos que vem da minha parte do mundo. Ajuda-me a manter-me concentrado e a lutar na frente no Campeonato Mundial de Superbike". //*

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



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Superioridade NO MOLHADO

A mais recente vitória de Miguel Oliveira estabeleceu-o firmemente, não só como um dos pilotos mais vencedores do atual plantel de MotoGP, mas como um especialista à chuva. Já tínhamos apontado que, à exceção dos 4 candidatos em feroz disputa pelo Campeonato, Miguel é o único piloto a ter vencido este ano, e agora o único a tê-lo feito mais do que uma vez.

Para lá da especificidade do talento de Miguel Oliveira, isto levou-nos a refletir e interrogarmo-nos sobre o porquê de alguns pilotos serem muito rápidos à chuva. Enquanto alguns falham ou estão menos à vontade, outros estão no seu elemento e vão para a frente.

Não que qualquer piloto, e o próprio Miguel seria o primeiro a concordar, não prefira correr no seco, quando pode expressar toda a sua habilidade e levar a moto aos limites com um mínimo de preocupações e stress.

Só que depois, se a chuva traz sucesso, acaba por gostar, porque qualquer piloto gosta, primeiro que tudo, de vencer.

A razão direta porque um piloto é mais rápido à chuva que outro não tem segredos e é óbvia: consegue pilotar em suavidade, fazendo todas as mudanças de direção a um ritmo em que elas acontecem como uma transição suave, sem movimentos bruscos.

Se isto é tão óbvio, porque é que para uns vem naturalmente e outros perdem o norte, por assim dizer?

Olhando no passado para pilotos que eram exímios no molhado, imediatamente nos ocorre o australiano Anthony West, mas das SBK atuais poderíamos mencionar também Jonathan Rea ou Loris Baz, podemos começar a tirar algumas conclusões.

A de que são os mais suaves na pilotagem que tem

maior sucesso no molhado é óbvia.

Mas porquê? Ocorre-nos que um piloto, que pelo seu estilo próprio já é naturalmente suave na sua condução, não tem que mudar nada no seu estilo. Continua a pilotar como sempre o fez, em suavidade e sem transições bruscas entre a fase de aceleração e travagem.

Até aqui tudo bem, mas vamos ao outro lado da moeda: um piloto que do seu estilo natural é feroz, muito agressivo e brusco na sua condução.

Os irmãos Espargaró e Binder vem à mente de imediato.

Em condições normais a seco, esse estilo de ataque, para além de espetacular, pode ser muito eficiente, se não comprometer prematuramente o desgaste dos pneus.

Porém, está bem de ver que no molhado não se pode continuar a conduzir assim. Esses pilotos são forçados a alterar completamente o seu estilo de condução. Como a pilotagem é uma coisa quase subconsciente, os pilotos dificilmente podem alterar a seu bel-prazer



o modo como conduzem e desenvolver uma maneira particular de utilizar o acelerador, de inclinar a moto, de puxar a moto para a curva.

Pelo contrário, os melhores repetem sempre normalmente a condução e as trajetórias com uma precisão estonteante, e se marcássemos a giz um ponto de passagem em 20 voltas, passariam praticamente no mesmo sítio a cada curva.

Ao alterar o seu estilo para condução à chuva, o piloto está não só a pisar fora do que lhe é natural, que desde logo o deixa menos à vontade, mas a ter que desenvolver um estilo secundário, em que nunca chega a ser completamente fluente, até pelo número de ocasiões em que se corre à chuva, que é relativamente raro.

Temos então, de um lado, um piloto já de si suave, que apenas se encontra de repente num ambiente em que isso constitui um fator de superioridade. E, do outro lado, um piloto que é obrigado a alterar o estilo que lhe é natural e se coloca, portanto, numa situação em que não está completamente à vontade.

Para este último, só sobreviver e chegar ao fim da corrida já se torna um desafio – e eles frequentemente dizem isso mesmo depois da corrida.

Felizmente, o nosso Miguel é dos primeiros... esperamos que encontre na sua próxima equipa para o ano uma moto competitiva, que lhe permita vencer, não só no molhado mas também no seco.

E que a RNF escute atentamente as suas palavras, percebendo que, vindos de só trabalhar em Yamaha quatro em linha até agora, o português percebe muito mais de um V4 e de como o afinar do que eles! //



ADVENTURE 500 DSX
desde 7.195€


VOGE

Oferta de conjunto touring (malas e top case Shad)

Campanha válida para unidades 500DSX em stock até 31 de outubro ou até se esgotarem as existências do conjunto de malas e top case.

Preços estimados de venda ao público no continente com ISV e IVA a 23% incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas.
Encontra o teu Vendedor Autorizado mais próximo em www.vogeportugal.pt



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Guerra DOS SEXOS

Grupos motociclistas só de mulheres e só de homens: sim ou não? Pode parecer uma conversa desnecessária, ou daquelas que se despacha em dois minutos. Cada um faz o que quer, com quem quer! Certo?

Aparentemente não. A minha inocente partilha de que quero, brevemente, ir fazer um passeio com um “grupo motard” só de mulheres causou azia num grupo de pessoas que comentou: “Que estupidez. Se criassem grupos só de homens era machismo e caía o mundo. Querem ir só mulheres para falar de quê: receitas e rendas?”

Vamos ignorar esta última parte... porque não vale a pena.

Mas porque não podem existir grupos só de homens, só de mulheres, mistos, só de Harleys, só de CBRs, etc, etc, etc?

Não podemos escolher onde queremos estar? O espírito de um grupo com paixão pelas duas rodas passa pela partilha de experiências, e todos eles possuem uma oferta diferente – seja porque nos identificamos mais com uma marca, modelo, gosto, sexo, estilos de passeios e de convívio, entre outros exemplos.

Os grupos de mulheres não são feministas, da mesma forma que os grupos das BMWs não são elitistas, e os grupos de homens não são misóginos.

A verdade é que os grupos de motociclistas femininas oferecem uma liberdade, descontração, confiança e ambiente de partilha diferentes dos ambientes mistos. Há cada vez menos surpresa quando surgem mulheres em duas rodas, e ainda

bem. Mas tenho de admitir que ainda existe o mulher = scooter; cabedal de cima a baixo; lugar do pendura; aselha sem mãozinhas para moto potente; ar masculino; atraso nos passeios com homens; objeto de desejo; entre outros exemplos.

E para os mais céticos, nada disto é inventado. Foi ouvido por mim, em diferentes grupos e situações, com diferentes mulheres. E desde que nascem, as mulheres vão desenvolvendo um superpoder de audição seletiva, que evita inúmeros conflitos, mas não os “ambientes pesados ou desconfortáveis”. Portanto, porque não clubes exclusivos para mulheres, homens, jovens, fumadores, bêbados...

Não é melhor ou pior. É diferente. A sociedade está cada vez mais sensível e reativa a uma série de temáticas e o universo motociclista aparentemente não escapa.

Andar de moto é gostar de liberdade, e liberdade é podermos escolher onde e com quem queremos estar. Sem rótulos nem julgamentos.

Boas curvas //

"Não é melhor ou pior. É diferente. A sociedade está cada vez mais sensível e reativa a uma série de temáticas..."



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.

