



HONDA CB750 HORNET

» **TESTE**

MOTO GUZZI V7 SPECIAL
PIAGGIO MP3 530 HPE EXCLUSIVE
ROYAL ENFIELD HNTR350

» **APRESENTAÇÃO**

HONDA CRF 300L
QJ MOTOR SRK 400

» **REPORTAGEM**

CONDUZIR UMA MOTO NA CIDADE

» **DESPORTO**

MOTOGP RESUMO ÉPOCA 2022
SBK RETROSPECTIVA 2022
DAKAR 2023

» **TOM VITOÍN**

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



ADV350

Modelo já disponível para teste nos concessionários Honda.

Espírito de aventura. Estilo urbano.

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

Realize o seu Sonho.



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

E se não nos virmos...

2022 está a chegar ao fim. Já entrámos naquele modo tão característico do “Então se não nos virmos antes, Boas Festas”. Estamos em plena época dos jantares e almoços de Natal entre amigos e colegas, numa espécie de treguas à intriga e às desavenças, num último esforço consumista que devora sobretudo pares de peúgas, canecas, caixas de chocolates, perfumes e brinquedos para pequenos e graúdos, num esforço suplementar para conquistar o coração ou a atenção daqueles que nos rodeiam.

Por isso, nesta minha rubrica mensal, nesta última edição do ano, não vou ser corrosivo nem antipático. Mesmo aqueles que sacam cavalos na via pública, os que acordam os vizinhos e incomodam as pacatas povoações com os seus escapes barulhentos, aqueles que conduzem motos de T-shirt calções e chinelos e até mesmo aqueles que destruíram fantásticas motos clássicas num puro exercício de mau gosto em conversões de garagem, por esta, escapam à minha congénita irascibilidade. Afinal, como se costuma dizer, a vida são três dias e o Natal ocupa um deles!

Vou antes, em nome do Andar de Moto, desejar a todos os que se identificam com o fantástico mundo das motos, umas Boas Festas e que o ano de 2023 traga a todos aquilo que mais ambicionam, na companhia de quem mais gostam.

E porque não posso deixar de o fazer, quero ainda agradecer a todos os que têm, ao longo dos anos, ajudado a consolidar a liderança de audiências do Andar de Moto: os nossos leitores, os nossos patrocinadores e os nossos colaboradores. Sem eles teria sido impossível mudar o paradigma da informação e manter os padrões de isenção e qualidade que regem as nossas publicações. //

"2022 está a chegar ao fim. Já entrámos naquele modo tão característico do “Então se não nos virmos antes, Boas Festas”. Estamos em plena época dos jantares e almoços de Natal entre amigos e colegas..."

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

22 QJ MOTOR SRK 400

28 HONDA CRF 300L

TESTE

32 HONDA CB750 HORNET

42 MOTO GUZZI V7 SPECIAL

52 ROYAL ENFIELD HNTR350

60 PIAGGIO MP3 530 HPE EXCLUSIVE

REPORTAGEM

96 CUIDADOS A TER AO CONDUZIR UMA MOTO NA CIDADE

DESPORTO

104 DAKAR 2023

108 MOTOGP RESUMO ÉPOCA 2022

122 RETROSPETIVA SBK 2022

CRÓNICA

3 ROGÉRIO CARMO: E SE NÃO NOS VIRMOS...

6 PEDRO ALPIARÇA: DICAS PARA ANDAR DE MOTO À CHUVA

30 CRISTIANA CERA: SIM, EU TRANSFORMEI A MINHA MOTO!

70 PAULO ARAUJO: NOVOS HORIZONTES

94 ADELINA GRAÇA: VIAGEM AOS PIRENÉUS

130 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

132 SUSANA ESTEVES: E SE O PAI NATAL LARGASSE O TRENÓ E FOSSE DE MOTO?





**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
Ensaaiador

Dicas PARA ANDAR DE MOTO À CHUVA

DICA NÚMERO 1: Veja o boletim meteorológico para a semana. Em boa verdade, já ninguém se lembra do que é um boletim meteorológico, a realidade hoje em dia é outra. Veja a sua App de meteorologia favorita no seu smartphone e mentalize-se que vai chover. Que vai ter de andar com mais cuidado e com equipamento à prova de água. Visualize os longos minutos antes e depois de pegar na moto, quando tem de colocar e retirar o tal equipamento enquanto a água e o vento o incomodam.

DICA NÚMERO 2: Não seja optimista nesta fase do ano. O Inverno já começou e se a tal App lhe dá apenas 50% de probabilidade de chuva, significa que não vale a pena questionar o algoritmo. Quando estiver parado debaixo de um viaduto (a ver o Noé ao longe a recolher os animais para a Arca), lembrar-se-á de ter olhado para os impermeáveis e pensar que ia ter sorte. Agora respire fundo e abrace o desconforto. Para a próxima não se esquece.

DICA NÚMERO 3: Veja o estado dos pneus. A qualidade dos mesmos melhorou substancialmente nas últimas décadas e o desenvolvimento tecnológico focado no desempenho nestas condições é inegável. Aquele orgulho de fim de Verão em mostrar aos amigos uns pneus bem gastos por tanto curvar em lugares diferentes (benditas viagens) devem transformar-se em saber dizer exactamente a percentagem de sílica daquela tira de borracha que nos agarra ao asfalto. Use esse conhecimento para ganhar confiança.

DICA NÚMERO 4: Assuma que tudo e todos o querem matar. Se, em condições normais, esta premissa

é bem verdadeira, nos dias de chuva e de intempérie, tudo à sua volta é uma potencial ameaça. Desde a tampa de esgoto às marcações das passadeiras, desde o empedrado com carris do eléctrico à poça de gasóleo no semáforo. Seja um falcão ao ver as movimentações dos automóveis que o rodeiam, procure por hesitações nas suas trajectórias e veja se o condutor está cabisbaixo... 90 % das vezes estará a mexer no telemóvel. Tenha muito cuidado com os pedestres que saltam para as passadeiras, assumindo que você terá espaço para travar. Muitos deles viram o Miguel Oliveira ganhar à chuva e acham que é fácil.

DICA NÚMERO 5: Muito embora esta seja a mais complicada de pôr em prática, é de longe a mais importante. Sorria. Divirta-se. Nestes dias complicados, quem anda no trânsito de carro está fadado a perder preciosas horas de vida. Na sua moto, consciente de todas as contrariedades que o clima lhe impôs, você irá chegar mais rápido, mas sobretudo mais são ao seu destino. Por isso sorria. Mas não olhe para eles, alguns levam a mal... //

"Veja a sua App de meteorologia favorita no seu smartphone e mentalize-se que vai chover."

SCRAMBLER DUCATI



Icon



Desert Sled



Nightshift



Urban Motard



Icon dark



DUCATI SCRAMBLER THE LAND OF JOY

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, e também disponível para os detentores da carta A2

Promoção válida para os modelos: URBAN MOTARD – NIGHTSHIF – ICON – ICON DARK – DESERT SLED

Oferta de até 1.250 € em boutique e acessórios originais

Gama 2022 até 31 de janeiro ou final das existências



Jorge Viegas reeleito como Presidente da FIM

SEGUNDO MANDATO DE 4 ANOS

A ASSEMBLEIA GERAL ANUAL DA FIM EM RIMINI, ITÁLIA, RE-ELEGEU POR UNANIMIDADE ESMAGADORA JORGE VIEGAS COMO PRESIDENTE.

JORGE VIEGAS, antigo jornalista e presidente fundador da Federação de Motociclismo de Portugal, foi reeleito como Presidente da FIM após a sua bem sucedida candidatura ter sido oficialmente confirmada por ele, assegurando 99% dos votos emitidos pelas federações nacionais presentes.

O novo mandato de Viegas (acima com Hervé Pocharal da IRTA numa conferência de imprensa) seguir-se-á ao seu bem sucedido primeiro mandato de quatro anos no cargo, onde marcou a diferença pela sua disponibilidade, paixão evidente e dinamismo, que têm marcado a diferença e já se estão a manifestar em novas iniciativas na entidade reguladora do motociclismo a nível mundial. //



V85TT MOTO GUZZI

ROCK(S) N ROAD(S)

A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

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




MOTO GUZZI®

WWW.MOTOGUZZI.PT



Galfer é a nova patrocinadora do Mundial de Super Enduro

A GALFER VAI SER A PATROCINADORA OFICIAL DO CAMPEONATO FIM DE SUPER ENDURO EM 2023

A **GALFER**, empresa espanhola especializada em sistemas de travagem para motos de competição, será em 2023 a patrocinadora oficial do campeonato Mundial de Super Enduro organizado pela FIM.

No futuro, a Galfer pretende ainda expandir as suas parcerias ao equipar com os seus sistemas de travagem equipas de MotoGP, WSBK, Enduro GP e TrialGP.

A marca espanhola especializada em sistemas de travagem completou 70 anos de existência em 2022 e foi “presentada” no final da mesma época com um total de 4 títulos mundiais, alcançados pelos pilotos Brad Freeman, Will Ruprecht e Zach Pichon (2 títulos).

Para o Campeonato Mundial de Super Enduro 2023 a Galfer vai equipar mais uma moto na grelha, a Beta de Jonny Walker, campeão de Enduro Cross AMA em 2022.

Fique a conhecer ainda o calendário provisório do Campeonato FIM de Super Enduro 2023:

- 10 Dez.** - GP Poland (Krakow/Tauron Arena) (2022)
- 07 Jan.** - GP Germany (Riesa/Sachsen Arena)
- 04 Fev.** - GP Hungary (Budapest/Papp Lazslo Sportarena)
- 18 Fev.** - GP France (Nice/Palais Nikaia)
- 02 Mar.** - GP Israel (Jerusalem/Pais Arena)
- 18 Mar.** - GP Poland (Gliwice/Arena Gliwice)

S
SUPER
SOCO

CPX

OFERTA

TOP CASE



Elétrica. Económica, com uma SUPER OFERTA

Até ao dia 31 de Dezembro, na compra da CPx ou CUx, a Super Soco oferece-de te o Top Case*, para que mantenas os teus pertences organizados com segurança.

Dirige-te a um Concessionário Oficial da marca.

Sabe mais em: www.vmosoco.pt

CPX

*Top Case SHAD SH33

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





MOTOR

CLÁSSICO

SALÃO

3-5
MARÇO
2023CORDOARIA
NACIONAL
LISBOA

MOTORCLASSICO.COM

Salão Motorclássico Regressa em Março na Cordoaria Nacional

COM DATA MARCADA PARA OS DIAS 3, 4 E 5 DE MARÇO DE 2023, EM LISBOA, O SALÃO MOTORCLÁSSICO REGRESSA APÓS UMA INTERRUPÇÃO DE TRÊS ANOS.

UMA CENTENA de expositores de vários países, abrangendo entidades comerciais, que vendem automóveis, motos, livros, peças ou peças de colecção, e institucionais, como clubes, associações ou museus, vão estar presentes no maior salão dedicado ao universo dos veículos clássicos em Portugal, fazendo do Salão Motorclássico um evento não só para aficionados do mundo dos clássicos, mas também para o público em geral.

Com uma programação que inclui um leilão de automobilia, onde será possível vender e comprar peças e artigos de colecção, Motor Talks, durante as quais serão realizadas entrevistas a figuras históricas e especialistas do meio, passeios e concentrações de clássicos e lançamentos de livros, entre outras actividades, este evento vai seguramente estar ao nível das expectativas.

O grande destaque vai para a mudança de localização do Salão Motorclássico. Após ter sido realizada durante quase duas décadas na FIL, o evento

vai mudar-se agora para a Cordoaria Nacional, e irá ocupar os seus cinco pavilhões.

De acordo com a organização, "A mudança de localização surge da vontade de encontrar um espaço que estivesse mais em sintonia com o universo dos veículos clássicos e dos expositores presentes.

A escolha recaiu na Cordoaria Nacional que, pela sua arquitectura e ambiente, é o local ideal para realizar um evento de clássicos, pois potencia a forma de apresentar este tipo de peças e de vivenciar este tipo de eventos".

O Salão Motorclássico é organizado pelo Museu do Caramulo e conta com os apoios da Câmara Municipal de Lisboa, Turismo de Lisboa, Fidelidade, RTP, Antena 1, Jornal dos Clássicos, Speedflag e Banco BPI | Fundação la Caixa.

Para mais informações sobre o Salão Motorclássico, ligue-se a www.motorclassico.com ou contacte o Museu do Caramulo através do e-mail media@museudocaramulo.pt //

NOVO SITE TOX RACING

DE FORMA A FACILITAR AS ENCOMENDAS DO CONSUMIDOR FINAL, O NOVO SITE DA TOX RACING VAI FUNCIONAR ATRAVÉS DOS PONTOS DE RECOLHA TOX.

A **TOX RACING** nasceu em 2002 e desde então a sua especialidade são as mini ATVs, pitbikes e minimotos dedicadas aos mais novos, mas também disponibiliza equipamento e peças de reposição.

Garantindo a máxima fiabilidade e qualidade dos seus produtos, a Tox Racing acompanha-os com as devidas certificações europeias, CE.

Além do seu site, a Tox Racing dispõe ainda de uma rede de lojas um pouco por todo o país.

Fique a conhecer o novo site da Tox Racing aqui. //



WWW.TOXMOTO.PT

NOVO SITE!

NOVA LOJA ONLINE

TOX RACING

Wingmotor

NOVIDADES A CAMINHO



Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt



MotoGP, 2023 - Acesso facilitado em Portimão

AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE ABRE 'PADDOCK' DO MOTOGP

JÁ NÃO É SEGREDO QUE A PRÓXIMA ÉPOCA DE MOTOGP TERÁ INÍCIO EM PORTUGAL, NO AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE, A 26 DE MARÇO DO ANO QUE VEM. ESTAR JUNTO DAS ESTRELAS DO MOTOGP VAI SER POSSÍVEL NESSE ARRANQUE DE MAIS UMA ÉPOCA DO CAMPEONATO.

O AUTÓDROMO Internacional do Algarve vai colocar à venda 'entradas paddock' com um preço de 390 euros numa edição limitada a uns muito exclusivos 50 acessos.

Em conjunto com uma longa lista de iniciativas ao redor do GP de Portugal, o primeiro do calendário, o Autódromo Internacional do Algarve abre a 'porta do paddock' aos amantes do MotoGP para o mais esperado fim-de-semana do ano.

Este ingresso, que inclui igualmente acesso à bancada principal durante os três dias do evento, irá

permitir sentir e viver a experiência de estar no 'lado de dentro' de uma prova de MotoGP, junto das 'hospitalities', camiões e 'motor-homes' de pilotos e equipas... uma experiência única e inédita em Portugal.

"Queremos que o GP de Portugal seja uma grande festa e celebração do motociclismo e em conjunto com a Dorna estamos a criar uma série de 'soluções' que temos a certeza serão seguidas por outras organizações no futuro. Este acesso ao paddock faz parte desse leque imenso de atividades", afirmou Paulo Pinheiro, CEO da Parkalgar. //



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

APRESENTAÇÃO QJ MOTOR

QJ Motor

CHEGA OFICIALMENTE A PORTUGAL



A fabricante de motos premium do Grupo Geely, que igualmente controla importantes marcas como a Volvo Cars, a Polestar e a Lotus, além da Benelli e da SYM, inicia a sua actividade em Portugal com um ambicioso plano de marketing, apresentando sete motos, nos segmentos Adventure, Street e Custom.

A QJ MOTOR Portugal, de que já lhe tínhamos dado conta aqui, foi apresentada oficialmente no passado dia 27 de outubro, em Lisboa.

Respalhada pelo grupo espanhol Motos Bordoy, detentor da marca Macbor e que é igualmente o importador da QJ MOTOR para Espanha, esta nova empresa junta uma equipa de profissionais qualificados e altamente motivados que pretende, suportados pela qualidade e design dos seus produtos, implantar solidamente a marca no nosso país.

Definindo-se como a marca premium de motociclos da Qianjian Motorcycle, que também fabrica a SYM e a Benelli, e que pertence ao gigantesco Grupo Geely, que por sua vez controla outras importantes marcas como a Volvo Cars, a Polestar, a Lotus, a Geely Auto, a Lynk & Co e a Proton Cars, a QJ MOTOR inicia a sua actividade em Portugal com um ambicioso plano de marketing que tem como objetivo tornar a marca num dos principais players do sector.

A QJ MOTOR traz para Portugal os mais de 30 anos de experiência que possui tanto em termos de desenvolvimento e investigação, como na produção de motociclos, motores e componentes

para motociclos, assim como o seu conhecimento do mercado europeu, obtido por via das outras marcas que detém.

Nesta apresentação, a QJ MOTOR revelou todos os detalhes do lançamento da marca em Portugal.

Com um conceito de comunicação irreverente e moderno, que funde a tradição do motociclismo com as necessidades dos potenciais novos utilizadores, pretende divulgar os mais elevados padrões de qualidade e fiabilidade de todos os seus produtos, com um preço competitivo mas ainda assim capaz de proporcionar elevados padrões de fabrico a todos os amantes das motos.

Com um serviço centrado no cliente, a marca chinesa chega a Portugal com ideias muito claras e com todas as ferramentas para se posicionar como uma das referências do sector, apoiada numa estratégia de quatro pilares:

Uma ampla gama de produtos que, para já, conta com sete modelos de motos divididos nos segmentos Adventure, Street e Custom, e que estarão disponíveis nos Concessionários Oficiais da marca em Portugal a partir do mês de novembro de 2022. Entretanto irão chegar mais novidades, até que fique completo um amplo catálogo que abranja todos os segmentos do mercado e ajude a impulsionar o protagonismo



APRESENTAÇÃO QJ MOTOR

que a marca pretende alcançar, tanto com versões de combustão interna, como elétricas.

Uma excelente relação qualidade/preço ajustada em toda a gama, para que os amantes das duas rodas possam usufruir de produtos com excelentes características a preços muito competitivos.

Com um foco no serviço pós-venda, a QJ MOTOR Portugal promete proporcionar aos seus clientes um serviço à altura do posicionamento da marca, profissional e de proximidade. Os 6 anos de garantia (ou 75.000 quilómetros) que a QJMOTOR oferece em toda a sua gama, sem custos acrescidos, são prova do firme compromisso de qualidade da marca com todos os seus clientes.

Uma estratégia de comunicação que pretende seduzir tanto os motociclistas de sempre como os recém-chegados, que é como quem diz, tanto o público adulto, como o mais jovem.

Os objetivos da QJ MOTOR em Portugal estão bem definidos e passam por, até ao início de 2023, introduzir a marca no mercado com a abertura dos primeiros concessionários oficiais, sendo objetivo da marca para 2023 aumentar a sua rede de distribuição para uma cobertura do

território português a 100%. A meta é chegar a todos os potenciais clientes e oferecer-lhes um serviço profissional e de proximidade.

A gama disponível em Portugal ir-se-á alargando de forma progressiva até se tornar numa das mais completas e diversificadas do mercado. O objetivo para o ano de 2025 consiste na QJ MOTOR contar com uma gama que abranja todos os segmentos, disponibilizando motos, scooters e modelos elétricos, para satisfazer as novas exigências de mobilidade e mostrar o seu compromisso com o meio ambiente

A extensão gratuita de 3 anos é oferecida pela própria marca, sem intermediários e com a máxima transparência. Durante todo o período de vigência, a cobertura durante os 3 anos de extensão gratuita é exatamente a mesma do que a dos 3 anos obrigatórios por lei, mas obrigando a manutenção periódica a ser efectuada na rede de concessionários da marca.

Os primeiros modelos da QJ MOTOR estarão disponíveis nos concessionários oficiais da marca em Portugal no decorrer do mês de novembro. Será uma gama composta por sete modelos, que cobrem três segmentos distintos, Adventure, Street e Custom, e com os quais a marca pretende criar o seu espaço no mercado

SRT 800X



GAMA ADVENTURE

A gama Adventure inclui três modelos de média-alta cilindrada. Trata-se da SRT 800 e 800X (On Road e Off Road) e da SRT 550.

As SRT 800 são o topo de gama da marca e ambas estão equipadas com um motor de dois cilindros em linha, com 754cc de cilindrada e uma potência de 76 cv, que vão estar disponíveis também em versões limitadas de 35kW, aptas

SRT 800



SRT 550



para motociclistas com carta A2.

Com um elevado nível de equipamento, dispõem de iluminação integral em LED e painel de instrumentos multifunções em TFT.

A SRT 800X é a versão aventureira que conta com roda dianteira de 19 polegadas e jantes raiadas e uma forquilha hidráulica invertida com um curso de 155 mm.

Apresenta uma altura do assento ao solo de 835 mm e um peso a cheio de 260 quilos. Tem um P.V.P de 9.990€ (IVA incluído). Não inclui custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C.

A SRT 800 é a versão de estrada que conta com jantes de 17 polegadas em ambos os eixos, tem uma altura de assento de 810 mm e declara um peso em ordem de marcha de 254 quilos.

Tem igualmente um P.V.P de 9.990€ (IVA incluído), que não inclui custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C.

A SRT 550 também estará disponível com motor bicilíndrico de 554cc e 47 cv de potência máxima. Conta igualmente com uma forquilha hidráulica invertida com um curso de 140mm. Tem uma

altura do assento de 795 mm e um peso a cheio de 235 kg.

GAMA STREET

A gama Street da QJ MOTOR conta com outros três modelos de média cilindrada. A SRK 700, SRK 400 e a SRV 550 serão os modelos disponíveis num segmento muito cobiçado, que conta com uma concorrência forte, tanto em modelos Naked como Neo-retro.

A SRK 700 é uma naked que conta com o motor de maior cilindrada da gama street, um bicilíndrico a quatro tempos com 698cc de cilindrada e 72 cv de potência máxima, que também está disponível em versão limitada a 35 kW, apta para motociclistas com carta A2.

Tem uma altura do assento ao solo de 790mm e um peso a cheio de 196 quilos.

O P.V.P é de 7.190€ (IVA incluído). Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço.

A SRK 400 é a irmã mais nova da SRK 700. Está equipada com um motor de dois cilindros em



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

APRESENTAÇÃO QJ MOTOR

SRK 700



SRV 550



SRK 400



linha de 400cc que debita uma potência máxima de 41cv.

Tem uma altura de assento de 785mm e um peso de 186 quilos.

O P.V.P é de 5.790€ (IVA incluído). Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço.

A SRV 550 oferece um estilo neo clássico e está equipada com um motor bicilíndrico de 554cc e 47 cv de potência máxima. É igualmente apta para motociclistas com carta A2.

Tem uma altura de assento de 785 mm e um peso em ordem de marcha de 206 quilos.

GAMA CUSTOM

Finalmente, a gama Custom é composta por dois modelos que inspiram e continuam a cativar os motociclistas mais tradicionais, mas que, e cada vez mais, conquista igualmente os recém-chegados às duas rodas.

Enquanto a SRV 300 oferece as prestações de uma autêntica custom, a SRV 125 será o modelo de entrada nesta gama.

A SRV 300 tem um motor de dois cilindros em V com 296cc que debita uma potência de 30 cv e o seu design confere-lhe as características e prestações de uma verdadeira custom.

Com um motor bicilíndrico em V com 296cc e a debitar uma potência de 30 cv, está equipada com iluminação Full LED, travões de disco, ABS de dois canais, painel de instrumentos LCD multifunções a cores com um P.V.P de 5.190€.

A SRV 125 é um modelo de entrada de gama com o qual a QJ MOTOR pretende disponibilizar a filosofia custom aos motociclistas com carta B ou A1, um segmento de clientes que, ao longo dos últimos anos, tem crescido exponencialmente

Além deste modelos, a QJ MOTOR conta com uma ampla gama de produtos, capaz de cobrir as necessidades de todos os tipos de motociclistas.

Desde scooters de 50 cc a motos de 800 cc, desde modelos com motores de combustão interna que, graças à sua mais recente tecnologia, garantem o mínimo nível de emissões, até modelos com propulsores elétricos, a QJ MOTOR faz prova da sua atenção às atuais evoluções tecnológicas e às novas tendências de mobilidade, assumindo um firme compromisso com o meio ambiente.

Para mais informações, ligue-se ao Website QJ MOTOR Portugal: //

SRV 300





sprintmoto.pt

BLUSÃO KOOL



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

Cores disponíveis 



» Galeria de fotos aqui



Mudar O PARADIGMA

A QJ Motor SRK 400 é uma excelente solução para todos os utilizadores com carta A2 que procuram uma moto com carácter desportivo e design diferenciador

A QJ Motor SRK 400 já foi apresentada à comunicação social e o Andar de Moto já teve oportunidade de a testar, mas antes de lhe contarmos as nossas impressões de condução, deixamos-lhe aqui um resumo da sua componente mecânica e tecnológica.

Numa primeira abordagem apercebemo-nos que a QJ Motor SRK 400 integra componentes de elevada qualidade para maximizar a performance e assegurar a segurança.

A versatilidade do modelo, a sua estética e o seu preço, que começa nos 5790€ e vem acompanhado de uma garantia de seis anos, fazem da SRK uma excelente proposta para todos os utilizadores com carta A2 que procuram uma moto desportiva, urbana e com um estilo marcante.

A ciclística promete uma grande agilidade e uma condução divertida, transmitindo excelentes sensações ao seu utilizador graças à disponibilidade do motor bicilíndrico e a um peso a cheio de 176 kg, que permitem desfrutar de uma condução de nível superior, tanto nos trajetos quotidianos, num ambiente mais urbano, como em estradas interurbanas, quando se busca uma condução mais desportiva.

O motor que equipa a SRK 400 é um bicilíndrico DOHC de 8 válvulas, com refrigeração por líquido, que alcança uma potência de 41 cv (30,5kW) e disponibiliza um binário máximo de 37 Nm às 7500 rpm, contando com um avançado sistema de injeção eletrónica, com uma afinação concebida para proporcionar um baixo consumo de combustível em todo o tipo utilização.

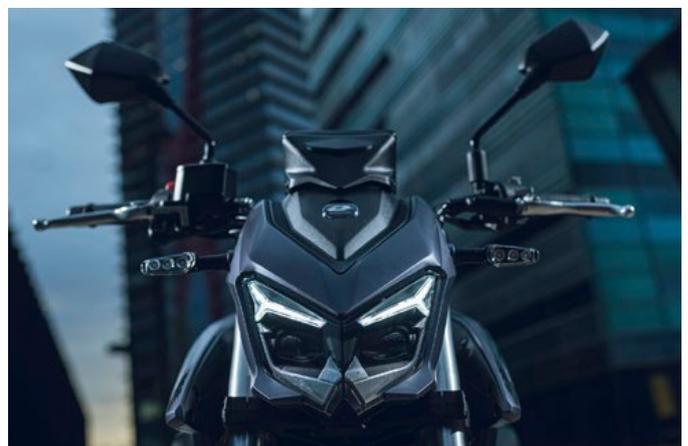
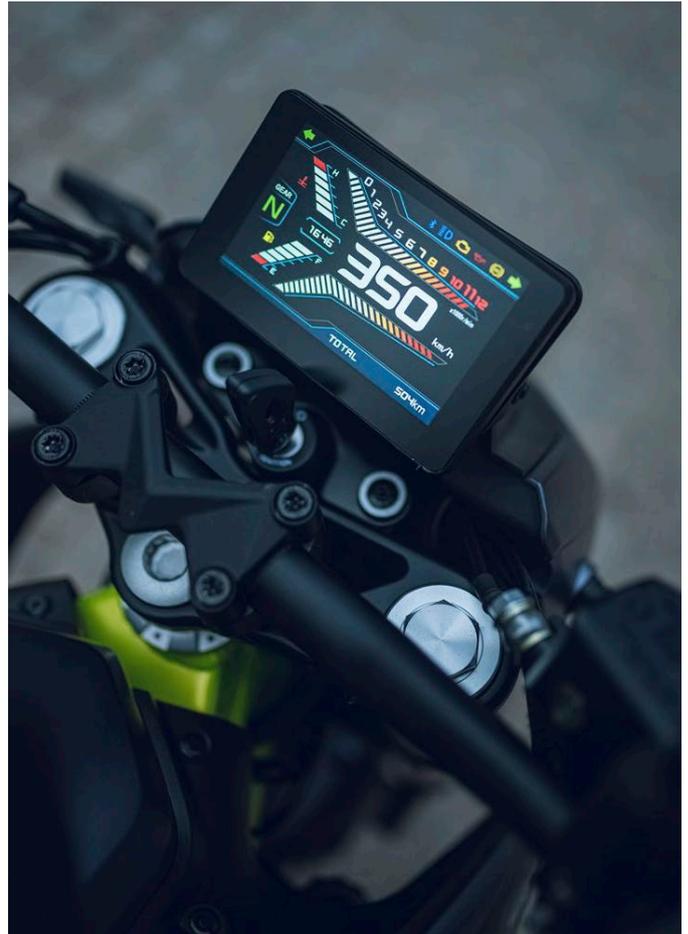
A caixa de velocidades com seis relações é assistida por uma embraiagem húmida multidisco.

Na ciclística destaca-se o quadro em aço multitubular, de dimensões muito compactas e uma impressionante geometria.

As suspensões de elevada qualidade, para um excelente nível de controlo e de conforto, baseiam-se numa forquilha invertida com 125 mm no eixo dianteiro e um monoamortecedor regulável na pré carga e extensão.

A travagem conta com ABS, tanto na roda dianteira como na traseira, e a performance é providenciada por um travão dianteiro de duplo disco do tipo wave, com 260 mm de diâmetro e um disco de 240 mm na roda traseira.

Nas rodas encontramos pneus de dimensões 110/70R17 na frente e 150/60R17 na traseira, que representam um excelente compromisso aderência e custo de manutenção.





A SRK 400 apresenta um ecrã TFT multifunções de 5" que integra um painel de instrumentos que disponibiliza todos os dados relevantes de forma clara e precisa (velocidade, rpm, nível de combustível, relógio e mudança engrenada, entre os mais destacados) e que dispõe de duas configurações (fundo branco e fundo preto) com a possibilidade de ajuste automático de acordo com a luz ambiente.

Em termos de iluminação, a SRK 400 incorpora a tecnologia LED na ótica dianteira, nos indicadores de mudança de direção e na luz de presença traseira, garantindo uma ótima visibilidade. A destacar ainda a retroiluminação dos comandos, outro pormenor de design que ajuda a conferir à SRK 400 uma excelente funcionalidade e uma aparência atraente, num exercício de requinte pouco comum em motos deste segmento e cilindrada.

O assento da SRK 400 é composto por duas peças, que oferecem um elevado nível de conforto ao condutor e ao passageiro. Destaca-se pela qualidade dos seus acabamentos, com costuras contrastantes e pelos materiais do revestimento. Outra prova tangível da atenção dispensada aos detalhes é o desenho da secção traseira, que se destaca com formas elegantes de inspiração desportiva.

SENA



OUTRUSH R

Modular Bluetooth® com sistema de intercomunicação integrado



Altifalantes e microfone integrados



Viseira solar retrátil



Altifalantes HD



Microfone HD



Intercom de 4 vias



900 Metros



Redução de ruído avançado



Emparelhamento inteligente

APRESENTAÇÃO QJ MOTOR SRK 400



Outros componentes merecedores de destaque no design da SRK 400 são as manetes de travão e de embraiagem, ajustáveis, os espelhos retrovisores angulares, os poisa-pés em posição baixa e o suporte da placa de matrícula fixado ao braço oscilante, um pormenor que permite que a secção posterior da moto (em forma de lágrima) flutue por cima da roda traseira.

Quanto a cores, a QJ Motor SRK 400 é proposta com duas alternativas, uma versão mais chamativa, de cor cinzenta, em que sobressai o verde da treliça do quadro, ou uma variante mais sóbria, de cor preta, com umas elegantes jantes douradas.

Como já foi referido, a SRK 400 chega ao mercado com um competitivo preço de 5790€ e é a única a oferecer 6 anos de garantia de fábrica, sem qualquer custo acrescido.

A fabricante de motos do grupo Geely duplica os 3 anos de garantia impostos pela normativa vigente, como uma carta de apresentação ao mercado e um inquestionável selo de qualidade. Trata-se também de uma garantia transferível caso a moto mude de proprietário, e sem intermediários, pois é a própria marca que oferece a extensão de garantia, que mantém o mesmo nível de cobertura ao longo dos 6



anos de vigência.

Com este lançamento, torna-se oficial a chegada da marca a Portugal como parte do importante processo de expansão internacional que a QJ MOTOR iniciou com a sua apresentação internacional na EICMA 2021.

Veja a QJ Motor SRK 400 em pormenor:

A QJ MOTOR é uma marca da Qianjiang Motorcycle, empresa especializada em I+D, e na produção de motos, motores e componentes, pertencente, por sua vez, ao Grupo Geely, um fabricante líder de automóveis que controla importantes marcas como a Volvo Cars, a Polestar, a Lotus, a Geely Auto, a Lynk & Co e a Proton Cars.

A Qianjiang Motorcycle oferece, desde há mais de 30 anos, soluções de mobilidade de contrastada qualidade a um total de 130 países e regiões, e controla, a par da QJ MOTOR, também as marcas Benelli e Qiang.

O apoio do Grupo Geely é, sem sombra de dúvida, um dos fatores diferenciadores de QJ MOTOR. O Grupo Geely deu já mostras de um elevado nível de qualidade e fiabilidade no fabrico de motos, tendo conseguido uma importante quota de mercado com outras marcas de sua propriedade. //



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

APRESENTAÇÃO HONDA CRF 300L



NOVO VISUAL

A Honda CRF 300L recebe um novo visual para 2023 além do já conhecido Vermelho Extreme.

Designada como uma moto dual-purpose, a Honda CRF300L nasceu para o off-road mas não nega um pequeno passeio pela estrada.

Já detalhadamente apresentada aqui no Andar de Moto, a CRF300L usufrui de um motor com 27 cv, um peso de apenas 142 kg e suspensões de longo curso para absorver os impactos transmitidos pelas rodas de 18

polegadas atrás e 21 polegadas à frente.

A Honda CRF300L está ainda equipada com pneus de tacos, travagem com ABS de dois canais (desligável na roda de trás) e em 2023 irá passar a sair de fábrica com protecções de punhos.

Ainda para 2023, a Honda CRF300L estará disponível em Cinzento Swift com grafismos a laranja e o quadro e braço oscilante pintados a preto. //



CAMPANHA DE NATAL

DESCONTO EM CAPACETES:

30% EM NEXX E AIROH

20% EM SHOEI



**RESTANTES ARTIGOS:
10% EM TODA A LOJA**

Motorway / Linhaway

os seus concessionários



LIMITADO AO STOCK EXISTENTE



Cristiana Cera

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

Sim, eu transformei A MINHA MOTO!

**“O fracasso é simplesmente a oportunidade de começar de novo, desta vez de forma mais inteligente.”
Disse Henry Ford.**

Após comprar a Casal Diana G3 que seria para a minha mãe, meti logo mãos à obra. Limpeza suave dos cromados, que na sua generalidade estavam em bom estado, retoque da pintura e um kit de autocolantes novo, à parte de umas pequenas manutenções, ficou de novo com um aspecto cuidado, mas nunca perdendo a patina dos 40 anos que por ela passaram. A cilindrada começou a ser pouca e a decisão de passar para uma cilindrada maior estava tomada.

Carta tirada. Moto escolhida, uma Yamaha SR 250 de 1992 toda original.

Por esta altura já eu estava influenciada pela onda das modificações de motos clássicas e o estilo das cafe racer que inundaram as redes sociais nos anos vindouros. Então, decidi transformar a minha moto. O estilo escolhido para a minha seria o Brat style. Uma transformação de look clean que não poderia deixar de incluir a cor azul.

Desafios destes sempre me fascinaram. O processo de aprendizagem de algo novo, de horas de pesquisa, descoberta, os erros, a correcção dos mesmos e aprendizagem com eles. O querer aprender sempre me impulsionou a estar constantemente a desafiar-me em novos projectos e desde cedo que tive uma capacidade que me facilitou a aprender algo novo: observar, desconstruir o processo de execução na minha cabeça e dizer para mim mesma “eu consigo fazer isto”.

Foi ao meu amigo Pedro Duarte, a quem pedi ajuda, que me disse: “serás tu a fazer a transformação completa da tua moto, és mulher para isso, e no que precisares eu ajudo”.

O tempo dele para me começar a ajudar era pouco e



eu sempre fui um bocadinho impaciente com o que já estava decidido acontecer. Assim, comecei a desmontar a moto toda, sozinha!

Fiz um sistema de etiquetas em parafusos e peças que não conhecia, no circuito elétrico todo, para me auxiliar na montagem. Tudo guardado em saquinhos e caixas etiquetadas. Toda a parte de pintura e corte de alguns elementos de fixação de tampas originais foi feita por mim. A pintura foi muito fácil, e começar a ver aos poucos a minha idealização ganhar vida... foi inexplicável! Não há palavras para o orgulho que senti ao ver a moto terminada e desde o início que sabia que seria capaz, mesmo quando durante o processo contava às pessoas o que estava a fazer e me chamavam de doida ou gozavam que nunca iria ser moto de novo.

Foi nesta altura que comecei a pensar seriamente no porquê de tanta admiração por uma mulher fazer este tipo de trabalhos. Eu cresci numa família em que a mi-



nha mãe e avó faziam elas próprias os trabalhos básicos de pedreiro e carpinteiro lá por casa, poupando muito dinheiro e, digo-vos, as coisas não caíam e funcionavam.

Comecei a perceber que em vez de haver um incentivo e uma normalização, estes assuntos, de uma mulher fazer algo dito “trabalho de homem” (que para mim essa distinção não existe) são tratados como um acontecimento raro e inexplicável, algo que seria impossível e foi feito. As reacções tanto vêm de homens como de mulheres.

Costumo dizer muitas vezes quando alguém me diz que seria incapaz de fazer o que fiz: “as pessoas conseguem fazer tudo, mesmo aquilo que achavam que nunca conseguiriam, até ao dia em que a vida delas depender disso”. O caso não é tão extremo, mas a necessidade aguça as nossas capacidades. No meu caso não é só a necessidade, mas um vício de querer aprender a fazer tudo, apenas pelo gozo.

Ainda hoje as pessoas ficam admiradas quando digo que fui eu que fiz a transformação da moto sozinha e que faço as manutenções das mesmas.

Quando iniciei a página de instagram da @a_miuda_da_mota_azul, um dos intuitos era mesmo esse, incentivar outras mulheres a fazerem coisas fora da zona de conforto e que são assumidas como tarefas de homens. Comecei a promover o hashtag #girlscandoanything e a mostrar o que faço.

Tenho o desejo de um dia ver o papel da mulher no mundo do motociclismo e outras áreas como algo perfeitamente normal, sem holofotes apontados apenas por ser mulher, mas sim pelo mérito de apenas ser uma pessoa a fazer algo bem feito e não apenas porque é mulher, mas lentamente as coisas começam a mudar, e o valor começa a ser dado de forma merecida. Aos poucos se chegará lá, mas tem de começar por nós, mulheres!

Perder o medo de fracassar e começar a fazer o que gostamos sem pensar no que outros irão pensar e mesmo que se erre, estar tudo bem! Apenas ser feliz a fazer o que nos dá prazer. //

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

TESTE *HONDA CB750 HORNET*



FERROADA na tradição

HONDA CB750 HORNET

A nova Honda Hornet chega-nos com argumentos de peso, não só motrizes como de eficácia ciclística. Fazer renascer um nome tão importante para a marca só aumenta a expectativa à volta deste modelo. Fomos testá-la.

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Honda

Foi na Intermot, no salão de Colónia, o nosso primeiro contacto com a tão esperada nova Honda Hornet. A reacção do público foi controversa, algo expectável quando existe um nome tão carismático, uma moto que fez as delícias de quem procurava uma streetfighter acessível e com atitude, e que nas suas sucessivas gerações, criou uma verdadeira legião de fãs.

Os princípios de sucesso mantêm-se, um motor

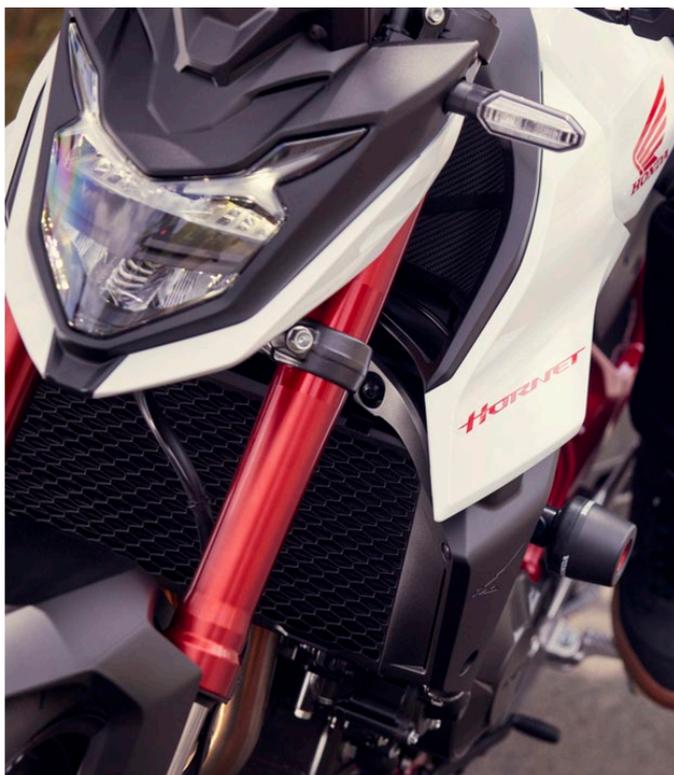
poderoso e uma agilidade ímpar, aliados a um baixo custo de aquisição. O que os engenheiros japoneses não podem acautelar é a nossa tributação fiscal, em que os 755 cc colocam a nova Hornet no escalão mais caro do Imposto Único de Circulação. Culpem o jogo, não o jogador...

De resto, todo o azimute é certo e altamente focado. A escolha de um motor bicilíndrico justifica-se com a plataforma partilhada de um novo modelo, também ele com um nome sonante, a nova Transalp. Gostaríamos de lembrar que a Honda tem na sua >>



» [Galeria de fotos aqui](#)





"ESTA NOVA APOSTA CHEGA AO MERCADO PRONTA PARA DISPUTAR A LIDERANÇA NUM DOS SEGMENTOS MAIS FERÓZES"

gama um 4 cilindros com créditos firmados, a CB 650 R. De facto, durante toda a apresentação, os engenheiros japoneses encaminharam o paralelismo comparativo com esta tetracilíndrica (e até mesmo com a subida de patamar em relação à CB 500F) e não com as anteriores versões da Hornet.

Esta nova aposta chega ao mercado pronta para disputar a liderança num dos segmentos mais ferózes, onde a desportividade e facilidade de utilização andam de mãos dadas com uma grande popularidade entre os recém-encartados, mas não só. Os motociclistas mais experientes encaram estas streetfighters com o feliz desdém de quem sabe que a diversão não se mede no número de cavalos da ficha técnica.

Tomando a liberdade de me inserir neste grupo, estrago já a surpresa. A nova Hornet pôs-me um sorriso nos lábios desde os primeiros metros.

A posição de condução é tipicamente Honda, está tudo no sítio certo, estamos confortavelmente prontos para a acção. Temos espaço para nos

movimentarmos, as pernas não seguem demasiado flectidas, e a inclinação sobre o guiador é a correcta para podermos jogar entre o descontraído e o atento...

Os comandos e a sua interface têm a qualidade que a marca nos habituou, a disposição da informação no ecrã TFT é elegante e intuitiva e conseguimos inclusive alterar a sua aparência a nosso gosto. No universo electrónico, temos 4 mapas de condução (Rain, Standard, Sport e User), bem escalonados na sua sensibilidade, que englobam 3 níveis de entrega de potência, travão motor e controlo de tracção com anti-wheelie associado, tudo parametrizável.

A unidade ensaiada trazia o opcional Quick-shifter, também ele modulável em 3 níveis de actuação. A nova Hornet ainda disponibiliza o seu controlo por voz (Honda Smartphone Voice Control), onde podemos interagir com o smartphone de forma bastante simples e directa, e uma ficha USB tipo C debaixo do assento.

Se este arsenal digital vos impressionou,



755 CC

91 CV

7 800 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"A **VELHA MÁXIMA** DO "AO VIVO É MAIS BONITA"
FAZ TODO O SENTIDO COM A NOVA HORNET,
ESPECIALMENTE DEPOIS DE A EXPERIMENTARMOS"*

voltemos àquilo que todos querem perceber: o seu comportamento na estrada. Se o foco principal era a agilidade, o objectivo é conseguido de forma exuberante. A ciclística desta moto exala precisão, sobretudo no eixo dianteiro. A sua reactividade roça o absurdo, não foram poucas as vezes que corrigimos a trajectória por excesso de zelo, e chegámos a ficar com a sensação que basta procurar o ponto de entrada em curva com o olhar...que o resto ela faz sozinha. O novo quadro e braço oscilante, em conjunto com as forquilhas Showa (ø41mm SFF-BP com 130 mm de curso no eixo dianteiro e um monoamortecedor com pro-link e ajuste de pré-carga no eixo posterior), foram trabalhados no sentido de entregar o máximo de feedback ao condutor, especialmente sob situações de stress mecânico.

De facto, abusando nas travagens e carregando a frente na entrada em curva, a sensação de aprumo permanece constante, garantindo altos níveis de confiança na mesma.

Já no eixo traseiro, as frequências de oscilação são um pouco mais notórias, especialmente nos ressaltos mais bruscos. Para não desafinar a música, o sistema de travagem é imperturbável, sempre potente e com bastante modulável ao longo de toda a sua acção. A escolha menos óbvia para a medida do pneu traseiro (conjunto pneumático Michelin Road 5 ou Dunlop Roadsport 2, disponíveis como escolha), um 160, é defendida pelos engenheiros da Honda com um simples intuito, melhorar a agilidade ciclística da moto. Na prática, a sensação que ficamos é que estamos a conduzir uma 500 com esteróides, a





RSB

ROADSTER 3 CE MENS LEATHER JACKET



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO

myBihr.com

TESTE HONDA CB750 HORNET



ausência de esforço na passagem da neutralidade para a inclinação e a sensação de leveza do conjunto (são 190 kg a cheio) foram uma constante ao longo de todo o dia.

O bloco desenvolvido para equipar a nova Hornet (e também a nova Transalp) foi a segunda grande surpresa deste primeiro contacto. A escolha de um bicilíndrico paralelo (755 cc, cambota desfasada a 270°, debitando 92 cv às 9500 rpm e 75 Nm às 7250 rpm) revelava-se cada vez mais óbvia à medida que o explorávamos nos diferentes cenários. O espectro de funcionamento com binário sempre disponível e a tão almejada eficiência energética andam de mãos dadas com custos de produção mais baixos do que outros tipos de blocos motrizes. Relembramos que esta é uma máquina desenvolvida com vista ao mercado europeu, onde cada vez mais são considerados hereges os amantes de motores de combustão interna.

Na cidade, rola perfeitamente abaixo das 2k rotações, e aproveitando a boa sensibilidade do acelerador, mostra-se sempre muito expedito a subir de rotação. Em estrada aberta deveríamos estar gratos pela capacidade de resposta nos médios regimes, mas a festa parece que nunca acaba. Este motor é estupidamente imediato na





TESTE HONDA CB750 HORNET

resposta e consegue levar a sua avante até bem perto do limitador. Todo o trabalho feito na admissão (com desenvolvimento patenteado de condutas que formam vórtices de ar) e nos corpos de injeção (Injectores de alta pressão, semelhantes aos da Fireblade) resultam nesta urgência de ímpeto. Para vos explicar melhor, é como se fosse uma fusão de várias realidades, a alegria em baixas do vizinho CP2, a casa cheia de um tricilíndrico com sotaque inglês e a ponta final de uma certa moto laranja a cantar nas montanhas, a Honda conseguiu criar, de facto, este magnífico Frankenstein. Tudo isto sem vibrações perceptíveis, e uma sonoridade que se torna cativante. Ficámos verdadeiramente impressionados.

A nova Honda CB 750 estará disponível em 4 cores diferentes: Branca, Preta, Cinzenta e Amarela(!!!) e 3 packs de acessórios: Sport, Style e Touring, onde poderemos encontrar todo tipo de apetrechos estéticos, funcionais (Quick-shifter) e até mesmo de bagagem.

Enfrentemos agora o elefante na sala, o design algo conservador, pouco excitante.

Ao longo de todo o dia, sempre que parava, tinha de respirar fundo. As sensações de condução

aceleravam-me o ritmo cardíaco, e o olhar acabava por ficar preso em pormenores que começaram a fazer sentido... As forquilhas no mesmo tom do quadro chamam a atenção para a sua agilidade, e a secção frontal perfilada enquadra bem a distinta assinatura da iluminação em LED (iluminação full LED, indicadores de direcção auto comutáveis e com sinalização de travagem de emergência). A estética da nova Hornet será sempre mais uma evolução do que uma revolução. E esse é o arquétipo deste modelo tão importante para a Honda, um motor que representa o presente e futuro da indústria, uma ciclística aprimorada e recheada de electrónica, mas mais importante que tudo isso... um valor monetário extremamente competitivo para o que propõe.

A velha máxima do “ao vivo é mais bonita” faz todo o sentido com a nova Hornet, especialmente depois de a experimentarmos. Mas o peso deste nome é carregado em glória pelo motor fantástico e pela sua capacidade dinâmica. Polémicas fiscais à parte, por 7800 € irá ficar entre as rivais MT-07 e Trident, e o seu real valor será sentido por todos aqueles que a conduzirem. A Hornet está de volta. //

EQUIPAMENTO

Capacete NEXX SX.100R SKIDDER

Blusão REV'IT! Hyperspeed Air

Calças IXON Mike

Luvas REV'IT! Chevron 2

Botas TCX RO4D WP



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



Bradar AOS CÉUS

MOTO GUZZI V7 SPECIAL

Na sua última evolução, a Moto Guzzi V7 ganhou potência e melhorou as suas características ciclísticas. Esta é a sua versão mais purista, a Special. Fomos descobrir se merece o epíteto.

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

Quando algo se destaca dos seus pares, damos-lhe um nome. Enaltecemos a diferença com o gosto de quem aprecia a peça. Esta moto que vos apresentamos hoje começou a sua história nos anos 70 e actualmente faz parte da família de máquinas mais vendidas da marca.

A Moto Guzzi V7 merece ter Special na sua definição, porque toda ela assume um compromisso com a sua ligação ao passado. Esteticamente, tem uma presença tão característica

e única que ficamos na dúvida se a sua condução também pertence a outros tempos.

Num dia frio de inverno, em Sintra, a floresta densa não deixa que o Sol toque no chão.

A humidade e o vento irrequieto trazem-nos o desconforto típico desta altura do ano, e Andar de Moto torna-se numa missão.

No meio deste cenário místico, está uma máquina que se mistura com o ambiente que a rodeia. Esta V7 Special tem uma intemporalidade orgulhosa, conhece o seu legado e honra-o nas suas formas.

Das protuberantes cabeças de cilindro saem os colectores de escape cromados que imitam as linhas brancas pintadas no bonito depósito azul. >>





"ESTETICAMENTE, TEM UMA PRESENÇA TÃO CARACTERÍSTICA E ÚNICA QUE FICAMOS NA DÚVIDA SE A SUA CONDUÇÃO TAMBÉM PERTENCE A OUTROS TEMPOS."

A esta fluidez clássica juntam-se as jantes raiadas, o assento em pele e os redondos manómetros analógicos, numa sintonia contextual com a época que representa.

A escolha do farol dianteiro em halogéneo mantém esta pureza estética e apenas o farolim traseiro mostra uma traição no espírito, apresentando tecnologia LED. Esta versão Special não faz questão de enganar alguém, o honrar da sua história é mais importante do qualquer tentativa de jovialidade imberbe. Torna-se difícil não dedicar tempo a admirar-lhe os pormenores e ganha-se respeito pela sua presença.

Rodando a chave, vemos a dança ritual dos ponteiros e, quando o motor ganha vida, toda a floresta acorda.

Nos primeiros metros percebemos que estamos perante uma moto que não tem filtros, argumenta com a atitude típica de quem tem muito passado em cada elemento mecânico. A baixas velocidades sentimos a manobrabilidade facilitada pela simpática ergonomia e pelo bom acesso ao solo (a altura do assento queda-se nos 780 mm), assim como uma embraiagem dócil e com bom tacto.

Nestas condições de piso húmido agradecemos o bom feeling dos pneus (monta uns Dunlop Arrowmax StreetSmart nas medidas 100/90 R18 na roda dianteira, e 150/70 R17 na roda traseira, um aumento de dimensão face à geração anterior) e os dois níveis do controle de tracção dão-nos a garantia de que a brusquidão do bicilíndrico está acautelada por uma moderna almofada de segurança.

A transmissão por veio e a caixa de velocidades bem precisa, trabalham em unísono com um acelerador directo e intuitivo. A V7 Special avança determinada sempre que se alimenta de combustível (depósito de 21 L, com consumos na ordem dos 5 L/100 km), ela prefere um punho direito com carga e é assim que gosta de ser conduzida.

Definitivamente, não há lugar para rodeios nem hesitações, a sua condução é viril e requer compromisso e empenho, sendo mais um traço de personalidade do que propriamente um defeito.

Depois de ter ganho o motor da aventureira V 85 TT, os seus valores de potência aumentaram cerca de 25% e a ciclística foi aprimorada (reforço na





853 CC
65 CV
9 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"DEFINITIVAMENTE, NÃO HÁ LUGAR PARA RODEIOS NEM HESITAÇÕES, A SUA CONDUÇÃO É VIRIL E REQUER COMPROMISSO E EMPENHO"

coluna de direcção, e novas suspensões) para não deixar cair a evolução de um modelo com mais de 50 anos de história.

O icónico bicilíndrico em V com 853 cc montado longitudinalmente (debitando 65 cv às 6800 rpm e 73 Nm às 5000 rpm) está mais adulto. O Euro 5 aumentou-lhe a cilindrada e deu-lhe o humor típico de quem acorda mal disposto. A frio, quando a ligamos, se falasse brindava-nos com um chorrilho de palavrões, mas rapidamente lhe passa.

Tem personalidade forte, sem dúvida. Em andamento, sente-se vibrante e cheio de vontade de ganhar momento, sobretudo entre as 3 mil e as 5 mil rotações, e a partir daí abre o pulmão até ao corte, pouco antes das 7 mil. É um motor que exala carácter, contorce-se e embala-nos com a sua voz rouca, e os escapes Mistral que esta

unidade monta patrocinam uma banda sonora absolutamente fabulosa.

O contexto onde esta máquina se sente mais feliz é sem dúvida a estrada aberta. Não que a cidade e as suas vicissitudes não lhe pintem a personagem, pelo contrário, a Moto Guzzi V7 Special ficará impecavelmente emoldurada numa esplanada mais concorrida e o sucesso da sua imagem fará certamente virar cabeças.

Mas as suas suspensões (contemplando uma forquilha telescópica KYB com 40 mm de curso no eixo dianteiro e um duplo amortecedor ajustável na pré-carga na secção traseira, também Kayaba) e quadro, não vão amar as tampas de esgotos proeminentes nem os buracos profundos, e rapidamente desistem de tentar ser politicamente correctas. >>



**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



O seu registo é de parcimónia nos movimentos, uma certa frequência de utilização que amplifica as transferências de massa (são 223 Kg a cheio) do conjunto, ideal para uma condução fluida, a roçar o desportivo.

Com uma posição de condução ligeiramente dedicada ao eixo dianteiro, estamos em primeiro plano sobre a acção e esta premissa faz com que tenhamos vontade de andar um pouco mais rápido. Aproveitando a desenvoltura do motor, ganhamos velocidade cavalgando o binário sempre disponível, sem necessidade de passagens de caixa frenéticas ou reduções bruscas.

A travagem conta com um disco flutuante com 320 mm de diâmetro e maxila de 4 pistons Brembo, na roda dianteira, e um Disco de 260

"ESTA É UMA MOTO
COM MUITO
MAIS **CORAÇÃO**
QUE RAZÃO, E NÃO
O CONSEGUE -
NEM QUER!!! -
DISFARÇÁ-LO..."

mm de diâmetro com maxila de piston duplo no eixo traseiro, e é potente, com uma mordida decidida.

A ausência de uma embraiagem deslizante revela-nos uma latente susceptibilidade na hora das reduções. Favorecer o embalo, confiar no bom grip mecânico em ângulo e acertar no timing de saída com punho cheio é um modus operandi que se torna altamente gratificante. Sem exageros na postura, e a esbanjar estilo, até porque com estes escapes (a unidade testada vinha equipada com ponteiras de escape Mistral), ninguém vai ficar indiferente.

Mas em qualquer altura, conseguimos rolar tranquilamente e deixar que as suaves vibrações do motor nos aconchequem a alma, que o movimento dos ponteiros nos recorde os tempos >>



TESTE *MOTO GUZZI V7 SPECIAL*

áureos dos motores a combustão e que o conforto emocional de toda a experiência nos faça sorrir.

Esta é uma moto com muito mais coração que razão, e não o consegue - nem quer!!! - disfarçá-lo... Disponível em dois esquemas cromáticos de nomes sugestivos (Blu Formale e Grigio Casual), esta versão da V7 terá um preço de 9900 €.

A Moto Guzzi V7 Special faz juz ao seu nome. As jantes raiadas, a pintura clássica, os manómetros analógicos, até o farol dianteiro sem recorrer aos típicos LEDs dão-lhe uma aura muito especial. O seu legado é inegável e está tão vincado na sua silhueta que quase a desculpávamos se não conseguisse ser tão performante. Mas tal não é o caso.

O gozo que retiramos da sua pilotagem depende sobretudo de uma aptidão ciclística capaz de aproveitar a experiência sensorial que é fazer cantar este motor. Claro que os Mistral fazem uma descarada batota, mas eu sou daqueles que acham que o som tem de fazer parte da equação.

Viver o passado nesta gloriosa forma de estar na estrada é um verdadeiro privilégio. Reafirmo “estrada”, aproveitando a sua condução tão genuína, até porque a tentação de a parar à vista de todos é... enorme. //



▶ **EQUIPAMENTO**

Capacete Nexx G.100R Gallon

Blusão Macna Oryon

Calças Macna Takar



MOTO PONTO



EQUIPE-SE NAS LOJAS MOTO PONTO!

Venha visitar-nos nas nossas lojas:

MOTO PONTO Restelo

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

Telefone: 210999390

Email: motoponto@gmail.com

MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email: motoponto@gmail.com

Até já!

CAÇA ao prazer



ROYAL ENFIELD HNTR 350



» [Galeria de fotos aqui](#)

Também conhecida por Hunter 350 noutras paragens, a HNTR350 vai chegar a Portugal, para conquistar novos motociclistas e novos adeptos da Royal Enfield.

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

A

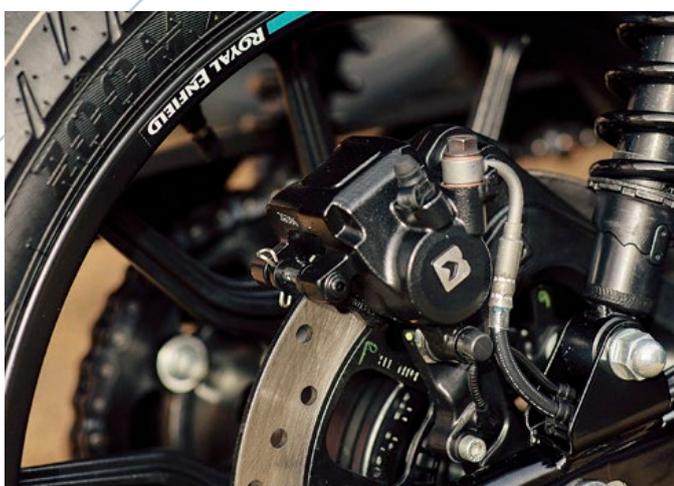
Royal Enfield continua a apostar nos motociclos de média/baixa cilindrada como uma solução de elevada mobilidade para o ambiente rodoviário urbano. Com um estilo revivalista, os mais recentes modelos da marca

apelam a uma clientela jovem e exigente que não se revê nos mais tradicionais modelos europeus ou japoneses, centrados num elevado desempenho dinâmico, muitas vezes intimidante numa utilização do dia-a-dia.

Esteticamente, a HNTR350 inspirou-se na Royal Enfield Fury dos finais dos anos 50, apresentando uma linha baixa num desenho compacto que enfatiza a presença do depósito de combustível esculpido em forma de gota.

Para um primeiro contacto, o importador ibérico organizou recentemente, em Madrid, uma apresentação dinâmica para os principais meios de comunicação, onde nos foi possível perceber a filosofia deste novo modelo. >>





"ESTETICAMENTE, A HNTR350 INSPIROU-SE NA ROYAL ENFIELD FURY DOS FINAIS DOS ANOS 50, APRESENTANDO UMA LINHA BAIXA NUM DESENHO COMPACTO"

Com uma potência mais do que suficiente para uma utilização descontraída e segura, a HNTR350 é motorizada pela unidade monocilíndrica da série J, já utilizada na Meteor 350 e na Classic 350, modelos que o Andar de Moto já teve oportunidade de testar (clique nos links para ver mais), e que a partir dos seus 349cc de cilindrada, com injeção de combustível e refrigeração a ar e óleo, debita 20,2 cv às 6100 rpm com 27 Nm de binário às 4000 rpm.

A grande suavidade de funcionamento, em que as vibrações são praticamente imperceptíveis, a imediata resposta ao acelerador, o arranque rápido e decidido, a embraiagem leve e a caixa de cinco velocidades bastante precisa, contribuem para um

elevado prazer de condução,

Ao contrário do motor, os engenheiros da Harris Performance desenvolveram um quadro completamente novo, que apesar de ser igualmente fabricado em tubos de aço, apresenta uma nova geometria, com um ângulo da forquilha mais fechado e uma roda dianteira de 17 polegadas e uma distância entre eixos mais curta, que tornam este modelo mais reativo e manobrável.

Com uma ergonomia perfeita para uma condução descontraída, em posição elevada para melhor controlar o trânsito, a HNTR350 oferece sensações honestas e um elevado conforto.

Extremamente ágil, com uma boa brecagem, um >>



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



"COM UMA **ERGONOMIA PERFEITA** PARA UMA CONDUÇÃO DESCONTRAÍDA, EM POSIÇÃO ELEVADA PARA MELHOR CONTROLAR O TRÂNSITO"

grande equilíbrio a baixa velocidade, uma altura de assento inferior de 800 mm e uma travagem eficaz assistida por um ABS de duplo canal, a Royal Enfield HNTR350 permite enfrentar o trânsito com elevados níveis de confiança.

A suspensão apresenta-se firme, mostrando alguma dificuldade apenas em resolver os maiores desníveis do piso, mas garantindo um comportamento bastante previsível, mesmo quando se assumem ritmos pouco recomendados.

As jantes são de liga leve e calçam pneus tubeless de medidas 110/70-17" e 140/70-17", na frente e traseira respectivamente, para uma maior manobrabilidade e um aspeto robusto. As borrachas da marca CEAT, uma marca premium indiana, apresentam um comportamento honesto, perfeitamente ao nível da performance da moto.

O painel de instrumentos é minimalista, conjugando instrumentos analógicos e informação em formato digital, sendo bastante completo, com nível de combustível, indicador de mudança engrenada, relógio e ainda um indicador Eco que motiva a racionalização do consumo de combustível.

Os comandos são minimalistas, com um interruptor de ignição rotativo, que empresta nostalgia ao conjunto. Também está disponível uma tomada USB.

O descanso central também é equipamento de série, se bem que os condutores de estatura mais débil podem encontrar alguma dificuldade na sua utilização.

Disponível em duas versões cromáticas, a Dapper com uma pintura de uma cor e a Rebel >>

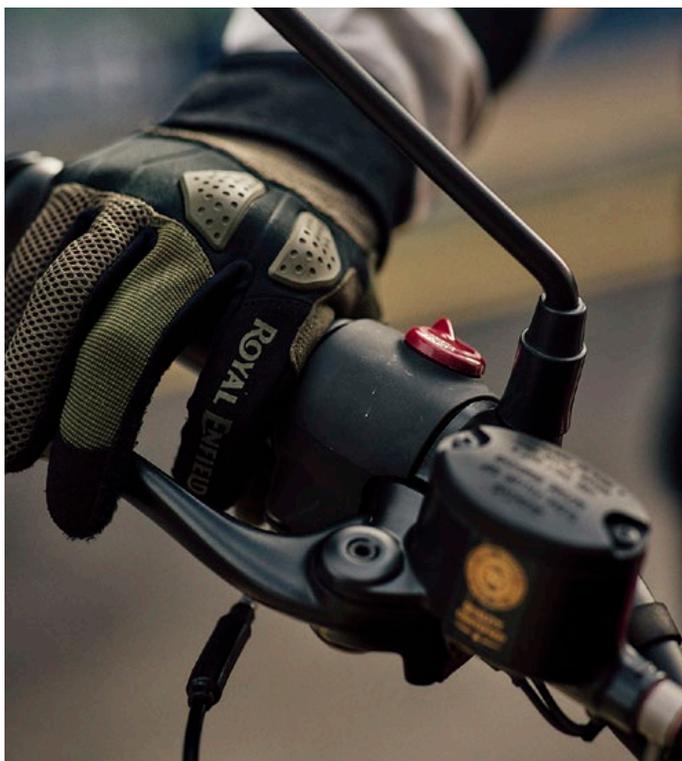


349 CC

20,2 CV

4 589 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



com uma pintura de duas cores, a Royal Enfield HNTR350 conta com uma vasta linha de acessórios opcionais que permitem uma ampla personalização.

Um kit específico para utilização urbana, composto por um assento plano, piscas em LED, um defletor aerodinâmico frontal e um suporte de matrícula minimalista, e um kit Suburbano, que inclui proteções de motor e carter, mala lateral e respectivo suporte, assento custom e espelhos retrovisores touring, permitem configurar a moto de acordo com a utilização que cada utilizador lhe pretender dar.

A versão Dapper vai estar disponível em 3 cores, Branco, Metalizado e Cinzento, por um P.V.P. recomendado de 4.589 euros.

A versão Rebel também vai ter 3 opções de cor, Azul, Preto e Vermelho, por um P.V.P. recomendado de 4.689 euros.

Ambas as versões estão previstas chegar ao mercado português antes do final de 2022. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth M1 PRO
Blusão RSW Mac
Jeans RSW Peter
Luvax RSW MSSL - 011
Botas TCX Blend 2 Waterproof



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



Como largar O AUTOMÓVEL

PIAGGIO MP3 530 HPE EXCLUSIVE

Testámos a última versão do navio almirante das scooters de três rodas, a Piaggio MP3 530 hpe Exclusive. Mais potente, mais leve e com mais tecnologia, ficámos absolutamente convencidos das suas “extraordinárias” capacidades.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte

À

primeira vista, é bastante óbvio o porquê deste adjectivo. O duplo rodado dianteiro já não é novidade, mas não é por isso que deixa de ser uma característica que torna a moto diferente aos olhos do comum mortal.

E se esse mero cidadão tiver a infelicidade de viver dependente de um veículo de quatro rodas e sofrer as agruras de um dia-a-dia citadino, este é um teste que não deve perder. A sua vida tem tudo para poder ser melhor...

Façamos o exercício, criemos a fábula triste que de tão real poderia ser contada por qualquer um dos nossos amigos, irmãos, vizinhos, colegas de trabalho...

São 7h30 da manhã e o Jorge (aos Jorges que se sentirem incomodados com a personificação, leiam Aristides) está mais uma vez atrasado. Porque o jogo de futebol acabou tarde, porque

a cama estava demasiado confortável, porque a camisa que queria vestir não estava passada ou até porque o raio da máquina de café não quis colaborar, não interessa, o drama é palpável.

A aplicação que lhe diz quanto tempo dura o trajecto até ao trabalho está cheia de pontos vermelhos, dá-lhe uma estimativa com 20 minutos a mais do que gostaria, e ainda por cima choveu na noite anterior, logo há a possibilidade de estarem a acontecer mais acidentes nesse preciso momento.

A viagem faz-se num limbo entre a loucura e o ataque de pânico. Os chicos espertos que furam todo o civismo para ganharem uns metros e os egoístas que não percebem que o trânsito se comporta como um fluido, ao não facilitarem, fazem de rolha... e de bestas.

O Jorge chega ao trabalho cansado de bufar. Na secretária ao lado está o Paulo (os ofendidos Paulos leiam Fagundes). Veio de moto. Chegou a horas e saiu ao mesmo tempo de sua casa.

Viram ambos o mesmo jogo de futebol tardio e o »





"TODA A **SECÇÃO FRONTAL** FOI REDESENHADA, ESTANDO MAIS ELEGANTE E COM TRAÇOS MAIS FINOS.."

Paulo ainda diz que levou o miúdo à escola antes de vir para o escritório. Sem ter noção do quanto magoa o colega, ainda comenta que o trânsito estava péssimo.

Esta estória acontece todos os dias. Existe um enorme grupo de automobilistas que querem ganhar qualidade de vida, mas que não fazem questão de abraçar o motociclismo. Querem ter uma máquina que tenha a capacidade de percorrer as vias mais rápidas com segurança, querem estacionar de modo inteligente e prático e querem vencer o trânsito. Tudo isto sem comprar o blusão de cabedal cheio de emblemas ou tirar a carta de condução de motociclos.

Aqui entra a mestria das Piaggio MP3, as primeiras motos que se enquadraram na categoria de triciclos e permitiram a um automobilista infeliz ver a luz ao fundo do túnel. O modelo que vos

trazemos hoje é o porta-estandarte, a poderosa MP3 530 hpe Exclusive.

Esta última versão estreia um motor actualizado para o Euro 5, uma câmara de video traseira para facilitar as manobras de marcha-atrás, um sensor de ângulo morto, melhorias na travagem, novas jantes e uma revisão estética para a colocar a par das tendências de mercado.

E sim, continua com as características basilares (a largura do eixo frontal e o travão de pé) que lhe permitem estar homologada como triciclo, podendo ser conduzida com carta de automóvel.

Muito embora esteja ligeiramente mais leve (perdeu cerca de 7 Kg, pesando ainda uns expressivos 280 Kg), a sua presença continua imponente, a MP3 530 é uma moto volumosa e de silhueta marcante.

Toda a secção frontal foi redesenhada, estando >>

A rider wearing a white helmet and a brown jacket is riding a white Honda scooter. The scooter is positioned in the foreground, angled towards the right. The background features a vibrant, colorful mural with abstract shapes and patterns in shades of blue, red, and yellow. The scene is set outdoors on a paved surface.

530 CC
44,1 CV
13 200 €

» Mais dados técnicos aqui



"A DISPONIBILIDADE E PRONTA RESPOSTA DO **MONOCILÍNDRICO** FAZ DELA A RAINHA DOS SEMÁFOROS COM GOLPES DE ARTISTA."

mais elegante e com traços mais finos, e esta premissa estende-se pelos restantes elementos (um destaque especial para o largo grupo óptico traseiro, nitidamente uma provocação aos "inimigos" das quatro rodas).

Aos seus comandos, a qualidade geral é bem vincada, os comutadores têm um toque sólido e não foram sentidas vibrações ou ruídos indesejados nos pisos mais difíceis.

O grande ecrã TFT de 7" domina o enquadramento visual do condutor, e a elegância do design agradou-nos particularmente.

Os três mapas de condução (Sport, Eco e Confort) alteram a personalidade do motor e disponibilizam três gráficos diferentes que acabam por dar uma dose de entretenimento/informação extra ao condutor (entrega de potência, média de consumos

e velocidade média, respectivamente).

Ao acionarmos a marcha atrás (com a suspensão devidamente bloqueada na posição vertical) a câmara traseira transmite a imagem para o ecrã, e apenas temos que premir o botão de start para dar vida a um pequeno motor elétrico e fazer a magia acontecer. Garanto-vos que os transeuntes ficam doidos. Acho que cheguei a ouvir palmas, mas não tenho a certeza...

Em andamento, o motor sente-se bastante responsivo (monocilíndrico de 530cc, debitando 44 cv às 7250 rpm e 50 Nm às 5250 rpm) nos baixos e médios regimes, e o acelerador electrónico mostra-se bem parametrizado, sem hesitações ou delays dignos de nota. Tem contudo a mola do actuador demasiado forte, o que faz que qualquer distração na pressão do punho dê origem a uma imediata >>



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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





desaceleração. O hábito evitará tais nabices...

A disponibilidade e pronta resposta do monocilíndrico (chega a fazer uma voz zangada e ríspida, bem divertida) faz dela a rainha dos semáforos com golpes de artista. Conseguimos arrancar primeiro que todos os outros sem pôr os pés no chão, utilizando o bloqueador de inclinação (acionado por um comutador junto ao punho, numa operação fácil e descomplicada) segundos antes de parar e arrancado a fundo logo de seguida. Mais uma vez, juro que ouvi palmas e gritos de euforia!

A Piaggio MP3 530 não tem a agilidade típica de uma scooter, até porque há muita coisa a acontecer no eixo dianteiro, mas não deixa de nos surpreender com a confiança que demonstra a atacar os pisos mais escorregadios e degradados (o auxílio do controlo de tracção

"O GRANDE ECRÃ
TFT DE 7" DOMINA O
ENQUADRAMENTO
VISUAL DO
CONDUTOR, E A
ELEGÂNCIA DO DESIGN
AGRADOU-NOS
PARTICULARMENTE."

entra em cena nestes contextos).

Não se trata de uma atitude desportiva, mas sim de pura sensação de grip mecânico patrocinada pelo dobro da borracha. Depois de nos habituarmos aos timings de inserção em curva, abusamos da velocidade com a consciência de que jamais o poderia fazer numa maxi-scooter convencional. Este é um truque que não cansa.

Em estrada aberta, o enorme volume da secção frontal (ótima protecção aerodinâmica, provida pelo enorme deflector, não ajustável) e o peso do conjunto fazem com que a progressão do motor nos altos regimes seja algo lenta. Mas mesmo assim conseguimos ultrapassar largamente os limites impostos por lei, o que significa que as





TESTE PIAGGIO MP3 530 HPE EXCLUSIVE

ultrapassagens são sempre possíveis de forma segura e eficiente.

Nestas alturas entra em funcionamento o sensor que nos alerta da aproximação de um objecto no ângulo morto (com um aviso colorido e bem destacado no ecrã digital), um auxílio eficaz e privilegiado neste tipo de contextos. O cruise control é de série nesta versão Exclusive.

No panorama ciclístico, as suspensões (sobretudo as dianteiras) têm um pisar algo rijo, sentindo-se bruscas nos empedrados e noutros ressaltos semelhantes. Gostaríamos de outro refinamento, até porque toda a compostura do conjunto se pauta pela estabilidade geral.

O assento largo para o condutor (é uma moto onde temos bastante espaço de movimentação) e passageiro casam com um bom funcionamento da suspensão traseira, o conforto é a nota dominante. A travagem é competente, mas gostaríamos de um pouco mais de potência inicial no travão dianteiro, afinal de contas, temos o dobro da pegada de borracha no asfalto!

Em contrapartida, o travão de pé é pouco linear, com uma pressão inicial algo amorfa mas que rapidamente nos apanha desprevenidos se accionado com mais convicção. Todos estes traços

de personalidade serão compreendidos com o tempo, sendo muito mais feito que defeito.

A nível da praticabilidade do conceito de scooter, temos um espaço de arrumação debaixo do assento capaz de albergar dois capacetes (algo pouco comum no reino das maxi-scooters), ou um integral mais equipamento, e dispomos também de um compartimento bastante espaçoso (infelizmente não bloqueável) com ficha USB, no topo do cockpit. A chave pode ficar sempre no bolso (graças à função keyless) e o conforto do travão de estacionamento permite-nos evitar a utilização do descanso central.

O Jorge pode ganhar qualidade de vida sem ter de tirar a carta de moto. Ganhará tempo, gastará menos dinheiro em gasolina (os consumos desta Piaggio MP3 530 conseguem manter-se facilmente abaixo dos 5L/100km), e viverá o seu quotidiano de forma muito mais prática e descomplicada.

Evitando a inscrição na escola de condução, para conduzir esta maxi-scooter carregada de tecnologia e exclusividade terá de desembolsar 13 200 €. E então poderá rivalizar (com orgulho) com os outros colegas que escolhem estas máquinas topo de gama para se movimentarem no tecido urbano. Mas com mais uns truques na manga... //

EQUIPAMENTO

Blusão RSW N222

Capacete Nexx X.VILIBY Signature

Luas RSW MSL-008

Calças Ixon Mike

Botas TCX RO4D WP



PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER



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



PIAGGIO[®]

piaggio.pt



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Novos HORIZONTES

Cada vez mais me acontece ver uma moto estacionada e ter de ir olhar de perto para identificar a marca e modelo. Isto devido à verdadeira invasão de dezenas de marcas chinesas indiferenciadas que proliferam e que por vezes nos parecem estranhas e têm nomes ainda mais estranhos.

Isto é verdade especialmente para as marcas que produzem apenas modestas 125 apontadas a uma nova geração que adotou a moto por razões práticas, sobretudo titulares de carta B que permite conduzir 125s.

Estas não deixam grande margem de comercialização e, portanto, os seus fabricantes não estão em hábito de se apresentar à comunidade internacional com eventos de lançamento em locais exóticos, mas vão aparecendo no mercado em circulação mesmo assim. Por um lado, isto mostra que necessito de um refresh, porque o reconhecimento já não é tão automático como era há 30 anos.

Por outro lado, pus-me a pensar se não seria assim exatamente que os Europeus viram a invasão japonesa, meio século atrás.

Ao contrário de agora, nesses distantes anos 70 do século passado, os nomes eram facilmente identificáveis e havia a vantagem de termos apenas quatro marcas em questão, Honda, Yamaha, Suzuki e Kawasaki.

Que dizer agora de nomes que nos parecem muito estranhos, como Geely, Quijiang, Lifan, Loncin, Zongshen, Jiashe, Haojin, Qingqi, Jialing, Shineray, HaoJue... e há ainda as que adoptaram um nome ocidental justamente para combater essa estranheza, nomes como

Voge, Zontes, Macbor, CF Moto e outras do género.

Depois, há uma diferença fundamental: há 50 anos, a qualidade e fiabilidade dos motores japoneses nunca esteve em causa.

A inovação era a palavra de ordem, com arranques elétricos, distribuição por dupla árvore de cames, cabeças multi-válvulas e limites de rotação impensáveis para as europeias, além de equipamento completo, quando as europeias, na sua maioria, nem piscas traziam!

Onde as japonesas deixavam a desejar era na ciclística... os quadros eram medíocres, os travões, copiados dos já de si fracos europeus, eram ainda piores, e as suspensões seguiam a forma, mas esqueciam ou ignoravam a função. Mesmo os pneus não tinham o melhor comportamento nem inspiravam confiança.

Agora com as chinesas, pelo menos até há muito pouco tempo, passava-se exatamente o oposto: os motores eram versões licenciadas de unidades japonesas obsoletas, por vezes copiadas em massa sem a tal atenção aos acabamentos, materiais e tratamentos adequados, acabando por comprometer a fiabilidade.

Em nome da verdade, também aqui há um paralelo com as primeiras japonesas, mas de marcas que nunca ouviram falar, pois essa falta de qualidade logo ditou o seu desaparecimento. Quem se lembra das Lilac, Showa, Meguro, Abe, Marusho ou Hodaka?

Voltando às atuais chinesas, e ao contrário dos motores, do lado da ciclística é tudo do melhor: travões, suspensões e amortecedores de prestigiadas marcas como Kayaba, Paioli, Brembo, WP, Tokico, Nissin, mesmo na versão baixa da gama, garantem não só

desempenho adequado mas familiaridade com os nomes de marcas estabelecidas. Ao mesmo tempo, providenciam um equilíbrio estético, uma paridade se quiserem, com as marcas que procuram atacar.

Entretanto, em ambos cenários, numa escassa dezena de anos, a melhoria de qualidade foi tão exponencial que então, há 50 anos, ditou o quase-desaparecimento das marcas europeias e agora, em vez de lutar, a maioria das marcas mundiais renderam-se ao inevitável e começaram a fabricar os seus modelos na China, em parcerias com estes fabricantes.

É hoje assim com a BMW, Benelli, KTM, Piaggio e Harley-Davidson, e até nas marcas japonesas há algum tempo que a maioria dos modelos de baixa cilindrada já não são fabricados no Japão.

É o ciclo da vida e uma mudança na indústria a que teremos que nos habituar e que, pelo menos, conseguiu atrair uma nova geração de utentes - hesito apelida-los de motociclistas - às duas rodas. Agora, estamos prestes a presenciar um novo capítulo com as eléctricas...

O futuro está aqui e é cada vez mais global! //

"Voltando às atuais chinesas, e ao contrário dos motores, do lado da ciclística é tudo do melhor: travões, suspensões e amortecedores de prestigiadas marcas como Kayaba, Paioli, Brembo, WP, Tokico, Nissin, mesmo na versão baixa da gama"



ESPECIAL
OFERTA DE
NATAL



BLUROC
MOTORCYCLES

GRÁTIS

Na compra de uma Bluroc leva um
Capacete + Casaco bullit **GRÁTIS!**

Promoção válida de 1 de Novembro a 31 de Dezembro



Clássico MODERNO

A ARAI, MARCA JAPONESA FABRICANTE DE CAPACETES, TEM UM MODELO QUE REÚNE O PASSADO, O PRESENTE E O FUTURO NUM SÓ.

O Arai Concept-X mostra-se com um estilo retro moderno, com linhas suaves e capacete arredondado, mas com um aspeto agressivo e toda a tecnologia, segurança e conforto dos tempos contemporâneos.

A marca nipónica, que já produz capacetes desde 1952, desenvolve sempre os produtos com base na maior segurança aos utilizadores e o Arai Concept-X não podia ser exceção.

À primeira vista pode parecer um capacete “clássico”, com design e cores simples, mas é no seu interior que podemos encontrar a tecnologia mais recente, fazendo deste um capacete diferente dos demais.

Uma característica dos capacetes da Arai é a sua forma redonda que, em caso de queda, leva a um

deslizamento mais fluido, reduzindo a energia do impacto, mas aumentando a segurança do piloto.

Aprovado pela norma de segurança ECE 22-05, o Arai Concept-X dispõe do sistema VAS que proporciona um aumento da superfície lisa da calota, fabricada em PB e-cLc, construção laminada e-complex e cinta periférica, traduzindo-se numa redução de peso e oferecendo uma maior resistência.

Situadas na parte inferior frontal do capacete estão umas discretas entradas de ar que fazem parte do “Free Flow System”, composto por canais interiores onde flui o ar com a ajuda das saídas de ar colocadas na parte de trás do Concept-X, que mantêm o seu interior ventilado e reduzem a turbulência e o barulho causado pelo vento.



Além de seguro e fresco, o interior do Arai Concept-X é também confortável, com forros transpiráveis e removíveis para facilitar a sua lavagem. Integra também um sistema de contorno facial que aumenta o conforto do piloto, principalmente nas bochechas e no queixo. Na zona das orelhas e ao seu redor, os forros podem ser retirados para se ganhar algum espaço no seu interior.

O Arai Concept-x vem equipado com viseira

VAS MAX Visión que se destaca pela sua grande amplitude de visão, anti-riscos, anti-embaciamento, pinlock e entradas de ar no topo. O fecho tem também sistema de remoção fácil em caso de emergência.

Este capacete, que chega a Portugal através da Bihir, está disponível em várias cores e grafismos e do tamanho XS ao 2XL que pode escolher junto de um dos locais de venda da distribuidora europeia em território nacional. //

motocenter

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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

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

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



Um clássico **ATUAL**

A BMW CONTA COM UMA VASTA COLEÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA MOTOCICLISTAS E A SUA MAIS RECENTE ADIÇÃO É O BLUSÃO DAHLEM QUE APRESENTA UM ASPECTO CLÁSSICO.

Não nos deixando levar pela aparência antiga do casaco Dahlem da BMW, este é especialmente inovador, cómodo e resistente.

A resistência do casaco Dahlem para os dias mais cinzentos é feita pelo material utilizado no exterior, a pele bovina de alta qualidade parcialmente perfurada para uma melhor ventilação.

Para simplificar o dia-a-dia dos motociclistas, a BMW acomodou no Dahlem dois bolsos exteriores e três interiores de forma a oferecer um espaço de arrumação mais capaz.

Nos ombros e cotovelos, o blusão Dahlem tem inseridas proteções NP Flex e nas costas pode ser aplicada, posteriormente, uma proteção NPL.

A segurança do casaco Dahlem foi certificada pela norma europeia 17092-4:2020, sendo de nível A, ou seja, leve e fácil de usar no dia-a-dia, mas em termos de impacto fica-se pelo terceiro nível de

proteção mais eficaz.

Apenas disponível em castanho escuro, o blusão Dahlem da BMW está disponível com tamanhos entre o S e 3XL, apresentando um preço recomendado de venda ao público de 549€. //



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 eletrônica da sua classe, elevando assim a fasquia no segmento das motos de aventura.

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Citadino, JOVEM E DINÂMICO

O BLUSÃO TRAFFIC H2O DA REV'IT! FOI PENSADO PARA OS MOTOCICLISTAS QUE PRETENDAM UM EQUIPAMENTO PRÁTICO COM UM DESENHO MINIMALISTA PARA O DIA-A-DIA MAS AO MESMO TEMPO CONFORTÁVEL E SEGURO.

Por vezes há tarefas diárias que nos obrigam a andar de um lado para o outro de moto e a pé. Isso implica que nos tenhamos de agasalhar ou desagasalhar ao entrar e sair dos vários locais. Para confrontar tais situações, a REV'IT! produziu o Traffic H2O, um casaco versátil que combina conforto e estilo quer na moto ou fora dela.

O REV'IT! Traffic H2O é composto por uma membrana Hydratex capaz de manter a temperatura no seu interior ao mesmo tempo que é completamente impermeável para enfrentar as condições mais húmidas e frias.

Além do seu aspecto simples, o casaco Traffic H2O incorpora proteções Seesmart CE-nível 1 nos ombros e nos cotovelos que garantem a segurança do motociclista. De referir que pode ser

posteriormente incluída uma proteção Seesoft CE-nível 2 nas costas.

Ajustável nos pulsos, na cintura e no capuz, o blusão Traffic H2O pode também fixar-se às calças da REV'IT! através das presilhas colocadas nas costas.

Quanto ao espaço de arrumação, o REV'IT! Traffic H2O possui um bolso interior e dois exteriores de maior dimensão.

O blusão Traffic H2O da fabricante holandesa é composto por um tecido softshell e mostra características que o tornam leve em comparação com os casacos mais desportivos, fazendo dele um equipamento fácil de transportar.

O REV'IT! Traffic H2O está disponível em preto, azul e antracite, em tamanhos do S ao 3XL com um preço de venda ao público recomendado de 209,99€.

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 tráfico da cidade ou simplesmente parada diante dos seus admiradores.

Descobre-a num concessionário Benelli.





Quentes E BOAS

COM O APROXIMAR DAS TEMPERATURAS MAIS FRIAS DO ANO, AQUELES QUE UTILIZAM A MOTO COMO MEIO DE TRANSPORTE DIÁRIO ENFRENTAM FRIO DE “BATER O DENTE”, E POR ISSO A REV'IT! CRIOU AS LUVAS AQUECIDAS LIBERTY H2O.

Por vezes, as mãos do motociclista, mesmo com luvas, acabam por sofrer bastante com o frio, especialmente nas viagens a velocidades mais altas. Isto resulta numa limitação dos movimentos necessários à condução da moto.

Podemos perguntar, “ah, mas e os punhos aquecidos?” Esta tecnologia, cara e que muitas das vezes não constitui nenhum pacote de extras nas diversas motos, acaba por não ser tão eficiente como as luvas aquecidas REV'IT! Liberty H2O.

As luvas aquecidas da REV'IT! acabam por ser mais eficazes que os punhos aquecidos por integrarem a tecnologia Thermotronic, a qual permite o aquecimento das mãos na parte exposta/externa, ao contrário dos punhos aquecidos que somente aquecem o interior das mãos.

Os engenheiros da REV'IT! decidiram ir mais longe e, portanto, integraram no interior das Luvas Liberty H2O uma camada têxtil que conserva a temperatura no interior das luvas.

Além da camada que retém o calor, a marca holandesa introduziu ainda no exterior das luvas

aquecidas Liberty H2O uma camada Softshell que protege contra o vento e uma membrana Hydratex que as torna 100% impermeáveis.

Para se conseguir usufruir das luvas REV'IT! Liberty H2O é necessário carregar as suas baterias compactas e leves situadas na parte inferior dos pulsos.

As baterias das luvas aquecidas da REV'IT! demoram entre quatro a cinco horas para carregar totalmente e para as descarregar vão ser precisas entre duas a seis horas e meia, dependendo do nível de aquecimento selecionado.

Quanto à sua segurança, as luvas aquecidas REV'IT! dispõem de um tecido resistente à abrasão na parte exterior e proteção nas articulações dos dedos. De referir ainda os elementos refletivos inseridos e que promovem o aumento da visibilidade do motociclista..

As REV'IT! Liberty H2O estão disponíveis em duas versões, ambas em cor preta, e em tamanhos do S ao 3XL para homem e do XS ao XL para senhora.

Esta aposta nas luvas aquecidas da REV'IT! vem tornar as viagens dos motociclistas mais confortáveis e mais seguras nos dias frios mantendo sempre as mãos quentes. //

DOMINATE



NOVA COR 2023

Z 900

O Espírito Z encontra a sua última expressão na Z900, com o seu incomparável estilo Sugomi. O motor inesgotável e o controlo de tração oferecem uma experiência única nesta naked de eleição. Luzes LED e um display TFT trazem consigo a última geração de tecnologia. Tu dominas os limites da tua condução.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

📍 /kawasakiportugal ou 📱 /kawasaki.pt

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



Recomendamos Lubrificantes

REPSOL
RACING
ENERGY
XO



Recomendamos Equipamentos



Moda HI-TECH

O CONJUNTO BLUSÃO E CALÇAS REV'IT! HORIZON 3 H2O É A APOSTA DE EQUIPAMENTO DA MARCA DOS PAÍSES BAIXOS MAIS FOCADO PARA OUTONO E INVERNO, MAS PODE SER FACILMENTE ADAPTADO E UTILIZADO AO LONGO DE TODO O ANO.

BLUSÃO REV'IT! HORIZON 3 H2O

Concebido para os motociclistas mais aventureiros, que andam de moto independentemente das condições atmosféricas, o conjunto blusão e calças REV'IT! Horizon 3 H2O inclui diversas especificações que permitem a sua utilização não só nos dias de mais calor como também em dias de tempestade.

O blusão é fabricado com duas camadas em nylon com uma espessura de 420 Denier, material resistente à abrasão e 100% impermeável. As duas entradas de ar frontais são também totalmente à prova de água, resultado da colocação de uma membrana na sua parte exterior, a Hydratex Lite, que possibilita a ventilação no interior do blusão mesmo nos dias de chuva.

Para complementar e criar circulação de ar no interior do blusão, foram também colocadas duas saídas de ar no topo das costas.

Já para condições de temperaturas mais baixas, a REV'IT! inclui no casaco Horizon 3 H2O um forro interior removível que pode ser usado para realizar outras tarefas do dia-a-dia.

Quanto à segurança na íntegra, é composta pelas premiadas proteções SEEFLEX CE-level 2 nos ombros e cotovelos, sendo apenas ajustáveis as dos cotovelos. Podem ser acrescentadas ainda proteções SEESOFT CE-level 2 nas costas e CE-level 1 no peito.

A pensar na segurança ativa do motociclista, a REV'IT! colocou refletores na forma do seu logótipo na parte de trás do casaco e nos braços, juntamente com riscas igualmente refletoras.

Para homem, o blusão REV'IT! Horizon 3 H2O está disponível em 3 cores diferentes, preto/vermelho, preto/branco e preto/amarelo, do tamanho S ao 3XL.

Para mulher, o blusão só difere no corte, nas cores disponíveis (preto/vermelho e preto/branco) e nos tamanhos disponíveis, que vão do 36 ao 46.

CALÇAS REV'IT! HORIZON 3 H2O

As calças REV'IT! Horizon 3 H2O podem unir-se ao blusão através de um fecho éclair. São produzidas no mesmo material usado no casaco, resistente e inteiramente impermeável.

Posicionadas na parte superior e frontal da perna estão colocadas umas grandes entradas de ar iguais às do blusão Horizon 3 H2O, as VCS|Ventilation system, também elas completamente impermeáveis.

Estas entradas de ar são fáceis de abrir em andamento graças ao sistema de abertura magnético, que vai permitir a entrada de ar diretamente para as pernas.

Nos joelhos encontramos as proteções SEEFLEX CE-level 2 e nas ancas foi inserida uma fina proteção SEESMART, ambas incluídas de origem nas calças.

Quando o calor aperta, as calças Horizon 3 H2O proporcionam ainda a remoção do forro térmico interior.

No interior da perna das Horizon 3 H2O estão colocados uns painéis fabricados num material que oferece uma maior aderência ao motociclista em

travagens e acelerações mais acentuadas.

Para os homens, as calças REV'IT! Horizon 3 H2O estão disponíveis em duas cores diferentes (preto e preto/vermelho) e tamanhos do S ao 4XL. Para as senhoras, estão disponíveis na cor preta nos tamanhos 36 ao 46. //



ADVSPiRiT

A TUA LOJA DE ACESSÓRIOS MOTARD

WWW.ADVSPiRiT.PT

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

Dias Semana-Fins Semana-Feriados



Aventura **SEGURA**

O SUCESSOR DO SCHUBERTH E1 FOI APRESENTADO ONLINE E PROMETE GRANDES AVENTURAS DE MOTO POR ESTRADA OU FORA DELA.

Caracterizado pela sua dupla homologação P/J que permite circular legalmente com a queixeira aberta ou fechada, o Schuberth E2 vem com a nova certificação ECE 22.06 e combina o elevado conforto da famosa série C com um desenho agressivo e a imagem de um capacete offroad.

A calota exterior do Schuberth E2 é fabricada com recurso à patenteada tecnologia de processamento compósito, reforçado com fibra de carbono para uma melhor capacidade de absorção de ondas de choque e um peso reduzido.

Tal como os restantes capacetes da Schuberth, o E2 inclui o sistema anti-rotação (Anti-Roll-Off-System) acoplado à correia de retenção, que foi reposicionada para oferecer um melhor conforto na zona da garganta.

O Schuberth E2 tem uma pala ajustável em 3 posições que é facilmente removível, desenvolvida no túnel de vento da marca de forma a diminuir as vibrações e aumentar a estabilidade aerodinâmica, promovendo o conforto do utilizador.

A ventilação do Schuberth E2 foi pensada tanto para estrada como fora dela e, por isso, vem equipado com duas entradas de ar sobrepostas na queixeira, cada uma com funções distintas: a entrada de ar superior previne a condensação do interior nas temperaturas mais baixas, enquanto a entrada de ar inferior garante o fluxo de ar para ventilar o interior do capacete nos dias de calor. Para prevenir a entrada de poeiras, lama e insetos, o Schuberth E2 vem equipado com um filtro lavável e substituível nestas entradas de ar.

O novo sistema de ventilação é composto por

uma entrada de ar ajustável em duas posições distintas e na parte de trás, acoplada ao spoiler, está a saída de ar de grande dimensão. Todo este conjunto permite um fluxo ar de qualidade, mesmo nas piores condições.

A pensar nos diferentes tipos de formatos das cabeças dos motociclistas, a Schuberth criou o programa de ajuste individual que oferece a possibilidade de customizar o forro interior do capacete, através da aplicação de forros mais ou menos espessos na zona da face e do topo da cabeça (a customização está disponível para os tamanhos M/L/XL).

O Schuberth E2 vem ainda pré-equipado com a avançada tecnologia de sistemas de intercomunicação SC2, composta por colunas HD e três antenas para o rádio FM, Bluetooth e Mesh. Este sistema é muito fácil de instalar, de configurar e de utilizar.

Todo o conjunto do SC2 garante um nível sem paralelo de ligações de intercomunicador, com controlo avançado de ruído, assistente digital e um raio de ação comparável com o dos melhores sistemas de comunicação disponíveis no mercado. //



 **AXON**



BURNING & BURNING LADY

GAMA ROADSTER | Blusão perfeito para todas as estações.
PPE - Equipamento de Proteção Individual
Preparado para airbag.

XDRY3L
14-20

Membrana impermeável e respirável XDRY3L 14/20:
100% Respiráveis (20000 MVTR)
100% Impermeáveis (Schmerber 14000 mm)



@lusomotos.sa
www.lusomotos.com


LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



Evolução MODULAR

O SHARK EVO-GT, JÁ APRESENTADO NO ANDAR DE MOTO, É UM CAPACETE MODULAR QUE INTEGRA A TECNOLOGIA EVO, POSSIBILITANDO A CIRCULAÇÃO LEGAL COM A QUEIXEIRA ABERTA OU FECHADA COM TOTAL SEGURANÇA.

Já conhecido pelo seu conforto e versatilidade, este Shark EVO-GT Edição N-COM vem aumentar ainda mais o prazer da condução com um sistema de comunicação N-COM integrado no capacete.

A segurança do Shark EVO-GT Edição N-COM foi aprovada pela ECE 22-05, que se baseia nas normas de segurança mínimas impostas pela União Europeia para que seja legal a utilização deste capacete nas estradas da Europa sem pôr em risco a segurança do motociclista.

O Sistema N-COM é constituído por 3 botões fáceis de interagir mesmo com luvas postas, bateria de lítio recarregável, colunas de áudio de alta qualidade, microfone com redução dinâmica de ruído durante as conexões entre comunicadores e é 100% resistente à água.

As conexões entre os intercomunicadores são feitas através de Bluetooth 4.1 e podem ir até 500 metros de alcance em campo aberto. A ligação ao telemóvel também é feita através de Bluetooth e proporciona a sua utilização por meio de comandos de voz.

A configuração das definições principais do aparelho de comunicação pode ser feita pela app EASYSET, de forma a ajustar o N-COM ao gosto do utilizador.

Esta nova edição do capacete Shark EVO-GT integrado com intercomunicador N-COM promove uma maior satisfação nas viagens dos motociclistas tornando-as mais agradáveis, quer em constante contacto com o pendura ou com outros motociclistas, quer na companhia de uma boa música.

Já disponível em Portugal por um PVP recomendado de 615,00 Euros. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO

Proteção REFORÇADA

OS FATOS E BLUSÕES COM AIRBAGS PARA MOTOCICLISTAS JÁ NÃO SÃO NOVIDADE E DESDE 2018 SÃO OBRIGATÓRIOS NAS 3 CLASSES DO MUNDIAL DE VELOCIDADE - MOTO3, MOTO2 E MOTOGP.

ESTE SISTEMA DE SEGURANÇA PASSIVA, O AIRBAG, PERMITE DIMINUIR OS FERIMENTOS DO CONDUTOR NUM ACIDENTE, COM O ACIONAR, EM IMPACTO, DE UMA “ALMOFADA” DE AR.

Já há mais de 2 anos que o Departamento de Desenvolvimento e Investigação da Airoh, em colaboração com a Autoliv, tem vindo a elaborar estudos a fim de criar um capacete com airbag integrado, com vista a aumentar a segurança e de forma a aliviar os danos causados aos motociclistas em caso de acidente. Durante as investigações e testes levados a cabo por esta parceria, conseguiram-se obter evoluções substanciais na proteção do motociclista sem comprometer o design, peso ou conforto do capacete com airbag.

A ideia de criar um capacete com airbag veio de Roberta Descrovi, engenheira italiana, que durante a sua licenciatura pensou na evolução do capacete ao incorporar-lhe um airbag que dispara com o impacto, promovendo uma maior segurança em comparação com qualquer outro capacete.

Antonio Locatelli, CEO e fundador da Airoh, empresa italiana de produção de capacetes, afirmou: “as descobertas feitas por Roberta Descrovi foram absolutamente inovadoras e as primeiras conversações realizadas com a Autoliv convenceram-nos da viabilidade deste conceito apto para revolucionar a segurança de milhões de motociclistas”-

Esta colaboração com a Autoliv, marca especializada em equipamentos de segurança para veículos, pode significar uma revolução quanto à proteção dos motociclistas.

O CEO e Presidente da Autoliv, Mikael Bratt, mostra-se confiante quanto ao trabalho conjunto das duas empresas: “para reduzir substancialmente o número de ferimentos e fatalidades dos

motociclistas temos de adotar uma abordagem holística em que se investiguem os vários problemas e as respetivas soluções. A nossa base de dados sobre colisões, aliada ao nosso conhecimento biomecânico e ferramentas para avaliar lesões, bem como à experiência da Airoh, são uma excelente oportunidade para melhorar a proteção dos motociclistas e salvar mais vidas”.

Tanto a Airoh como a Autoliv vão estar presentes na EICMA 2022, que arranca dia 8 de novembro, onde irão expor o protótipo do capacete com airbag e ainda outros projetos, como por exemplo o airbag para scooters realizado através de uma parceria entre a Autoliv e a Piaggio. //





A BELEZA ESTÁ NOS DETALHES.

**O CLÁSSICO ESTILO INDIAN MOTORCYCLE
COM A CHIEF TORNA-TE O CENTRO DAS ATENÇÕES
ONDE QUER QUE VÁS.**

O motor Thunderstroke de 116" refrigerado por ar produz 162 Nm de binário, que te dá uma potência extraordinária em qualquer uma das 6 velocidades. Capta todas as atenções na estrada e prende a tua alma ao guidador.



[INDIANMOTORCYCLE.PT](https://www.IndianMotorcycle.pt)

© 2023 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.





Para motos **VAIDOSAS**

A PAIXÃO PELOS VEÍCULOS DE DUAS RODAS FAZ COM QUE QUEIRAMOS MANTER AS NOSSAS MOTOS SEMPRE NAS MELHORES CONDIÇÕES, SEJAM ELAS ESTÉTICAS OU TÉCNICAS.

Para aqueles que decidem parar de andar de moto nos meses mais frios e húmidos e até mesmo para os motociclistas que andam de moto o ano inteiro, a Oxford criou um silicone para aplicar após a lavagem da moto.

O intuito do Mint Silicone Detailer é, acima de tudo, promover o brilho da pintura nas motos, disfarçando manchas e riscos pouco profundos. Mas sendo de fácil aplicação na moto, o silicone protege ainda a pintura de dedadas e manchas que possam surgir.

Os benefícios do Mint Silicone Detailer da Oxford não se ficam por aqui, uma vez que deixa

um aroma de menta na moto após ser aplicado e ainda ajuda a reduzir a fricção entre os seus componentes.

As suas propriedades funcionam melhor nos elementos em fibra de carbono ou na pintura das carenagens e depósito.

Para se realizar a aplicação do silicone da Oxford, é somente necessário pulverizar sobre as superfícies e, de seguida, espalhar bem com um pano de microfibra até ficar homogéneo.

Os vários produtos da Oxford para moto, incluindo o Mint Silicone Detailer da Oxford, são importados para o mercado nacional através da Multimoto. //

Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM

UM
 CONQUER THE WORLD



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

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



Combater O FRIO

ENFRENTA AS TEMPERATURAS MAIS BAIXAS COM AS LUVAS SILVRETTA GTX DA BMW MOTORRAD.

Desenhadas para os meses mais cinzentos, as luvas Silvretta GTX oferecem uma maior comodidade e segurança aos motociclistas.

As membranas GORE-TEX integradas nas luvas Silvretta GTX da BMW Motorrad tornam-nas totalmente impermeáveis ao mesmo tempo que mantêm a temperatura interna, bloqueando a penetração do vento.

Para garantir não só o ajuste à mão mas também preservar o calor no interior, as luvas Silvretta GTX equipam uma presilha de fecho de gancho e um laço no pulso.

A impermeabilidade das Silvretta GTX permite andar de moto nos dias de chuva e, por isso, encontramos no indicador da luva esquerda uma "lâmina" para limpar a água da viseira no capacete.

A proteção das Silvretta GTX da BMW Motorrad é assegurada por proteções 3D de grande dimensão nos nós dos dedos e discretos adereços refletivos nas costas da mão.

O grip das luvas Silvretta GTX ao guidão da moto é proporcionado pela aplicação de pele de cabra colocada na palma das mãos.

As luvas Silvretta GTX da linha de equipamento da BMW Motorrad são unissexo e estão disponíveis do tamanho 6 ao 12 em cor preta, por um preço recomendado de 200€. //



VIPSTE 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 dezembro 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



Conforto E DESEMPENHO

A NOVA SUSPENSÃO ELETRÓNICA DA TOURATECH ESPECÍFICA PARA AS BMW R 1200 GS E R 1250 GS FOI DESENHADA PARA RETIRAR O MÁXIMO DE CONFORTO E SEGURANÇA DA CONDUÇÃO MESMO NAS SITUAÇÕES MAIS EXTREMAS.

Para os donos das BMW R 1200 GS ou R 1250 GS mais aventureiros, esta suspensão da Touratech tem vindo a ser consistentemente aperfeiçoada de forma a englobar características técnicas que permitam fiabilidade e desempenho nas circunstâncias mais intensas.

A modificação para a suspensão Plug & Travel EVO que pode ser efetuada nas R 1200/1250 GS é “Plug & Play”, sem necessidade de algum acrescento de material e com todas as fichas e ligações a manterem-se inalteradas.

Esta nova Plug & Travel EVO é integrada com uma central de funções (CFU) o que significa que, quando forem lançadas novas atualizações por parte da





BMW, estas são imediatamente feitas no decorrer de qualquer revisão.

Os parceiros que ajudaram no desenvolvimento da Plug & Travel EVO são a Eibach e a JRZ Suspension. A Eibach, marca mundialmente conhecida pela produção de componentes tanto para carros como para motos, criou a mola desta suspensão para que seja possível viajar com grandes cargas.

A fabricante de amortecedores JRZ Suspension, mais focada nas situações de condução mais rigorosas, foi responsável pelo desenvolvimento da válvula eletromagnética que controla todos os elementos semi-ativos na suspensão.

Caracterizada pela sua electrónica de ponta, a suspensão Plug & Travel EVO está em constante leitura e grava, em microsegundos, as diversas irregularidades nos vários tipos de piso para conseguir proporcionar a adaptação da suspensão de maneira rápida e correta.

Além disso, a suspensão da Touratech permite o ajuste eletrónico rápido e eficaz da pré-carga do amortecedor ou ainda a configuração da compressão através de uma roda colocada no reservatório da suspensão, oferecendo 15 níveis diferentes de regulação.

O novo maior fluxo de amortecimento (Hyper Flow Damper Piston) da Plug & Travel EVO mantém o desempenho em velocidades elevadas, mesmo com passageiro e malas, sem alterar as propriedades do óleo no seu interior.

Todo o sistema de suspensão da Touratech é muito mais leve que o material de origem, fruto dos materiais utilizados na sua fabricação, que são leves e resistentes, e também pela forma como foi projetada, que levou à redução do seu tamanho em comparação com a suspensão original das BMW R

1200 e 1250 GS.

Para além dos materiais nobres utilizados na sua fabricação, a Plug & Travel EVO prolonga também a sua durabilidade, integrando retentores de baixa fricção que asseguram uma resposta mais exata e precisa da suspensão. //

CARACTERÍSTICAS DA SUSPENSÃO PLUG & TRAVEL EVO

- Integração simples e perfeita no veículo
- Válvula eletromagnética redesenhada
- Mola de alta qualidade
- Novo fluxo de compressão
- Retentores de baixa fricção
- Robusto módulo de pré-carga eletrónico
- Afinador de compressor regulável
- Afinação / fácil preparação para viagem
- Batente de progressividade dinâmica





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Viagem AOS PIRENÉUS

Depois da epopeia que foi viajar de barco no Mediterrâneo para terras de África e voltar, era necessário reajustar o itinerário. Com duas semanas pela frente e sem qualquer plano que não fosse Marrocos, estava na hora de decidir.

Decidi arrancar pelo sul de Espanha sem grandes planos. Fixei-me em chegar a Barcelona já com o objetivo de percorrer os Pirenéus, de Sul para Norte, começando em Barcelona e, se possível, ir até Santander, para visitar uns primos que há muito não via.

Já conhecia parte deste trajeto devido à viagem que tinha feito à Andaluzia, tratava-se de uma etapa mais ou menos de ligação, ao bom estilo rally Dakar. O objetivo era chegar o mais depressa possível a Barcelona.

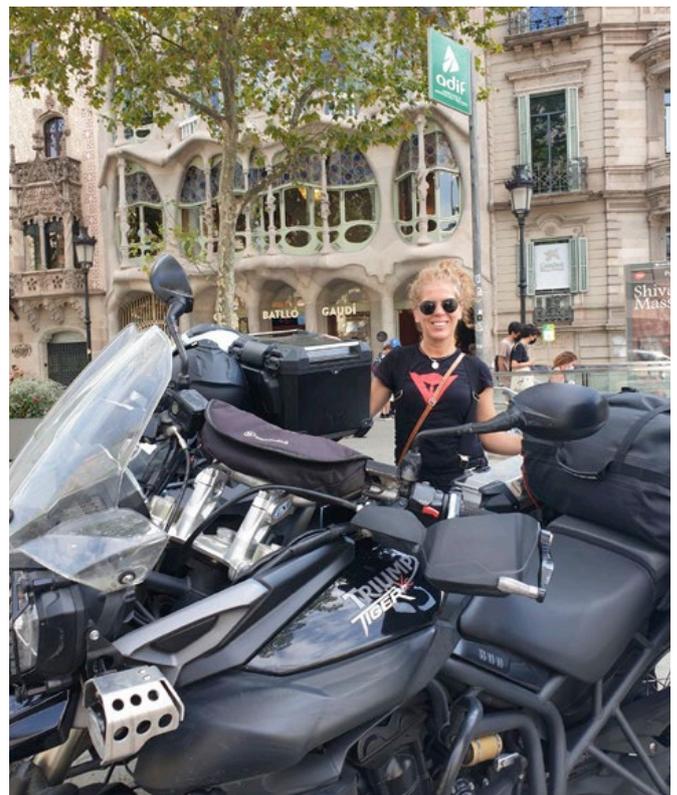
A primeira parte fez-se direito a Marbella com paragem posterior em Málaga. A viagem faz-se junto à costa com um trânsito intenso. Marbella é local de muita diversão, mas eu estava mais focada em despachar quilómetros.

Marbella, Málaga, Almeria, Cartagena, Valência, Tarragona e finalmente Barcelona. Foram quilómetros e quilómetros sob um calor intenso, que oscilava entre a paisagem veraneante e as infundáveis estufas que se confundem com o Mediterrâneo.

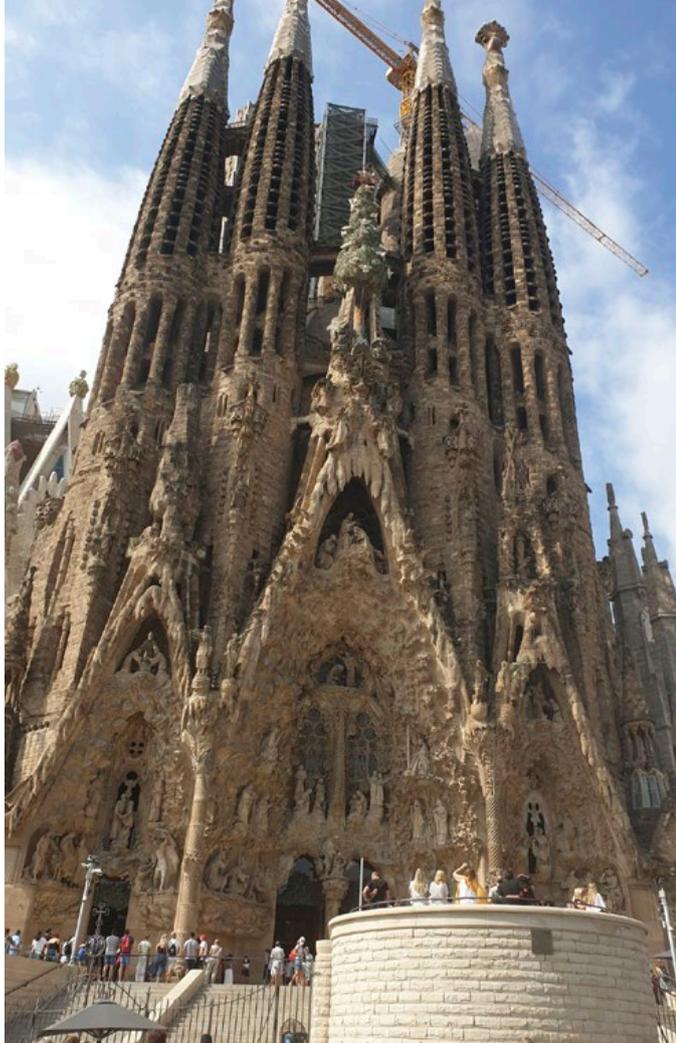
Cheguei a Barcelona em 3 dias e senti que tinha reorganizado a minha viagem. Sentia novamente o espírito de aventura e a vontade de arrancar para as montanhas.

Não sem antes aproveitar um dia numa das mais belas cidades da Europa. Sempre que passo, fico. Em Barcelona sinto algo mágico.

Entrei cidade dentro direito à Passeig de Gràcia e só parei frente à Casa Batlló de Antoni Gaudí, com a



"Sentia novamente o espírito de aventura e a vontade de arrancar para as montanhas."



moto a reclamar do calor, a “rodas altas” mais parecia um grelhador e queixava-se a cada semáforo. Exausta de tantos quilómetros e de um trânsito infernal lá cheguei.

Sentei-me numa esplanada ali ao lado e fiquei ali a sentir a cidade, com uma sensação de missão cumprida e a vontade de arrancar para uma nova aventura, com o sentimento de guerreira desgrenhada.

Barcelona vibra de cor, de movimento, de cultura, de calor, é apaixonante! De moto vais praticamente a todo o lado e foi isso mesmo que fiz.

Desde a extraordinária Igreja da Sagrada Família ao Bairro Gótico, às Ramblas, enfim, é um mundo infindável que te deslumbra a cada rua que cruzas, em qualquer lugar encontras um local para estacionar a moto e caminhar rua fora ou, simplesmente, ficar na esplanada a apreciar aquela cidade vibrante.

Apesar do pouco tempo que passei em Barcelona, deu para retemperar forças e começar a traçar o plano para os Pireneus com o objetivo de rumar para Andorra e depois percorrer os Pireneus do lado Francês, a minha segunda pátria, País onde nasci e pelo qual sinto sempre uma enorme emoção. //



VOGE 500 DS/DSX
desde **7.195€***

Oferta de conjunto touring (malas e top case Shad)

Campanha válida de 1 a 31 de dezembro de 2022 para unidades em stock 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



Cuidados a ter

AO CONDUZIR UMA MOTO NA CIDADE

Todos prezamos pela segurança seja por que motivo for e no que cabe a nós, motociclistas, iremos sempre fazer tudo o que está ao nosso alcance para prevenir quedas e eventuais lesões.

ndependentemente de todos os avanços que têm sido efetuados ao nível da segurança ativa ou passiva nos veículos, estes cada vez mais contam com tecnologias avançadas para prevenir acidentes que continuam a acontecer por motivos que nos são alheios.

Reforçamos a já debatida ideia de que nas motos, contrariamente aos carros, não existe uma “carcaça” ou cinto de segurança que nos proteja de infortúnios. A prudência acrescida durante a condução, aliada ao uso de equipamento adequado e à frequente manutenção da moto nas melhores condições, são fatores que devemos ter sempre em atenção, a fim de garantirmos o máximo de segurança ao andar de moto.

Infelizmente, não obstante toda a cautela que tenhamos a fim de evitar azares, eles teimam em acontecer. Desta forma, em seguida, convidamos os nossos leitores a rever várias situações citadinas que, frequentemente, são a causa de acidentes entre os motociclistas.

SEPARADORES DE VIAS

Os separadores de vias têm como intuito distinguir ou delimitar as vias das faixas de rodagem e podem assumir vários formatos e cores: pinos, refletores, corretores, barreiras de cimento, etc.

Por vezes mal visíveis ou por falta de sinalização antecipada, os separadores de vias podem ser um obstáculo de risco para os motociclistas. Devemos ter sempre em conta uma acrescida concentração nas alternâncias de vias, sobretudo quando a visibilidade no trânsito é baixa.

CARRIS DOS ELÉTRICOS

Compostos por umas “calhas” de metal embutidas no asfalto ou na calçada portuguesa, os carris revelam-se uma armadilha para os motociclistas, uma vez que retiram imensa aderência aos pneus, sendo especialmente perigosos quando molhados e desnivelados.

A deslocação de moto por estradas com carris torna-se num desafio para o motociclista, que deve em todo o momento evitar pisá-los, ou, se



tal acontecer, fazê-lo devagar e de preferência na perpendicular.

IRREGULARIDADES DO ASFALTO

A circulação diária de viaturas pesadas acaba por criar depressões no asfalto que dificultam o trajeto dos motociclistas.

Além de possibilitarem a futura criação de lençóis de água, outro tópico que falaremos mais adiante, muitas das vezes estas “trincheiras” podem desequilibrar o motociclista.

Como tal, é necessária prudência, em particular nas curvas, já que, estas irregularidades do piso podem causar desequilíbrios na suspensão, alterando a trajetória desejada.

As lombas e depressões destinadas à redução da velocidade encontradas nas zonas urbanas podem surgir em vários feitios e frequentemente sem sinalização.

Para quem anda com motos trail na cidade, as lombas ou depressões não são um grande problema, mas para as motos citadinas, normalmente com um menor curso de suspensões, são efetivamente um risco.

Encarar uma lomba ou depressão em moto a velocidades mais elevadas pode fazer com que percamos o controlo sobre a moto.

BURACOS E GRAVILHA NA ESTRADA

Inesperados, os buracos e gravilha no asfalto podem fazer com que o motociclista perca o controlo da moto.

Em curva são dois “inimigos” dos pneus da moto, podendo anular o contacto entre eles e o alcatrão.

Perante um perigo destes, que nos pode surgir em qualquer lugar e sem aviso, a única defesa é manter a concentração e uma elevada atenção para não se correr o risco de circular a uma veloci- >>





NOVO!



NC-N01

DESCONTO = CILINDRADA

PVP LANÇAMENTO ~~3499€~~ | 3375€ + DESP. LEGALIZAÇÃO

PROMOÇÃO VÁLIDA DE 1 DE NOVEMBRO A 31 DE DEZEMBRO

Descubra mais em: www.neco.be



dade excessiva, que não dê hipótese de contornar o obstáculo.

JUNTAS DE DILATAÇÃO DAS PONTES E VIADUTOS

As juntas de dilatação servem para absorver a expansão e contração da ponte e passagens desníveis causadas pelas mudanças de temperaturas.

No início ou no final das pontes, muitas vezes em plena curva, esses dispositivos são construídos em materiais metálicos, sendo muitos deles de dimensões mais do que suficientes para poderem causar grandes perdas de aderência e um provável acidente, sobretudo quando molhados.

TAMPAS DE SANEAMENTO E INSPEÇÃO

Disseminadas pelas estradas e ruas portuguesas, estas tampas metálicas configuram uma ameaça à segurança dos motociclistas pela baixa aderência que proporcionam à borracha do pneu.

Na eventualidade de chuvas torrenciais e inunda-

ções, a força da água pode levantar e abrir as tampas de saneamento, criando uma “cratera” no meio da via que muito rapidamente resulta em acidente. As tampas de inspeção também constituem um problema, sobretudo quando estão desalinhadas com o asfalto.

SINALIZAÇÃO PINTADA NO ASFALTO

Qualquer que seja o piso onde rodamos, aquele que irá sempre oferecer as melhores condições de aderência é o alcatrão. Não significa que possamos estar mais à vontade, porque na verdade existem perigos como a sinalização pintada diretamente sobre o asfalto que não fornece boa aderência aos pneus.

Além da sinalização que não é suposto ser pisada, como as raias, traços contínuos e outras, há na faixa de rodagem outras, como é o caso das passadeiras, tracejados, indicações de sentido e por aí além que também se revelam um risco.

Seja qual for o intuito da sinalização pintada no



"QUALQUER QUE SEJA
O PISO ONDE
RODAMOS, AQUELE QUE
IRÁ SEMPRE OFERECER AS
MELHORES CONDIÇÕES
DE ADERÊNCIA É O
ALCATRÃO."



alcatrão, não se aconselham travagens e acelerações fortes sobre elas, especialmente quando molhadas.

SISTEMAS DE REGA

A forma como adaptamos a condução da moto à chuva é totalmente diferente quando a seco. Mas mesmo em dias limpos podemos encontrar piso molhado no meio de uma curva devido a um sistema de rega mal ajustado.

É esperado que um motociclista preveja múltiplas situações enquanto conduz, mas nem sempre é previsível o surgimento de água na via devido a um sistema de rega mal ajustado.

Óleo de Motor e Combustível Derramado

As manchas de óleo de motor ou combustível na via são mais uma situação melindrosa para os motociclistas que dificilmente pode ser evitada.

Com sorte os derrames de óleo no asfalto apenas são perceptíveis pelas cores de arco-íris que refletem no asfalto em dias de chuva.

Nos postos de combustível e perto destes, os derrames de gasolina ou gasóleo são mais comuns e também muito escorregadios, pelo que fica a nota para uma atenção redobrada.

VIAS COM PISO DE CALÇADA

Frequentemente encontramos ruas ou estradas pavimentadas com calçada de pedra.

As vantagens destas estradas são várias, desde a sua maior resistência ao uso, a sua fácil manutenção, o melhor escoamento de águas, etc. Porém, também representam desvantagens de elevado risco para os motociclistas, como as irregularidades do piso e a falta de aderência dos pneus.

Nas alturas de maior humidade, as estradas de calçada apresentam um maior perigo, requerendo mais cuidado nas acelerações e travagens. É nestas situações que o controlo de tração e o ABS são uma preciosa ajuda ao motociclista.

LENÇÓIS DE ÁGUA

O fenómeno da hidroplanagem sucede quando o pneu passa por cima da água perdendo totalmente o contacto com o alcatrão e facilmente deitando o motociclista ao chão. Para tal não acontecer, é necessário pneus em bom estado capazes de drenar grandes quantidades de água.

As poças de água na estrada, mesmo as de baixa profundidade, podem causar aquaplanagem e muitas vezes podem também esconder um buraco ou tampa de saneamento, pelo que devem ser sempre evitadas ou cruzadas com extrema cautela. >>



"INESPERADOS, OS BURACOS E GRAVILHA NO ASFALTO PODEM FAZER COM QUE O MOTOCICLISTA PERCA O CONTROLO DA MOTO."

OBJETOS NO MEIO DA VIA

Lixo, restos de pneus, algum objeto caído de um caminhão (pedras, madeiras, peças) e por aí em diante podem obrigar a uma mudança de direção rápida na tentativa de os evitar. Nessa eventualida-

de, existe o risco de perda de aderência ou sair de trajetória e enfrentar um perigo ainda mais grave.

Para evitar estas surpresas é necessário manter uma distância de segurança dos veículos que circulam na nossa frente e uma velocidade adequada ao traçado e à visibilidade.

CONCLUSÃO

Como podemos concluir por meio dos tópicos mencionados acima, há uma extensa lista de riscos a serem tidos em conta pelos motociclistas.

Se há maneira de os evitar? Sim, a experiência, a velocidade adequada e a elevada concentração durante a condução são as nossas melhores aliadas para evitarmos as tais situações que não podemos controlar.

Além dos pontos referidos existirão mais imponderáveis que não conseguimos prever, pelo que o importante é retirar deste texto o alerta para os inúmeros perigos e incentivar uma maior precaução na condução das nossas motos //



PEUGEOT
MOTOCYCLES

METROPOLIS SW

DEIXE O CARRO NA GARAGEM E VIVA MAIS

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

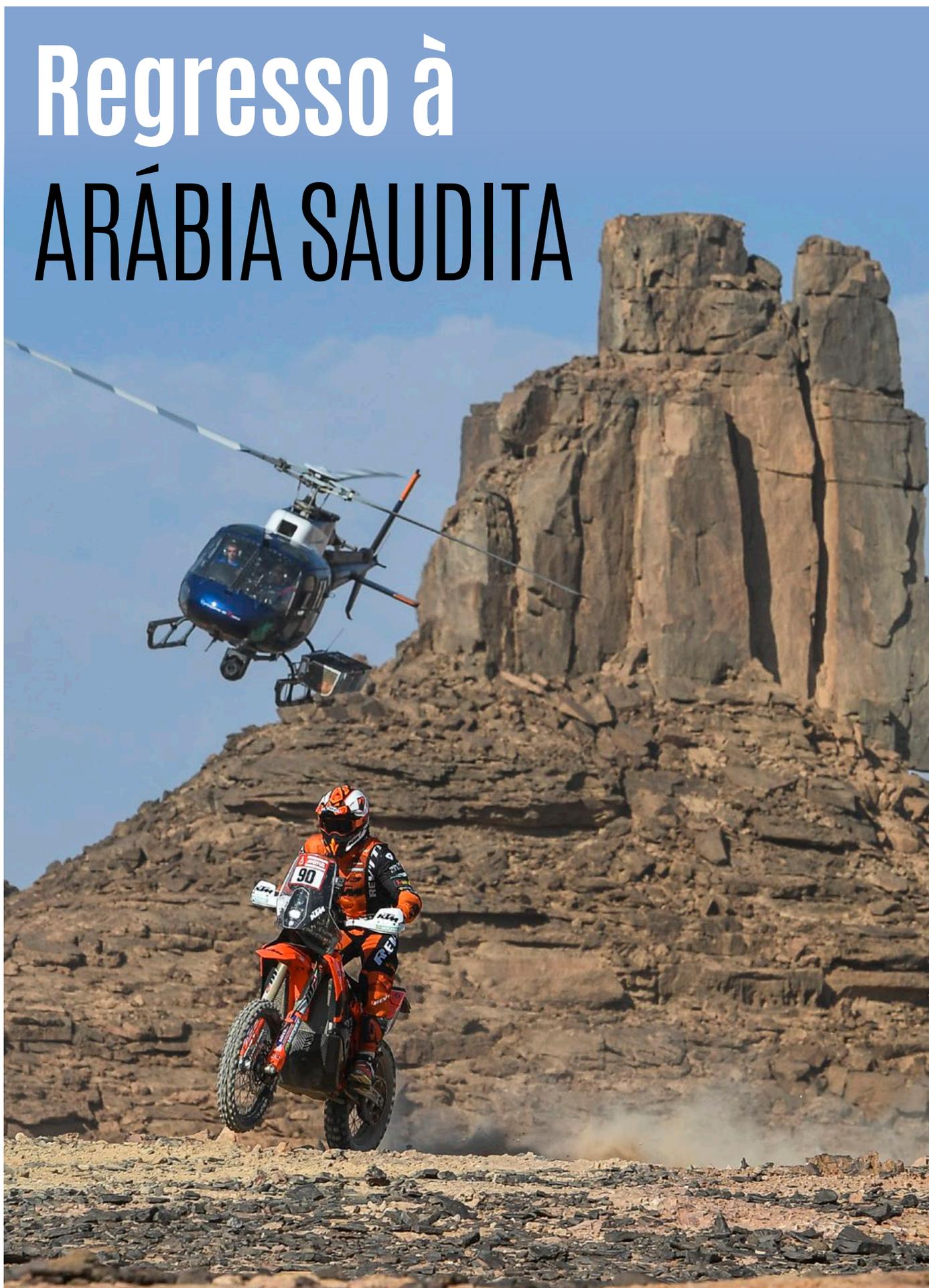
Venha descobrir a Metropolis : www.peugeot-motocycles.pt



**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.

Regresso à ARÁBIA SAUDITA



O Dakar 2023 terá lugar pela quarta vez na Arábia Saudita, de 31 de Dezembro de 2022 a 15 de Janeiro de 2023, e cobre quase 5.000 Km de especiais com várias novidades.

Os detalhes desta 45.^a edição do Rali mais duro do mundo foram revelados num programa de apresentação que contou com a participação de Adrien Van Beveren e Sébastien Loeb, a convite do Director de Corrida David Castera.

Os dois pretendentes a um primeiro título no Dakar puderam descobrir o amplo desafio desportivo que os espera e comentar um percurso entre dois mares, composto por 15 dias de corrida, incluindo uma excursão de quatro dias ao Empty Quarter (literalmente, quadrante vazio), tornando a distância total a percorrer de 8,549 km, dos quais

4,706 km em contra-relógio.

São esperados 365 veículos na linha de partida, instalados numa praia do Mar Vermelho.

À margem das batalhas pelos títulos da disciplina de rally-raid, veremos também uma centena de veículos como parte do Dakar Classic, a corrida pela consistência reservada aos veículos dos anos 80 e 90, cujo patrono este ano é Jacky Ickx.

O entusiasmo aumenta à medida que o grande desafio se aproxima, o que também é suscetível de dar aos pilotos, co-pilotos e tripulações algumas borboletas no estômago.

O programa anunciado oferece um total de quinze dias e catorze etapas, precedidas por um





prólogo disputado em torno do Sea Camp (Campo do Mar), uma nova característica do dia-a-dia do rali.

Embora já tenham encontrado as margens do Mar Vermelho desde 2020, pela primeira vez os concorrentes serão reunidos durante todo o período de escrutínio num acampamento gigante, no que promete ser uma atmosfera única e amigável.

Depois, irão enfrentar o desafio desportivo à medida que se familiarizam com os locais já conhecidos de AlUla, Ha'il ou Riade, antes de passarem, no que lhes diz respeito, quatro dias

no ainda inexplorado deserto do Bairro Vazio: "esta gigantesca zona em que a areia é rei, especialmente na sua forma mais majestosa: as dunas", insiste David Castera. A areia será bem e verdadeiramente o ingrediente dominante no menu, cuja sobremesa será servida numa praia, em Dammam, mas desta vez nas margens do Golfo Árabe.

Ao longo deste passeio pela Arábia Saudita, as luzes da modalidade esforçar-se-ão por levar a melhor uns sobre os outros, graças às suas capacidades de pilotagem nos troços mais rápidos, mas também devido aos seus talentos de navegação e, ainda mais do que o habitual, à sua aptidão para a resistência extrema, uma vez que está programada uma etapa de maratona para o final do rali (etapas 11-12).

É provável que no final deste exigente teste a hierarquia final da prova já tenha sido decidida entre as KTM de Kevin Benavides e Matthias Walkner, as GasGas do detentor do título Sam Sunderland e o seu companheiro de equipa Dany Sanders, as Hondas de Adrien Van Beveren, Ricky Brabec ou Pablo Quintanilla, ou mesmo a Husqvarna montada por Skyler Howes ou a Sherco de Lorenzo Santolino. //

4 Portugueses nas Motos

Em 4 marcas diferentes

OS INSCRITOS para a dura maratona são Rui Gonçalves, Joaquim Rodrigues, António Maio e Mário Patrão.

Já estão confirmados pelo menos quatro pilotos portugueses para a edição do Dakar deste ano que decorre na Arábia Saudita a partir de 31 Dezembro.

A categoria com mais nacionais até à data é a das motos, onde se salienta a presença de Rui Gonçalves em Sherco, com “Quim” Rodrigues a continuar a alinhar pela Hero, António Maio em Yamaha e Mario Patrão em KTM.

Trata-se portanto de um quarteto extremamente credenciado, cada um na sua marca, e pelo menos no caso dos primeiros dois, em formações de

fábrica ou com apoio oficial, e com ambições pelo menos nas suas respectivas categorias e até com capacidade de discutir a vitória de etapas.

Isto pese embora a presença de pelo menos 12 feras da modalidade em motos oficiais, incluindo Sunderland, Brabec, Barreda, Price, Cornejo, Sanders, Van Bereven e Walkner.

Sebastian Bühler aparece também na Hero a fazer equipa com “J.Rod” mas com nacionalidade alemã.

Não consta nenhuma inscrição portuguesa nas Quads ou SSV. Nos carros, de uma longa lista de participantes, salienta-se a participação do ex-Campeão Mundial de SBK, o Espanhol Carlos Checa. //



Rui Gonçalves



Joaquim Rodrigues



António Maio



Mário Patrão

2022, EM RETROSPECTIVA



A época de MotoGP de 2022 acabou com sucesso para a Ducati e Pecco Bagnaia, no que foi uma das mais competitivas épocas do Mundial de sempre, com os primeiros frequentemente separados por milésimas quando cortavam a meta, e várias reviravoltas durante o ano.

Texto: Paulo Araújo

QATAR REVELA UMA NOVA ESTRELA

No Qatar, Enea Bastianini anunciou-se no palco mundial para levar a vitória na frente de Brad Binder (KTM Red Bull) e do líder inicial da corrida, Pol Espargaró (Honda Repsol).

Apesar da alegria desenfreada de Nadia Padovani, Diretora da Equipa e viúva de Fausto Gresini, as coisas não foram tão cor-de-rosa nas outras garagens da Ducati, pois Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo) caiu e levou consigo o homem da pole Jorge Martin (Ducati Prima Pramac), enquanto Jack Miller (Ducati Lenovo) também não viu a bandeira xadrez.

Enquanto Oliveira saiu de 14.º na grelha e não terminou, Darryn Binder (WithU Yamaha RNF) fez a sua estreia no MotoGP e o irmão mais velho Brad desafiou as expectativas após treinos difíceis para colocar a KTM no pódio.

INDONÉSIA - O RITUAL DA CHUVA

O MotoGP estava de volta à Indonésia após 25 anos e desta foi Miguel Oliveira a vencer, com Fabio Quartararo (Yamaha Monster Energy) e Johann Zarco (Prima Pramac Racing) a pisar o pódio pela primeira vez em 2022.

Vindo do sétimo lugar da grelha, Oliveira saiu da linha para se colocar entre os três primeiros antes de fugir para reclamar a sua quarta vitória na categoria rainha, prosperando à chuva onde outros não conseguiram, para continuar o excelente início da temporada da KTM.

A Honda sofreu um revés no domingo de manhã quando a sua estrela Marc Márquez saiu em voo da sua RC213V durante as voltas de aquecimento, num grande acidente que viu o oito-vezes Campeão do Mundo ser excluído também do Grande Prémio seguinte.

Foi uma prova dura para a marca japonesa, com

nenhum dos seus pilotos a entrar no top 10 depois da alegria na noite de abertura.

ARGENTINA, ALEIX E A APRILIA

Alex Espargaró (Aprilia Racing) obteve uma primeira vitória emocional quando o Campeonato regressou a Termas de Rio Hondo pela primeira vez desde 2019.

Questões logísticas adiaram a ação de sexta-feira, mas foi um super sábado de treinos na Argentina.

Espargaró foi o mais rápido ao assumir apenas a sua terceira pole position, com Oliveira a arrancar de 16.º na grelha.

Na corrida, o número 41 perdeu o holeshot para Jorge Martin (Pramac Racing), mas conseguiu finalmente ultrapassar o seu compatriota a cinco voltas do fim, e foi uma liderança que não deixou escapar para levar a bandeira xadrez em primeiro lugar no seu 200.º Grande Prémio da categoria rainha.

Martin conseguiu um segundo lugar confortável e o seu primeiro pódio e pontos, enquanto Alex Rins (Suzuki Ecstar), no terceiro lugar, perfez nove pilotos diferentes no pódio nas três corridas de abertura.

Este resultado, juntamente com o 4.º do colega de equipa Joan Mir, ajudou a Suzuki a chegar ao topo da classificação de construtores enquanto o paddock se despedia da Argentina por mais uma temporada. Oliveira acabaria em 13.º após uma corrida difícil.

O SONHO DAS AMÉRICAS

O Circuito das Américas preparou o palco para a 4.ª Ronda do Campeonato de 2022 com o regresso de Marc Márquez e o piloto da Honda Repsol voltou a ser muito apreciado, apesar de ter sido a sua primeira corrida desde que regressou de lesão.

No entanto, não seria um regresso de conto de





fadas para o oito-vezes Campeão do Mundo, com questões técnicas na grelha de partida a vê-lo cair do sexto lugar na grelha para a parte de trás do pelotão.

O seu dia estava longe de ter terminado, com Márquez a mostrar a toda a gente porque tem sido tão bem sucedido no COTA, ao cortar caminho através do pelotão, num incrível regresso que o viu chegar de novo ao Top 6.

Com Márquez fora de cena, era tempo de coroar um novo rei do COTA.

Jack Miller (Ducati Lenovo) liderou grande parte da corrida, mas tal como fez na noite de abertura no Qatar, Enea Bastianini (Gresini Racing) reivindicou a sua segunda vitória do ano.

Para Miller, os seus problemas ainda não tinham terminado, com Alex Rins (Suzuki Ecstar) a passá-lo na última volta para 2.º e a selar pódios consecutivos para a Suzuki.

O pódio do espanhol somava 500 classificações nos primeiros três para a fábrica de Hamamatsu em todas as classes, durante um evento que também celebrava o 500.º GP da era Racing Together, desde que a Dorna, IRTA, MSMA e FIM colaboraram pela primeira vez.

QUARTARARO BRILHA EM PORTUGAL

A montanha-russa de Portimão viu Fabio



Quartararo começar a defesa do seu Campeonato do Mundo ao assumir o controlo da corrida ao título enquanto Alex Rins fez uma prova sensacional.

O piloto de fábrica da Yamaha estava em forma dominante no Circuito Internacional do Algarve e bateu Enea Bastianini (Gresini Racing) que não conseguiu sequer ver a bandeira xadrez.

Através das rondas de abertura na Ásia e nas Américas, a falta de velocidade máxima da M1 atrasou o piloto francês, mas esses problemas pareciam ultrapassados quando Quartararo conseguiu uma liderança inatacável em Portimão.

Johann Zarco, da Prima Pramac, fez uma dupla

francesa, enquanto Aleix Espargaró (Aprilia Racing) estava de volta ao pódio, beneficiando de uma colisão entre Jack Miller (Ducati Lenovo) e Joan Mir (Suzuki Ecstar).

Apesar de ter falhado os três primeiros lugares, Alex Rins, da Suzuki, fez a prova do dia, e sem dúvida da época até então, vindo de trás da grelha de partida para reclamar o 4.º lugar.

Como resultado da acção no sul de Portugal, Quartararo passou para a liderança do Campeonato, com Rins a acompanhá-lo no topo, nivelado em pontos. Miguel Oliveira, saído de 12.º na grelha, acabou num excelente 5.º lugar. >>





BAGNAIA SUPREMO NA FESTA DE ESPANHA

Foi uma vitória conclusiva para a Ducati e Bagnaia, com Aleix Espargaró a colocar a Aprilia no pódio a uma volta do fim.

O arranque foi um sprint de Bagnaia e Quartararo, com Bradl e Martin envolvidos numa queda logo no começo das 25 voltas. Binder estava em sétimo e Miguel Oliveira em 13.º, ganhando 8 posições no arranque apesar de um ataque de Pol Espargaró.

Bagnaia e Quartararo abriam já um intervalo de quase meio segundo com Aleix Espargaró a manter o quinto lugar à frente de Joan Mir, Nakagami e Bezzecchi. Márquez, ainda quarto, fazia a volta mais rápida da corrida tentando passar Jack Miller. Oliveira era 12.º ao passar a Suzuki de Rins, enquanto na frente a vantagem da dupla Bagnaia/Quartararo era já de mais de 1 segundo, um par de voltas depois.

O intervalo dos líderes não parava de crescer e a 10 voltas do fim era já de 6 segundos, com Jack Miller ainda em 3.º e Brad Binder a fechar o top 10. Rins perdia lugares em 22.º após uma ida à gravilha, seguida por uma queda de Zarco, que deixou Oliveira em 12.º.

Longe de pressionado por Quartararo, Bagnaia abriu um intervalo de quase 8 décimas nas últimas 5 voltas, enquanto Márquez passava Miller na direita da Sito Pons e Aleix o tentava seguir na Aprilia, até que Márquez alargava ligeiramente e Espargaró ganhava mesmo 2 lugares passando para 3.º!

LE MANS FOI ONDE BASTIANINI BATEU OS TRÊS GRANDES

Os 110.000 fãs que encheram o clássico circuito de Sarthe celebraram um GP de França verdadeiramente inesquecível, que depois foi nomeado o Melhor Grande Prémio de 2022.

Com a chuva sempre a ter uma palavra a dizer, na corrida Bastianini veio de trás calmo e confiante para vencer após passar Bagnaia quando este cometeu um erro, deixando Miller em segundo e Aleix Espargaró, na Aprilia, terceiro. Espargaró ainda ultrapassou Quartararo, mas Bastianini foi de novo o vencedor!

Ambas as Suzuki caíram num fim-de-semana para esquecer e Oliveira ficou fora depois de ter caído na curva 3 favorecendo Binder que herdou o seu 8.º posto.

BAGNAIA VENCE EM ITÁLIA

Bagnaia veio de trás para vencer em grande forma o Grande Prémio de Itália resistindo à carga tardia de Quartararo e Espargaró, enquanto Miguel Oliveira acabou num excelente nono.

Luca Marini começou por liderar, substituído logo a seguir por Marco Bezzecchi. Os dois rookies da VR46 fugiram, com Miguel Oliveira também a dar um bom salto para 12.º.

Fábio Di Giannantonio passou Quartararo para terceiro com uma luta a desenvolver-se atrás entre Bagnaia, Aleix Espargaró, Zarco, Binder e Marc

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 **9.395€ PVP**.

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



Márquez.

Fábio Quartararo carregou, ascendendo a segundo com Bagnaia já quarto também. Oliveira era já 11.º, colado a Marc Márquez, enquanto Pol Espargaró caía, desfazendo a Honda RCV na Arrabiata.

Entretanto, Bagnaia utilizava a temível velocidade da Desmosedici para fazer a volta mais rápida e subir ao segundo lugar de uma assentada.

Quartararo carregava para segundo, juntando os primeiros cinco num só grupo, com Zarco a 1,2 segundos de distância em sexto.

Martin batia o recorde absoluto de velocidade com um registo de 363 quilómetros hora, quase ao mesmo tempo que Enea Bastianini caía e com isto Oliveira subia a oitavo.

A oito voltas do final, era Bagnaia, que liderava, seguido de Quartararo e Bezzecchi, com Aleix Espargaró em quarto, enquanto um pouco atrás Nakagami, a melhor Honda, vinha passar Oliveira, que era de novo nono, e assim acabou.

CATALUNHA - VOO DE QUARTARARO, ERRO DE ESPARGARÓ

O Grande Prémio de MotoGP da Catalunha teve um começo dramático, com Nakagami a cair na Curva 1 e a arrastar Bagnaia e Rins, enquanto Miguel Oliveira saltava para 12.º.

Quartararo liderava e nunca mais foi visto, deixando a luta pelo pódio entre Espargaró e as Ducati Prima Pramac de Martin e Zarco.

O piloto da Aprilia acabou por passar para terceiro de novo e a sete voltas do final as escolhas de pneus iam mostrar-se críticas...

Atrás, Alex Márquez fechava o top 10 com Miller a seguir e nas últimas quatro voltas, Quartararo tinha quase 6 segundos de vantagem no comando da corrida...

Aleix Espargaró enganou-se, pensando que a penúltima era a última volta, e foi passado pelo grupo da frente, baixando para quinto...

Quartararo venceu com uma vantagem de quase 6,5 segundos sobre Martin e Zarco. Miguel Oliveira terminava a corrida em 11.º.

ALEMANHA VIU QUARTARARO DISTANCIAR-SE

Em Sachsenring Quartararo jogou na perfeição para estender a sua liderança no campeonato ao vencer sobre Zarco e Miller, que completaram o pódio, ao mesmo tempo que Bagnaia perdeu numerosos pontos ao cair.

Quartararo arrancou na frente de Bagnaia,



mantendo a liderança com Aleix Espargaró em terceiro, seguido de Zarco. Miguel Oliveira não ganhava nem perdia, mantendo a 14.ª posição nas voltas iniciais.

Logo a seguir, Zarco chegaria mesmo a terceiro, mas Bagnaia deixava tudo a perder ao cair logo na terceira volta, seguido por Joan Mir. Dois protagonistas de fora logo nas primeiras voltas, precipitavam as bandeiras amarelas enquanto Jack Miller aproveitava para cumprir uma penalização.

Quartararo consolidou a liderança de 1,2 segundos sobre Zarco, enquanto mais atrás Viñales era já quarto e Oliveira chegava a 12.º.

A meio da corrida a vantagem de Quartararo era já de 1,9 segundos e a carga de Marini para oitavo mantinha Binder e Oliveira atrás, quando problemas para a Aprilia de Viñales o viu passado por Binder e Oliveira, que eram agora oitavo e nono, respetivamente.

Zarco e Espargaró estavam isolados nos lugares do pódio, com Miller agora em quarto e Oliveira tinha que batalhar com as Ducati Gresini, ensanduichado, entre DiGiannantonio e Bastianini.

A três voltas do fim, após repetidas tentativas, Miller conseguiu passar Aleix para terceiro e, com Quartararo a vencer, a carga final de Luca Marini e Giannantonio mantiveram Oliveira em nono.

HOLANDA – BAGNAIA VIRA AS CARTAS

Em Assen, Bagnaia jogou na perfeição, vencendo de bandeira a bandeira, e Bezzecchi estreou-se no pódio, enquanto Aleix Espargaró protagonizou uma recuperação espantosa para se juntar a Viñales à beira do pódio em 4.º.

Pecco fez o melhor que podia na sua saída da pole para liderar o GP da Holanda, seguido de perto por Quartararo e Aleix Espargaró, enquanto Miguel Oliveira perdia dois lugares quando colidiu com a Suzuki de Mir parada. Quartararo tentava entrar por dentro da Aprilia, caindo e levando Aleix com ele, com ambos a regressar à pista muito atrasados.

Pouco depois, com Bezzecchi a chegar a segundo, Morbidelli caía também e Miller cumpriu uma penalidade de volta longa que viria a recuperar e, a duas voltas do fim, tentava pressionar Viñales para o último degrau do pódio, mas sem sucesso.

A última volta confirmava a vitória de bandeira a bandeira de Bagnaia, seguido de Bezzecchi e Viñales enquanto Aleix passava dois na chicane Jaap Timmer, para terminar em 4.º lugar, enquanto Oliveira terminava mais uma vez em nono.

INGLATERRA - REVIRAVOLTA EM SILVERSTONE

Foi uma vitória calculada para Pecco Bagnaia, que partiu de trás para vencer depois de superar Zarco e >>>

Rins e resistir aos ataques de Miller e Viñales.

No arranque, Zarco liderou e achou-se à frente de Viñales, Quartararo, Rins e Miller. Miguel Oliveira, saindo de 13.º, apareceu logo em 10.º e subiu a 9.º quando Zarco caiu pouco depois.

Quartararo cumpria uma penalidade de Volta Longa, que o baixou para 5.º atrás de Viñales, mas logo começou a atacar os lugares do pódio.

Oliveira levou umas voltas a suplantar o combalido Aleix Espargaró, e a queda de Mir, logo a seguir, deixou o português em 8.º.

Martin carregava para chegar a 4.º, mas entretanto era Bagnaia que subia a segundo, passando a Suzuki de Rins que herdara a liderança com a queda de Zarco.

Entretanto, Miller vinha de trás para passar também Rins, que a partir de então foi perdendo lugares, sendo inclusivamente ultrapassado pela carga de Bastianini e a seguir também por Miguel Oliveira.

No final, Bagnaia aguentou a investida de Viñales na Aprilia para vencer e Oliveira consolidou o seu sexto lugar, enquanto atrás ficavam Rins e Quartararo. Aleix Espargaró ficava em 9.º e

Bezzecchi vinha passar Binder para acabar por essa ordem.

ÁUSTRIA, E TRÊS DE ENFIADA PARA BAGNAIA

Bagnaia deu outra machadada na liderança de Fábio Quartararo ao vencer pela terceira vez consecutiva numa corrida em que ambos estiveram envolvidos em luta na fase final, com Oliveira a terminar em 12.º.

A ameaça de Bastianini, que saíra da pole, acabou cedo numa avaria, deixando a luta só entre Quartararo e Bagnaia.

Martin, que tentara passar Miller para o pódio mas que entretanto caiu, deu a Marini um 4.º lugar, o melhor resultado da sua carreira até então.

A vitória para o italiano da Ducati Denovo acabou por ser a sua terceira consecutiva. Mais atrás, Miguel Oliveira também lutou bravamente por uns poucos pontos.

Saído de 17.º no arranque, o português da KTM ganhou imediatamente três lugares para se colocar em 14.º e depois foi gradualmente lutando ao longo da corrida para terminar em 12.º, com Binder e Nakagami a caírem, para ajudar à festa.



REVIRAVOLTA EM SAN MARINO

Em casa no Circuito Mundial de Misano Marco Simoncelli, foi Enea Bastianini que dominou até à última volta, mas a subida de forma de Bagnaia foi o facto mais significativo do Campeonato.

A hype positiva colocou Pecco de volta à luta pelo título, quando o italiano se defendeu de Bastianini por apenas 0,034s para vencer e fechar a diferença para apenas 30 pontos da liderança de Quartararo, que não conseguiu melhor do que um modesto 9.º lugar. Viñales parecia ter finalmente acertado com a sua Aprilia e subiu ao lugar mais baixo do pódio. Sem argumentos, Miguel Oliveira terminava a corrida em 13.º.

Foi ainda em Misano que Andrea Dovizioso anunciou que se iria retirar da MotoGP, acabando assim uma carreira em que foi 24 vezes vencedor de Grande Prémio, triplo vice-campeão de MotoGP e Campeão do Mundo de 125cc em 2004.

ARAGÓN E O REGRESSO DE MÁRQUEZ

Tendo sido submetido a uma quarta operação ao braço direito, que poderia definir o resto da sua carreira após o GP italiano, Marc Márquez (Honda



FROM RACE TO ROAD



KRE+



FIM RACING
HOMOLOGATED
HELMET

*Capacete com homologação FIM.



Repsol) estava de novo em ação.

O GP de Aragón não foi o regresso que o oito-vezes Campeão do Mundo procurava, pois Márquez esteve envolvido em dois incidentes logo na primeira volta, primeiro com Quartararo, que viu o líder do campeonato cair na saída da Curva 3, e depois com Nakagami, enquanto se arrastava com graves danos na sua Honda.

Para lá disso, o que aconteceu na frente foi hipnotizante. Foi um Bastianini versus Bagnaia, segundo assalto. Desta vez, Bastianini ganhou, mas o 2.º lugar de Pecco, a par com a queda de Quartararo, viu-o sentado apenas 10 pontos atrás do campeão em título. O jogo estava a aquecer.

JAPÃO E A SURPRESA DE MILLER

No Japão, Jack Miller, da Ducati, produziu uma das melhores corridas da sua carreira, para obter a primeira vitória da temporada.

Uma vitória, com os seus respetivos 25 pontos, trouxe o australiano para o quadro da caça do título, uma vez que o seu colega de equipa, Bagnaia, na última volta da corrida, cometeu um erro que acabou numa desistência, sem somar qualquer ponto.

No entanto, com Quartararo a terminar em 8.º e Aleix Espargaró fora dos pontos após um erro de

equipa, os danos de Bagnaia foram limitados.

Miguel Oliveira terminava em 5.º lugar, o que, com Binder a terminar em 2.º, mostrava que o desempenho das KTM estava a melhorar.

DE BURIRAM A VALENCIA

A Tailândia marcou a segunda vitória do ano de Oliveira à chuva, enquanto à frente, a recuperação de Bagnaia abria de novo a luta pelo Campeonato.

Miguel Oliveira venceu a corrida de MotoGP, cuja partida tinha sido atrasada pela chuva, enquanto Fabio Quartararo viu a sua liderança do campeonato cortada para apenas dois pontos.

O estreante Marco Bezzecchi, saído da pole, teve um momento com Jorge Martin na Curva 1 e teve de baixar uma posição por exceder os limites da pista quando estava a afastar-se de Jack Miller e Francesco Bagnaia.

Isso permitiu que Miller entrasse na liderança, enquanto Luca Marini caiu ao perseguir os líderes.

O campeão mundial e líder do título Fabio Quartararo foi forçado a alargar na Curva 1 e caiu da 4.ª para a 17.ª posição nas primeiras voltas.

Miguel Oliveira assumiu-se como o rival mais próximo de Miller e Marc Márquez e apanhou os rivais para chegar a Bagnaia, à 9.ª volta, e a um

lugar no pódio.

Oliveira assumiu a liderança de Miller a 11 voltas do fim, à medida que as condições da pista melhoravam e atrás, com um ritmo impressionante e a ser o mais rápido em pista, Zarco ainda procurava a primeira vitória no MotoGP, se conseguisse passar rapidamente Bagnaia, Miller e Oliveira...

A Yamaha de Quartararo acabou por terminar fora dos pontos, em 17.º, o que significa que a sua vantagem de 18 pontos sobre Bagnaia foi cortada para apenas 2 pontos.

O candidato ao título, Aleix Espargaró, teve um contacto com Brad Binder que forçou o piloto da KTM a alargar, o que custou à RS-GP uma asa e a Aleix uma penalização de Volta Longa, indo de 10.º para 14.º, logo atrás do seu colega de equipa Maverick Viñales.

AUSTRÁLIA E O CANTO DE CISNE DA SUZUKI

Alex Rins deu à Suzuki uma emocionante vitória em Phillip Island com Marc Márquez no pódio pela primeira vez na temporada e Francesco Bagnaia a sagrar-se como novo líder, depois de Fabio Quartararo ficado fora de prova após uma queda.

Quartararo já tinha caído de 7.º para 22.º no início da corrida após um momento assustador em travagem para a curva Miller, mas pior foi para o francês quando perdeu a frente na Curva 2 pouco antes da metade da prova.

Enquanto Rins e Márquez fizeram um grande favor a Quartararo em termos de tirar pontos a Bagnaia, este liderava agora a tabela por 14 pontos e podia ganhar o campeonato logo a seguir, no Grande Prémio da Malásia.

Bagnaia sofreu problemas com o dispositivo de holeshot na partida, mas recuperou bem, passando Quartararo para terminar a volta de abertura atrás do estreante Jorge Martin e de Marquez, o único a começar a corrida com um pneu macio na roda traseira. Martin continuou a liderar até ser ultrapassado por Rins, na volta 15 vindo do décimo lugar.

Bagnaia atingiu a liderança da prova pouco depois, mas parecia que muitos, incluindo Márquez, ainda estavam em modo de poupança de pneus, e enquanto Bagnaia tinha o título em que pensar, Rins e Márquez, fora da luta, só tinham olhos para a glória na corrida.

Um ataque de Márquez a Rins deu brevemente a Bagnaia e ao novo rival mais próximo, Marco Bezzecchi, algum avanço na frente.

Rins e Márquez passaram Bezzecchi para começar a última volta colados à Ducati de Bagnaia, e logo



Rins mergulhou sob a Ducati na Curva 2 logo seguido por Márquez. Rins não deixou espaço para um passe e, a três corridas da GSX-RR ser reformada e a equipa dissolvida, obteve a vitória por apenas 0,186s.

Com Miguel Oliveira a recuperar para 12.º, o companheiro de equipa Brad Binder foi décimo na KTM Red Bull atrás de Pol Espargaró. O português fora despromovido três lugares na grelha e teve de cumprir uma penalização de volta longa por ter atrapalhado Enea Bastianini no final da Qualificação 1, quando Miguel acreditava que a sessão já tinha terminado.

MALÁSIA E BAGNAIA DE NOVO

Uma partida forte e uma travagem corajosa viu Francesco Bagnaia vencer o MotoGP da Malásia em Sepang, ao passar da nona para a segunda posição na Curva 1.

O futuro companheiro de equipa de Bagnaia na equipa oficial Ducati em 2023, Enea Bastianini, não largava a máquina vermelha nem descansou enquanto não a ultrapassasse para a liderança, e foi a meio meio da corrida que o conseguiu, relegando Bagnaia para terceiro.

Bagnaia ripostou e apenas manteve a Bestia à distância, enquanto Quartararo fazia uma carga tardia para se aproximar dos líderes. Quartararo conseguiu escapar rapidamente de Márquez, que tinha as Suzuki

de Joan Mir e Alex Rins na sua cauda, e lutou para se colar a Bastianini.

Na frente, Martin cometeu o seu grande erro na volta 7 e ao cair deixava fora uma vantagem de 1,2s e uma potencial primeira vitória da época.

Se Bagnaia se mantivesse afastado de Bastianini para a vitória, com Bezzecchi a passar Quartararo para terceiro, a luta pelo título estaria terminada.

Porém, um passe de Bastianini a 10 voltas do fim, atrasou as comemorações antecipadas do título da Ducati.

Gigi Dall'Igna, Paolo Ciabatti e Davide Tardozzi debatiam ordens de equipa, mas Bagnaia resolveu a coisa ao passar de novo Bastianini na curva final para voltar a liderar, a 7 voltas do fim.

Bastianini estava apenas 0,131s atrás e quase abalroava a traseira de Bagnaia na Curva 9, mas este manteve-se firme e levou para casa a sua sétima vitória da temporada, por uma margem de 0,270s.

Quartararo ficou a 2,5s da vitória, com Bezzecchi atrás, enquanto Alex Rins e Jack Miller levaram a melhor de Marc Márquez para deixar o piloto da Honda Repsol em sétimo.

Um problema técnico com o dispositivo de holeshot viu Luca Marini falhar uma corrida de MotoGP pela primeira vez na sua carreira na classe rainha. Oliveira acabaria em 13.º após muitas dificuldades.





VALÊNCIA CONFIRMA O TÍTULO DE FRANCESCO BAGNAIA.

Bagnaia foi o campeão mundial de MotoGP de 2022 depois de um tenso nono lugar numa final de Valência dominada sensacionalmente por Alex Rins na corrida de despedida da Suzuki.

Bagnaia tornou-se o primeiro campeão de MotoGP da Ducati desde Casey Stoner, em 2007, e o primeiro de Itália desde o mentor Valentino Rossi em 2009, que assistiu à corrida acompanhado por 92.166 fãs.

Bagnaia começava com 23 pontos de vantagem sobre o ainda campeão Fabio Quartararo, a quem só a vitória servia para ter qualquer hipótese de conquistar a coroa.

Quartararo caiu da quarta para a quinta posição na primeira volta, com Bagnaia logo atrás dele saído da oitava posição na grelha, enquanto Rins saltou de 5.º para a liderança.

O drama começou na segunda volta quando Quartararo trocou de lugar com Jack Miller na Curva 1, com Bagnaia a tentar aproveitar-se.

Os rivais ao título fizeram contacto na saída, e uma asa voou da Ducati de Bagnaia.

A dupla continuou o duelo permitindo aos quatro primeiros Rins, Martin, Márquez e Miller fugir, antes de por sua vez Quartararo conseguir afastar-se de Bagnaia.

Quer fosse a perda da asa de Bagnaia ou a pressão, o italiano foi passado por Brad Binder, Joan Mir e Miguel Oliveira, enquanto uma queda de Marc Márquez colocou Quartararo em quarto e Bagnaia em oitavo, a meio das 27 voltas.

Binder carregou para passar Quartararo, enquanto Luca Marini rebaixou Bagnaia para nono. As esperanças de Miller num pódio de despedida terminaram na gravilha, a quatro voltas do fim, colocando Quartararo de volta em quarto e Bagnaia em oitavo. O futuro companheiro de equipa, Enea Bastianini foi o último piloto a passar o #63.

Quartararo acabou por não ter velocidade para Rins, Martin e Binder nas voltas finais, e o sul-africano passou Martin e colocou a sua mira em Rins, mas sem conseguir aproximar-se do vitorioso piloto Suzuki, que ganhou duas das últimas três corridas da Suzuki GSX-RR.

Com um oitavo lugar, Bastianini foi o terceiro classificado no campeonato mundial, passando Aleix Espargaró, da Aprilia, por apenas um ponto no fim.

Maverick Viñales também não acabou a prova, e a Aprilia perdeu assim o segundo lugar, para a Yamaha, na classificação dos construtores.

Ao acabar em 5.º lugar, logo atrás de Quartararo, Miguel Oliveira consolidou a sua 10.ª posição no final do Campeonato. //



A luta GOLPE A GOLPE

Recordamos o melhor das 12 rondas do Mundial de SBK, num ano cheio de acção competitiva em que até privados deram que fazer às equipas de fábrica.

Texto: Paulo Araújo



A época 2022 do Campeonato Mundial de Superbike será recordada como uma campanha incrível, com 3 pilotos de 3 marcas a trocaram liderança ao longo do ano e todas as marcas envolvidas na luta pelo pódio.

Em termos dos pares das equipas, o novo Campeão Álvaro Bautista (Ducati Aruba) saiu no topo contra o companheiro de equipa Michael Ruben Rinaldi por uma pontuação de 34-2, com Rinaldi a sair no topo apenas quando Bautista teve quedas em Donington Park e Magny-Cours.

Na Tissot Superpole, as coisas correram novamente para o lado de Bautista com uma margem de 11-1 sobre o seu companheiro de equipa. Bautista obteve uma média enorme de 50,08 pontos por ronda na época de 2022, com Rinaldi a obter uma média de cerca de metade.

Bautista também obteve a melhor média de posições para 2022, com 1,82, enquanto Rinaldi foi

o quinto melhor da grelha com 6,29.

Na Yamaha Pata, o Campeão de 2021 Toprak Razgatlioglu levou vantagem sobre o companheiro de equipa Andrea Locatelli, saindo no topo nas corridas em 32 ocasiões. Tal como na Ducati, Locatelli conseguiu terminar à frente quando o seu companheiro de equipa teve azares, como em Misano ou quando caiu em Assen na Corrida 2.

Na Superpole, também foi Razgatlioglu a sair no topo por uma margem de 11-1, com a diferença média entre os dois 0,569s a favor de Razgatlioglu.

A posição média de Razgatlioglu, tanto nas corridas como na Superpole, foi notavelmente semelhante, com uma média de 2,62 nas corridas e 2,42 na Superpole. Em termos de pontos por ronda, Bautista e Razgatlioglu obtiveram o maior número de pontos numa ronda em cinco ocasiões nesta época, enquanto Razgatlioglu obteve uma média de 44,08 pontos por ronda, ligeiramente mais do que os 43,38 na sua campanha vencedora de 2021 >>>



"CAMPANHA INCRÍVEL, COM 3 PILOTOS DE 3 MARCAS A TROCAREM LIDERANÇA AO LONGO DO ANO"



(quando houve 13 rondas).

Na Kawasaki Racing, o seis vezes campeão Jonathan Rea (Kawasaki Racing) ganhou a batalha à frente do companheiro de equipa Alex Lowes, com Rea no topo em 33 ocasiões em comparação com apenas três de Lowes.

Na Superpole, Rea tirou uma vantagem de 10-2 sobre o seu companheiro de equipa, mas o par foi o mais próximo, em média, da batalha nas equipas de fábrica, com Rea à frente por 0,320s.

Uma subida tardia de Lowes no final da época, incluindo dois pódios, colocou a sua posição média nos 5,94, a quarta melhor da grelha, enquanto a de Rea foi de 3,09, a terceira mais alta, igualando a sua posição no Campeonato.

Com Iker Lecuona (Team Honda HRC) a não correr nas duas últimas rondas da época, as estatísticas na Honda mostram que foi a batalha mais próxima nas equipas de fábrica desta época, embora na Superpole, Lecuona tivesse uma vantagem de 9-1 sobre o seu companheiro de equipa.

Curiosamente, Vierge venceu por uma vantagem de 6-4 ao olhar apenas para a Corrida 2, enquanto tanto a Corrida 1 como a Superpole Tissot foram a favor de Lecuona por 7-3.

A posição média de Lecuona é de 7,85 enquanto



que a de Vierge é de 9,21, incluindo as Rondas da Indonésia e da Austrália para Vierge.

Já para a equipa BMW Motorrad, foi uma campanha perturbada, com Michael van der Mark a falhar cinco das 12 rondas através de duas lesões separadas.

Ele voltou para a segunda metade da época para lutar com o companheiro de equipa Scott Redding, com Redding a ganhar a batalha frente-a-frente 16-4 nas 20 corridas em que ambos competiram e pelo menos um terminou (isto exclui a Corrida 1 na Ronda da Catalunha, uma vez que ambos foram eliminados).

A posição média de Redding ao longo de 2022

foi de 8,03s, nas corridas em que terminou, enquanto a de van der Mark foi de 12,13.

Ambos os pilotos tinham uma posição média de corrida mais alta do que a da Superpole: Redding teve 8,50 na Superpole, enquanto van der Mark registou 15,57.

Para lá das equipas oficiais, um piloto ficou muito à frente, ao sagrar-se o melhor independente: Axel Bassani, da Ducati, ficou em 7º à frente de três pilotos oficiais e deixou o rival mais próximo, Garrett Gerloff, fora do Top10, seguido de Loris Baz, Philip Oettl and Lucas Mahias. Aqui, com a Ducati, Yamaha, BMW e Kawasaki representadas, também se registou um bom equilíbrio entre marcas. //





Temporada EM NÚMEROS

O Campeonato Mundial de Superbike Motul 2022 chegou ao fim com a Ronda Australiana no Circuito de Phillip Island, onde de novo se fez história.

Texto: Paulo Araújo

Os 3 títulos do Campeonato Mundial Superbike foram para a Itália, mais precisamente Bolonha, com a Ducati a fazer o triplete ao vencer o Campeonato de Pilotos, Fabricantes e Equipas, após uma temporada incrível e memorável.

O título de pilotos foi para Álvaro Bautista (Ducati Aruba), tendo este conquistado o primeiro Campeonato da Ducati desde 2011, enquanto o fabricante italiano conseguiu acabar com a seca no Campeonato de Fabricantes, que se estendeu até ao mesmo ano.

A campanha de 2022 começou para a Ducati ao reintegrar Bautista, após duas temporadas fora, pois o piloto espanhol tinha entrado nas SBK com a Ducati em 2019.

Nessa altura, inicialmente, ele levou o campeonato de assalto, ganhando as primeiras 11 corridas, mas não conseguindo conquistar o título. Depois disso Bautista mudou-se para a Honda em 2020 e 2021, mas regressou à Ducati para a sua campanha de conquista do título na Panigale V4 R em 2022.

No que foi uma época memorável cheia de ação e drama desde o início, houve muitas estatísticas para aprofundar e ponderar na época baixa.

601 **Álvaro Bautista** torna-se o primeiro piloto da Ducati a marcar 600 pontos ou mais numa época.

589 **Kyle Smith** (TPR Team Pedercini) tornou-se o 589º piloto a marcar pontos nas SBK na Corrida 1 em Phillip Island, ficando em 12º lugar. Dois lugares à sua frente em décimo lugar, Tetsuta Nagashima tornou-se o 588º piloto a fazê-lo na mesma corrida. Nesta lista incluem-se portugueses como Telmo Pereira e Miguel Praia.

250 A Corrida 2 em **Phillip Island** foi a 250ª corrida diferente liderada por um piloto Kawasaki, com Jonathan Rea (Kawasaki Racing) a terminar em segundo lugar.

245 Com o seu segundo lugar na última corrida de 2022, **Jonathan Rea** subiu ao pódio pela 245ª vez nas SBK.

185/19 Com uma segunda pole da época, **Álvaro Bautista** ficou com a 185ª pole da Ducati nas SBK. O nº19 também tomou a 19ª pole de Espanha em SBK, a terceira de 2022 e a primeira em Phillip Island desde Carlos Checa em 2013 na estreia da Ducati Panigale.

175 A vitória de **Álvaro Bautista** na Corrida 2 foi a 175ª de Espanha na história do Campeonato.

160 **Toprak Razgatlioglu** (Yamaha Pata com Brix) em quarto lugar na Corrida 2 em Phillip Island fez 160 corridas seguidas com a Yamaha a ganhar pontos. A série mais longa é a Ducati com 243, enquanto a mais longa de sempre é também da Ducati com 344, desde Brainerd Corrida 1 1991 até Valencia Corrida 1, 2005.

118 Depois de ter terminado o seu jejum na Corrida 1, **Jonathan Rea** totalizou 118 vitórias na sua carreira, exatamente o dobro do próximo piloto no ranking de vitórias, Carl Fogarty, que tem apenas 59.

82 Depois de liderar na Corrida 1, **Kyle Smith** tornou-se o 82º piloto diferente a liderar uma corrida do mundial de Superbike.

58 Tomando um 58º pódio com a vitória na Corrida 2, **Bautista** está agora um pódio à

frente de Raymond Roche na classificação de todos os tempos, no 15º lugar da lista. O piloto que lidera a lista é Jonathan Rea com o 245 pódios.

32 Taco a taco ao longo de 2022, **Bautista e Razgatlioglu** terminam a temporada com 32 vitórias na sua carreira nas SBK, empatados com Chaz Davies, um à frente de Colin Edwards e um atrás de Troy Corser.

27/21 **Bautista, Razgatlioglu e Rea** dividiram o pódio em 27 ocasiões ao longo da sua carreira, com 21 a registarem-se em 2022. A primeira vez foi em Imola na Corrida 1, em 2019, com Rea a vencer a sua primeira corrida da época, Bautista em segundo e Razgatlioglu em terceiro.

16 A Corrida 2 viu **Álvaro Bautista** conseguir a 16ª vitória do ano, o segundo maior número de vitórias numa temporada das SBK, depois de Doug Polen ter obtido 17 vitórias em 1991 e depois Rea, que obteve 17 em 2018 e 2019. É o mesmo número de vitórias para Bautista que a sua campanha de 2019.

10 Dez pilotos subiram ao pódio em 2022: **Bautista, Rea, Razgatlioglu, Michael Ruben Rinaldi, Alex Lowes, Scott Redding, Axel Bassani, Andrea Locatelli, Iker Lecuona e Garrett Gerloff**. O único piloto no top dez da classificação do Campeonato que não conseguiu um pódio foi Xavi Vierge (Team HRC), que teve um melhor resultado de quarto lugar em Misano na Tissot Superpole.

7 Pela primeira vez em **sete épocas**, o Campeão do Mundo começou o ano a não conseguir liderar o Campeonato do Mundo em nenhum momento. O último piloto a conseguir isso foi Sylvain Guintoli. Em termos da última vez que isso aconteceu quando o Campeão em título permaneceu na mesma equipa na época seguinte, é preciso voltar a 2011, quando o Campeão reinante Max Biaggi nunca liderou, com Carlos Checa a liderar desde o início.

3 Pela primeira vez desde 2014 e, portanto, a primeira vez desde que se juntou à Kawasaki, Rea terminou **fora dos dois primeiros** no Campeonato.

2 Pela **segunda temporada** consecutiva, os cinco fabricantes alcançaram pelo menos um pódio. É também a quinta temporada consecutiva que pelo menos uma equipa independente alcançou um pódio. >>

A LUTA ENTRE OS PILOTOS OFICIAIS

Equipa a equipa, quem venceu quem?

QUEM SAIU NO TOPO nas cinco equipas de fábrica em 2022? Com as 12 rondas completadas, é altura de fazer uma comparação frente a frente das cinco equipas de fábrica nas SBK.



O CAMPEÃO NO TOPO

O recém-coroadado Campeão Álvaro Bautista (Ducati Aruba) saiu no topo contra o companheiro de equipa Michael Ruben Rinaldi por uma pontuação de 34-2, com Rinaldi a sair no topo apenas quando Bautista teve quedas em Donington Park e Magny-Cours.

Na Tissot Superpole, as coisas correram novamente para o lado de Bautista com uma margem de 11-1 sobre o seu companheiro de equipa. Bautista obteve uma média de 50,08 pontos por ronda na época de 2022, com Rinaldi a obter uma média de cerca de metade.

Bautista também obteve a melhor média de posições para 2022, com 1,82, enquanto Rinaldi foi o quinto melhor da grelha com 6,29.

RAZGATLIOĞLU BATE LOCATELLI

O Campeão de 2021 Toprak Razgatlıoğlu (Yamaha Pata com Brixx) teve a vantagem sobre o companheiro de equipa Andrea Locatelli, saindo no topo nas corridas em 32 ocasiões. Tal como na Ducati, Locatelli conseguiu terminar à frente quando o seu companheiro de equipa teve azares, como em Misano ou quando caiu em Assen na Corrida 2. Na Superpole, também foi Razgatlıoğlu

a sair no topo por uma margem de 11-1, com a diferença média entre os dois 0,569s a favor de Razgatlıoğlu.

A posição média de Razgatlıoğlu, tanto nas corridas como na Superpole, foi notavelmente semelhante, com uma média de 2,62 nas corridas e 2,42 na Superpole.

Em termos de pontos por ronda, Bautista e Razgatlıoğlu obtiveram o maior número de pontos numa ronda em cinco ocasiões nesta época, enquanto Razgatlıoğlu obteve uma média de 44,08 pontos por ronda, ligeiramente mais do que os 43,38 na sua campanha vencedora de 2021 (quando houve 13 rondas).



REA ON TOP

O seis vezes campeão Jonathan Rea (Kawasaki Racing) ganhou a batalha na equipa KRT à frente do companheiro de equipa Alex Lowes, com Rea no topo em 33 ocasiões em comparação com apenas 3 de Lowes.

Na Superpole, Rea tirou uma vantagem de 10-2 sobre o seu companheiro de equipa, mas foi o mais próximo, em média, da batalha nas equipas de fábrica, com Rea à frente por 0,320s.

Uma subida tardia de Lowes no final da época, incluindo dois pódios, colocou a sua posição média nos 5,94, a quarta melhor da grelha, enquanto a de Rea foi de 3,09, a terceira mais alta, igualando a sua posição no Campeonato.



A LUTA DE LECUONA E VIERGE CHEGA AO FIM CEDO

Com Iker Lecuona (Team Honda HRC) a não correr nas duas últimas rondas da época, as estatísticas definem que foi a batalha mais próxima nas formações de fábrica desta época, embora na Superpole Lecuona tivesse uma vantagem de 9-1 sobre o seu companheiro de equipa.

Curiosamente, Vierge venceu por uma vantagem de 6-4 ao olhar apenas para a Corrida 2, enquanto tanto a Corrida 1 como a Superpole Tissot foram a favor de Lecuona por 7-3.

A posição média de Lecuona é de 7,85 enquanto a de Vierge é de 9,21, incluindo as Rondas da Indonésia e da Austrália para Vierge.

REDDING CONTRA VAN DER MARK: uma campanha dura para a BMW...

Foi uma campanha perturbada para a equipa BMW Motorrad, com Michael van der Mark a falhar cinco das 12 rondas através de duas lesões separadas, regressando para a segunda metade da época para lutar com o companheiro de equipa Scott Redding.

Redding ganhou a batalha frente-a-frente 16-4 nas 20 corridas em que ambos os pilotos competiram e pelo menos um terminou (isto exclui a Corrida 1 na Ronda da Catalunha, uma vez que ambos foram eliminados).

A posição média de Redding ao longo de 2022 foi de 8,03s, nas corridas em que terminou, enquanto a de van der Mark foi de 12,13.

Ambos os pilotos tinham uma posição média de corrida mais alta do que a da Superpole: Redding teve 8,50 na Superpole, enquanto van der Mark registou 15,57.



SUPERPOLE FRENTE-A-FRENTE

DUCATI ARUBA	Álvaro Bautista	11	1	Michael Ruben Rinaldi
PATA YAMAHA COM BRIXX	Toprak Razgatlioglu	11	1	Andrea Locatelli
KAWASAKI RACING TEAM	Jonathan Rea	10	2	Alex Lowes
HONDA HRC	Iker Lecuona	9	1	Xavi Vierge
BMW MOTORRAD	Scott Redding	7	0	Michael van der Mark

CORRIDAS FRENTE-A-FRENTE

DUCATI ARUBA	Álvaro Bautista	34	2	Michael Ruben Rinaldi
PATA YAMAHA COM BRIXX	Toprak Razgatlioglu	32	4	Andrea Locatelli
KAWASAKI RACING TEAM	Jonathan Rea	33	3	Alex Lowes
HONDA HRC	Iker Lecuona	18	12	Xavi Vierge
BMW MOTORRAD	Scott Redding	16	4	Michael van der Mark

MOTOS **USADAS**

A stylized, high-contrast illustration of a motorcycle's rear suspension and wheel. The image uses a limited color palette of black, white, and yellow, with a heavy use of halftone and cross-hatching for shading and texture. The focus is on the mechanical components, including the rear wheel, a disc brake, a shock absorber with a spring, and the rear fender. The overall aesthetic is graphic and industrial.

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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

E se o Pai Natal largasse O TRENÓ E FOSSE DE MOTO?

Vamos pôr já de lado a questão da falta de espaço, porque nos estraga a história. Mas vamos começar pelo princípio! Que moto escolher? Isto é complicado... e pode afetar a gestão da fábrica dos brinquedos. É que escolher a moto não é fácil. Há que analisar minuciosamente várias marcas, ler as reviews, ver os vídeos no YouTube, mandar para os amigos e pedir opinião. Só este processo envolve vários dias e muitas horas de pesquisa incessante e obsessiva.

Depois fazer um test drive num local, e outro test drive noutra – porquê? Porque a cor é diferente, as fotos profissionais alteram as cores reais e nada melhor que ver ao vivo. Uma ou duas fotos para enviar para os amigos e para a Mãe Natal (que se vai queixar da cor, e do preço, e da necessidade de tantos acessórios) – e já está!

Depois vem todo o processo de negociação. Oferece um X em acessórios? Baixa o preço? E a primeira revisão?

E como o preço até foi simpático, se calhar metíamos já um escape mais barulhento (ótimo para passar despercebido junto dos mais pequenos), uns punhos aquecidos, um suporte para o telemóvel e mais uns extras tecnológicos que dão jeito a quem viaja muito.

É claro que, atualmente, e com o tempo que estão a demorar a chegar as encomendas, não sei se a moto chegaria a tempo. Mas essa é outra temática.

Há atrasos que têm desculpa. Prioridades!!!

Há estradas que valem umas curvas extra, bares fantásticos pelo caminho, dois dedos de conversa em cada paragem, as viagens a solo terminam sempre em grupo num local divertido e quando nos estamos a divertir... o tempo passa.

Com a moto na mão, duvido que alguém recebesse as prendas a tempo.

O Natal é avesso aos passeios. Chuva e neve não ajudam, e o tempo de ressaca é sempre maior. Mas é tempo de relembrarmos o que nos faz felizes. //

Boas curvas para todos
Bom Natal!

"Que moto escolher? Isto é complicado... e pode afetar a gestão da fábrica dos brinquedos. É que escolher a moto não é fácil. Há que analisar minuciosamente várias marcas..."



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.

