

CONTRAPONTO

- » APRILIA TUONO 660
- » HONDA CB750 HORNET
- » YAMAHA MT-07



- » **TESTE**
KEEWAY MBP M502N
QJ MOTOR SRK 400
VESPA GTS SUPER SPORT 300
VOGE 300AC

- » **REPORTAGEM**
ROTEIRO MADEIRA

- » **APRESENTAÇÃO**
BMW EDIÇÕES LIMITADAS 100 YEARS
MV AGUSTA TAMBURINI F43 TRIBUTO
ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650
SYM JOYRIDE 300

- » **DESPORTO**
RESUMO DAKAR 2023
SPEEDWAY NO GELO
MOTOGP, OS TESTES E A F1
SBK 2023, CALENDÁRIO E INSCRITOS



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

Ai o IUC...

É frequente ouvir motociclistas a queixarem-se do IUC, aquela malfadada taxa que os motociclos têm que pagar anualmente. Mas não vou aqui falar da injustiça dos valores, nem da incongruência dos escalões, e menos ainda sobre a aberrante lógica que cobra a uma moto com mais de 25 anos o mesmo imposto que a uma acabada de sair do stand.

Vou falar sobre um dos maiores ódios de estimação de quem, sem grande fundo de maneiço, quer comprar uma determinada moto com ligeiramente mais de 749cc.

Não sei qual foi a lógica usada por quem achou que esta seria a melhor forma de tributar as motos, e percebo que é uma situação frustrante, mas fico admirado quando vejo certos comentários sobre o tema que, além de roçarem a má educação, como é típico nesta era de "liberdade" cibernética, culpam as marcas de motociclos por não tirarem alguns centímetros cúbicos aos motores, para as referidas motos se enquadrarem no escalão abaixo.

Então, para esses, vou explicar devagarinho.

No ano de 2022, na Índia, venderam-se mais de 16 milhões de motos. Na China, saíram dos stands mais de 15 milhões de motos.

Na Europa, o maior mercado foi a Itália, onde foram vendidas mais de 290 mil unidades, seguida da França, que pôs a circular quase 280 mil motos. A nossa vizinha Espanha contabilizou 193 mil motos novas e o Reino Unido somou mais 125

mil. Em Portugal, segundo dados da ACAP, matricularam-se 36.600 motociclos, a que se podem juntar 1680 ciclomotores.

Com uma expressão tão diminuta neste gigantesco contexto, Portugal (e mesmo toda a Europa) tem que "comer e calar" os modelos e as tendências que prevalecem nos grandes mercados, pois até a Europa, comparada com a Ásia, é pequena. Minúscula, mesmo! A título de exemplo, na Indonésia, até setembro de 2022, venderam-se 3,2 milhões de motos, no Vietname, até novembro, foram vendidos mais de 3 milhões de motos, e pela mesma data, em Taiwan, registavam-se vendas na ordem das 700.000 unidades, um valor equivalente ao da Malásia, que contabilizou ao longo de todo o ano a venda de 720.000 unidades. O Japão consumiu mais 370 mil motos e a Austrália mais 100 mil.

E ainda há a considerar o resto do mundo, pois na América Latina, só no primeiro semestre de 2022, foram vendidos 2,26 milhões de motos. E os Estados Unidos, até Setembro de 2022, colocaram a circular mais 385 mil, a que se podem juntar outras 61 mil unidades comercializadas no Canadá.

Porque não é fácil admitir a nossa pequenez e insignificância no Mundo, até se podem desculpar certos desabafos, mas os factos evidenciam porque as marcas não estão minimamente preocupadas com a incompetência e ganância de quem nos governa. //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 22 100 ANOS BMW
- 26 MV AGUSTA TAMBURINI F43 TRIBUTO
- 28 ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650
- 32 SYM JOYRIDE 300
- 36 120 ANOS HARLEY-DAVIDSON
- 44 HARLEY-DAVIDSON STREET BOB COSMOS CHARGER
- 46 BIMOTA TERA
- 48 FUELL FLOW

CONTRAPONTO

- 52 HONDA CB750 HORNET vs YAMAHA MT-07 vs APRILIA TUONO 660

TESTE

- 64 VESPA GTS SUPER SPORT 300
- 72 VOGÉ 300AC
- 80 KEEWAY MBP M502N
- 88 QJ MOTOR SRK 400

REPORTAGEM

- 110 ROTEIRO MADEIRA
- 118 REFORÇAR A SEGURANÇA NO INVERNO

DESPORTO

- 122 DAKAR 2023
- 134 MXGP PORTUGAL 2023 EM PROMOÇÃO
- 136 CAMPEONATO MUNDIAL FIM SPEEDWAY NO GELO
- 138 SBK, INSCRITOS E CALENDÁRIO DE TESTES
- 142 MOTOGP - OS TESTES E A F1

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: AI O IUC...
- 6 PEDRO ALPIARÇA: FRIO PARA QUE TE QUERO
- 20 CRISTIANA CERA: INSTAGRAM VS REALIDADE
- 50 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA VIDA
- 116 ADELINA GRAÇA: QUANDO CHEGA AO FIM DO DIA, O QUE SOBRA DA AMIZADE?
- 144 PAULO ARAUJO: ANO NOVO, TENDÊNCIA IGUAL
- 146 TOM VITOÏN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 148 DIOGO RAMOS: MOBILIDADE, LIBERDADE, E O AMBIENTE AGRADECE!



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Susana Pereira

Miguel Ferreira
Pedro Alpiarça
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge
Susana Esteves

Paulo Araujo
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Cristiana Cera
Gracinda Ramos
Pedro Duque

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

51
ANOS
GARANTIA



A LIBERDADE É O OXIGÉNIO DA ALMA.

DESCOBRE A GAMA R 18.

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

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

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt

* A tua vida é uma viagem.



Pedro Alpiarça
Ensaíador

Frio PARA QUE TE QUERO

São 7h da manhã e lá fora está um motor que acabou de ser acordado. No seu interior, as moléculas de combustível misturam-se com as do ar frio, que entram em catadupa, muitas mais do que o normal, uma verdadeira dor de cabeça para a pobre centralina que ainda não conseguiu aquecer o catalisador, um drama ambiental que acontece de forma impune.

Fumo, engasgos e soluços, um despertar rude. A culpa é do Euro 5. A culpa é do aquecimento global.

Ao lado da moto, divago nestas diatribes mecânicas enquanto limpo o pingo do nariz. Estão 5 °C na rua, o astro Rei ainda não mostrou a sua força e eu sou o ser enchouriçado que vai tentar enfrentar a ausência de calor. Sim, porque a Física diz que o frio não existe, apenas temos a ausência de calor. Apetece-me mandar a Física e os seus pragmatismos semânticos àquela parte...

Não consigo alçar a perna por cima do assento porque tenho uma espécie de ceroulas técnicas por debaixo das calças do fato, que também têm forro. Sinto-me um boneco Michelin anão, parece que tenho o corpo repleto de fraldas e não me consigo mexer.

Coragem. Ao chegar ao primeiro cruzamento, a inércia provocada pela balaclava é tanta, que pareço aqueles idosos que arrancam sem olhar, virar a cabeça para ver se há trânsito é uma redundância desnecessária para quem já cá andou tanto tempo. "Agora vou eu, que eles param... eles param".

Os primeiros quilómetros são uma luta constante contra a condensação no interior do capacete, tento respirar o menos possível, tarefa hercúlea quando só me apetece espirrar. Abre viseira, fecha viseira, escondo-me por trás do vidro frontal para diminuir as

diferenças de temperatura... e de repente, ou melhor, sem dar por isso, chega o conforto de quem aceita os elementos. Há uma certa paz de espírito quando observamos a natureza asséptica do frio, tudo ao nosso redor parece mais limpo, mais espaçoso, mais puro.

Por esta altura, o asfalto começa a secar e está um glorioso dia de Inverno, as estradas estão vazias e os pneus fazem o seu melhor para manter a temperatura. O motor canta despreocupado com o seu pulmão cheio e eu já não espirro há umas horas, há aqui uma simbiose homem/máquina prestes a acontecer. A cor azul do céu e os dois dígitos no termómetro dão-me a fé necessária para acreditar que este vai ser mais um grande dia a Andar de Moto. Mas rápido, porque assim que o Sol cair começa tudo outra vez... //

"Os primeiros quilómetros são uma luta constante contra a condensação no interior do capacete, tento respirar o menos possível, tarefa hercúlea quando só me apetece espirrar."

4 Ever DUCATI

4 anos de garantia



2

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

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

Prepara-te para descobrir a quarta geração da Multistrada.

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

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

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

Garantia 4 anos com quilometragem ilimitada e assistência em viagem

Com a aquisição da tua nova Multistrada V4*, oferecemos-te dos Ducati Smart Jacket, os coletes airbag autónomos de última geração, que garante um elevado nível de proteção.
Promoção válida até 31/01/2023

*Promoção não válida para a MTS V4 Pikes Peak





Moteo oficializa distribuição da Energica

O MERCADO NACIONAL DE MOTOS ELÉTRICAS SERÁ REFORÇADO EM 2023. A MOTEO PORTUGAL FORMALIZOU UM ACORDO COM A ENERGICA MOTOR COMPANY PARA A DISTRIBUIÇÃO DOS SEUS MODELOS EM TERRITÓRIO PORTUGUÊS.

A **ENERGICA** tem sido a fornecedora exclusiva de motos para o campeonato mundial Moto-E (em 2023 será a Ducati) e vem integrar o comércio nacional de motos com modelos tecnologicamente avançados. Como é o exemplo da Energica Ego, já testada pelo Andar de Moto.

Conforme referiu o responsável de vendas da Energica, Giacomo Leone, este acordo com a Moteo Portugal revela-se um passo importante para a fabricante:

“Estamos muito orgulhosos de ter a Moteo Portugal S.A. como nosso importador em Portugal, onde esperamos um grande crescimento de vendas. Este novo acordo representa para nós uma nova etapa no desenvolvimento

da rede de distribuição da Energica Motor Company”.

Eduardo Alão, Country Manager da Moteo Portugal, mostrou-se também muito satisfeito com o acordo:

“Estamos muito orgulhosos por começar esta relação com a Energica visto que esta é a marca líder nas motos elétricas de performance e temos a certeza que todo o conhecimento adquirido na MotoE vai manter um elevado desenvolvimento tecnológico ao nível da vanguarda da indústria”.

Não foram ainda confirmadas datas para o início da distribuição pela Moteo dos quatro modelos da Energica, as Ego, Eva Ribelle, EsseEsse9 e a Experia, em Portugal. //



PEUGEOT
MOTO CYCLES

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.



Novo jogo TT Isle of Man: Ride on the Edge 3



VÍDEO DO PRÓXIMO JOGO BASEADO NAS INSANAS CORRIDAS DO TT DA ILHA DE MAN.

RIDE ON THE EDGE 3 é um jogo de corridas de motos, concebido pela NACON e a RaceWard Studio, obrigatório para os fãs de motos, particularmente desta que é uma das competições mais perigosas do mundo.

O jogo será lançado em maio de 2023 para as plataformas Playstation 4 e 5, Xbox Series X, S e One, Nintendo Switch e Computador.

No vídeo observamos o primeiro sector do percurso à escala real. O circuito Snafell Mountain Course, com cerca de 60 quilómetros, é feito de retas onde facilmente se atingem velocidades de mais de 300 km/h em combinação com curvas rápidas e apertadas.

Esta terceira edição do jogo vai contar com bastantes novidades, uma delas é um mapa aberto com mais de 200 quilómetros de estradas que podem ser percorridos pelos jogadores. Veja aqui o trailer do novo jogo.

Lista de inovações do TT Isle of Man: Ride on the Edge 3

- Um total de 200 km de estradas que podem ser percorridas para encontrar pontos de interesse e desafios a completar, incluindo todos os 60 km do Snafell Mountain Course;
- 32 circuitos diferentes, incluindo percursos atuais e históricos;
- Perto de 40 pilotos de Superbike e Supersport e motos;
- Melhoria da física, aumentando a precisão de curvas e travagens;
- Uma vasta gama de modificações de moto para se conseguir um melhor desempenho;
- Uma nova funcionalidade de Estradas Abertas para explorar livremente a Ilha de Man;
- 11 tipos de atividades diferentes, incluindo duas personalizáveis;
- Multiplayer com a capacidade de criar salas online abertas ou privadas;
- Competições online com eventos semanais e mensais;
- Compatibilidade entre diferentes plataformas. //

LIVRO OFICIAL DUCATI CORSE 2022

O ANO 2022 SERÁ RELEMBRADO PELA DUCATI PELAS CONQUISTAS DOS PRINCIPAIS CAMPEONATOS MUNDIAIS, WSBK E MOTOGP. NESTE LIVRO PODERÁ RECORDAR TUDO ISSO ATRAVÉS DAS FOTOS QUE PREENCHEM AS SUAS PÁGINAS.

COROADA como vencedora de equipas, pilotos e construtores, a fabricante de Borgo Panigale terminou o ano com grandes conquistas.

Para celebrar os feitos de 2022, a Ducati voltou a juntar-se à editora Artioli 1899 de Modena a fim de criar e apresentar o livro Ducati Corse 2022 Oficial, fundamentado em fotos dos diferentes campeonatos e pilotos.

As fotografias que compõem este livro foram captadas pela lente dos melhores fotógrafos profissionais e reúnem os grandes momentos dos vários campeonatos em que a fabricante italiana se envolveu.

No livro Oficial Ducati Corse 2022 podemos encontrar imagens de Francesco Bagnaia, Jack Miller, Alvaro Bau-



tista, Michael Ruben Rinaldi e também os pilotos das equipas satélite de MotoGP, WSBK, BSB, MotoAmerica, CIV e Endurance.

Composto por 208 páginas e mais de 250 fotografias, com textos em inglês e italiano, o livro Oficial Ducati Corse 2022 pode ser adquirido aqui.

LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

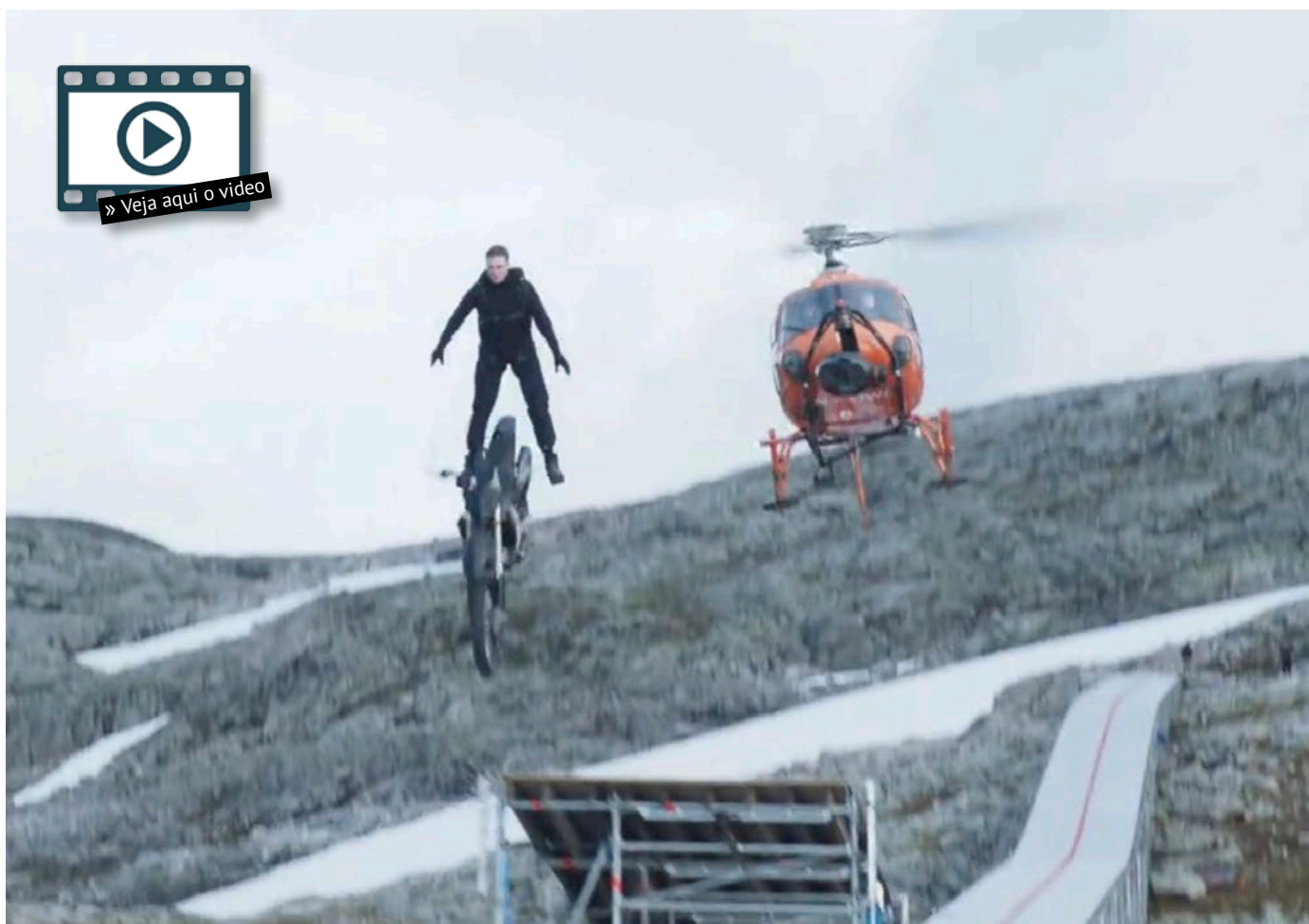


Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Baixos consumos | Mobilidade perfeita na cidade



Tom Cruise salta de moto para o abismo em mais uma Missão Impossível

FAMOSO PELOS VÁRIOS PAPÉIS QUE JÁ INTERPRETOU, O ATOR TOM CRUISE DESCARTOU A HIPÓTESE DE USAR UM “DÚPLO” PARA UMA DAS CENAS MAIS PERIGOSAS NO PRÓXIMO FILME DA SAGA MISSÃO IMPOSSÍVEL.

A PRODUTORA Paramount Pictures revelou todo o processo de uma das cenas mais impactantes do filme, onde Tom Cruise irá saltar de um penhasco numa manobra que, segundo o Diretor/Escritor do filme, Christopher McQuarrie, “é de longe a coisa mais perigosa que já tentaram”.

No vídeo, que pode ver, durante quase 10 minutos observamos os preparativos e toda a logística

necessária para Tom Cruise poder realizar o salto, desde treinos de motocross a inúmeros saltos de paraquedas.

A cena foi gravada nas impressionantes paisagens montanhosas da Noruega, com Tom Cruise aos comandos de uma Honda CRF 450. O ator referiu que “já desde criança desejava concretizar esta façanha”. //

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



Finitura e Delibera Estetica - Ducati inaugura novo edifício em Borgo Panigale

UMA UNIDADE DE PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL E AMIGA DO AMBIENTE, ASSINALA UM ANO DE SUCESSO PARA A MARCA ITALIANA.

COM A INAUGURAÇÃO do edifício Finitura e Delibera Estetica, em Borgo Panigale, a Ducati conclui um ano de 2022 muito positivo em que, para além de ter triunfado no mundo da competição em MotoGP e WorldSBK, também alcançou grandes resultados económicos e um elevado crescimento.

O novo espaço, que foi construído em poucos meses, entre Abril e Dezembro de 2022, com recurso a um elevado investimento autofinanciado, irá receber a fase final do ciclo de produção, sendo cada moto

cuidadosamente inspecionada para assegurar a sua perfeição do ponto de vista técnico e estético, com o objetivo de salvaguardar os mais elevados padrões de qualidade que distinguem a Ducati.

Este novo edifício foi desenvolvido tendo em conta critérios de sustentabilidade ambiental, recorrendo à utilização de materiais com alta eficiência energética, sistemas tecnológicos de alta performance e ao uso de fontes energéticas renováveis, pelo que foi classificados como nZEB (nearly Zero Energy Building),

graças a um sistema fotovoltaico de 170 kWh, colocado no telhado, o que tornará possível produzir mais de 200 MWh de energia limpa por ano.

Uma importante redução no consumo de energia provém do uso de sistemas de ar condicionado de alta eficácia e a uma iluminação natural que deriva do uso de grandes superfícies de vidro e policarbonato. Além disso, um pátio no interior do edifício, que acolherá um espaço verde ao ar livre, contribui para o bem-estar visual e para a iluminação natural no interior do edifício. Toda a iluminação artificial é garantida por um sistema que utiliza exclusivamente lâmpadas LED.

A estrutura inclui também um tanque subterrâneo para armazenamento de água com capacidade para cerca de 150 m³, que garante a recuperação de 90% da água da chuva, que será utilizada em processos industriais internos.

Ao corte da fita assistiram Claudio Domenicali, CEO da Ducati, Markus Duesmann, CEO da AUDI AG e Presidente da Ducati Motor Holding SpA, Jürgen Rittersberger, CFO da Audi AG, juntamente com Matteo Lepore, Presidente da Câmara de Bolonha.

Claudio Domenicali declarou que "este ano foi verdadeiramente esplêndido para a Ducati, e a inauguração



do novo espaço de produção Finitura e Delibera Estetica representa outro momento de orgulho. Este edifício incorpora um investimento que traz valor à companhia mas também ao território no qual a Ducati opera.

Este novo espaço vai albergar uma fase estratégica de produção onde focamos a atenção no pormenor e na beleza das nossas motos, de modo a que estejam perfeitas quando chegam até aos nossos apaixonados Ducatisti". //

**BUILT FOR ALL ROADS.
BUILT FOR NO ROADS.**

ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN
ROYALENFIELD.COM

#HIMALAYAN
PVP 5.349€

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

Despesas de legalização não incluídas.

Consumo combustível 3,2 l/100 km. Emissão de CO2: 74,3 g/km.

***Matrícula gratuita até 28/02/2023**

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

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

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

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

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

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





Yamaha demonstra o AMSAS

UM SISTEMA DE AUTO-EQUILÍBRIO PARA MOTOS

TAL COMO OUTRAS FABRICANTES QUE JÁ INVESTIGAM ESTA TECNOLOGIA HÁ ALGUNS ANOS, A YAMAHA REVELOU RECENTEMENTE EM VÍDEO O AMSAS, UM SISTEMA CAPAZ DE EQUILIBRAR A MOTO SEM AJUDA DO CONDUTOR.

AO LONGO DO TEMPO, a Yamaha tem vindo a desenvolver várias tecnologias que visam consolidar uma elevada segurança, mas a marca japonesa quis ir mais além e criar um sistema que equilibre a moto sem precisar de três rodas, como na Niken e na Tricity.

À semelhança do que a Honda fez com o seu sistema Riding Assist-e e a BMW Motorrad com o seu avançado projecto de condução autónoma, a Yamaha está a desenvolver um sistema de auto-equilíbrio, a partir da experiência acumulada com o seu projecto Motobot, para estender os seus modelos a um público mais vasto, ao mesmo tempo que fortalece a segurança das motos que venham a receber o sistema AMSAS (Advanced Motorcycle Stability Assist System).

O AMSAS acata a tarefa de equilibrar a moto a baixas velocidades graças aos sensores da unidade de medição inercial de 6 eixos, que neste caso também comandam a direção da moto.

Com esta tecnologia, não significa que a moto possa realizar uma condução autónoma, essa inovação fica-se, por enquanto, pelos automóveis. O AMSAS presta apenas assistência à condução em travagens mais acentuadas ou em manobras de desvio de obstáculos ou a baixa velocidade.

Ainda em fase de testes, a Yamaha afirma que este sistema pode ser facilmente adaptado a qualquer moto da sua gama, sem necessidade de realizar alterações ao quadro. //

TRUE SPIRIT



Z900RS

Não há lugar para imitações no teu estilo de vida. Só a Kawasaki tem na sua herança a possibilidade de entregar os valores do passado aos motociclistas do presente com uma moto verdadeiramente clássica e moderna. Do espírito visceral de uma lenda dos anos setenta - revigorando no icónico modelo "Z1 Super Four" de 1972 - surge a Kawasaki Z900RS pronta para despertar emoções do passado.



Para mais informações visite www.kawasaki.pt

@ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



Robbie Knievel, filho do mítico Evel Knievel, faleceu aos 60 anos de idade

O DUPLO FAMOSO PELOS SEUS RECORDES DE SALTOS EM MOTO E POR SEGUIR DESTEMIDAMENTE A CARREIRA DO SEU PAI, O MÍTICO EVEL KNIEVEL, MORREU NO DIA 13 DE JANEIRO DE 2023, AOS 60 ANOS DE IDADE.

FOI O SEU IRMÃO, Kelly Knievel, que confirmou a notícia à agência Associated Press e disse que Robbie, de 60 anos de idade, faleceu num hospital de Reno depois de lutar contra um cancro pancreático.

"Ele era um grande temerário", disse Kelly à AP. "As pessoas realmente não entenderam o quão assustador era o que o meu irmão fazia". E acrescentou: *"as lesões sofridas nas suas aventuras afetaram-no bastante".*

Os saltos de Robbie Knievel, como os do seu pai, que faleceu em 2007, aos 69 anos de idade, resultaram em muitos ossos partidos, incluindo várias vértebras. "Tenho sorte de ainda poder andar", comentou o daredevil numa entrevista dada à revista Fatherly em 2019.

Robert Edward Knievel III, vulgarmente conhecido por "Kaptain Robbie Knievel", nasceu dentro da ar-



riscada profissão, começou a dar saltos de bicicleta com apenas quatro anos, começou a andar de moto aos sete e foi apresentado pela primeira vez em público ao lado do seu pai, Evil Knievel, num evento realizado no Madison Square Garden, com apenas oito anos de idade.

Durante a sua vida, viria a estabelecer 20 recordes mundiais e completaria centenas de saltos ambiciosos e perigosos, alguns deles prestando homenagem à ousadia de seu pai.

Numa das suas acrobacias mais famosas, Knievel saltou com sucesso as fontes do Caesars Palace, em Las Vegas, em 1989, duas décadas depois do seu pai ter falhado a sua tentativa e se ter ferido gravemente no acidente.

Na época, Evel pilotava uma Harley-Davidson XR-750, enquanto Robbie confiava numa mais recente Honda CR500.

Em 1999, Knievel saltou uma parte do Grand Canyon, um sonho nunca realizado pelo seu pai. Robbie estabeleceu um salto recorde pessoal de 69,44 metros, mas caiu após a aterragem, tendo sofrido lesões graves.

Durante a sua extravagante carreira, Robbie saltou

sobre aviões (cinco jatos militares seguidos), comboios (uma locomotiva em andamento) e automóveis (30 limusines seguidas), bem como o vão entre dois prédios de 13 andares.

Um dos seus números mais espetaculares foi um salto notável sobre fogos de artifício no Mirage Hotel, em Las Vegas, na véspera de Ano Novo de 2008. O seu último salto foi em 2011. //



BLUROC
MOTORCYCLES

PREÇO
2799€

Bluroc Legend 125

IMPORTADOR:
MOTOXPERT (GREEN FACTORY LDA)
WWW.MOTOXPERT.PT | T: 263 652 274



blurocmoto.pt



<https://blurocmotorcycles.com>





Cristiana Cera

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

Instagram VS REALIDADE

O mundo cada vez mais passa pelo digital e a vida, as nossas vidas, acompanham esta tendência. Hoje em dia é quase como se não ficou registado em vídeo ou foto, é como se não tivesse acontecido. E se não tivesse acontecido mesmo? E se aconteceu, mas ninguém fotografou? Só eu, que o vivi, saberei, e isso é o mais importante.

Há muitos anos que uso as redes sociais, maioritariamente para fins profissionais, mas tal como toda a gente, tenho as minhas páginas de Facebook e de Instagram pessoais e há uns anos, como muitos de vós sabem, criei a página da “miúda da mota azul”, com o intuito de partilhar não só as minhas aventuras de rookie no mundo das motos, como as alterações e manutenções que fazia, tentando inspirar outros.

Contudo, sempre fui um pouco zero à esquerda no que toca a fotos e relatar passeios e aventuras. Um dos meus maiores defeitos (ou qualidades) é distrair-me de tal forma quando estou a fazer algo que me dá gosto que me esqueço de tirar fotografias ou documentar em vídeo. Na viagem que fiz em 2022 aos Pirenéus e Sul de França, só para terem a noção do quão mergulhada fico na aventura que me esqueço de a documentar, tirei poucas fotos (19 incluindo as más), mas acreditem que eram todas realidade! Muitas delas não conseguiam sequer fazer justiça à magnificência das paisagens e, por isso, muitas vezes preferia não fotografar e lembrar-me delas na minha cabeça, vistas com os meus olhos.

Após algumas viagens de grupo, em modelos de

grupos muito diferentes, apercebi-me das várias formas de como se pode aproveitar uma viagem.

Há pessoas que, indo pelo puro prazer de aproveitar a viagem ao máximo, absorvem tudo o que vêem pelo caminho, sem uma grande preocupação se os momentos ficam todos registados em foto ou vídeo, e depois há aquelas para quem o registo e partilha da viagem é tão importante quanto a experiência da viagem em si.

Numa das minhas viagens tive o dissabor de viajar com alguém que apenas se interessava com o que conseguia passar para as redes sociais. Mesmo que isso implicasse deturpar a realidade, inventar situações que não aconteceram, alienar-se da vida à sua volta, da interacção com as pessoas, da socialização. De viver a viagem pela viagem em si.

O planeamento baseou-se apenas em visitar sítios icónicos dos influencers do Instagram e publicar as fotos desses locais. Objectivo este que só me apercebi durante a viagem.

Aquilo que vemos nas redes sociais não deveria ser a nossa referência, pois corremos o risco de apanhar grandes desilusões, por isso, na maioria das vezes que vou visitar algum sítio guiada por outra pessoa, faço questão de não investigar muito e ir com a mente limpa de expectativas. Sem expectativas não há desilusões, só existirá a nossa opinião se gostámos ou não.

As melhores aventuras da vida acontecem fora de um ecrã de telemóvel e reconheço que o facto de podermos imortalizá-las e partilhá-las com os demais é um acréscimo, mas se fizermos algo só a pensar



"Aquilo que vemos nas redes sociais não deveria ser a nossa referência, pois corremos o risco de apanhar grandes desilusões"

nas fotos que se irão tirar, para mim, parte da magia da aventura já se perdeu!

Como disse Omar Gonzales (fotógrafo e influencer), "em vez de gastarem dezenas ou milhares de euros no upgrade para o último modelo xpto de telemóvel ou da câmara não sei das quantas, usem esse dinheiro para viajar!". Esta é também a minha filosofia, prefiro usar esse dinheiro para ir aos sítios e vê-los com os meus olhos. Depois, posso descrevê-los por palavras de tal forma apaixonada que outros os poderão querer visitar.

Vivam ao máximo as aventuras, guardem-nas no coração. O que interessa se não conseguiram mostrar tudo o que fizeram? Nada! Está tudo bem na mesma!

Quanto a mim, vou tentar fotografar um pouco mais as minhas aventuras, mas não prometo! Porque: nem tanto ao mar nem tanto à terra! //

MOTO PONT©

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

100 anos BMW MOTORRAD

Para comemorar o centenário da marca, a BMW Motorrad apresentou dois modelos que enaltecem a história dos seus motores boxer bicilíndricos e a sua elevada qualidade de construção.





Foi em dezembro de 1922 que Max Friz, o designer-chefe da BMW, concebeu a primeira moto da marca bávara. A versão final do seu trabalho foi apresentada ao público em Setembro de 1923, com o nome de R32, e exibia um motor boxer de dois cilindros a quatro tempos, refrigerado a ar.

Para comemorar os 100 anos de história das suas motos, a BMW Motorrad apresentou para 2023 duas motos que revelam a experiência Heritage da marca - a R nineT Roadster e a R 18 Cruiser em versão limitada 100 Years, das quais apenas serão fabricadas 1923 unidades de cada, em homenagem ao ano da fundação da BMW Motorrad.

Superfícies cromadas de alta qualidade e requintadas peças maquinadas, são acabamentos que também têm uma tradição de quase 100 anos na construção das motos da BMW.

As superfícies cromadas são caracterizadas pela sua dureza e consequente alta durabilidade, sendo igualmente uma ótima proteção contra a corrosão mas, acima de tudo, são preferidas pelo brilho radiante e espelhado, sendo uma tendência estilística a partir do final da década de 1920, em combinação com conceitos de pintura de alta qualidade.

Com as novas BMW R nineT 100 Years e R 18 100 Years e o conceito de superfície Classic Chrome, a BMW Motorrad revive esta interação incomparavelmente sofisticada de pintura e cromados. »





BMW R NINET 100 ANOS

A BMW R nineT 100 Anos representa a grande tradição roadster da BMW Motorrad num pacote particularmente refinado e sofisticado.

A reduzida linguagem de design da R nineT é moldada em torno do icónico motor de dois cilindros opostos, refrigerado a ar e óleo, que debita 109 cv de potência máxima, encimado por um depósito compacto e uma qualidade de construção acima da média que emprega materiais de alta qualidade e elegantes elementos de design, além da possibilidade de personalização quase ilimitada graças às linhas de acessórios Classic Chrome e Option 719.

O depósito de combustível apresenta uma combinação de preto com cromado e dupla risca branca, sendo complementado por joelheiras e um emblema alusivo aos 100 anos. O cromado clássico também é encontrado na saliência do assento. A tampa da roda dianteira é pintada de preto e apresenta dupla risca branca.

O assento, em combinação bicolor preto e sangue de boi, completa o impactante visual de alta qualidade.

Numerosos componentes pretos, como tubos da forquilha, snorkel de entrada de ar e alguns componentes Option 719 complementam harmoniosamente o conjunto.

A R nineT 100 Years inclui a opção de rodas 719 Classic, o pacote de peças maquinadas Option 719 Shadow que engloba cabeças dos cilindros maquinadas, tal como as tampas do



» Galeria de fotos aqui



bloco do motor, suportes de assento, bujão de abastecimento de óleo e o pacote de peças maquinadas Option 719 Shadow II, composto por manetes ajustáveis, poisa-pés de condutor e passageiro, tampas do depósito de expansão e espelhos retrovisores nas extremidades do guidador.

A iluminação de curva adaptável e o pacote de conforto com punhos aquecidos, cruise control e modos de condução Pro completam a extensa lista de equipamento que pode ainda incluir um sistema de alarme anti-roubo.

R 18 100 YEARS

No centro da R 18 100 Years está, como que em exposição, o maior motor alguma vez instalado numa moto da BMW. Com um peso de 110,8 kg, o grande Boxer bicilíndrico debita 91 cv de potência máxima, com um avassalador binário de 150 Nm.

À semelhança da BMW R nineT 100 Anos, esta versão R 18 100 Years também incorpora inúmeras peças cromadas da opção de design Chrome que contrastam com a pintura negra, acentuada por apontamentos de dupla risca branca e um assento bicolor numa combinação de preto e sangue de boi.

A BMW R 18 100 Anos está equipada com ponteiras de escape cromadas Akrapovič, farol adaptativo, auxiliar de marcha-atrás, cruise control e punhos aquecidos. Como parte do equipamento opcional de fábrica, a BMW R 18 100 Anos também pode ser equipada com um sistema de alarme antirroubo e assistência de arranque em subida //



» [Galeria de fotos aqui](#)





Reviver A LENDA

Uma última edição limitada em homenagem ao criador de algumas das mais belas motos alguma vez construídas.

Massimo Tamburini foi um célebre Designer e co-fundador da famosa marca Bimota, que desde 2019 pertence ao universo Kawasaki. Tamburini também é conhecido por ter sido o designer da Ducati 916 e pelas transformações estéticas e técnicas das Mv Agustas.

Tamburini estava a desenvolver a MV Agusta T12 antes de falecer em 2014. O seu filho, Andrea



Tamburini, acabou por terminar o projeto do seu pai com a expectativa de conseguir algum retorno financeiro. Todavia, o modelo nunca se tornou um sucesso pelos mais diversos motivos.

No entanto, a MV Agusta F4, um modelo muito cobiçado pelos amantes de motos, foi uma das criações mais famosas de Massimo Tamburini, e o seu filho decidiu agora recriá-la.

A icónica F4 (famosa pelas suas exclusivas 4 saídas de escape) foi assim alvo de uma “remodelação” sob a forma de um kit chamado “Tamburini F43 Tributo”, em honra do famoso designer e do seu ano de nascimento, 1943.

Este kit é constituído por carenagens em fibra de carbono e liga de metais finamente polidos. Todo o conjunto dá um aspecto renovado e ainda mais artístico à bela F4.

A estética que este kit proporciona foi inspirada na T12, com uma carenagem frontal com linhas suaves e desportivas. Destaca-se ainda a parte de baixo, que parece uma tentativa de aumentar a força descendente sob carga aerodinâmica.

Mas existe um senão. Atualmente a MV Agusta F4 já não está disponível para venda, tendo sido substituída pela naked MV Agusta Brutale 1000RR. Portanto, este kit só vai fazer sentido para quem tiver uma MV Agusta F4 na garagem.

Por enquanto apenas vão ser disponibilizados 25 kits, cada um com um substancial preço de 16.000€. //



ADVSPIRIT

A TUA LOJA DE ACESSÓRIOS MOTARD

WWW.ADVSPIRIT.PT

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

Dias Semana-Fins Semana-Feridos

APRESENTAÇÃO *ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650*

Uma cruiser EM ESTADO PURO



A Royal Enfield Super Meteor 650 foi mostrada pela primeira vez ao público na EICMA 2022 e acaba de ser lançada na Europa.



Criada em torno do motor twin 650 já conhecido da Interceptor INT 650 e da Continental GT 650, a Super Meteor dá uma nova ênfase à tradição de 121 anos da Royal Enfield.

Uma cruiser a todos os níveis, a Super Meteor 650 combina comandos e instrumentação simples com ergonomia descontraída. Uma estabilidade a toda a prova na autoestrada e o máximo prazer nas estradas sinuosas, onde se mostra bastante reativa.

Acessível e prática, a Super Meteor 650 tem a silhueta típica de uma cruiser, com uma postura baixa e um assento largo, proporcionando uma posição de condução perfeita com comandos avançados nos pés e um guiador largo.

Estes elementos de design, essenciais numa cruiser, juntam-se para que o motociclista se sinta parte da moto. O depósito de grande volume fornece uma grande autonomia e os pneus tubeless e largos em jantes de liga leve de 16" atrás e 19" à frente proporcionam confiança e tranquilidade a ritmos de autoestrada.

O design dinâmico e uma silhueta marcante acrescentam ao aspeto elegante da moto, parecendo que está em movimento mesmo quando está parada.

A visão do motociclista e os comandos receberam uma atenção especial para garantir que o conforto e a ergonomia sejam de alta qualidade.

O painel de instrumentos combina a elegância

intemporal de um velocímetro analógico com as funcionalidades proporcionadas por um ecrã LCD, que permite a consulta de aspetos essenciais como rotações, indicador de mudanças e de combustível, relógio e conta-quilómetros parcial.

As manetes de embraiagem e travão são ajustáveis e proporcionam uma utilização suave, com um toque de requinte retro, e os punhos com perfil de barril e design ergonómico integram o logótipo da Royal Enfield. Os novos blocos de interruptores em alumínio galvanizado têm interruptores rotativos exclusivos, apresentando elementos de design premium e requintados.

Um sistema de navegação TBT (indicações detalhadas) da Royal Enfield, conhecido como o Royal Enfield Tripper, é outra ferramenta altamente especializada, desenvolvida em colaboração com a Google, que emparelha com o smartphone do motociclista através de Bluetooth. É acompanhado por uma discreta porta USB por baixo do painel do lado esquerdo.

Outra característica que chama a atenção nesta cruiser é o seu farol LED, uma estreia para a Royal Enfield, que foi cuidadosamente desenhado para proporcionar um estilo clássico mas com todas as vantagens da tecnologia moderna.

O motor de carácter elástico e suave com potência mais do que suficiente para uma condução despreocupada e um estilo inequivocamente retro mostram o ADN típico da Royal Enfield, com



APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650

uma presença física imponente e uma extrema facilidade de condução que combina comandos e instrumentação simples com uma ergonomia descontraída, revelando-se perfeita seja para atravessar vastas paisagens ou apenas ir ao encontro do horizonte.

Criada no Centro Tecnológico da Royal Enfield, no Reino Unido, em conjunto com a Harris Performance, o quadro e o braço oscilante da Super Meteor 650 são completamente novos e cumprem os requisitos de uma moto com baixo centro de gravidade para garantir estabilidade a alta velocidade e uma elevada manobrabilidade que inspire confiança a qualquer tipo de motociclista.

Fabricado em aço forjado com microfusões, prensagens e extrusões otimizados, o quadro incorpora um novo encaixe da cabeça do cilindro para garantir uma maior rigidez ao conjunto.

A Royal Enfield Super Meteor 650 está equipada com as primeiras forquilhas invertidas da Royal Enfield que oferecem um curso de 120 mm e amortecedores traseiros premium com pré-carga regulável em 5 posições e um curso de 101 mm,

garantindo que a Super Meteor é confortável, ao mesmo tempo que é também estável e gratificante nas autoestradas e precisa e envolvente nas curvas, sem ter uma direção pesada.

Por fim, a Super Meteor 650 está disponível em cinco cores: Astral Black, Astral Blue, Astral Green, Interstellar Grey e Interstellar Green. A Super Meteor 650 Tourer vem equipada com um para-brisas touring, um assento de luxo, encosto no assento traseiro e está disponível em dois acabamentos de dois tons distintos: Celestial Red e Celestial Blue.

Estas versões apresentam um excelente acabamento com símbolos no depósito inspirados pelos históricos designs da Royal Enfield, com apontamentos cromados e realçados por um enchimento de duas cores que resulta semelhante a uma joia.

A nova Super Meteor 650 está disponível em duas versões distintas - Super Meteor 650 e a Super Meteor 650 Tourer, com preços a partir de 7.847 € e € 8.347, respetivamente. As reservas na Europa já começaram, com as vendas a terem início em fevereiro/março de 2023. //






MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Dinâmica REFORÇADA

Com uma vocação inata para se deslocar facilmente no trânsito citadino, a Joyride 300 apresenta-se agora numa nova versão com jante dianteira de 15 polegadas

Depois de ter sido apresentada em 2022 na EICMA, a nova SYM Joyride 300 está já disponível em Portugal, na sua versão com jante dianteira de 15 polegadas.

Concebida especificamente para se desenvencilhar facilmente no trânsito citadino e deslocar-se rapidamente nas vias rápidas e autoestradas, graças ao seu motor monocilíndrico de 278,3cc dotado de refrigeração por líquido, capaz de debitar quase 26cv às 8.000 r.p.m. a partir de um binário máximo de 26Nm, o seu ótimo desempenho dinâmico e rápida aceleração são acompanhados por elevados níveis de agilidade, segurança e conforto.

A silhueta esguia de inspiração desportiva, o estrado plano, o painel de instrumentos digital em LCD, a iluminação integral em LED, o sistema de ignição sem chave (Keyless 2.0.) e o pára-brisas ajustável em altura, seriam argumentos mais do que suficientes para colocar esta nova scooter de roda alta na liderança da sua categoria.

No entanto, na SYM Joyride 300 ainda existe um compartimento frontal que permite colocar o telefone, carteiras ou gadgets no seu interior, onde também se pode encontrar uma tomada de carregamento USB QC 2.

Isto além de a suspensão traseira ser regulável em pré-carga, haver espaço debaixo do assento suficiente para arrumação de dois capacetes e estar equipada com os inevitáveis ABS e a



APRESENTAÇÃO *SYM JOYRIDE 300*

prática transmissão de variação contínua (CVT), extremamente fácil de conduzir. Tudo isto por um PVP recomendado de 5.299€.

Além disso, a Joyride 300 oferece um espaço confortável para as pernas durante a condução, tem um depósito combustível de 11,5 litros que garante uma autonomia muito conveniente, uma muito acessível altura de assento de 770 mm, travões de disco em ambos os eixos e um peso em ordem de marcha de apenas 192 quilos. //





sprintmoto.pt

BLUSÃO KOOL



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

Cores disponíveis 



120 anos DE MOTOS

2023 conta com sete modelos de aniversário de edição limitada e mais três novos modelos. CVO Road Glide Limited Anniversary, Ultra Limited Anniversary, Street Glide Special, Road Glide Special, Fat Boy 114, Heritage Classic 114 e Tri Glide Ultra são as estrelas.

A celebração dos 120 anos da Harley-Davidson, que vai decorrer ao longo de todo o ano de 2023, iniciou-se com a apresentação oficial da nova gama de motos da marca de Milwaukee, com a promessa de que novos modelos irão surgir ao longo do ano.

Com o início da produção em 1903, a Harley-Davidson rapidamente se tornou pioneira no design, na tecnologia e na performance, conquistando uma legião de fãs por todo o mundo.

Os seus modelos inconfundíveis têm servido de inspiração a muitas outras marcas que nunca conseguiram alcançar o carisma e a mística que envolve as grandes cruisers bicilíndricas da marca.

Para 2023, a Harley-Davidson acaba de apresentar sete modelos de edição limitada comemorativos do 120º aniversário e mais três novos modelos. Fique a conhecê-los.

CVO Road Glide Limited Anniversary

Esta edição limitada super-premium celebra 120 anos de trabalho artesanal com um dos esquemas de pintura mais intrincados já oferecidos pela Harley-Davidson. Painéis vermelhos (Heirloom Red) são aplicados sobre uma camada base negra (Anniversary Black), cada uma delas contornada com pinstripes vermelho brilhante e dourados aplicados à mão.

Pormenores subtis adicionados aos painéis retratam a cabeça e as asas de uma águia a voar. O medalhão dourado do depósito retrata uma versão



Art Deco da águia, um elemento icónico do design da Harley-Davidson.

Detalhes adicionais incluem luxuosas superfícies do assento em Alcantara, com detalhes de costura dourada e vermelha, inserções de motor em tom dourado e vermelho vivo. Apenas 1.500 exemplares serão produzidos para distribuição global, cada um numerado com um painel gravado a laser na consola do depósito de combustível.

A pintura especial do 120º aniversário num esquema diferente será disponibilizada em outros seis modelos Harley-Davidson® de produção limitada, com combinações de cor e design inspiradas nas primeiras motos Harley-Davidson. Cada uma apresenta um esquema clássico de pintura em >>>



APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON



CVO ROAD GLIDE LIMITED ANNIVERSARY
(produção limitada a 1500 exemplares a nível global)



CVO ROAD GLIDE LIMITED ANNIVERSARY
(produção limitada a 1500 exemplares a nível global)



TRI GLIDE ULTRA ANNIVERSARY
(produção limitada a 1100 exemplares)



STREET GLIDE SPECIAL ANNIVERSARY
(produção limitada a 1600 exemplares a nível global)



ROAD GLIDE SPECIAL ANNIVERSARY
(produção limitada a 1600 exemplares a nível global)



FAT BOY 114 ANNIVERSARY
(produção limitada a 3000 exemplares a nível global)



HERITAGE CLASSIC 114 ANNIVERSARY
(produção limitada a 1700 exemplares a nível global)

painéis com Heirloom Red reluzente como cor base.

Os painéis são contornados com uma pinstripe vermelha brilhante e preenchidos com um degradê Midnight Crimson mais escuro. Detalhes adicionais incluem um medalhão de depósito Art Déco da águia, capas de assento com painéis laterais vermelhos, logotipo Harley-Davidson bordado em dourado e inserções do motor em vermelho. Apenas 1.500 exemplares desta fabulosa moto serão produzidos para distribuição global, cada um numerado com um painel gravado a laser na consola do depósito de combustível.





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





A BREAKOUT ESTÁ DE VOLTA

O modelo Breakout regressa à gama da marca norte-americana, com mais músculo e exibindo um novo e brilhante estilo no seu perfil chopper longo e esguio. O músculo é fornecido pelo motor Milwaukee-Eight 117 V-Twin, o pináculo da potência dos motores Harley-Davidson de produção regular instalados de fábrica.

Outras novas características desta "chopper" radical incluem um depósito de combustível de 19 litros rematado com uma consola cromada de baixo perfil para alongar a silhueta da moto e estender a autonomia de condução.

Um novo riser do guiador e um guiador de aço inoxidável polido de 3/4 de polegada, mais alto do que o do modelo anterior, melhora o alcance do condutor aos comandos.

Um acabamento cromado é aplicado aos suportes do guarda-lamas traseiro, às tampas laterais, proteções do escape, indicadores de mudança de direção, espelhos, entrada do filtro de ar Heavy Breather. As novas jantes de alumínio fundido de 26 raios apresentam acabamento em preto brilhante com detalhes maquinados.

Um quadro Harley-Davidson Softail mantém as clássicas linhas que simulam o estilo hard tail, sem sacrificar a performance e manuseio.

O cruise control eletrónico será uma nova funcionalidade standard para os modelos Fat Boy, Fat Bob, Breakout e Low Rider S e permanece



disponível nos modelos Low Rider ST, Heritage Classic e Sport Glide. O Sistema de Controlo de Tração será opcional para os modelos Breakout, Low Rider S e Low Rider ST.

O controlo de tração é projetado para evitar que a roda traseira patine excessivamente durante a aceleração, sobretudo em piso molhado. O motociclista pode desligar o controlo de tração utilizando um botão acessível.

NOVA NIGHTSTER SPECIAL

Esta nova middle-weight amplia a experiência de condução da Nightster com uma série de upgrades de estilo, conveniência e tecnologia. A emocionante performance é fornecida pelo motor V-Twin Revolution Max 975T refrigerado por líquido, afinado para produzir um binário tremendo a baixas rotações.

Para minimizar o peso total da moto, o motor é integrado no veículo como o membro estruturante do quadro.

As principais características da Nightster Special incluem um assento e peseiras para o passageiro, permitindo assim aventuras a dois. As jantes são em alumínio fundido e incluem indicador de pressão dos pneus (TPMS).

Os novos risers do guidador de 5 polegadas, sobem os comandos manuais cinco centímetros e recuam-nos cerca de dois centímetros e meio, para colocarem o condutor numa posição de comando na moto.

Componentes de travagem Brembo de elevado nível proporcionam uma confiança e performance para maior segurança do condutor. O disco de travão dianteiro, um rotor de 320 mm, é mordido por uma pinça de quatro pistões de montagem axial. O travão traseiro é composto por uma pinça flutuante de pistão único e um rotor de 260 mm.

O depósito de combustível de 11,7 litros, localizado abaixo do assento rebatível, contribui para um centro de gravidade mais baixo que resulta num melhor manuseio e facilidade para retirar o descanso lateral.

O TFT redondo de quatro polegadas exibe todas as funções de instrumentação e infotainment geridas através de botões existentes no painel de controlo manual.

O display suporta infotainment gerado por qualquer



dispositivo móvel equipado com Bluetooth. A maioria das funções de infotainment também requer um intercomunicador de capacete Bluetooth. Utilizando comandos de voz, o condutor pode assim receber ou fazer chamadas através do seu dispositivo móvel.

A navegação é fornecida pela App da Harley-Davidson, disponível para iOS ou Android, que deverá estar instalada no dispositivo móvel do motociclista. Quando a navegação está ativa, o condutor pode selecionar no ecrã uma exibição de mapa em movimento ou um mapa passo a passo, assistido por instruções de áudio através do intercomunicador. Para facilitar o carregamento de periféricos, a nova Nightster Special também disponibiliza uma tomada USB

O pacote eletrónico é bastante completo, oferecendo 3 modos de condução selecionáveis: Road, Sport, Rain e um conjunto de modos personalizáveis. Mas engloba ainda o Rider Safety Enhancements by Harley-Davidson composto pelo ABS, controlo de tração, e cruise control.

A iluminação é integralmente em LED. >>





A FREEWHEELER VESTE-SE DE PRETO

A Freewheeler, uma trike de inspiração cruiser, recebe para 2023 um restyle escurecido. O aro do farol, a consola do depósito, os controlos manuais e de pé, o motor e o escape apresentam acabamento a preto no lugar dos anteriores acabamentos cromados. O resultado é uma mudança dramática na aparência que reforça a atitude hot-rod deste modelo.

As novas jantes de alumínio fundido Gloss Black apresentam porcas das rodas traseiras, que agora em vez de 15 são de 18 dão à Freewheeler uma nova postura.

Outras características da Freewheeler incluem o motor Milwaukee-Eight 114, marcha atrás eléctrica, guiador mini-ape, clássicos guarda-lamas traseiros “custom bobtail”, bagageira traseira à prova de água, com capacidade de 56,6 litros e porta montada na parte superior para facilitar o carregamento.

Na traseira sobressaem as ponteiros de escape com pontas “slash-down”.

Ao nível da eletrónica, a Freewheeler também conta com o Rider Safety Enhancements by Harley-Davidson, específico para uma Trike, e que é composto por ABS, travagem combinada e controlo de tração, assistidos por função “cornering”. //



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



Inspirada NO SCI-FI

A preparadora de motos Rough Crafts, em conjunto com a fabricante de componentes informáticos Cooler Master, desenvolveu uma versão futurista da Harley-Davidson Street Bob em celebração dos 30 anos da marca tecnológica.



Sendo um dos modelos da Harley-Davidson mais despidos de apetrechos, a preparadora de Taiwan decidiu aplicar na Street Bob Cosmos Charger elementos que nos remetem aos computadores.

A sua aparência perdeu as linhas suaves e estas transformaram-se em linhas angulosas de forma a criar uma silhueta vincada e angulosa.

Predominantemente vemos que as suas carenagens são fabricadas em fibra de carbono e pintadas de preto, contrastadas com feixes de luz roxa.

A nível técnico também houve alterações para garantir um melhor desempenho da Cosmos Charger. Salienta-se o monoamortecedor traseiro assente no braço oscilante da The Speed Merchant e a forquilha invertida, cortesia da Öhlins.

Fornecidas pela Performance Machine, as rodas com pneus Metzeler ME888 são movidas pelo motor Milwaukee-Eight 114 (100 cv), que permaneceu inalterado.

O fundador da Rough Crafts, Winston Yeh, referiu ainda ao meio de comunicação Bike Exif:

"Foi-me pedido pela Cooler Master para combinar os elementos fundamentais de ambos os mundos. (...) Os detalhes dos feixes de luz roxos, as arestas acentuadas e as carenagens em forma de caixa que são encontradas na maior parte das torres de computador da Cooler Master e a assinatura da Rough Craft em pequenos detalhes e bastante fibra de carbono."

A Cosmos Charger foi especialmente concebida para a celebração dos 30 anos da fabricante de peças para computadores, pelo que, por enquanto, haverá apenas uma única unidade. //



HAKUBA

» Pneus para ATV, UTV e SSV.

A conduzir a aventura.



RIDING THE ADVENTURE.

P357



P356



DESPORTIVOS

P350



P373



P3035



UTILITÁRIOS



Uma trail À ALTURA



Ficámos a saber na EICMA 2021 pelas palavras do CEO da Bimota, Pierluigi Marconi, que a fabricante italiana estava a desenvolver uma moto adventure-tourer, sobre a qual foram divulgados mais alguns detalhes no final de 2022.

Após nos ter apresentado os modelos elaborados em parceria com a Kawasaki, a Tesi H2, KB4 e KB4 RC, a Bimota avança agora com pormenores interessantes do seu futuro modelo focado na aventura.

Este modelo chamado Tera continuará a partilhar o quadro com a Tesi H2, que esteve exposta na EICMA 2022 e se destaca pela sua suspensão frontal diferenciada.

A característica curiosa do quadro que vai equipar a Bimota Tera, além das suspensões de braço oscilante à frente e atrás com monoamortecedor, é

a regulação elétrica de ambas as suas suspensões, que altera a sua altura em 30 mm.

Esta tecnologia permite à Tera uma maior estabilidade em estrada quando regulada para a sua altura mínima ou enveredar por trilhos mais irregulares com a sua altura mais elevada selecionada.

O motor que irá ser abraçado pelo quadro da Bimota Tera será o da Kawasaki H2 SX, que debita uns impressionantes 200 cv graças ao seu sistema de sobrealimentação.

No vídeo abaixo pode ver o quadro da Bimota Tera detalhadamente. A data do seu lançamento não é ainda conhecida. //

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]

A moto elétrica DE ERIK BUELL

A Fuell é a marca amiga do ambiente derivada da Buell, que foi adquirida por Bill Melvin, e já conta com um modelo totalmente elétrico, o Fflow.

Após a divulgação no Andar de Moto de que Buell voltou ao ativo, foi anunciado pelo novo CEO da Fuell, Bill Melvin, que a marca que também pertence ao fundador da icônica marca de Wisconsin, Erik Buell, iria lançar 10 novos modelos até 2024. Um desses modelos é o Fflow da Fuell.

O seu design suave com linhas simples relembra-nos o icônico modelo de combustão interna XB da Buell, o que não será mera coincidência.

A Fflow surpreende pela sua autonomia, cifrada nuns impressionantes 240 km. Juntando o útil ao agradável, para percorrer a totalidade da sua autonomia só será necessário esperar cerca de



30 minutos até as baterias ficarem a 100% (uma pausa para tomar um café).

Foi concebida a pensar nos trajetos urbanos, mas a unidade motriz da Fflow, que está colocada na roda traseira, gera 35 Kw (\pm 46 cv) de potência. A sua potência pode ainda ser limitada a 15 cv. Todavia, se tal não acontecer, a Fflow consegue atingir cerca de 136 km/h.

Uma vez que o motor faz parte da estrutura da roda traseira, não haverá preocupações com a transmissão e poderá talvez no futuro facilitar as modificações de motor.

No local do depósito, a Fuel Fflow dispõe de um espaço de arrumação com 50 litros de capacidade, suficiente para guardarmos um capacete e outros objetos do dia a dia no seu interior.

Um dos pormenores interessantes na primeira moto elétrica da Fuell são os piscas, colocados nas extremidades do guiador, assim como um sensor de ângulo morto e câmeras frontal e traseira para avisar o motociclista de eventuais perigos.

Além de toda esta tecnologia, pode-se ainda



conectar um smartphone à naked Fflow e através deste ligar a moto, destrancar o seu depósito, verificar a sua bateria e até localizar o seu paradeiro em caso de furto ou esquecimento.

A Fuell já está a aceitar reservas da Fflow, que conta com um preço de 11.995€. //

Wingmotor

MARQUE UM TEST DRIVE

Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt





Passeando PELA VIDA

Gracinda Ramos Professora de artes, pintora e motociclista de todos os dias.

Apenas conduzo moto porque sempre detestei andar de carro. Assim, ir trabalhar, ir ao supermercado, passear ou viajar, de verão ou de inverno, são coisas que faço naturalmente de moto.

Conduzir moto é das coisas mais gratificantes que conheço e, numa viagem, posso juntar muitas das coisas que mais gosto de fazer ao mesmo tempo: explorar, conduzir e desenhar.

Viajo porque desde sempre foi o meu sonho ir até destinos que me atraem e fascinam, mesmo

que não interessem a mais ninguém. E quando os sonhos são realmente importantes, a gente não os pode deixar nas mãos dos outros, ao sabor das suas vontades e disponibilidades. Por isso decidi viajar sozinha, até onde a minha vontade me levar!

E assim acabei por visitar mais de 40 países e totalizar mais de um milhão de quilómetros nas 9 motos que tive até hoje...

Aqui, em ANDAR DE MOTO, vamos começar pela viagem que fiz em 2022, depois de um percalço. //





A TRAIL MAIS VENDIDA*

KM'S DE MEMÓRIAS
VIVIDOS COM *Paixão*

TRK502 | TRK502X

A gama Trail de média cilindrada da Benelli não passa despercebida graças à imponência do seu visual agressivo e atraente, pronta para fazer de cada viagem uma verdadeira aventura. Esta *best-seller* do seu segmento foi projetada para ir de encontro às necessidades dos condutores mais exigentes que desejam viajar sem quaisquer limites. A aventura está nas tuas mãos.

Descobre-a num concessionário Benelli.

* Fonte: ACAP. Referente ao segmento Trail de Média Cilindrada (500cc) no mercado nacional em 2022.



Veni, Vidi, Vici

CB750 HORNET vs MT-07 vs TUONO 660

A chegada da nova Honda Hornet causou burburinho no mundo das duas rodas. Neste contraponto vamos enquadrá-la com duas referências no segmento, a popular Yamaha MT07 e a exclusiva Aprilia Tuono 660. Ponham o boné e calcem os ténis desportivos...

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



Após o nosso primeiro contacto (que pode ler aqui), a equipa ficou bastante curiosa com o baile debutante da nova CB 750 Hornet. E ficámos muito bem impressionados com o seu potencial, especialmente porque este segmento rima com acessibilidade e diversão, e nele pululam máquinas muito interessantes e díspares no seu conceito.

A ideia original seria um comparativo directo com a best seller Yamaha MT07 e a muito acarinhada (pelo público e não só) Triumph Trident 660. Os valores de preço eram semelhantes e os números relativos à performance também justificavam este embate. Maturando a ideia, e aproveitando o feedback dinâmico que a nova Hornet nos transmitiu, quisemos apimentar o prato com uma moto de nível superior, em que a desportividade colocava as sensações noutra patamar... e assim apareceu a Aprilia Tuono 660.

Poupando-vos os rocambolescos detalhes organizativos necessários para levar adiante um ensaio deste género, à última hora, a Triumph Portugal não nos conseguiu disponibilizar uma Trident em tempo útil. A relevância da sua presença

estava cimentada por uma ciclística muito competente, um motor tricilíndrico debitando valores bem conseguidos e um preço concorrencial. Está assim explicado o elefante na sala...

Como vocês, caros leitores, merecem todo o nosso respeito, seguimos este teste conjunto assumindo as diferenças das motos em questão. Damos-lhe o nome de "contraponto" (já usado por nós anteriormente aqui) para vos explicar que podemos sempre ver os diferentes prismas de uma máquina, seja por comparação ou antítese. Apontámos para a última figura. Fiquem connosco nas próximas linhas, estamos só a aquecer-vos a atenção...

Começemos então por uma moto que dispensa apresentações, a popular Yamaha MT-07. Pequena nas dimensões mas enorme no seu sentido de humor, o seu sucesso entre as faixas etárias mais novas é um fenómeno fácil de explicar. O bicilíndrico paralelo com cambota desfasada (de seu nome CP2, debita 73,4 cv às 8750 rpm e 67 Nm às 7750 rpm) é anedótico de tão solícito, e por vezes torna-se difícil de o levar a sério. A 07 é aquele amigo que está sempre a dizer piadas, e mesmo quando lhe contamos que a nossa sogra morreu, ele diz que agora só falta a esperança... >>>





"MANHÃ FRIA NA SERRA DA ARRÁBIDA, MOTOS PARADAS E, ENQUANTO O FOTÓGRAFO PINTA A SUA ARTE, FICAMOS OS TRÊS A ADMIRAR AS MÁQUINAS"

Na MT-07, para além do ABS, não temos mais nenhuma electrónica, não temos um computador para brincar (apenas um simples mas elegante TFT de contraste negativo) e o pacote ciclístico acompanha este padrão simplista, com uma forquilha convencional no eixo dianteiro e um monoamortecedor com ajuste de pré-carga, ponto. Mas era preciso mais? A marca de Iwata deu-lhe uns apontamentos coloridos fluorescentes (para fazer pendant com os ténis do pessoal) e um pneu traseiro 180, porque os olhos também comem...

A sua agilidade a baixas velocidades rivaliza com as maxi scooters, fazendo dela uma arma implacável no trânsito. Se lhe colocarmos um escape de rendimento então, a palavra "motão" surge no léxico e agiganta os imberbes donos. Mas não vamos por aí...

Até porque do outro lado do espectro temos uma moto mais séria. Nascida da fusão entre a desportiva RS 660 e a hypernaked Tuono V4, a Aprilia Tuono 660 eleva os sentidos para outro nível de emoções. O seu bicilíndrico paralelo é o mais potente da classe, e na versão Factory ainda

consegue ser um pouco mais espremido. Agressiva na posição de condução, é a mais focada sobre o eixo dianteiro, mas também aquela que exige mais de nós na sua condução. A ciclística está à altura dos acontecimentos, com suspensões reguláveis em extensão e pré-carga, e um pacote electrónico (APRS: Controlo de tracção, Travão motor, Anti-wheelie e ABS moduláveis, sendo que o quick-Shifter e a IMU ficam para versão Factory...) que entrega cinco mapas de condução: Comute, Dynamic, Individual (totalmente parametrizável), Challenge e Track Attack, sendo que os dois últimos são desenhados para uso em pista. O enfoque desta moto é claramente o de um produto mais exclusivo, para aqueles que sabem retirar o sumo de uma pilotagem mais exigente e acutilante. Claro que o preço a pagar é também mais elevado, com uma diferença significativa para as restantes.

Voltemos, então, ao cerne da questão. O posicionamento da nova Honda Hornet. Os engenheiros da marca entregaram um produto com sérios pergaminhos no plano electrónico (4 mapas de condução: Rain, Standard, Sport e User, sendo que

neste último podemos parametrizar nível de potência, travão motor e modular a actuação do controlo de tracção), umas suspensões não ajustáveis (excepto a tradicional pré-carga traseira), que primam pela competência, e uma postura ágil e muito intuitiva desde o primeiro contacto. Facilidade é a palavra de ordem. O motor (mais um bicilíndrico paralelo com cambota desfasada a 270°, à semelhança da Yamaha) revelou-se uma óptima surpresa, com uma disponibilidade real em qualquer rotação, e é sem dúvida uma das mais valias deste modelo. Por meros 5 cc, o nosso infortúnio fiscal penaliza-lhe a carga fiscal, mas gostaríamos de lembrar que “ainda” não somos o centro da Europa (o mercado alvo deste projecto). Estava dado o mote para um belo tira-teimas.

Manhã fria na Serra da Arrábida, motos paradas e, enquanto o fotógrafo pinta a sua arte, ficamos os três a admirar as máquinas. Consensualmente, a Aprilia gera mais emoção, as linhas desportivas e fluidas da semi-caretagem respiram estilo e propósito. O lettering #bearacer é bem explícito quanto às suas intenções, e a semi-caretagem (e o cruise-control de série) foram aplaudidos por aqueles que enfrentaram os monótonos quilómetros auto-estrada.

Por seu lado, a Yamaha não esconde a exuberância nas linhas e nas cores e contextualizando o seu desempenho, acaba por fazer sentido essa sua atitude provocatória. Não será de todo mentira que a expressão “fixe” tenha sido utilizada demasiadas vezes, tendo em conta a faixa etária da sua clientela.

Em comparação, a Hornet causa alguma estranheza pelo sentido desconexo do seu conjunto. Se o depósito bem esculpido casa na perfeição com as cores desportivas do quadro e das jarras da suspensão, o farol dianteiro demasiado aproximado à estética das CB 500 e uma secção traseira com um pneu 160 causam alguma perplexidade. A unidade >>





ensaiada vinha com alguns apontamentos estéticos e de performance (Quick-shifter, contrapesos do guiador, cogumelos de protecção e fixação do guiador em alumínio, protecção do depósito e faixas autocolantes nas rodas, num total de 773 € em extras), complementando a qualidade geral de todo o conjunto, que é absolutamente intocável.

A ergonomia das três foi outro dos factores diferenciadores. A Yamaha MT-07 parece ser feita para gente pequena, conduzimos mais direitos que nas outras, com um guiador ligeiramente mais curto e com a sensação de estarmos montados numa bicicleta com esteroides. A Tuono obriga-nos a uma dedicação maior ao eixo dianteiro, o seu guiador largo e avançado, e as pernas recolhidas (de joelhos envolvidos pelo depósito), assumem um maior compromisso desportivo, sendo bastante mais espaçosa que as outras. A Hornet é a mais equilibrada, estamos confortavelmente sentados aos seus comandos, neutros o suficiente para nos saltar

"NASCIDA DA FUSÃO ENTRE A DESPORTIVA RS 660 E A HYPERNAKED TUONO V4"

o nervo da velocidade ou para atacarmos um dia grande na sela. Das três, é a única que considera um pack Touring com malas laterais e respectivos apoios (a Yamaha considera apenas Top-case).

Antes de fazermos a magia acontecer, a configuração electrónica da personalidade das máquinas é algo muito contemporâneo e que se tornou parte da nossa relação com as mesmas. Neste cenário, mais uma vez a Honda leva vantagem, com uma interface mais simples e intuitiva (com a possibilidade de emparelhar um smartphone através da App Road Sync e do sistema de controlo por voz exclusivo da marca).

Os modos de condução mais extremos da Aprilia têm um contexto de pista específico, onde nem o lap timer falta.

Na Yamaha, agarramo-nos com unhas e dentes à nossa convicção de que vai correr tudo bem. E na maior parte das vezes, corre mesmo.

A condução da MT-07 é entusiasmante e



659 CC
95 CV
10 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)






divertida. A baixas velocidades temos uma resposta motriz cativante e uma agilidade que nos faz crer que temos uma moto mais leve e mais curta do que as outras (tal não é verdade, a Tuono é 1 Kg mais leve e 30 mm mais curta), e que a roda da frente não gosta de estar muito tempo no chão. Quando o ritmo aumenta, encontramos as suas naturais limitações, as suspensões passam demasiadas oscilações e frequências que o quadro não consegue debelar. Faz parte do seu charme, é certo, compramos o bilhete mais barato da feira e agora temos de aguentar o carrossel. Mas sempre de sorriso no rosto, porque mesmo bloqueando a roda traseira nas reduções mais bruscas, forçando a posição corporal para raspar o avisador do pisa-pés, ou tentando acertar o brusco toque de acelerador em curva, a diversão é garantida. É uma fun-bike sem complexos.

"A HONDA CB 750 HORNET É UMA MOTO MUITO BEM NASCIDA."

Nesta altura, a Tuono está a tirar tempos nas curvas com vista para o estuário do Sado. A travagem tardia é alavancada pelo exímio funcionamento dos Brembo, a inserção em curva é estável e plantada e a aceleração na saída é patrocinada por uma nota de admissão estupidamente sublime. O som que emana da caixa de ar, faz-nos imaginar que temos um troll a arrotar debaixo do depósito, estamos permanentemente de punho trancado só para o ouvir de novo. O aprumo ciclístico da Tuono impressiona e vicia, ficamos com a plena certeza de que este conjunto aguentava mais uns cavalos na ficha técnica, sem problema. Até que olhamos para os espelhos e... está lá uma Honda Hornet...

Ficámos todos bastante impressionados com a capacidade motriz da nova Hornet. Se a Tuono se mostrava mais pontuda na entrega (e como tal mais exigente), a CB 750 servia-se do seu motor cheio para não a deixar fugir. Se a mudança fosse incorrecta, ela servia-se do seu binário



A rider wearing a white helmet with 'SCHUBERTH' on the side and a grey and red jacket is riding a white and red Honda Hornet 755 motorcycle on a road. The motorcycle's headlights are on, and the rider is leaning forward. The background is a blurred asphalt road.

755 CC

91 CV

7 820 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



para ganhar ímpeto, e do mesmo modo, se não quiséssemos passar de caixa ela mostrava fulgor até ao limitador. Que bela peça de engenharia. As suspensões acompanham a fanfarra com as notas certas, mas o mono amortecedor traseiro merecia ter mais ajustes, especialmente porque a secção dianteira é absolutamente brilhante. A nova Hornet mergulha para a curva à velocidade do pensamento, e nunca se nega a nada. Esta eficácia transfigurada em agilidade quase nos faz desculpar o pneu 160 traseiro. Dizemos quase, porque no final do dia, fazemos questão de a estacionar de frente...

Já o tínhamos afirmado e depois deste enquadramento reiteramos a afirmação. A Honda CB 750 Hornet é uma moto muito bem nascida. Mais do que ser julgada pela sua aparência, personalidade bicilíndrica ou infelicidade fiscal, tem de ser conduzida para percebermos as suas reais capacidades.

**"A YAMAHA MT-07
TIRA-NOS UNS ANOS DE
VIDA E PÕE-NOS UM
SORRISO NOS LÁBIOS."**

Há motos muito boas neste segmento, cada uma com as suas valências, mas por este valor, as suas competências têm de ser enaltecidas.

Num dia despreocupado e sobretudo citadino, com o nosso melhor capacete a invocar o VR 46 e a nossa roupa técnica mais jovial, a Yamaha MT-07 tira-nos uns anos de vida e põe-nos um sorriso nos lábios. Se tivermos um grupo de amigos com hypernakeds que queiram fazer uns track days, a Tuono 660 seria a eleita para fazer virar cabeças. Provavelmente iríamos para a versão Factory, são menos de 1000 € de diferença e ganhamos um quick-shifter, uma IMU e umas suspensões com maior afinação.

No mundo das duas rodas, o valor que damos por uma máquina dita o nosso compromisso e empenho para justificarmos uma paixão. Conseguirá a nova Honda Hornet conquistar corações? Nós acreditamos que sim. //



A rider wearing a white and red helmet and a blue jacket is leaning into a curve on a road. The motorcycle is black with teal-colored wheels. The background is a blurred road and greenery.

689 CC
73,4 CV
7 500 €

» Mais dados técnicos aqui



OPINIÃO
Rogério Carmo

DEPOIS de tanta coisa que li e ouvi desde que estive presente na apresentação oficial da Honda CB750 Hornet, no último Salão de Colônia, sentar-me aos comandos desta nova Honda Hornet fez-me a ocasião tornar-se muito mais solene do que o normal!

Mais ainda quando, a par com ela e ali disponíveis para tirar todas as teimas, tinha a Yamaha MT-07, uma moto que apesar do seu sucesso no nosso mercado, não faz minimamente o meu género, e a Aprilia Tuono a660, uma daquelas motos que, pelo contrário, não tinha qualquer pudor em ter na minha garagem, para usar naqueles dias em que estivesse mais carente de emoções fortes.

A nova Honda Hornet mostrou-se imediatamente como se eu já a tivesse conduzido por muitos quilómetros.

A suavidade da entrega e a disponibilidade do motor, a delicadeza da caixa de velocidades, a ciclística extremamente ágil, incisiva e quase reflexa, foram fatores que imediatamente me deram a entender que era uma máquina completamente diferente das outras duas que ali a estavam a acompanhar.

Não é tão acrobática como a Yamaha, nem tão desportiva como a Aprilia, mas encontra-se, grosso modo, a meio caminho entre as duas.

Graças a uma ciclística muito bem conseguida, a Hornet oferece muito mais confiança que a MT-07, mantendo a compostura das suspensões, a eficácia da travagem e os níveis de confiança muito mais elevados, sobretudo a ritmos rápidos, e o seu motor mostra um nível de potência notoriamente superior, mais cheio e disponível, acompanhado de uma sonoridade bastante interessante.

E é bastante mais ágil que a Aprilia, tornando-se muito mais rápida nas mudanças de direção e intuitiva na entrada em curva (muito graças ao pneu 160 na traseira). Com uma resposta ao acelerador menos explosiva, mas rápida a subir de rotação, torna-se muito mais “user friendly”, até porque em termos de potência e comparando com a concorrente italiana, os 4 cavalos a menos que a Honda declara, são compensados por um substancial acréscimo de 8 Nm de binário. O que a Honda não tem é o traço nem o som da italiana, nem a sua capacidade para desenhar as curvas como que a compasso, ou a sua potência de travagem. Mas lá está, o preço também não é o mesmo!

Por todos estes argumentos, antevejo que a nova Honda Hornet vai ser (outra vez) um caso sério para a concorrência. //



OPINIÃO
Hélder Monteiro

A HORNET foi uma das primeiras naked com cariz desportivo na forma como as conhecemos hoje. Foi portanto com muita curiosidade que fui descobrir este novo modelo que a Honda decidiu dotar com um moderno motor bicilíndrico paralelo.

Também a nova estética apresenta linhas das actuais naked, com formas angulosas que se notam bem na carenagem frontal, no depósito de combustível, e que se prolongam até à traseira.

No entanto, verdadeiramente surpreendente é a sua agilidade e a forma como o motor entrega potência ao longo da faixa de rotação. É viciante pelo som e pelo excelente desempenho do quadro e das suspensões.

Se visualmente o “fino” pneu traseiro 160/60-17 fica estranho, é inegável que contribui de forma preciosa para as excelentes sensações que a Hornet transmite em estradas de curvas.

Intuitiva, fácil de explorar e com uma boa capacidade de travagem, as ajudas electrónicas dão uma segurança acrescida.

O quickshifter integral tem um funcionamento perfeito e pode ser afinado electronicamente, um dos melhores que já experimentei. Os 4 modos de condução são facilmente seleccionados com um modo User a permitir configurar potência, travão motor e controlo de tracção a gosto.

Em comparação com as outras duas motos deste teste, a Hornet derrota facilmente a MT-07, que apesar de continuar a ser um gozo de conduzir e despertar os nossos mais primários instintos, perde sobretudo pelo comportamento em curva, a velocidades mais elevadas, que lhe retira a capacidade de acompanhar a concorrência.

Em contraponto está a Aprilia Tuono 660, que parece uma moto maior, cheia de qualidade nos acabamentos e com pormenores técnicos que a colocam dinamicamente, na minha opinião, como a referência da classe, com uma postura e um feedback perfeitos que permitem explorar ao máximo qualquer estrada de montanha.

Com a nova Honda Hornet a ser um bom compromisso qualidade/preço, vou esperar pelos números para confirmar esta análise! //

FICHA TÉCNICA

Aprilia Tuono 660

Honda CB750 Hornet

Yamaha MT-07

MOTOR

Tipo	Bicilíndrico paralelo, 4 válvulas, DOHC	Bicilíndrico paralelo a 270°, 8 válvulas, OHC	Bicilíndrico paralelo a 270°, 4 válvulas, DOHC
Cilindrada	659 cc	755 cc	689 cc
Potência	95 cv às 10500	91 cv às 9500 rpm	73,4 cv às 8750 rpm
Binário	67 Nm às 8500 rpm	74,4 Nm às 7000 rpm	67 Nm às 6500 rpm

CICLÍSTICA

Quadro	Dupla trave em alumínio	Em aço, tipo diamante	Diamante em aço tubular
Suspensão Dianteira/Traseira	Forquilha invertida Kayaba Ø 41 mm. Ajustável em expansão e pré carga de mola. Curso 110 mm / Braço oscilante assimétrico em alumínio. Mono amortecedor ajustável em pré carga e expansão. Curso 130 mm	Forquilha Showa SFF-BP USD Ø 41mm, 130 mm de curso / Braço oscilante com mono amortecedor com ajuste de pré-carga, 150 mm de curso	Forquilha telescópica convencional Ø 41mm, 130 mm de curso / Braço oscilante com mono amortecedor com ajuste de pré-carga, 130 mm de curso
Travões Dianteiros/Traseiros	Duplo disco de 320 mm, pinças radiais Brembo de 4 Ø 32 mm pistões opostos. Bomba de travão radial Brembo, tubagens em malha de aço / Disco 220 mm; Pinça Brembo 2 pistões Ø 34 mm. tubagens em malha de aço	Dois discos de 296mm com maxilas radiais Nissin de 4 pistões / Disco de 240mm com maxila de um pistão	Disco duplo de 290 mm com maxilas de pistão duplo / Disco de 245 mm, maxila de pistão único

PREÇO

Desde 10.990 €

Desde 7.820 €

Desde 7.500 €





Piccola MACCHINA

VESPA GTS SUPER SPORT 300

A silhueta não engana, estamos na presença de uma Vespa. Mas esta versão tem por seu nome GTS Super Sport, e faz por cumprir a sua promessa de emoções fortes. As próximas linhas têm muito estilo...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui



» Veja aqui o vídeo





"A SIMPATIA GERADA POR ESTA MOTO É PALPÁVEL. NÃO HÁ UM SEMÁFORO ONDE PASSEMOS DESPERCEBIDOS"

“Il Vespone” era a alcunha dada às Vespas mais robustas e volumosas, que se serviam dos seus motores potentes para nos fazer sonhar com viagens maiores fora do circuito urbano. Há cerca de 20 anos (em 2003 surgiu a Vespa Granturismo) surgiu a primeira GT, incorporando este espírito desportivo com uma atitude moderna e provocadora, sem perder o ADN que a popularizou como máquina.

Hoje estamos perante a sua última versão, renovada para 2023, contando com melhorias a nível ciclístico, estético e tecnológico, tendo a unidade testada o motor mais potente alguma vez montado numa Vespa, o 300 HPe.

De um modo bastante familiar, a visão fica reconfortada quando a observamos, as linhas seguem aquilo que associamos à palavra, e à custa de tanto sucesso, acabamos por admitir que estamos na presença de uma Vespa, e não de uma scooter. Mesmo os mais cinzentos personagens não conseguem deixar de sentir uma certa empatia pela pequena moto. Aqui, na nossa frente, temos

um exemplar que se mostra atrevido nos seus detalhes em carbono, nos salpicos em tons laranja, na substituição dos apontamentos cromados por um bem mais rápido... preto. Até os novos espelhos são altamente estilizados!

A iluminação é agora full LED, os indicadores de mudança de direção surgem alternados com a luz de presença diurna, e há um certo futurismo que emana destas formas intemporais. O assento foi redesenhado para maior conforto e a instrumentação mantém a sobriedade clássica do modelo, integrando um painel LCD onde podemos aceder ao interface que nos permite ligar um smartphone através do sistema MIA da Piaggio. Estas são as alterações evidentes, porque mais adiante vos explicaremos os avanços ciclísticos que influenciam o seu comportamento.

E porque dificilmente conseguimos ficar parados com tanta promessa de adrenalina, a chave fica no bolso enquanto damos vida ao motor, graças ao novo sistema keyless. A cidade espera-nos, pronta para sorrir à sua passagem.

A simpatia gerada por esta moto é palpável. Não há um semáforo onde passemos despercebidos, »



278 CC
23,8 CV
7 699 €

» Mais dados técnicos aqui

sobretudo nesta Lisboa cosmopolita e cheia de visitantes que procuram a admirável mistura entre velho e novo, onde o passado ganha o ritmo frenético dos tempos que correm. A GTS encaixa neste espírito, o seu enquadramento fotográfico é sublime, seja parada, ou em andamento.

No segundo cenário, surgem os problemas de foco... porque é difícil andar devagar com este pequeno foguete.

O motor monocilíndrico HPE com 278 cc debita 23,8 cv às 8250 rpm e 26 Nm às 5250 rpm, e tem uma resposta espevitada e alegre, quase imediata no punho e contínua na sua entrega. A sensação é a de que andamos sempre de peito feito, cheios de confiança de que a pequena Vespa conseguirá ganhar terreno rapidamente. Não há ultrapassagens impossíveis, não há espaço

que não seja ganho com atitude... estamos num permanente estado de "faca nos dentes", uns verdadeiros vândalos no trânsito. Há máquinas que nos deixam assim, incapazes de ser razoáveis e pacientes, e certamente esta é uma delas.

O seu parco peso e a curta distância entre eixos (1380 mm) transformam esta moto num brinquedo, e acabamos por nos questionar se não estamos a abusar da sorte... Mas a verdade é que ela não se ressent. O trabalho efectuado na nova geometria das suspensões (monobraço dianteiro com monoamortecedor, duplo amortecedor traseiro com ajuste de pré-carga) e a rigidez típica do quadro em ferro, fazem com que a sensação de estabilidade seja uma constante. Mesmo quando olhamos para as pequenas jantes de 12", ficamos siderados com a capacidade que o conjunto tem >>>

*"O MOTOR MONOCILÍNDRICO HPE COM 278 CC DEBITA 23,8 CV ÀS 8250 RPM E 26 NM ÀS 5250 RPM, E TEM UMA **RESPOSTA ESPEVITADA E ALEGRE**"*







de se manter imperturbável na maior parte das situações. Até a velocidade máxima de 140 km/h é facilmente alcançável em linha recta, sem recorrer a grandes malabarismos aerodinâmicos.

Se a máquina pedia algum respeito pela história que carrega, o facto de sermos incapazes de manter a pose deve-se à sua enorme capacidade de entrega. Uma destreza dinâmica típica de uma 125 aliada a um bloco motriz capaz de envergonhar as rivais nas acelerações e recuperações, faz da Vespa GTS um pequeno brinquedo. Ao fim de uns quilómetros temos mesmo de a levar a sério, porque rapidamente entramos no capítulo da pilotagem.

Confessamos ser fãs absolutos desta tipologia de scooters, o meio termo ideal entre performance, agilidade e convivência diária, e acreditem que ficámos agradavelmente surpreendidos com a desenvoltura que a GTS nos demonstrou. Se existir algum senão no espectro dinâmico, teríamos de apontar a falta de mordacidade da travagem (discos de $\varnothing 220$ mm em ambos os eixos, ABS de dois canais). A potência está lá toda, mas a maneira como carregamos velocidade merecia uma resposta mais contundente no curso inicial da manete. No

"A QUALIDADE DOS ACABAMENTOS MANTÉM UM NÍVEL SUPERIOR. A VESPA GTS SUPER SPORT TEM UMA PRESENÇA DE TOPO DE GAMA, E FAZ QUESTÃO DE SE DEMARCAR DOS RESTANTES MEMBROS DA FAMÍLIA."

mesmo patamar de exigência técnica, temos um controle de tracção demasiado interventivo nos arranques mais quentes, mas que acreditamos ser uma ajuda electrónica fundamental para serenar os ânimos nos dias em que o piso se mostra mais traiçoeiro... Como tal, optámos por desligá-lo durante a maior parte do tempo em que andámos com ela, sem dramas dignos de nota.

Era chegada a altura de parar de brincar, respirar um pouco e olhar para esta scooter num plano mais quotidiano, mais prático. O conforto do rolamento surpreendeu-nos pela positiva, o novo assento consegue ser espaçoso e acolhedor para o condutor e para o pendura, mesmo nas tiradas mais longas. Debaixo do mesmo, caberá um capacete aberto e mais uns pequenos volumes, e esta é a realidade incontornável de termos uma moto tão pequena, não podemos esperar milagres. O espaço de arrumos na consola central fica bloqueado se necessário e é aí que encontramos uma indispensável ficha USB para carregar os inevitáveis periféricos.

A qualidade dos acabamentos mantém um nível superior. A Vespa GTS Super Sport tem uma presença de topo de gama, e faz questão de se demarcar dos restantes membros da família. A escolha é bastante alargada, assim como a lista de

acessórios disponíveis.

Na incerteza de incorporarmos o espírito da marca, a verdade é que passamos grande parte deste teste curvados sobre o guiador e com os pés os mais chegados atrás possível, na busca da posição corporal ideal para garantir o domínio de uma velocidade que sempre nos pareceu vertiginosa. Os vespistas entenderão...

Há aqui uma conjugação de factores que fazem desta moto uma das melhores scooters que já testei nos últimos tempos. Para além do estilo icónico e intemporal, a maneira como se apresenta na estrada é tudo menos clássica. Tem garra e atitude desportiva graças à disponibilidade do seu motor e uma agilidade única para este segmento, resultante de uma ciclística muito bem trabalhada. Depois, todos os detalhes estéticos e tecnológicos que a caracterizam acabam por fazer da Vespa GTS Super Sport uma máquina à altura do culto que a persegue. O seu preço (versão GTS Super Sport 300 por 7.699 €) torna-a exclusiva, sobretudo se tivermos em conta uma concorrência com fortes argumentos no capítulo da praticabilidade. Mas a grande verdade é que os seus fiéis seguidores não ficarão desiludidos com esta última versão, e vão tentar convencer todos os outros que a sua Vespa é a melhor do mundo. //



EQUIPAMENTO

Capacete SPRINT Rocket
Casaco MACNA Oryon
Calças RSW Peter
Botas TCX RO4D



Citadina ESTILOSA

VOGE 300AC

A Voge, marca premium da Loncin, chegou a Portugal pela primeira vez em 2019 e, ao longo destes 3 anos, tem vindo a cimentar a sua qualidade nos diversos modelos.

Texto: AdM Fotos: Luís Duarte

O modelo 300ac da Voge vem provar mais uma vez que os fabricantes orientais conseguem desenvolver motos de qualidade. O seu habitat natural é o meio urbano, todavia mostra capacidades de ir mais além.

Numa primeira impressão a Voge 300ac parece-nos compacta e não nos enganámos, é mesmo, levando por algumas vezes o motociclista a encostar-se ao assento do pendura sem se aperceber.

Sentados no cómodo assento que está a uma

altura ao solo de 790 mm, facilmente se coloca a planta dos pés no chão (para aqueles que rondem os 170 cm de altura). Quanto à ergonomia que a Voge 300ac nos proporciona, esta é confortável, devido ao seu guiador elevado.

O seu peso anunciado de 170 kg não se faz sentir, nem mesmo nas situações em que circulamos a uma menor velocidade, e nas vias mais rápidas mostra-se também muito estável.

Nas horas de ponta, em que as estradas se encontram congestionadas principalmente por carros, a Voge 300ac sente-se em casa, com manobras apertadas fáceis de realizar sem ser preciso colocar os pés no chão. Importante



» [Galeria de fotos aqui](#)





"OS ACABAMENTOS DA VOGÉ 300AC FACE AO SEU PREÇO TORNAM-NÁ AINDA MAIS APETECÍVEL"

mencionar que as inversões de sentido são feitas numa primeira investida sem se recorrer a qualquer acrescento de manobras.

As suspensões, mesmo sendo um pouco duras, desempenham um bom trabalho na absorção das irregularidades do asfalto, enquanto enaltecem a sua essência desportiva e cidadina.

Na selva de cimento podem surgir imprevistos que nos obriguem a uma travagem forte e por isso a Voge decidiu deixar bem claro que uma travagem superior é um bem essencial às motos.

O duplo disco na roda frontal não só dá um carácter diferente à Voge 300ac, como funciona muito bem. A travagem efetuada a partir da manete, que pode ser regulada em 5 níveis, é

eficaz e precisa, com o ABS disposto a intervir.

O coração da Voge 300ac é uma das características que mais se destaca. O monocilíndrico com capacidade de 292 cc, aliado à caixa de velocidade bem escalonada, possibilita uma condução divertida.

Mais do que os números apresentados pela unidade motriz da Voge 300ac, o seu som emitido pelo escape em inox é surpreendentemente agradável. Quando lhe cortamos a alimentação de combustível, a Voge 300ac brinda-nos com as típicas "pipocas" ao descer das rotações.

Com um motor de apenas um cilindro, as vibrações não são de estranhar, contudo, na Voge 300ac as mesmas são mínimas, sentidas apenas





292 CC
28,5 CV
3 995 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"NOS REGIMES DE ROTAÇÃO MAIS BAIXOS,
A RESPOSTA DO **MONOCILÍNDRICO** É IMEDIATA
E CHEIA DE VONTADE"

suavemente no assento e no guidador. É certo que a velocidades mais elevadas, proporcionadas nos regimes mais altos (limite de 9000 rpm), as vibrações tornam-se mais proeminentes.

Nos regimes de rotação mais baixos, a resposta do monocilíndrico é imediata e cheia de vontade, sem revelar qualquer engasgo ou batida a seco.

Ademais, o motor é robusto e não precisamos de recorrer constantemente à alternância de mudanças na caixa de velocidades para que este mostre a sua força. Sempre disponível, cortesia proporcionada, também, pela sua caixa não muito longa, permite-nos circular no centro da cidade maioritariamente com a 3ª mudança engrenada.

Raramente, a primeira mudança parece não

querer entrar, levando-me a ter de “empurrar” a moto para a frente ou para trás na tentativa de a engrenar para conseguir arrancar (pode ser causado pela má lubrificação da corrente ou a mesma estar demasiado apertada). Mas além disso, o pedal das mudanças é suave e encontramos o ponto morto sem complicações.

Os acabamentos da Vogé 300ac face ao seu preço tornam-na ainda mais apetecível; os detalhes em plástico no depósito que previnem riscos, as protecções de radiador, o bico de pato e outros tornam-na mais composta. Além disso, os suportes do guarda-lamas e farol são em alumínio.

A iluminação da Vogé 300ac é toda em LED, incluindo a da matrícula, que está colocada num >>

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



suporte monobraço vindo do eixo traseiro e que beneficiou a sua silhueta compacta.

Em termos de ajudas tecnológicas, a Voge 300ac conta apenas com o ABS, como já havíamos referido. Mas será preciso mais? Acreditamos que não.

Já no painel de instrumentos digital temos todas as informações básicas e necessárias à condução, sendo possível mudar a sua cor de fundo. (vermelho, laranja e branco)

Para andarmos orientados pela cidade através dos aparelhos tecnológicos que nos indicam o caminho, a 300 ac dispõe de uma ficha USB mesmo por baixo do painel de instrumentos para que não nos falte bateria nos gadgets.

A Voge 300AC destaca-se pelas suas

*"O MONOCILÍNDRICO
COM CAPACIDADE
DE 292 CC, ALIADO À
CAIXA DE VELOCIDADES
BEM ESCALONADA,
POSSIBILITA
UMA CONDUÇÃO
DIVERTIDA."*

capacidades ciclísticas, pela sua estética e pelas suas características técnicas. Pode ser conduzida por todos aqueles que possuam carta A2 e a sua média/baixa cilindrada favorece os consumos.

Quase com um média de consumo de gasolina nos 3 litros por 100 quilómetros, aliada ao depósito com 15 litros de capacidade, a Voge 300ac dá-nos a possibilidade de cumprir perto de 500 quilómetros com somente um depósito. Cheio, obviamente.

De facto, a Voge 300ac não desiludiu, de todo. As expectativas que havia criado confirmam-na como uma forte concorrente no mercado nacional dentro do seu segmento, com um preço recomendado de 4.095€. //





O Pato À PEQUIM



KEEWAY MBP M502N

A MBP é a nova marca premium da Keeway e a M502n é o modelo que serve como cartão de visita. Uma sofisticada naked de média cilindrada que pretende vingar num segmento extremamente importante para o nosso mercado.

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

Se fosse necessário um enquadramento para os mais distraídos, nos últimos anos a produção industrial no mundo das duas rodas gravitou para Este. Quase todas as grandes marcas europeias aproveitam a capacidade produtiva chinesa, o know-how tecnológico nivelou-se e actualmente assistimos a um crescendo de novos nomes (gigantes no seu contexto natal) a surgirem no nosso mercado. A aproximação a uma noção de estética mais aprazível aos nossos gostos, a par com uma qualidade ao nível dos rivais, faz com que já não seja possível ignorar esta tendência. A EICMA deste ano foi uma revelação do que nos espera. E acreditem que estamos prontos, porque a lição vem bem estudada.

MBP significa Moto Bologna Passione e assume ser uma ramificação premium da Keeway. O objectivo é entregar modelos com cilindrada superior e concorrer em segmentos onde os jogadores há anos que se conhecem muito bem. A QJ Motor, detentora da Keeway, também tem na sua carteira a Benelli e, como tal, a sua experiência na implementação no mercado europeu é real (e bem sucedida).

Confesso-vos que a primeira vez que vi a M502n ao vivo fiquei surpreendido com a sua pose. Angulosa, compacta, sem exageros nas formas e com uma presença vincada na desportividade, a sua atitude tem algo de desafiador. Tirando as semelhanças do grupo óptico frontal (iluminação full LED) com a Suzuki GSX1000S, há uma coerência nas linhas, desde o escape ao formato da secção traseira. Olhando um pouco mais a



» [Galeria de fotos aqui](#)



"A PRIMEIRA VEZ QUE VI A M502N AO VIVO FIQUEI SURPREENDIDO COM A SUA POSE. ANGULOSA, COMPACTA, **SEM EXAGEROS NAS FORMAS**"

fundo, descobrimos umas suspensões Kayaba, uns travões JJuan (da família da Brembo) e uns generosos discos dianteiros. Neste momento é relevante salientar que o público alvo a quem esta moto aponta segue as linhas contemporâneas de julgamento, onde a imagem conta tanto ou mais que o conteúdo. Esta pequena naked é bem nascida, tem um estilo irreverente e audaz, e acima de tudo, parece rápida. Interessa? Muito.

Rodando a chave acordamos o painel digital, um ecrã TFT colorido onde a informação aparece completa, mas algo confusa, com números e letras demasiado pequenos e um design atabalhado de linhas. A simplicidade de um velhinho ponteiro analógico desapareceu de moda, e o novo desafio prende-se com uma nova e algorítmica maneira de nos entregarem informação de forma simples e elegante. Nem sempre conseguem.

Sentados aos seus comandos, vem ao de cima o segundo pormenor menos conseguido desta moto. A posição de condução é estranha, e a princípio não conseguimos perceber o porquê, o guiador tem a largura correcta e estamos ligeiramente inclinados sobre o eixo dianteiro, um bom augúrio para podermos atacar a desportividade prometida. São os pés que se quedam demasiado para trás. Os poisa-pés estão mal posicionados e se ao fim de alguns quilómetros acabamos por nos adaptar, assim que assumimos a posição corporal para enfrentar as curvas mais entusiastas, voltamos a tentar jogar com a posição no assento para corrigir o ângulo do joelho, não sai naturalmente.

A partir daqui são só boas surpresas. No caos urbano, a MBP mostra-se ágil e expedita a despachar os dramas típicos do contexto agreste. O motor é aplicado desde as baixas rotações e





486 CC

46,9 CV

6 490 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"NAS VIAS MAIS RÁPIDAS COMEÇAMOS A ABRIR O ENVELOPE DINÂMICO DA PEQUENA NAKED. "

o conjunto embraiagem/caixa de velocidades são assertivos e com bom tacto. As suspensões revelam-se capazes de filtrar as armadilhas sem termos de cerrar os dentes antes do acontecimento, sinal de bom dimensionamento e aprumo das mesmas.

A M502n sente-se no seu elemento, casa bem com o espírito cidadão, célere na sua postura e convicta na sua imagem. Uma moto despachadinha, como il faut.

Nas vias mais rápidas começamos a abrir o envelope dinâmico da pequena naked. O bicilíndrico paralelo de 486 cc está no limite dos valores designados por lei para os detentores da carta A2, logo os 47,5 cv (35 kw) eram o máximo que podíamos esperar do seu esforço. Mas que esforço. Os médios regimes (45 Nm de

binário às 6750 rpm) são contundentes e até ao limitador podemos esperar bastante saúde, nunca se nega a prolongar as mudanças para uma ultrapassagem mais esperançosa. Este vigor motriz é acompanhado de uma boa estabilidade, uma travagem contundente e um assento bastante confortável (790 mm de altura), uma imagem global de qualidade dinâmica, sem dúvida nenhuma.

Chegados à estradinha onde tudo acontece, onde procuramos limites e atrasamos travagens, a MBP M502n volta a cumprir com distinção. Sob cargas mais bruscas, a suspensão não perde a compostura e revela a mesma subtilidade de reacções que nos tinha brindado nos primeiros quilómetros mais acidentados. A travagem também ajuda a aumentar o tamanho da pegada dos brilhantes Pirelli Angel >>

PACKTALK EDGE

SOUND BY



OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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

Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt

 **cardo**®



GT, permitindo modular o seu esforço ao ponto de percebermos a entrada de funcionamento do ABS. A boa parametrização do acelerador (injecção Bosch) permite-nos acertar acelerador em curva sem engasgos ou sobressaltos, algo muito fácil de acontecer num bicilíndrico desta tipologia. No final da sessão de fotos, onde repetimos o mesmo percurso inúmeras vezes, dei por mim a exacerbar a posição corporal para tentar erguer a moto o mais possível, visto que os poisa-pés teimavam em raspar muito longe do limite mecânico da máquina. Eram dois centímetros para cima e mais dois para a frente...

Palmas batidas para a confiança que entrega, para a precisão que demonstra e pelo puro e

*"AS APARÊNCIAS
POR VEZES ILUDEM.
DURANTE O TEMPO
QUE PASSEI COM
ESTA MÁQUINA, ESTEVE
SEMPRE DESEJOSA DE
MOSTRAR QUE ESTAVA
À ALTURA DO SEU
DESÍGNIO"*

honesto prazer que é conduzi-la com atitude.

As aparências por vezes iludem. Durante o tempo que passei com esta máquina, esteve sempre desejosa de mostrar que estava à altura do seu desígnio, cheia de propósito, performante e com qualidade na entrega.

E porque se parece pato, cheira a pato e sabe a pato, só pode ser pato!

Por 6499€, a MBP M502n vem cair exactamente no meio no circo de feras da classe e tem, por direito próprio, o orgulho de ter a sua imagem desportiva a corresponder ao que promete. A MBP está de parabéns pelo que apresenta no seu primeiro modelo, e nós ficamos com muita vontade de testar o que aí vem. //

EQUIPAMENTO

Capacete NEXX SX.100R SKIDDER

Blusão REV'IT!! Hyperspeed Air

Calças IXON Mike

Luvas REV'IT!! Chevron 2

Botas TCX RO4D WP





Pérola DO ORIENTE

QJ MOTOR SRK 400

A nova 400cc da QJ Motor apresenta linhas atrativas, uma construção cuidada e um comportamento dinâmico muito interessante. Fique a conhecer a nossa opinião depois de a testarmos.

Texto: Helder Monteiro Fotos: Marca

A QJ motor apresenta uma gama com especial enfoque num público que procura um bom produto, com qualidade e com garantias de bom desempenho, definindo-se assim como uma marca premium dentro do grupo Qianjian Motorcycle, que também detém as marcas SYM e Benelli.

A marca encontra-se num processo de expansão internacional e já iniciou a comercialização dos seus produtos no mercado português desde Setembro, representada pela MB MOTOR Portugal, empresa com sede em Águeda, que comercializa sete modelos, repartidos pelos segmentos Adventure, Street e Custom.

O Andar de Moto esteve em Málaga, marcando presença na primeira apresentação à imprensa da SRK 400, uma Naked concebida para uma evolução na experiência motociclística... um degrau na escada de crescimento a quem passa das 125cc para motos de maior capacidade.

A SRK400, cujos pormenores técnicos detalhados pode ler aqui, apresenta-se como uma moto

desenvolvida para um público jovem que pretende um produto de qualidade, com uma imagem a acompanhar. Apresenta bastante qualidade, sendo a construção cuidada, utilizando materiais de excelente nível, dos plásticos aos metais, que lhe conferem um bom aspecto visual.

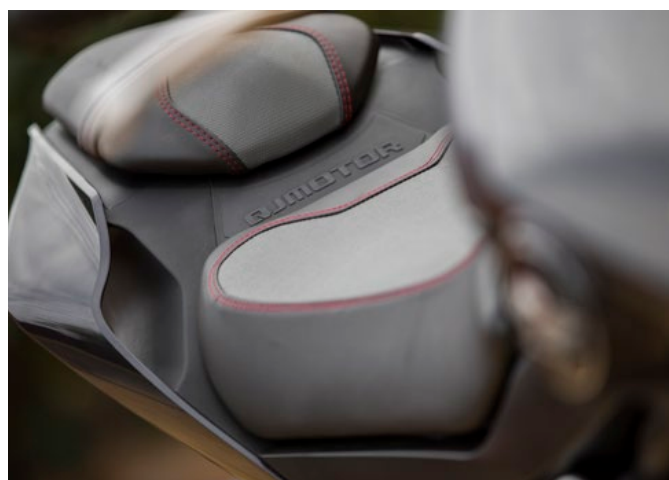
Esteticamente é uma moto bonita, com pormenores que aqui e ali nos levam a fazer comparações com outros modelos, mas que no geral apresenta uma silhueta muito própria e distinta.

A atenção aos detalhes está presente nos comandos retro iluminados (algo pouco usual em motos desta categoria) e no funcional painel TFT de 5" que apresenta toda a informação importante, como a velocidade, rotação, nível de combustível e até a mudança engrenada. »

Um quadro em treliça suporta o motor bicilíndrico, que debita 41cv de potência, e o mesmo conceito tubular estende-se ao braço oscilante que serve de base a toda a sólida estrutura, onde se encontra o suporte da matrícula e os piscas.

O farolim traseiro fica por debaixo do assento





*"A **SRK 400** SERÁ, COM TODA A CERTEZA, BEM ACEITE PELO MERCADO E PELOS MOTOCICLISTAS ENCARTADOS COM A A2"*

do passageiro, com um formato em "T" muito característico que deixa a SRK 400 fácil de identificar.

Ágil, com apenas 176 kg de peso, um motor vivo e de fácil utilização, com um binário máximo de 37 Nm às 7000rpm, permite uma condução fluida e divertida!

Para este teste saímos cedo do hotel, com tempo seco mas frio, subindo a Serra de las Nieves.

Um comboio de SRK400 numa das zonas mais conhecidas pelos motociclistas no sul de Espanha, um carrocel de curvas que faz as delícias de quem quer desfrutar de um dia bem passado a conduzir uma moto.

A QJ Motor não poderia ter escolhido melhor

destino para que as características desta pequena 400cc se revelassem... um Cabo da Roca em ponto grande, com sequências de curvas para todos os gostos.

A SRK mostrou-se sempre aprumada nas mudanças de direcção e a encarar com primor as excessos que lhe fomos dando, e apenas a travagem dianteira revelou alguma fraqueza, a acusar uma falta de mordacidade nos dois discos frontais, exigindo força no accionamento da manete para que efectivamente nos sintamos confortáveis na abordagem das curvas.

O facto de serem motos novas e ainda em rodagem pode ter ajudado a termos tido essa sensação, até porque ao longo do dia a travagem >>



400 CC
40,9 CV
5 790 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"OS PNEUMÁTICOS MAXXIS MAXSPORT, NA DIMENSÃO 150/60-17 NA TRASEIRA E 110/70-17 NA DIANTEIRA, REVELARAM-SE BASTANTE COMPETENTES"

melhorou substancialmente.

Os pneumáticos Maxxis MaxSport, na dimensão 150/60-17 na traseira e 110/70-17 na dianteira, revelaram-se bastante competentes para levar a SRK400 a conduções mais vivas e rápidas durante o percurso de serra que realizámos, permitindo atacar com confiança estradas de curvas pronunciadas ao transmitir um feedback que é correspondido pelo funcionamento das suspensões.

O amortecedor traseiro, com ajuste manual na pré-carga e compressão, e a forquilha simples, mas com uma boa afinação e linearidade de funcionamento, surpreenderam pela positiva.

As sensações que a moto transmite aos comandos são francamente boas e sentimo-nos

sempre com a situação bem controlada, sem "sustos", e com vontade de levar a moto ao limite, que fica à "vista" quando os avisadores dos poisa-pés raspam no chão, algo que acontece com alguma facilidade, na nossa opinião, e que será um ponto a rever!

Rodamos cerca de 160 km em ritmo bem elevado, considerando as características deste motor de 400cc, e os consumos foram dentro daquilo que esperávamos, entre os 4 e os 5 litros aos 100 quilómetros, dependendo da intensidade com que enrolamos o punho.

Mesmo em velocidades para lá do legal em auto-estrada, a pequena SRK400 revelou-se sempre segura e, apesar de naked sem qualquer protecção aerodinâmica, os quilómetros que fizemos para >>

RST

WINTER ESSENTIALS



TRUST IS EVERYTHING



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO EM myBihr.com



chegar mais rápido ao hotel passaram sem qualquer dificuldade ou desconforto, tendo a pequena carenagem frontal ajudado a deflectir o vento.

Para finalizar, confirma-se que a SRK 400 é uma moto fabricada na China, como muitas outras que conhecemos, mas o paradigma está a mudar e permite aos consumidores terem um leque alargado de escolhas com qualidade.

Existe o estigma de ser proprietário de uma moto com um nome que ainda não é mainstream, mas a QJ Motor acabará indubitavelmente por fazer parte do vocabulário de qualquer motociclista... é apenas uma questão de tempo! E após termos conhecido esta SRK400, estamos em crer que isso será para breve!

**"A ATENÇÃO AOS
DETALHES ESTÁ
PRESENTE NOS
COMANDOS RETRO
ILUMINADOS E NO
FUNCIONAL PAINEL
TFT DE 5"**

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.

A SRK400 será, com toda a certeza, bem aceite pelo mercado e pelos motociclistas encartados com a A2 e que têm neste modelo características muito interessantes que concorrem sem medo com outras marcas/modelos de nomes bastante mais conhecidos e firmados.

O nosso conselho será que se desloque a um dos novos concessionários QJ Motor, que estão listados no site oficial da marca, para ver a SRK400 ao vivo e fazer-lhe um Test-Ride.

Com um P.V.P. de 5.790€, vai ser difícil resistir-lhe! //







Segurança **ACRESCIDA**

O SHARK SPARTAN GT PRO É UM CAPACETE QUE SE DEFINE PELA SUA PROTEÇÃO PREMIUM CERTIFICADA PELAS MAIS RECENTES NORMAS ECE 22-06.

Com foco na maior segurança ordenada pela União Europeia, que obriga os capacetes produzidos em 2023 a estarem certificados com a norma ECE 22-06, a Shark atualizou o Spartan GT Pro de forma a alcançar os mais elevados parâmetros de proteção.

Com uma calota composta por fibra de vidro, fibra de carbono e interior em EPS com multidensidade, o Shark Spartan GT Pro consegue oferecer um alto nível de proteção contra impactos.

A viseira do Spartan GT Pro foi retirada do capacete Shark Race-R Pro GP, o mesmo que Miguel Oliveira usa no MotoGP. Esta viseira oferece também uma elevada proteção, uma vez que é mais espessa, protegendo o motociclista de impactos mais fortes.

Para além da grande segurança oferecida pelo Shark Spartan GT Pro, a sua aerodinâmica foi

também trabalhada ao pormenor, prometendo ao motociclista uma menor resistência aerodinâmica, uma maior estabilidade e conseqüentemente um baixo ruído do mesmo.

Nas temperaturas mais elevadas, o Shark Spartan GT Pro permite-nos ventilar o seu interior com a ajuda de 3 entradas de ar para diversos canais interiores, que terminam em 2 saídas de ar posteriores

O conforto do Spartan GT Pro é assegurado pelos forros interiores, almofadas morfológicas 3D integradas com o Shark Emergency Release System e duas proteções de queixo, uma para o inverno e outra para o verão.

O capacete Shark Spartan GT Pro possui um sistema de fecho duplo D e está disponível dos tamanhos XS ao 2XL. Veja ainda na galeria abaixo as várias cores do Spartan GT Pro. //



ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

Estilo e diversão concentrados numa moto ágil, de condução fácil e extremamente contemporânea. Este é o conceito por trás da nova Leoncino 125, criada para ir de encontro às necessidades das gerações mais novas de motociclistas e suprir os seus desejos de liberdade e independência. Esta moto vem alargar a atual gama Benelli Leoncino, mantendo-se fiel ao espírito da restante família, capaz de realçar tanto a sua herança como o seu carácter contemporâneo.

Descobre-a num concessionário Benelli.





Uns óculos **VERSÁTEIS**

OS ÓCULOS BLAST XR1 DA AIROH FORAM DESENHADOS DE FORMA A COMPLEMENTAR QUALQUER CAPACETE.

Com 9 cores diferentes para a correia e 5 cores diferentes de lentes, os óculos Airoh Blast XR1 garantem uma combinação de cores de forma a corresponder a cada moto, capacete e equipamento.

Os óculos Blast XR1 proporcionam uma visão ampla e periférica ao motociclista através da sua lente, que apresenta características anti-risco, anti-embaciamento e capacidade para receber um

pin-lock.

Para permitir a respiração e um ajuste confortável, os Blast XR1 têm uma espuma com 3 camadas que assenta e se adapta ao rosto do motociclista. A sua correia elástica revestida com silicone garante melhor aderência à calota exterior do capacete.

Disponíveis em diferentes combinações de cores, os óculos Airoh Blast XR1 são unissexo e têm um P.V.P. recomendado de 46€. //



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!



Mais ESTILO

UMA HARLEY-DAVIDSON BREAKDOWN CUSTOMIZADA COM UM MONOBRAÇO TRASEIRO EMPARELHADO AO QUADRO QUE ENVOLVE UM MOTOR MILWAUKEE EIGHT.

A Rick Motorcycles é conhecida atualmente como um concessionário autorizado da Harley-Davidson em Baden-Baden, Alemanha, mas originalmente começou por ser uma fabricante de equipamentos e peças custom.

Por volta do ano 2000, a Rick's Motorcycles passou a comprar motos originais para as vender personalizadas. Graças às suas famosas transformações, foi convidada em 2011 pela Harley-Davidson para se tornar num stand autorizado da fabricante americana.

Mesmo tendo aceite o convite feito pela Harley-Davidson as customizações da Rick's Motorcycles não se ficaram por ali e a empresa continuou o seu legado com base na sua longa experiência.

A Rick's foi uma das pioneiras da conhecida tendência "fat rear end" (motos com pneu traseiro

largo) e do monobraço oscilante traseiro, ambas alterações em moda nos anos 90.

Estas tendências da altura levaram à "guerra" entre as diferentes marcas de pneus para motos na tentativa de criar o mais largo. Acabou por "vencer" a Vee Rubber com um singelo pneu com 360 mm de largura.

Para a El Dominador, a Rick's Motorcycle criou o monobraço oscilante (EAS 300) específico para os modelos Breakout, Fat Boy e FXDR propulsionados com a mais recente gama de motores da Harley-Davidson, os Milwaukee Eight.

Produzido a partir de um bloco de alumínio maquinado em CNC, o monobraço EAS 300 reaviva as modas mencionadas anteriormente, sendo capaz de montar um pneu traseiro com 300 mm de largura, ao mesmo tempo que deixa o lado direito da moto com um aspeto mais limpo.

A transmissão integrada no EAS 300 funciona por

meio de uma correia curta que interliga a caixa de velocidades (primário) a um contraeixo, integrado no monobraço, que transmite a potência à roda traseira através de outra correia mais comprida.

Esta transferência de potência da caixa de velocidades para a roda foi desenvolvida para que a suspensão traseira diferenciada das Harley-Davidson Softail não perdesse as suas competências ciclísticas e não fosse necessário alterar o quadro.

A travagem traseira composta por uma pinça Brembo de 4 êmbolos é também segura no monobraço.

A instalação do monobraço é rápida e fácil sem precisar de mudar o amortecedor ou alterar o quadro, porém é recomendado instalar uma suspensão a ar. O ABS continua totalmente funcional após a instalação do monobraço EAS-300.

Uma vez que a jante iria ficar bem visível, a Rick's Motorcycles equipou a EL Dominador com um modelo da Seven Sins.

Esta aprimoração do eixo traseiro nas Harley-Davidson vem abrir caminho às modificações para outros preparadores da marca americana e pode ser encomendado através do site do fabricante.//



moto center

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



Harley-Davidson recebe O PRIMEIRO ESCAPE YOSHIMURA

A YOSHIMURA JÁ TEM MUITOS ANOS DE EXPERIÊNCIA EM ESCAPES PARA MOTOS DUAL-PURPOSE, ADVENTURE E ESPECIALMENTE DESPORTIVAS, MAS AGORA DECIDIU CRIAR, PELA PRIMEIRA VEZ, UM PRODUTO PARA A FABRICANTE AMERICANA HARLEY-DAVIDSON.

O modelo escolhido para receber a ponteira de escape Yoshimura RS12 ADV Street Series foi a aventureira Pan America da Harley-Davidson.

Testada e aprovada, a RS12 ADV da Yoshimura aumenta as prestações da Harley-Davidson Pan America em menos 2,7 kg que o escape original, mais 1,4% de potência e mais 2,5% de binário.

Constituída em carbono e titânio, a ponteira RS12 ADV incorpora ainda proteções de calor em carbono, prevenindo que o aquecimento do catalisador e do escape alcance a perna do motociclista.

O preço destes apetrechos não foi ainda divulgado. Os produtos Yoshimura são comercializados em Portugal pela JBS motos. //

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



Mãos QUENTES

A OXFORD APRESENTA UMA SOLUÇÃO ACESSÍVEL E CONFORTÁVEL AOS MOTOCICLISTAS PARA OS DIAS MAIS FRIOS.

Sendo a maior distribuidora de equipamentos para motos e motociclistas em Inglaterra, a Oxford tem na sua alargada gama as luvas Spartan, que se distinguem pela qualidade e um preço competitivo.

Para enfrentar os dias chuvosos, as luvas Spartan são 100% impermeáveis e incorporam um sistema que permite limpar a água da viseira do capacete.

A segurança das luvas Spartan da Oxford é assegurada pelas proteções nos nós dos dedos e pela palma da mão constituída por pele, oferecendo uma maior resistência à abrasão.

As luvas Oxford Spartan são ajustadas no pulso e apenas estão disponíveis para homem e na cor preta. //



NC-N01

A "NEO ROADSTER"
BY NECO

NOVO!



 @NECOINTERNACIONAL | @NECOPTUGALOFICIAL

IMPORTADOR: MOTOXPRT (GREEN FACTORY LDA) | WWW.MOTOXPRT.PT | T: 263 652 274



O sistema que nos lembra DE DESLIGAR O PISCA

PELO MENOS UMA VEZ NA VIDA JÁ NOS OCORREU ESQUECERMO-NOS DE DESLIGAR OS PISCAS APÓS A SUA UTILIZAÇÃO NUMA INTERSEÇÃO, MUDANÇA DE FAIXA OU OUTRAS SITUAÇÕES. A INDIMATE RESOLVEU CRIAR A SOLUÇÃO PARA TAL.

Como indica o código da estrada, os piscas indicam aos condutores dos outros veículos a nossa mudança de trajetória. O esquecimento deste indicador de mudança de direção ligado é comum e pode originar situações de perigo.

Desta forma, a Indimate surgiu com uma solução para evitar deixar os piscas ligados. Consiste num aviso sonoro, como nos carros, que irá soar no intercomunicador do nosso capacete.

O Indimate é constituído por um aparelho

tecnológico conectado por fios elétricos aos piscas da moto e a aplicação Indimate, que automaticamente se vincula ao telemóvel. Por sua vez, o smartphone irá emparelhar com o intercomunicador por Bluetooth, que emitirá um som, escolhido pelo motociclista, quando os piscas são utilizados.

Este aparelho de fácil funcionamento relembramos de desligar os piscas sem termos de tirar os olhos da estrada, aumentando, consequentemente, a nossa segurança.

Pode adquirir o Indimate aqui. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

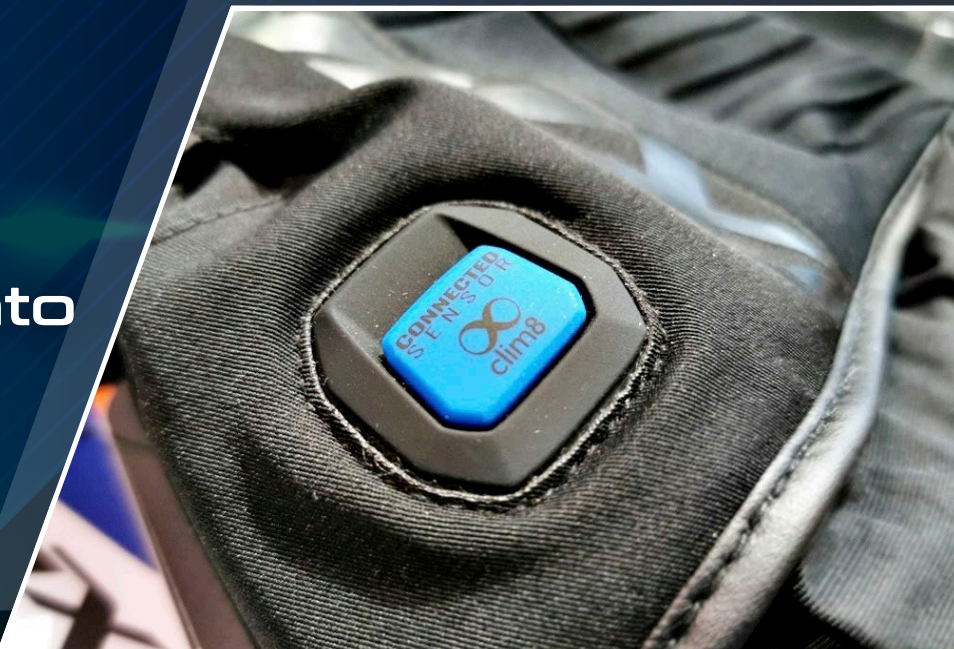


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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





Urbano DISCRETO

O BLUSÃO CASUAL BARCELONA GORE-TEX INTEGRA A COLEÇÃO BMW MOTORRAD 2023 JÁ REVELADA PELO ANDAR DE MOTO.

Com uma aparência de casaco de dia-a-dia, o Barcelona Gore-Tex comporta elementos de segurança e conforto. Totalmente fabricado em poliamida, com elevada resistência à abrasão, o blusão Barcelona Gore-Tex da BMW Motorrad integra ainda nos cotovelos e ombros discretas proteções NP3 de forma a garantir uma maior segurança.

O casaco Barcelona da BMW é formado por 3 camadas Gore-Tex, uma membrana responsável pela sua impermeabilização e respirabilidade.

A sua comodidade para o uso diário é oferecida,

além do seu conforto natural, pelos cinco bolsos externos, dois de aba sobrecosidos, um no peito impermeável e mais um em cada manga. As mangas são ajustáveis nos pulsos com fecho de gancho e laço.

De modo a aumentar a sua segurança ativa, o blusão Barcelona Gore-Tex incorpora subtis impressões refletoras nas mangas e na gola.

O casaco Barcelona Gore-Tex da BMW é um equipamento unissexo com tamanhos que vão do XS ao 4XL e está disponível na cor cinzenta. Tem um PVP recomendado de 569€. //



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

MADEIRA

INTRODUÇÃO

A Ilha da Madeira é um verdadeiro paraíso natural. Por entre paisagens deslumbrantes e estradas retorcidas, encontramos locais e pessoas que encerram ecos de uma insularidade que os manteve, durante séculos, afastados do mundo e que, nos dias de hoje, ainda deixam transparecer a rudeza de vida suportada pelos seus antepassados, até há bem poucos anos.

A cultura da Vinha, da Banana e da Cana de Açúcar marcam a paisagem a par com a floresta ancestral e as inúmeras espécies de flores decorativas.

A Aguardente de Cana e o Vinho da Madeira aquecem a alma enquanto o peixe, a par com os mariscos, tomam conta dos sentidos. O Bolo de Mel de cana que adoça a boca, os bordados que enchem a vista e os cestos de vime que recordam o passado são os artigos mais tradicionais que pode encontrar um pouco por todo o lado.



PODE VISITAR A ILHA DA MADEIRA DE MUITAS FORMAS, MAS, DE MOTO, A MADEIRA TEM OUTRO ENCANTO!

NOTAS:

Equipamento recomendado:

As mudanças da meteorologia ao longo da Ilha são extremamente frequentes. A temperatura média anual é estável, com valores a rondarem os 20°C (68°F).

A precipitação é moderada, mas imprevisível, tal como o nevoeiro, sobretudo na costa norte, pelo que é recomendado um equipamento de chuva leve. O relevo acidentado, sobretudo no interior da Ilha, com altitudes a rondarem os 1.000 metros, tem muita influência na temperatura ambiente, pelo que um agasalho também deve fazer parte da bagagem, sobretudo de manhã cedo e ao final do dia.

Cuidados:

A Ilha da Madeira tem uma rede viária que, na sua maioria é composta por estradas secundárias de montanha e floresta. O piso é normalmente bem conservado, mas nas zonas mais remotas existem perigos que devem ser tidos em conta: é o caso das pedras que caem aleatoriamente das escarpas, as folhas secas, a humidade e cursos de água que, tal como algum gado, surgem na estrada sem qualquer aviso prévio. A estreita largura e a inclinação de alguns troços obrigam a um cuidado redobrado nas curvas, sobretudo nas de menor visibilidade, já que o cruzamento com outros veículos obriga a alguns cuidados.

Rotas:

Para que não perca nenhum dos encantos da Madeira, a Indian recomenda três rotas, em percursos de aproximadamente 100 quilómetros, projetados para terem a duração de um dia e todos com chegada às instalações da 7M no C.C. Marina, no Funchal. Nas rotas estão indicados os pontos de maior interesse. Basta procurar a direção para cada um deles, ou seguir o link de GPS disponibilizado para cada rota. Certo é, que muitos outros locais convidam a uma paragem e muitas outras estradas convidam a fazer as suas curvas.

Explorar outros locais só vai depender da disponibilidade de tempo que tiver. Por isso as partidas devem ser de manhã, o mais cedo que conseguir.





ACEDA AO MAPA AQUI

ROTA ESTE

Esta rota vai levá-lo a conhecer o lado oriental da Ilha da Madeira. Uma das zonas mais habitadas e desenvolvidas da pérola do Atlântico. Machico, com toda a sua história e bela praia, o peixe fresco e os mariscos do Caniçal, a imponência da Ponta de São Lourenço a desafiar o Atlântico e a beleza natural do Porto da Cruz, garantem um passeio inesquecível onde não podiam faltar intermináveis sequências de curvas.

1 — GARAJAU

Visite o Miradouro do Cristo Rei, aprecie a praia e os impressionantes Jardins.

2 — SANTA CRUZ

O Aeroporto do Funchal é uma obra de engenharia notável. A caminho do Machico vai poder ver de perto esta impressionante estrutura.

3 — MACHICO

Machico foi a primeira capital da Ilha, local onde em 1419 desembarcaram pela primeira vez os navegadores Portugueses. Machico possui uma das melhores praias da Ilha.

4 — MIRADOURO DO PICO DO FACHO

Pode apreciar a linda vista sobre a baía e a pista do Aeroporto. Ver os aviões a descolar sobre o oceano é uma experiência única.

5 — CANIÇAL

Uma visita ao Museu da Baleia revela o passado desta população que se dedicava à pesca da Baleia. Aqui, as Lapas, são um dos pratos mais típicos e normalmente servem de entrada a um Bife de Atum, uma das iguarias da Ilha.

6 — PONTA DE SÃO LOURENÇO

Seguindo a ER-109, vai chegar à Ponta de S. Lourenço, onde a paisagem natural é impressionante. Pode aproveitar para esticar as pernas e ver de perto a beleza deste que é o local mais a Este da Ilha.

7 — PORTO DA CRUZ

Os Engenhos do Norte são uma unidade industrial dedicada à produção da bebida alcoólica típica da Madeira, a aguardente de cana que, à semelhança do Rum e da Cachaça, é um destilado do suco fermentado da cana de açúcar, uma das culturas que durante séculos foi um dos principais recursos da Ilha da Madeira. Uns metros mais à frente encontra o miradouro da Furna do Porto da Cruz que oferece paisagens estonteantes.

8 — MERCADO AGRÍCOLA DO SANTO DA SERRA

O dia de mercado mais interessante é o Domingo. Mas o mais importante é o caminho até lá, desfrutando das muitas curvas e paisagens da estrada ER108 e, depois de Sto. António da Serra, o traçado da ER102 até ao próximo destino.

9 — CAMACHA

A antiga povoação, que durante muitos anos se dedicou ao artesanato, construindo cestos, caixas e até peças de mobiliário em vime, é hoje um fantasma do seu passado. No entanto está rodeada de estradas maravilhosas para andar de moto. Daqui siga a ER102 até à povoação de Cancela.

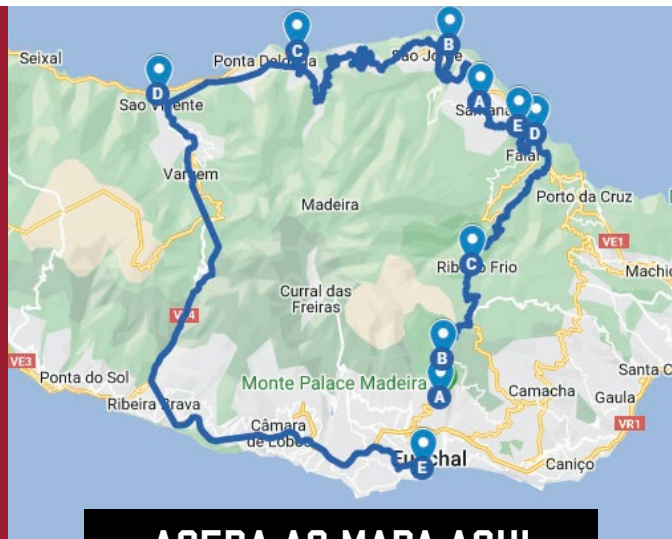
10 — JARDIM BOTÂNICO DA MADEIRA

Às portas do Funchal, além de uma maravilhosa vista sobre a cidade, o jardim encanta os visitantes com as cores de mais de 2.500 plantas exóticas, que enfeitam uma área de 35 mil metros quadrados.



ROTA NORDESTE

Uma rota que lhe vai mostrar o interior da Ilha da Madeira, na sua região mais acidentada geologicamente. Um desafio para a condução, uma tentação para os olhos, pelo que é recomendada prudência e muitas paragens, para apreciar as paisagens e não só. Atravessando o Parque Natural do Ribeiro Frio e encarando o espetacular cenário da Penha d'Águia, milhares de curvas e paisagens desconcertantes esperam por si.



ACEDA AO MAPA AQUI

1 — PARQUE DO MONTE

Partindo do Funchal, a retorcida estrada ER-103, leva-nos a este ponto turístico, também acessível por teleférico, sobretudo por quem pretende fazer a íngreme descida para o centro da cidade, nos típicos carros de vime, conduzidos à corda por dois homens.

2 — MIRADOURO DO PICO ALTO

Até aqui, a estrada vai proporcionando maravilhosas vistas sobre a baía do Funchal. Em pleno Parque Ecológico do Funchal, a 1.129 metros de altitude. Pode ir-se mesmo ao cimo do Monte, mas o acesso é em terra e pode estar bastante degradado.

3 — RIBEIRO FRIO

Aqui encontra o Restaurante Arraial de Ribeiro Frio, onde pode degustar as especialidades locais. Ali bem perto estão os viveiros de trutas que também pode visitar.

4 — FAIAL

Se estiver folgado de tempo, pode ir apreciar a pequena praia do Faial, aconchegada entre altas falésias ou ir espreitar o miradouro do Guindaste, onde a paisagem é impressionante.

5 — MIRADOURO DO CORTADO

Ponto de passagem obrigatório para se percorrer mais uma velha estrada retorcida, com paisagens impressionantes.

6 — SANTANA

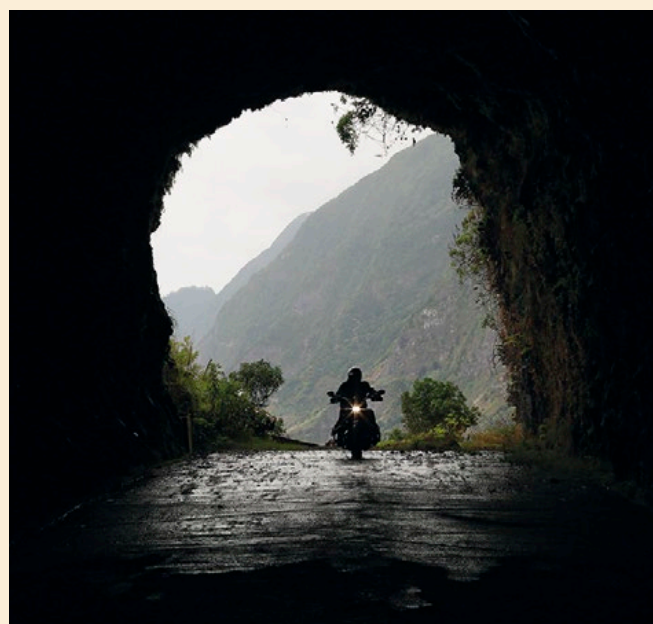
As pequenas e coloridas casas com telhados de colmo são a atração principal. Zona bastante turística onde não faltam restaurantes nem lojas com produtos típicos e os incontornáveis *souvenirs*.

7 — SÃO JORGE

Numa visita às Ruínas de S. Jorge, memória de uma velha destilaria, encontra diversos cenários fantásticos para fotografar.

8 — PONTA DELGADA

Do Miradouro da Ribeira da Janela pode apreciar a vista sobre a pequena povoação e a Ribeira, que é o mais extenso e abundante curso de água formado no interior da Ilha.



9 — SÃO VICENTE

Uma das cidades mais importantes da Costa Norte da Ilha, que se desenvolveu sobretudo devido à produção do afamado vinho da Madeira. Aproveite para fazer uma prova destes vinhos na loja Porto de Abrigo, que ocupa um edifício histórico que retrata a história da produção e transporte do precioso néctar. Para degustar a gastronomia local pode aproveitar o Restaurante Caravela, que fica praticamente ao lado, e que oferece um menu alargado.

Se estiver folgado de tempo, fique a saber que em São Vicente também existe um Centro de Vulcanismo, onde além de uma visita às Grutas de S. Vicente, que se formaram a partir de uma erupção vulcânica ocorrida há 890.000 anos no Paúl da Serra, pode também, num espaço dedicado, assistir aos espetáculos audiovisuais que fazem a recriação da evolução geológica das grutas, a erupção dum vulcão e ainda a simulação do nascimento do Arquipélago da Madeira.

10 — FUNCHAL

O regresso ao Funchal é feito pela VE4. Depois dos túneis vai chegar à localidade de Serra de Água, onde pode aproveitar para, num dos diversos bares anunciados à beira da estrada, provar a Poncha, uma bebida típica da Madeira, à base de sumo de citrinos e aguardente de cana.



ACEDA AO MAPA AQUI

ROTA OESTE

Esta rota vai mostrar-lhe o lado mais selvagem da Ilha da Madeira. Da linda baía de Câmara de Lobos às isoladas piscinas naturais de Porto Moniz, do desértico planalto central às belas estradas floridas do Oeste, deixe-se levar por curvas deliciosas e paisagens inesquecíveis. O regresso ao Funchal será tardio, mas, no caminho, tem várias opções para relaxar.



1 — CÂMARA DE LOBOS

Comece este roteiro no pequeno porto de abrigo e envolva-se nas intrincadas e coloridas ruas do centro. A pequena baía fez os encantos de Winston Churchill quando o político a visitou durante os anos 50.

2 — CABO GIRÃO

O caminho mais interessante é pela Estrada de Sta. Clara, que proporciona muitas curvas e paisagens interessantes. No Cabo Girão, do cimo dos seus 580 metros de falésia sobre o mar, aprecie a vista.

3 — MIRADOURO DA TERRA GRANDE - SERRA DE ÁGUA

Situado por cima da povoação de Serra de Água, este local proporciona uma impressionante vista. O caminho até lá também é imperdível.

4 — MIRADOURO DO LOMBO DO MOURO

Mais um local onde é impossível não parar e apreciar a vista!

5 — PAÚL DA SERRA

Deixe-se surpreender pelo maior planalto da Ilha da Madeira, situado a uma altitude média de aproximadamente 1.500 metros.

6 — LAGOA DO FANAL

Atravessando a floresta Laurissilva, classificada de Património Mundial Natural pela UNESCO, passa-se perto da impressionante cratera vulcânica transformada em Lagoa. O seu acesso é feito exclusivamente a pé, mas são apenas 50 metros, mesmo em frente ao local de estacionamento.

7 — RIBEIRA DA JANELA

Aqui desaguam no Oceano as águas do maior curso de água da Ilha. Uma das principais atrações do local é o Miradouro.

8 — PORTO MONIZ

As piscinas naturais são dignas de visita. Tal como o velho forte que além de acomodar um belo aquário, do seu terraço obtêm umas preciosas vistas da Costa Norte da Ilha, do porto de abrigo e do Heliporto que comprova o isolamento desta terra. A caminho do próximo destino, pela ER-101, não deixe de parar e ver a vista da montanha sobre Porto Moniz.

9 — ACHADAS DA CRUZ

O caminho segue por entre montanhas e estradas bordejadas de flores. Disfrute da condução já que a ER-101 consiste numa quase interminável sequência de curvas.

10 — PONTA DO PARGO

As curvas continuam, as flores também. Na Ponta do Pargo a vista sobre o Oceano é impressionante, sobretudo ao final do dia, já que é o melhor ponto da Ilha para apreciar o pôr-do-sol.

11 — PRAIA DA CALHETA

Continuando a ER-101 vai chegar à Calheta, onde, os Engenhos da Calheta, uma outra destilaria que antigamente processava o suco da cana de açúcar espera por si.

12 — CASCATA DOS ANJOS

Continue pela velha estrada ER-101. Por vezes o GPS insiste em que se dê a volta para trás, mas não é verdade. E ainda que por algum imprevisto isso aconteça, vale a pena fazer o percurso até à Cascata. Seguindo em frente chega-se ao próximo destino, a belíssima vila de Ponta do Sol. No caminho, junto ao mar, vai passar pela Cascata dos Anjos, um lugar imperdível para uma grande foto.

13 — CAIS DA PONTA DO SOL

Este local é repleto de significado já que aqui se registam as temperaturas mais elevadas da Ilha, sendo também onde, o sol brilha durante maior número de horas. Não admira por isso que as suas imediações sejam excelentes para o cultivo da banana. Deve ir mesmo até ao velho Cais, onde na esplanada pode apreciar um espetacular pôr-do-sol.

14 — RIBEIRA BRAVA

Se ainda estiver com tempo, o Museu Etnográfico da Madeira é um dos locais que merece uma visita.

SAIBA MAIS

7M RENT A CAR

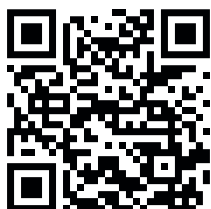
TELEFONE:

291 640 376

MORADA:

ESTRADA MONUMENTAL 241,
9000-103 FUNCHAL

[CLIQUE AQUI](#)



INDIANMOTORCYCLE.PT

© 2023 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.

MAKE THE FIRST MOVE





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Quando chega ao fim do dia, O QUE SOBRA DA AMIZADE?

Passada que está a época de Natal e tudo o que de ternura ela comporta, voltamos à vida real. Na vida real tudo é um pouco menos ternurento!

Andar de moto com amigos é uma experiência maravilhosa, dependendo das condicionantes e das dificuldades que isso comporta.

Quando decidimos sair de moto no fim de semana com os amigos, os sorrisos, a alegria, o espírito livre, são a pedra de toque, tudo parece simples e maravilhoso, o espírito aventureiro corre-nos nas veias e claro está, tudo parece fácil, o fim do mundo é já ali e a única palavra que nos surge à mesa do café é um claro e decidido “Vamos!”

Mas será que vamos?

Eu diria que dos 100% que respondem “Sim!” ao apelo, 10 % mantêm o interesse, e quando chega a hora de ir, 5% estão lá!

Mas talvez o número seja o menos importante, o importante é a companhia.

Vamos por partes.

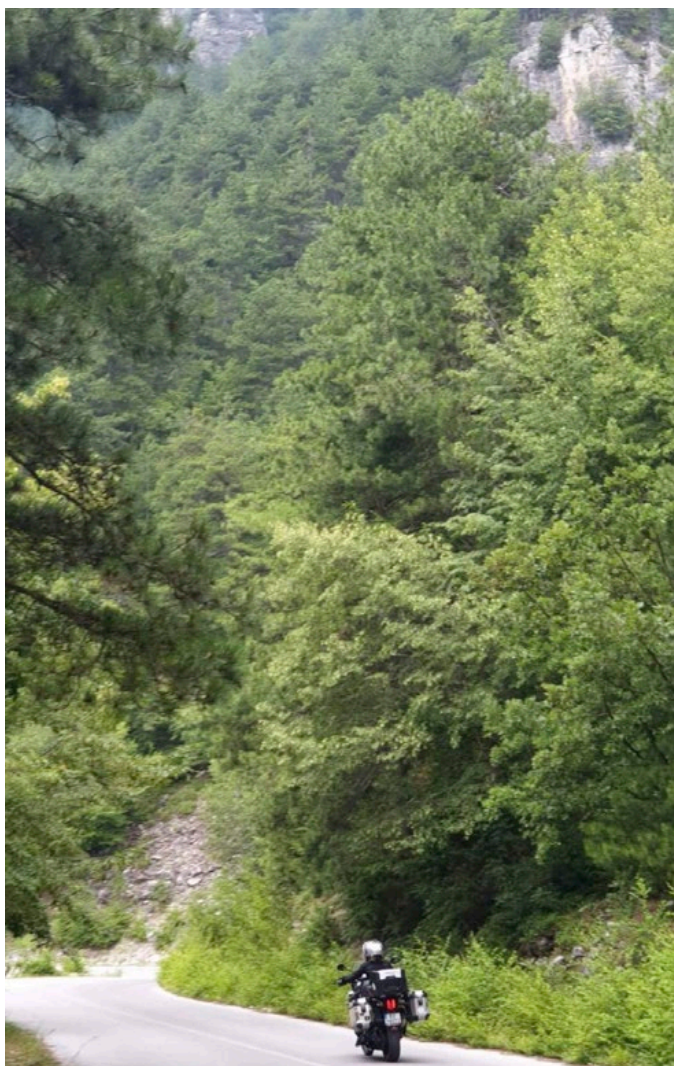
Viajar de moto é tudo menos monótono. Se há emoções absolutamente maravilhosas que ficam para sempre guardadas na nossa alma e na nossa mente, também há momentos difíceis, muito difíceis, física e psicologicamente.

Há uma máxima que trago sempre comigo: “nas viagens de moto, o mais previsível é acontecer o imprevisível!” e como vamos todos lidar com isso?

Mas antes do imprevisível há o previsível: quanto maior e mais difícil for a viagem, maiores serão os desafios, sejam eles físicos ou emocionais, e haverá momentos em que a ternurenta amizade se tornará num mar revolto.



"Há uma máxima que trago sempre comigo: "nas viagens de moto, o mais previsível é acontecer o imprevisível!"



Sentir cada quilómetro de estrada tempestuosa, por caminhos de terra esquecida, entre buracos ou por vezes crateras, pedras, areia, lama, pó, gravilha e outros tantos desafios que nos transportam para a superação dos teus próprios limites.

Quilómetros infindáveis entre paisagens de cortar a respiração, mas (há sempre um mas!) acompanhadas de estradas que nos fazem doer os braços, as costas, as pernas, com os nervos levados ao limite, que nos atiram ao chão sem qualquer complacência, que nos fustigam as montadas quando o calor do motor já supera os 100 graus, quando as malas quase se arrancam dos suportes, quando os plásticos querem saltar, quando já não consegues olhar para os manómetros que vibram como se estivessem a ser eletrocutados, quando já te esqueceste de colocar o descanso e deixas cair a moto para o lado, ao som de um sonoro e profundo impropério arrancado das entranhas, seguido de um irritado “a sério?”, quando o GPS não te dá mais alternativas que não seja mais terra, mais buracos, mais gravilha, mais pedras...

E depois, vem o imprevisível. Os parafusos que desapertam, as peças que partem, os buracos intransponíveis, a falta de gasolina, o que ficou para trás e já não vês no espelho, o que nos diz “mais terra?”...

Onde ficam as emoções e como lidamos com os amigos (e eles connosco) quando a paciência já te escorre pelo capacete, quando queres simplesmente tirar o casaco porque o calor parece que te está a diluir o corpo, ou quando o discernimento é igual a uma Neandertal?

Bem, aí vem ao cima tudo o que de nós há de primata, ninguém mais consegue encontrar a ternura, tudo se torna mais difícil, mais duro, mais frio, as palavras saem como pedra que se atira e as emoções são agora explosivas.

Depois, quando voltas ao alcatrão, essas emoções vão-se moldando lentamente, entre sensações de heroísmo e de superação, de desaceleração emocional, que aos poucos vai dando origem a algum remorso, misturado com cansaço. E os outrora rios de transpiração transformam-se em lágrimas de emoções contraditórias, de gritos e suspiros que só o nosso capacete consegue suportar.

E quando tomas o duche no final do dia, por entre a terra que te escorre pelo corpo e te lava a alma das emoções, que aos poucos vão transformando a tua forma de ser e de como te relacionas com os outros.

Quando chega ao fim do dia, o que sobra da amizade? O que nos liga? O que nos une? O que nos separa?

E o que nos faz voltar de novo a abraçarmo-nos e a seguir viagem... ou não... //



Manter o CONTACTO

A grande maioria dos meios de transporte garantem a aderência ao solo através dos pneus. No caso das motos, somente um par destes fazem o trabalho.

Para os aventureiros que tiram a moto da garagem sem dar importância às condições meteorológicas, os especialistas da Bridgestone, fabricante de pneus, dão uma mão cheia de conselhos para andar de moto no inverno.

TEMPERATURA DOS PNEUS

Os pneus garantem melhores prestações quando atingem a temperatura ideal, mas com as temperaturas invernais a poderem atingir valores muito baixos, os pneus demoram mais tempo a aquecer.

É então sugerido pela Bridgestone que, nos dias mais frios, se pratique uma condução da moto a uma velocidade moderada durante os primeiros 15 minutos da viagem, permitindo assim alcançar a temperatura adequada dos pneus.

PNEUS COMPOSTOS PARCIALMENTE COM SÍLICA

A sílica é um mineral arenoso que é integrado na borracha dos pneus para oferecer uma maior aderência, especialmente em pisos molhados.

Nas motos, a especialista em pneus Bridgestone recomenda para os climas mais frios e húmidos a utilização de pneus compostos parcialmente com sílica.

Mas atenção, a sílica não vai evitar qualquer probabilidade de os pneus escorregarem, pelo que se aconselha a prática de uma condução prudente.

PERFIL DOS PNEUS

Para os diferentes estilos de motos há também diferentes tipos de pneus. Normalmente, motos touring calçam pneus de estrada, motos trail utili-»



zam pneus mistos e as off-road pneus com tacos.

Em algumas motos é possível montar pneus mistos, para que nas condições meteorológicas mais adversas consigam uma maior drenagem de água, diminuindo o risco de aquaplanagem.

Antes de se optar por uma troca de pneus de estrada para uns mistos ou off-road é aconselhável confirmar com um profissional se é segura e legal esta operação.

ESTADO DOS PNEUS

A quantidade de borracha dos pneus pode ser medida através de pequenos retângulos elevados inseridos nas ranhuras dos pneus. Quando o desgaste dos pneus chegar a estes avisadores, está na altura de os substituir.

Este fator é bastante importante tanto no verão como no inverno, mas pode revelar-se um risco maior nas temperaturas mais baixas por não

garantir uma boa aderência à chuva, uma vez que a capacidade de drenagem de água do pneu é baixa.

Advertimos ainda que em Portugal é ilegal conduzir com pneus que apresentem menos de 1,6 mm de profundidade nas ranhuras.

ADAPTAR A CONDUÇÃO

O asfalto mais escorregadio, os pneus frios, a chuva e outros perigos existentes na estrada obrigam-nos a exercer uma condução mais cautelosa para enfrentarmos as condições do inverno de maneira mais segura.

Relembramos ainda que perante as condições mais húmidas as distâncias de travagem aumentam, portanto aconselhamos as viagens de moto a velocidades mais comedidas e a manutenção de uma maior distância perante os veículos da frente. //





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.



O Dakar

PARA OS NOVOS TEMPOS



O Rally Dakar sempre foi um enorme desafio para pilotos, máquinas e, na sua componente mais profissional, também para as equipas técnicas. Mas 2023 apresentou uma prova particularmente difícil, em que se somaram incontáveis dunas e intermináveis caminhos demolidores ao longo de 14 castigadoras etapas.

O formato e a tecnologia atual tornaram o Dakar num “sprint” de 4,706 Km, com 8,549 Km contando ligações, em que a perícia, capacidade de navegação e estratégia ainda contam, mas muito menos que nos anos dourados do Rally.

Cada vez mais, a prova resume-se a um duelo entre as equipas oficiais, ou quem mais gasta, e não quem melhor anda. Por contraste, nas categorias de origem como a Original by Motul e veteranos, respira-se o verdadeiro ambiente do Dakar. Veja aqui o resumo das 14 Etapas.

PRÓLOGO

PRICE E SANDERS VENCEM NO SEA CAMP

Toby Price, da Red Bull KTM Factory Racing, venceu a curta especial do Prólogo do 45º Dakar, que lhe daria o direito de sair em vantagem para a primeira etapa, seguido de Daniel Sanders, piloto da Red Bull GasGas Factory Racing que, por sua vez, afixou o segundo tempo mais rápido, um segundo atrás do colega australiano.

ETAPA 1 – SEA CAMP

BRABEC LIDERA

Ricky Brabec, dos Estados Unidos e piloto da Monster Energy Honda Team, venceu a primeira etapa no dia de Ano Novo, numa distância total de 602 km, dos quais 367 km foram de especial, seguido a apenas 19 segundos por Kevin Benavides e Toby Price, da Red Bull Ktm Factory Racing, e Joan Barreda da Honda Monster Energy, com Sanders da Red Bull GasGas Factory Racing, Mason Klein, Quintanilha, VanBeveren, Skyler Howes e Walkner nos lugares seguintes.

A retirada prematura de Sam Sunderland, da Grã-Bretanha, que não completou a etapa que começou



Daniel Sanders

e acabou no bivouac do Sea Camp, foi uma baixa importante nas fileiras da GasGas Red Bull.

ETAPA 2 – SEA CAMP – ALULA

AGORA KLEIN, SEMPRE KTM

A etapa 2 foi ganha pelo jovem piloto americano Mason Klein, seguido de Bühler, Howes, Branch, Price, Barreda e Santolino.

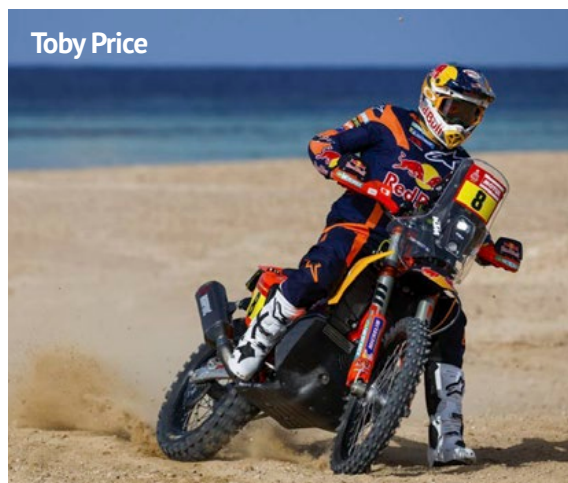
Klein era o único sobrevivente da sua equipa, a KTM BAS World, após a desistência de Bradley Cox e Cesar Rojo na sequência de quedas na etapa anterior.

ETAPA 3 – ALULA – HA'IL

SANDERS VENCE

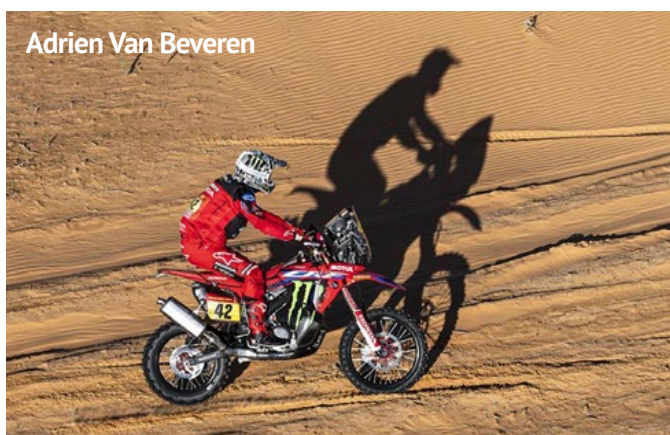
Daniel Sanders venceu a 3ª especial, numa disputa com os americanos Skyler Howes, da Husqvarna Factory Racing, e Mason Klein.

Tendo começado a especial como 2º piloto a arrancar, Howes pegou nos bónus oferecidos aos três primeiros da etapa anterior para abrir a especial até ao ponto de reabastecimento e colocou-se no 2º lugar no dia, cortando a meta quase sete minutos atrás de Sanders.



Toby Price





Adrien Van Beveren

Na classificação geral, Skyler Howes ocupava o 4º lugar, 8 minutos e 35 segundos atrás do australiano da GasGas.

Ricky Brabec, o anterior vencedor do Dakar, desistiu após um acidente a alta velocidade que o deixou bastante contundido na região cervical e, consequentemente, fora da prova.

ETAPA 4 – HA'IL - HA'IL A VEZ DE JOAN BARREDA

Skyler Howes assumia a liderança da corrida, seguido a apenas 2 minutos e 7 segundos por Toby Price, mas foi Joan Barreda quem venceu a 4ª etapa, realizada em redor de Ha'Il.

Em segundo lugar foi o chileno Pablo Quintanilla da Monster Energy Honda Team que cortou a meta a apenas 16 segundos, na frente de Skyler Howes.

Joan Barreda liderava a classificação dos “Legends”, para a equipa Monster Energy Jb Team (Honda), apesar dum pé lesionado, lidando com 100 Km de dunas bastante exigentes e navegação muito difícil na fase final.

ETAPA 5 – HA'IL – HA'IL VAN BEVEREN GANHA

Na quinta etapa, ganha pelo Francês Adrien Van Beveren da Honda Monster Energy, José Cornejo e Toby Price vieram completar o pódio após 373 Km de especial num grande loop em redor de Ha'Il.

Klein, Howes, Walkner, Quintanilla e Benavides completaram o Top 8, com as duas Sherco de Santolino e Gonçalves a seguir.

ETAPA 6 – HA'IL – RIYADH PRIMEIRA PARA BENAVIDES

Os 768 Km que ligam Ha'Il a Riyadh foram uma dura tirada que salientou as diferenças entre os concorrentes, embora as Husqvarna de Luciano Benavides e Skyler Howes acabassem a menos de um minuto uma da outra nas condições inclementes.

Com Howes a liderar de início a especial de 358 >>

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



Km, Benavides seria o mais rápido a chegar ao final, com Toby Price da KTM Red Bull mais de 2 minutos atrás.

Barreda, Kevin Benavides e Quintanilla acabaram a seguir quase juntos, com Van Beveren já fora do Top 10 em 11.

ETAPA 7 – RIYADH – AL DUWADIMI ETAPA CANCELADA

Dadas as más condições climáticas que se voltaram a fazer sentir, a organização do Dakar acabou por cancelar a sétima especial para as classes de Motos e Quad que iria ligar Riyadh a Al Duwadimi.

As Motos e os Quads deixaram assim o acampamento em Riyadh em ligação, rumo a Al Duwadimi.

ETAPA 8 – AL DUWADIMI - RIYADH BRANCH LEVA HERO A NOVA VITÓRIA

Pelas mesmas razões que levaram ao cancelamento das Motos e Quads no dia anterior, a etapa 8 teria um sector cronometrado ligeiramente encurtado.

A especial foi ganha por Ross Branch da Hero Motosports Team Rally, seguido de Sanders e Klein.

A etapa foi reduzida para 346 km de especial, disputada em terreno pedregoso com alguma vegetação, mas com uma longa ligação que elevava o total para longos 823 quilómetros.

Na classificação geral, a melhor Honda era a de Pablo Quintanilha, em 5º Lugar, a apenas 2 minutos de Skyler Howes, que mantinha a sua Husqvarna na liderança da prova.





Toby Price

ETAPA 9 – RIYADH – HARADH BENAVIDES E HUSQVARNA DE NOVO

A Etapa 9, num total de 686 Km e com 358 Km de especial, voltou às mãos da Husqvarna, com Luciano Benavides a declarar-se vencedor com um tempo de 3 horas 18 minutos e 44 segundos e Skyler Howes em terceiro, escassos minutos atrás do segundo classificado, Toby Price da KTM Red Bull.

Seguiram-se Ignacio Cornejo e Kevin Benavides, com a intrusão de outra Husqvarna de Toni Muler na sexta posição.

ETAPA 10 – HARADH – SHAYBAH BRANCH VENCE PELA HERO

A etapa do dia iria levar a caravana de novo ao “Empty Quarter” com uma especial de 114 Km de dunas, mas uma ligação muito longa de mais de 500 Km.

Ross Branch conquista nova vitória para a Hero, na frente de Adrien Van Beveren da Honda Monster Energy e Michael Docherty da Husqvarna.

Depois da etapa anterior ter ditado o abandono de mais 5 concorrentes, entre eles Joan Barreda, a caravana estava reduzida a 94 pilotos. Num dia mau para Skyler Howles, Kevin Benavides subia à liderança da classificação. Price era 3º a pouco mais de 2 minutos.

Van Beveren colocava a sua Honda na 4ª posição da classificação geral, cerca de 10 minutos atrás do líder.

ETAPA 11 – SHAYBAH – EMPTY QUARTER BENAVIDES DE NOVO

Esta etapa, com um total de 427 km e 274 km disputados em contra-relógio, foi a terceira ganha por Luciano Benavides para a Husqvarna, 1 minuto e 38 segundos à frente de Daniel Sanders da GasGas.

Mais uns segundos atrás terminou Toby Price numa das KTM Red Bull.



Ross Branch

Kevin Benavides





José Cornejo

Skyler Howes terminou em quarto, à frente de Pablo Quintanilla, assumindo novamente a liderança da corrida, com apenas 28 segundos de vantagem para Toby Price.

O pelotão incluía 92 pilotos ainda em prova após a desistência de mais 2 pilotos no dia anterior.

ETAPA 12 – EMPTY QUARTER – SHAYBAH CORNEJO E A HONDA

A 12ª etapa, num total de 376 Km, produziu outra especial fortíssima, com os homens da frente Cornejo,

Sanders e Price quase juntos, acabando a especial de 185 Km separados por meros segundos.

José Cornejo da Honda Monster Energy foi o vencedor, seguido de Daniel Sanders e Toby Price, que subia novamente à liderança da geral, com uma vantagem de apenas 28 segundos sobre Skyler Howes que descia para 2º.

A etapa, já muito perto do final, ainda excluiu mais 3 pilotos, dois deles nomes sonantes do Rali, Mason Klein da KTM e Mathias Walkner da KTM Red Bull.

ETAPA 13 – SHAYBAH AL HOFUF BENAVIDES DOMINA

Os irmãos Benavides, separados por Michael Docherty, venceram esta etapa, a penúltima do Dakar de 2023 que, num total de 675 km, compreendia uma curta especial de 154 Km, no habitual terreno de dunas, que permitiu aos ambiciosos atacarem com alguma segurança para recuperar posições.

O top 10 mais uma vez acabou separado por menos de cinco minutos, com o sul-africano Michael Docherty da HT Rally Raid Husqvarna Racing a 27 segundos do vencedor Kevin Benavides da KTM Red Bull.

O irmão Luciano Benavides, em 3º, colocou uma segunda Husqvarna no pódio, seguido de Van



Beveren da Honda.

Toby Price terminava a etapa em 5º mas ainda liderava a geral que agora tinha outra moto no segundo lugar, a de Benavides, a apenas 12 segundos. Skyler Howes ainda mantinha esperanças pois o seu 3º lugar estava a apenas 91 segundos da liderança.

VITÓRIA FINAL DE BENAVIDES E DA KTM RED BULL

Kevin Benavides da Argentina venceu mesmo o Dakar, concluindo na perfeição uma etapa difícil, acabando por bater Toby Price por 55 segundos para perfazer uma dupla da KTM Red Bull na derradeira etapa e na geral do Dakar de 2023. Benavides reclamou para si a vitória no Dakar 2023, com uma vantagem de apenas 43 segundos sobre o seu colega de equipa, Price.

Quintanilla pela Honda e Sanders pela GasGas foram os seguintes, antes de Skyler Howes pela Husqvarna reforçar com um 5º lugar o seu merecido 3º lugar na classificação geral.

Quintanilla e Van Beveren foram os melhores pilotos em Honda, a terminar o Dakar em 4º e 5º lugares, respetivamente. //



Motorway / Linhaway

os seus concessionários



PME EXCELÊNCIA 2021

COMECE O ANO COM CONFIANÇA.
PARA COMPRAR OU VENDER A SUA MOTA,
FALE CONNOSCO PRIMEIRO.

 MOTORWAY.PT

 @MOTORWAYLINHAWAYHONDA



Portugueses. O ano da indecisão

COM UM ALINHAMENTO de 5 pilotos de topo no Dakar 2023, três deles em motos oficiais, Portugal podia ambicionar a um lugar de destaque nas motos.

No resultado final não viria a ser assim, com percalços a excluir pelo caminho 3 dos 5 pilotos presentes.

Mesmo assim, Mário Patrão trouxe para Portugal a vitória na classe de veteranos e um 3º lugar na classe Original by Motul.

Mas registámos vários lugares Top 10 em etapas ao longo do percurso.

PRÓLOGO

6º PARA JOAQUIM RODRIGUES

No prólogo, ganho por Toby Price, Joaquim Rodrigues (J Rod dos seus tempos no Supercross nos EUA) foi de longe o melhor português. O piloto da Hero foi 6º, a apenas 10 segundos do tempo vencedor de oito minutos e 22 segundos.

Logo a seguir aparecia Sebastian Bühler em oitavo, com António Maio 13º e Rui Gonçalves 25º.

Finalmente, Mário Patrão foi 45º, mesmo assim a apenas 45 segundos do tempo de referência e bem qualificado entre os 138 concorrentes que acabaram o prólogo da dura prova, que começaria a sério no dia de ano novo.

ETAPA 1

JOAQUIM RODRIGUES DISTINGUE-SE

Na 1ª Etapa, “J Rod” seria ainda o melhor português, terminando a etapa em décimo e acabando uns segundos à frente de Sebastian Bühler, o Alemão baseado em Portugal, numa boa exibição das Hero.

António Maio foi 18º e Rui Gonçalves 27º, já a meia hora da frente, com Patrão a encetar o Rali em 56º da geral, mas 4º da Original by Motul, a antiga categoria “malle moto” em que a assistência é feita exclusivamente pelo próprio piloto.

ETAPA 2 BÜHLER HERÓI DO DIA

Na etapa 2, ganha por Mason Klein, Sebastian Bühler da Hero foi o grande herói em destaque, ao subir ao segundo lugar da etapa a apenas um minuto e nove segundos do vencedor.

Numa etapa mais difícil, Rui Gonçalves foi o melhor nacional seguinte, em 22º, aos comandos da Sherco oficial. J Rod terminou em 23º e António Maio em 24º, e a cerca de 16 minutos do vencedor.

Mário Patrão acabaria na 48ª posição, mantendo o 4º da classe Original by Motul.

ETAPA 3 J ROD REGRESSA AO TOP 10

Joaquim Rodrigues voltou a ser o melhor português ao acabar em 9º numa etapa em que parecia, de início, que todos os nacionais estariam longe do topo.

No final, com J Rod a 16 minutos e 5 segundos do vencedor, Rui Gonçalves foi 13º e António Maio 19º.

Bühler ficou um pouco mais abaixo, em 23º, e Mário Patrão acabou em 42º, mas já era segundo na Original by Motul, começando a definir o seu objetivo.

ETAPA 4 RODRIGUES FORA

Foram 574 Km em que os portugueses terminaram algo abaixo do habitual, com J Rod excluído da prova quando uma queda originou uma fratura na perna esquerda.

A desistência de Joaquim Rodrigues, que até aí tinha andado por volta do Top 10, foi a grande desilusão para os portugueses.



De resto, Patrão foi 33º, Rui Gonçalves 36º e António Maio 64º enquanto Bühler, que perdeu tempo a ajudar J Rod após a queda, acabou em 97º.

Já nos SSV, em estreia nas 4 rodas, Hélder Rodrigues encetou uma excelente recuperação, subindo da 28ª posição de partida da etapa anterior para a 10ª posição que ocupava ao km 335, quando o setor seletivo foi interrompido devido às enxurradas e cheias no percurso.

ETAPA 5 MAIO FORA DE PROVA

Na quinta etapa, ganha por Van Bereven, Rui Gonçalves foi o melhor português, terminando em décimo, compensando assim o abandono de António Maio por avaria. Maio partiu a corrente de transmissão pouco depois do início da etapa, e a chicotada rachou o cárter da sua Yamaha, ditando o abandono.

Enquanto isso, Sebastian Bühler acabou em 13º, a apenas 13 minutos do tempo vencedor.

Na geral, liderada por Skyler Howes da Husqvarna, Gonçalves era agora o melhor português, na 19ª posição, e Mário Patrão continuava no seu objetivo, na posição 59, mas terceiro da classe Original by Motul.

ETAPA 6 BÜHLER DE NOVO O MELHOR

Sebastian Bühler seria de novo o melhor dos "portugueses", ao acabar em 16º.

Com Mário Patrão a acabar no 38º lugar, Rui Gonçalves aparecia inicialmente muito atrasado na sua Sherco, confirmando-se o abandono por avaria.

Os portugueses em prova nas 2 rodas estavam >>>



assim reduzidos a Bühler e Patrão, mas nos SSV Ferreira/Palmeiro, Porém e Rodrigues/Reis ainda iriam brilhar.

ETAPA 7

CANCELADA POR MAU TEMPO

Com a sétima especial cancelada para as classes de Motos e Quad, devido às condições climáticas, os portugueses ainda em prova saíram de Riyadh em ligação a Al Duwadimi, com o dia de descanso atrasado um dia para permitir realizar a etapa no dia seguinte.

Entretanto, nos SSV, Hélder Rodrigues conseguiu manter-se nas primeiras posições com excelente navegação de Gonçalo Reis.

Apesar de um consumo excessivo e falta de potência no seu CanAm da South Racing, Hélder Rodrigues foi 8º da Categoria T3 numa etapa de enorme dureza, que teve no final uma longuíssima ligação que levou a caravana até Riyadh, capital da Arábia Saudita.

ETAPA 8

BÜHLER RESISTE EM 7º

Sebastian Bühler continuava a ser o melhor português, após concluir a etapa em 3 horas 54 minutos e 31 segundos, em 7º, a oito minutos e 13 segundos do vencedor.

Mais atrás, Mário Patrão, que acabou em 35º da geral, acabou em segundo da Original by Motul e manteve assim o pódio na classe de assistência limitada.

Algum consolo para o contingente português vem da classe de SSV, com vitória da dupla João Ferreira e Filipe Palmeiro e com Hélder Rodrigues e Gonçalo Reis a acabarem também muito bem, em sétimo.



O dia de descanso passou para um dia mais tarde, em Riyadh, e a caravana arrancou para mais uma etapa de 700 km entre Riyadh e Haradh, em parte feita por caminhos já atravessados na direção oposta.

ETAPA 9

BÜHLER 15º, PATRÃO 2º DA MOTUL

A Etapa 9, num total de 686 Km e com 358 Km de especial após o dia de descanso, deixou Bühler o melhor dos nossos, ao terminar em 15º, mas a apenas 16 minutos da frente.

Mais atrás, Mário Patrão acabou no 35º da Geral mas mantinha a segunda posição na Original by Motul, embora o seu adversário mais próximo, Javi Vega, tenha terminado apenas uns segundos atrás.

ETAPA 10

BÜHLER 19º, PATRÃO 3º DA CLASSE MOTUL

Desta feita, Sebastian Bühler terminou a etapa em 19º, a 8 minutos da frente.

Mário Patrão foi mais uma vez o terceiro da Original by Motul, a categoria "Malle Moto", ao acabar na posição 43, a coincidir com o seu número de corrida.

Como esperado, Javi Vega ultrapassou Mário Patrão na classificação geral da Original by Motul, mas este mantinha ainda o terceiro posto seguro, com o concorrente seguinte a mais de uma hora de atraso.

ETAPA 11

MÁRIO PATRÃO VENCE NA MARATONA

Mário Patrão brilhou na Etapa que ligou Shaybah ao Empty Quarter, ao vencer a Maratona da classe Original by Motul por apenas 7 segundos sobre o seu adversário mais direto, Javi Vega, acabando em 36º da geral.



Sebastian Bühler, da Hero, foi sexto, numa exibição de regularidade e força ao ficar a apenas 5 minutos e 6 segundos do vencedor na etapa que, por ser Maratona, não incluía assistências.

Com 90 pilotos ainda em prova, Bühler mantinha a 25ª posição da geral, a 4 horas e 08 minutos da dianteira.

ETAPA 12

BÜHLER 8º, PATRÃO 36º

Sebastian Bühler mantinha-se obstinadamente no top 10 com a Hero ao acabar em oitavo, cada vez mais próximo da frente, desta feita a apenas 3 minutos e 8 segundos do tempo do vencedor.

Mário Patrão foi de novo terceiro da classe Original by Motul ao acabar em 36º, a apenas 21 minutos da frente.

Nos SSV, Ricardo Porém com Augusto Sanz acabou em 6º e Hélder Rodrigues e Gonçalo Reis em 14º, um bom resultado após os problemas mecânicos do dia anterior.

Na classe de SSV modificados, a dupla do brasileiro Bruno Oliveira com o português Pedro Bianchi Prata acabou dentro do top 10, chegando a sexto da geral.

ETAPA 13

BÜHLER 8º, PATRÃO 36º

Bühler termina a etapa em 15º a quase 17 minutos da frente.

Mário Patrão teve novamente uma boa etapa, acabando num prudente 33º lugar, a 27 minutos da frente, e sendo novamente o segundo da Original by Motul, mas já sem grandes hipóteses de apanhar Javi Vega que levava já uma vantagem de mais de 50 minutos.

A etapa seguinte, que encerrou o Dakar deste ano, teria 417 km a parecer fáceis, com uma especial ainda mais curta de 136 km iniciada em Al Hofuf.

O Rally ia assim acabar junto ao mar vermelho em Dammam uma epopeia de 20.000 Km, que incluiu quase 5.000 km de especiais, e continua a merecer ao Dakar o epíteto da prova mais dura do mundo.

ETAPA 14

BÜHLER 6º, PATRÃO SEGUNDO NA CLASSE

A derradeira Etapa do Dakar entre Shaybah e Al Hofuf quase se provaria dramática para as aspirações dos portugueses.

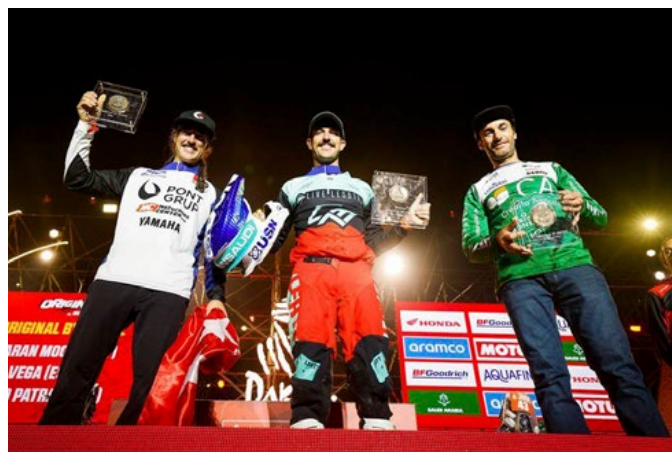
Se Bühler acabou num excelente 6º, já Mário Patrão enterrou-se numa zona lamacenta e perdeu muito tempo, esforçando muito a embraiagem, pelo que o resto da etapa foi concluída a um ritmo prudente.

Patrão viria a acabar ingloriamente em 56º, inviabilizando qualquer hipótese de recuperação, mas sem comprometer o seu pódio na Original by Motul.

Nos Protótipos X Raid, Ferreira e Palmeiro acabaram em 8º, com Porém 10º e Hélder Rodrigues e Gonçalo Reis um pouco atrás em 13º.

Competindo no seu quarto Dakar, o português Ricardo Porém e o estreante argentino Augusto Sanz completaram os dez primeiros na Etapa 14, pouco mais de seis minutos atrás do piloto líder.

Terminando rotineiramente nos seis primeiros, reclamaram também uma vitória na primeira etapa da maratona de Empty Quarter, liderando um pódio completo dos YXZ1000R Turbo Prototype da Yamaha. //



Bilhetes JÁ DISPONÍVEIS

Os bilhetes para o Grande Prémio de Portugal de MX já estão à venda com uma promoção de lançamento com preços especiais.



A caravana do mundial de Motocross regressa ao nosso país já nos próximos dias 29 e 30 de Abril para mais uma edição do Portugal MXGP. Com organização a cargo do ACTIB, aquela que será a quinta etapa pontuável para o Campeonato do Mundo de Motocross 2023 promete ser, uma vez mais, um grande espetáculo para todos os aficionados que irão marcar presença no Crossódromo Internacional de Águeda.

Destaque para o evento que, para além de contar com as habituais classes mundialistas - MXGP e MX2 -, será ainda pontuável para o Campeonato da Europa de 125 e 250cc - EMX125 e EMX250.

Os bilhetes para o evento já se encontram disponíveis e têm um preço de 40€ para o recinto.

O bilhete com lugar de bancada reservado tem um valor de 50€. O acesso ao paddock para conhecerem pilotos e equipas ao longo do fim-de-semana tem um custo adicional de 5€ – pago no local. Crianças até aos 11 anos de idade têm entrada gratuita.

Além disso, como forma de premiar os mais rápidos na “corrida” aos ingressos, o clube organizador preparou uma campanha muito especial de promoção em que os primeiros 500 bilhetes vendidos de peão terão um valor promocional ainda mais atraente de 32€.

Os que queiram usufruir de uma experiência única nesta edição 2023 do Portugal MXGP poderão ainda optar pelo Passe Geral VIP pelo valor de 250€.

A organização relembra que não é permitida a entrada de bebidas alcoólicas, bens alimentares e objetos de vidro.

À semelhança da edição passada, haverá no interior do Crossódromo Internacional de Águeda uma variada área de restauração com preços acessíveis.

Os ingressos para venda, além do habitual portal <https://portugalmxgp.bol.pt/>, estarão também disponíveis nas lojas físicas da Fnac, Worten e CTT.

Estas e outras informações em <https://www.portugalmxgp.com//>

S
SUPER
SOCO

CPX

OFERTA
TOP CASE



Elétrica. Económica, com uma SUPER OFERTA

Até ao dia 31 de Janeiro, 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.





De arrepiar, LITERALMENTE

No início do ano, quando o hemisfério norte é afetado pela estação do inverno, torna-se a altura ideal para a concretização do campeonato mundial de motos Speedway sobre gelo. Leu bem, corridas de moto no gelo!

Na realidade, não é de maneira alguma aconselhado andar de moto ou de carro em superfícies com gelo, pela fraca aderência que este proporciona. Porém, com condições de segurança reunidas, é possível.

Desta forma, enquanto os principais campeonatos estão a meses de arrancar, o campeonato mundial Ice Speedway Gladiators da FIM encontra as condições perfeitas para a sua realização.

Os pilotos apelidados de “Gladiadores” são, na maioria, naturais de países nórdicos. As proezas feitas por estes são de arrepiar, não só pelo frio, mas também pelos ângulos de inclinação em curva, onde chegam a raspar o guidador no chão. Perdão, no gelo!

O campeonato é disputado em circuitos ovais, na direção contrária à dos ponteiros do relógio, nos quais os participantes atingem velocidades de 130 km/h nas retas e 100 km/h nas curvas.

Para ser assegurada aderência, os pneus estão



equipados com pequenos espigões de metal (3cm), desenhados especialmente para não danificarem em demasia o tapete de gelo.

As motos são semelhantes às de Speedway (na terra), apenas se distinguem pela sua maior distância entre eixos, quadro mais rijo e obviamente pelos pneus. Tal como no campeonato Speedway, as motos não têm sistema de travagem. Por isso, as duas maneiras de abrandar serão com o travão motor ou com a caixa de 2 velocidades.

Para garantir a segurança dos pilotos em caso de colisão, barras metálicas cobrem as rodas em praticamente todo o seu perímetro, para protegerem os pilotos dos espigões metálicos instalados nos pneus. Ainda assim, em caso de queda, o risco é grande!

O FIM Ice Speedway Gladiators World Championship é composto por três corridas que se vão disputar a 28 de janeiro na Suécia, a 18 de março na Alemanha e a 1 de abril nos Países Baixos. //



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



São 23

PILOTOS AO TODO

Os 23 pilotos que buscam a glória na época 2023 do Mundial de SBK foram revelados, a maioria confirmações de posições já anunciadas.

AS CINCO EQUIPAS DE FÁBRICA PERMANECEM AS MESMAS

Terminado o Campeonato Mundial de Superbike MOTUL 2022, as atenções voltam-se para a temporada 2023 que começa em Fevereiro, com 23 pilotos a alinhar quando a época começar.

Embora não haja mudanças nas equipas de fábrica, tem havido muitas mudanças para cá e para lá na grelha de partida entre os Independentes.

Depois de desempenhos impressionantes ao longo da temporada, a Ducati, Yamaha, Kawasaki,





Honda e BMW optaram todos por permanecer com os seus alinhamentos para a temporada 2023.

Álvaro Bautista (Ducati Aruba) procurará defender o seu título usando o seu número #19 habitual, em vez do #1 a que teria direito, e continua ao lado de Michael Ruben Rinaldi.

Na vice-campeã Yamaha Pata, Toprak Razgatlioglu, Campeão de 2021, regressa ao seu tradicional #54, depois de ter utilizado a placa com o #1 ao longo de 2022, e a ele junta-se Andrea Locatelli para uma terceira campanha.

MUDANÇA SÓ DE NOME NA BMW

Jonathan Rea também procurará ganhar um sétimo título com a Kawasaki e a ele junta-se, mais uma vez, Alex Lowes.

Há uma ligeira alteração para a equipa de fábrica da BMW, pois passam a ser conhecidos como ROKiT BMW Motorrad SBK Team, com os pilotos Scott Redding e Michael van der Mark a terem o objetivo de levar a nova M 1000 RR ao pódio em 2023.

A equipa de fábrica da Honda, o Team HRC, também manterá o mesmo alinhamento, com Iker Lecuona a adicionar mais ao seu pódio único de 2022 e Xavi Vierge a pretender marcar um pódio.

Há uma mudança na equipa da BMW Bonovo Action quando Garrett Gerloff se junta à equipa BMW vindo da GRT Yamaha, juntando-se a Loris Baz na sua segunda temporada com a equipa em 2023.

MUDANÇAS NOS INDEPENDENTES

Na Honda MIE, o piloto malaio Hafizh Syahrin ficará para uma segunda campanha após um forte final da sua temporada de estreante e a ele juntar-

se-á Eric Granado. O brasileiro Granado competiu pela equipa numa única participação em 2020, mas fará uma campanha completa em 2023.

Há algumas caras novas na grelha de 2023, bem como algumas caras de regresso ou veteranos.

O Campeão de 2013 Tom Sykes regressa às Kawasaki com o equipamento da Kawasaki Puccetti Racing, enquanto o bi-vencedor de MotoGP Danilo Petrucci fará a sua estreia nas SBK com a Ducati Barni Spark Racing.

4 ROOKIES EM BUSCA DE SUCESSO

Há também a estreia da equipa Yamaha GMT94 nas SBK, com a equipa vice-campeã de SSP com Lorenzo Baldassarri a encetar a sua primeira campanha de SBK.

A Baldassarri juntar-se-á o seu rival ao título de 2022, com Dominique Aegerter a dar o passo para as SBK com a equipa GYTR Yamaha GRT ao lado do Campeão do Mundo de 2021 em Moto2 Remy Gardner, com o australiano a vir da MotoGP.

A equipa Yamaha Motoxracing regressa para uma segunda campanha no Campeonato, empregando os serviços do campeão britânico de Superbike de 2022 Bradley Ray, mas Ray só irá competir nas rondas europeias esta época.

O piloto italiano Axel Bassani fica com a equipa Motocorsa Racing e espera continuar a impressionar na Ducati Panigale V4 R, enquanto o colega independente da Ducati Philipp Oetl também fica com a equipa GoEleven para a sua segunda campanha nas SBK.

O piloto checo Oliver Konig terminou a temporada 2022 com dois pontos em duas rondas e permanece com a equipa Orelac Racing VerdNatura para a sua segunda campanha. //



Portimão EM DESTAQUE

Com uma data de início já em Fevereiro na Austrália, as equipas do Mundial Motul Superbike já iniciaram o seu programa de testes de Inverno. Com dois testes já realizados em Dezembro, aqui estão os seguintes.

JEREZ FECHOU 2022 E ABRE 2023

O Circuito de Jerez - Angel Nieto no sul de Espanha já realizou dois testes em Dezembro, totalizando cinco dias ao longo das duas sessões. Duas equipas de fábrica participaram no teste, na esperança de tirar partido do clima mais quente da Andaluzia, com a Kawasaki Racing, com Jonathan Rea (à direita em cores de inverno) e Alex Lowes, em pista ao lado de equipas da BMW também presentes.

Foi a primeira oportunidade de ver Tom Sykes com a Kawasaki Puccetti antes do seu regresso à SBK.





"FEVEREIRO MARCA O INÍCIO DA TEMPORADA 2023 COM A ABERTURA DA TEMPORADA AUSTRALIANA A TER LUGAR DE 24 A 26 DE FEVEREIRO."



O primeiro teste de 2023 tem lugar em Jerez e haverá muitas motos à vista durante os dois dias, com quase todo o campo em pista. Todas as equipas de fábrica estão presentes, com o actual campeão Álvaro Bautista (Ducati Aruba) e o companheiro de equipa Michael Ruben Rinaldi a estrear a nova Panigale V4 R da Ducati.

INDEPENDENTES EM PISTA

Haverá também equipas independentes em pista, com Philipp Oettl (Team Goeleven), Axel Bassani (Motocorsa Racing), Hafiz Syahrin (Honda MIE Racing), Oliver König (Orelac Racing VerdNatura) e os estreantes Lorenzo Baldassarri (Yamaha GMT94), Danilo Petrucci (BARNI Spark Racing) e Bradley Ray (Yamaha Motoxracing) a participarem no seu primeiro teste da época.

Além das equipas SBK, em Jerez haverá também um punhado de pilotos de SSP, como Can Oncu (Kawasaki Puccetti), Nicolo Bulega (Ducati Aruba Racing) Andrea Mantovani (Yamaha Evan Bros.), John McPhee (Vince64 by Puccetti Racing), Adrian Huertas (Kawasaki MTM) e Yuta Okaya (Kawasaki Prodina Racing), todos na lista de inscritos.

PORTIMÃO EM DESTAQUE

O Autódromo Internacional do Algarve acolherá o quarto teste da temporada e leva a temporada de testes a Fevereiro, com ação em pista nos dias 31 de Janeiro e 1 de Fevereiro.

O teste de Portimão apresenta um alinhamento muito semelhante ao teste de Jerez na semana anterior, uma vez que as equipas e os pilotos podem testar novas peças num traçado diferente.

Fevereiro marca o início da temporada 2023 com a abertura da temporada australiana a ter lugar de 24 a 26 de Fevereiro.

Na semana que antecede, haverá dois dias de testes para toda a grelha de SBK e SSP (como Aegerter à esquerda) a 20 e 21 de Fevereiro.

2022-2023 Calendário de testes (sujeito a alterações). //

CALENDÁRIO DE TESTES

25 - 26 de Jan.

Circuito de Jerez - Angel Nieto

31 de Jan. a 1 de Fev.

Autódromo Internacional do Algarve

20 - 21 de Fev.

Teste Oficial de Dorna, Circuito do Grande Prémio de Phillip Island



Verstappen queria, A RED BULL DISSE “NÃO”

Porque é que Max Verstappen está proibido pela Red Bull de andar de moto de MotoGP? O campeão mundial de F1 2022 revelou a razão.

Porque é que Max Verstappen está proibido pela Red Bull de andar de moto de MotoGP? O campeão mundial de F1 2022 revelou a razão.

Max Verstappen revelou que a Red Bull o proibiu de andar em motos de MotoGP por receio de que o holandês se pudesse lesionar no processo.

Isto é uma cláusula standard dos contratos de pilotos de F1, com a consequência de que muitos andam de moto às escondidas ou, assim que se libertam do contrato, passem a dedicar-se às 2 rodas,

como aconteceu com Schumacher que, assim que se reformou da F1, foi fazer o Campeonato alemão de SBK e se mostrou muito rápido.

A razão óbvia é que um piloto se pode facilmente magoar, mas adicionalmente, o “lobby” automóvel não gosta que se saiba que os seus heróis gostam de motos e andam de moto, e tentam ocultá-lo o mais possível.

Durante o fenómeno Pedro Lamy, em 1995, quando o português capturou a imaginação da nação ao correr na F1 pela Lotus e pela Minardi, nunca foi

divulgado que Lamy foi campeão nacional de mini-motocross e mini-motos e, mesmo já piloto de F1, mantinha a paixão pelas motos e era motociclista.

Quanto a Verstappen, o campeão mundial de F1 teve recentemente a oportunidade de conversar sobre as principais corridas dos campeonatos do mundo com o seis vezes campeão mundial de MotoGP Marc Márquez.

Os dois pilotos reuniram-se no Dia de Ação de Graças da Honda 2022, que foi um evento recentemente realizado em Motegi, e na ocasião discutiram as respectivas formas de corrida, expressando o seu apreço pelos talentos um do outro.

Max Verstappen ganhou o título de F1 em 2022 com facilidade, tendo encerrado a temporada com quatro corridas pela frente. Marc Márquez, por outro lado, tem vindo a sofrer uma longa recuperação de lesões e não tem competido ao mais alto nível durante algum tempo.

Verstappen mencionou que queria experimentar uma moto de MotoGP, mas que não é autorizado pela Red Bull a fazê-lo, devido às grandes probabilidades de lesões.

O holandês disse acerca de Márquez:

"Estes gajos são loucos! As velocidades que atingem nas rectas e a potência dos motores... Gostaria de experimentar um dia, mas ainda não estou autorizado a fazê-lo. A Red Bull não o permite".



Márquez respondeu dizendo que deveria experimentar a moto na época de Inverno, a época baixa da F1, mas o piloto da Red Bull respondeu:

"Não, posso partir as pernas. Eu conheço-me a mim próprio. Quero mesmo experimentá-la, mas depois pode correr mal". É realmente fascinante como os pilotos de motociclismo são fortes. Eu adoro ver o MotoGP. Há tantas equipas que podem ganhar, o que é muito bom".

Por contraste, o domínio de Max Verstappen na F1 não tornou a época de 2022 aborrecida, como afirma o patrão da McLaren Zak Brown, que alegou que a época de 2022 F1 não foi 'aborrecida', apesar do domínio absoluto de Max Verstappen. //



"LAMY FOI CAMPEÃO NACIONAL DE MINI-MOTOCROSS E MINI-MOTOS E, MESMO JÁ PILOTO DE F1, MANTINHA A PAIXÃO PELAS MOTOS E ERA MOTOCICLISTA."



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Ano novo, TENDÊNCIA IGUAL

Refletindo sobre o 2022 que agora passou, ocorreu-me fazer uma resenha dos principais acontecimentos que marcaram o ano. Deixando de lado, momentaneamente, os sucessos de uma época desportiva que teve vários momentos altos, é fácil constatar que o evento global que nos vai afetar mais no futuro é o crescimento exponencial da venda de veículos elétricos.

Por cá, se extrapolarmos de um mercado sempre muito maior que o das motos, o automóvel, vemos que se matricularam 17.817 ligeiros de passageiros 100% elétricos no país em 2022. Isto quer dizer que, a nível nacional, as vendas dos elétricos cresceram 34,4% em Portugal.

Sem dúvida, nas semanas vindouras, teremos alguns números mais específicos sobre as duas rodas no nosso mercado mas para já, olhando para o maior mercado do mundo, os Estados Unidos da América e de novo para os automóveis, uma leitura atenta das estatísticas vai permitir sem dúvida tirar algumas ilações das tendências futuras.

Se alguém ainda duvida que os fabricantes estão a apostar a sério na propulsão elétrica, o facto de só nos Estados Unidos terem sido gastos mais de 22.000 milhões de dólares (sim, \$22.000.000.000!) a construir instalações de fabrico de baterias, põe essa noção em perspetiva. E nem falemos da China!

Embora neste momento apenas 2% dos americanos possua um veículo elétrico, um impressionante número de 71% expressou interesse em adquirir um

num futuro próximo.

Também podia ser interessante notar que em 2021 venderam-se lá cerca de 602.021 unidades e, faltando compilar os números finais de 2022, esse número já fora igualado até Outubro e o 3º trimestre do ano mostrou um aumento de 64% nas vendas, portanto, é natural que 2022 revele esses números quase duplicados.

Do lado de cá, a União Europeia concordou em cessar a produção de motores a combustão até ao ano 2035, impulsionando portanto o fabrico de veículos elétricos.

Globalmente, as vendas de veículos elétricos têm vindo a dobrar anualmente e atingiram os 6,6 milhões em 2021.

Por outro lado, os híbridos têm estagnado em termos de vendas, algo que pode ser em parte atribuído às conhecidas dificuldades em obter certos componentes no mercado internacional, mas também provavelmente devido à incerteza quanto aos custos totais de aquisição e manutenção deste tipo de veículos.

Seja como for, e numa filosofia de “se não os podes bater, junta-te a eles”, este crescimento só se vai tornar ainda mais notório.

Nas duas rodas, algumas propostas muito interessantes e desafiantes do ponto de vista estético vieram para ficar, e se calhar, daqui a 10 anos veremos uma moto elétrica como uma coisa tão banal como agora uma injeção eletrónica ou um ABS, que ainda há relativamente pouco tempo nos pareciam modernices... //

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

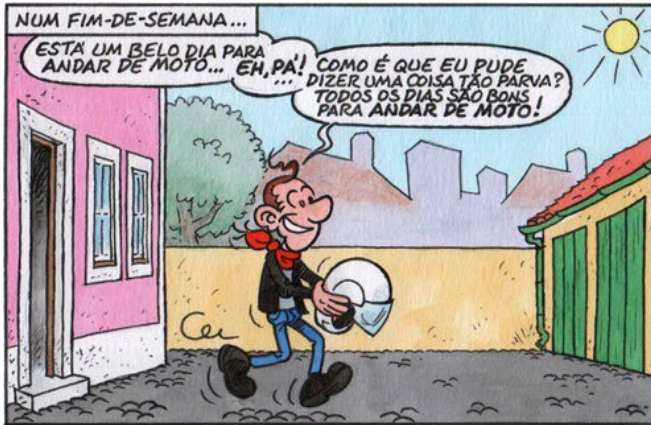
Multimoto

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

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Diogo Ramos
Responsável SEAT MÓ Portugal

Mobilidade, liberdade, E O AMBIENTE AGRADECE!

A mobilidade elétrica sustentável chegou ao mundo das duas rodas, sendo a opção mais ecológica e que tem vindo a dar provas sólidas de ser a melhor forma de nos movermos, sobretudo na 'selva urbana'.

A população tem vindo a crescer exponencialmente nas áreas metropolitanas e tudo indica que esta tendência se irá acentuar nos próximos anos. Todos nós precisamos de nos deslocar e, por isso, todos os dias usamos um veículo para percorrer distâncias, por vezes tão curtas, quase sempre sozinhos, num trânsito absurdo, e ainda por cima temos de ter a preocupação de encontrar um lugar para estacionar.

Esta realidade individual transposta para o coletivo da sociedade em que vivemos resulta em níveis de poluição preocupantes que vão aumentando todos os anos, sobretudo nos centros urbanos, com efeitos nefastos para o meio ambiente e para todos nós.

Estas são razões mais do que suficientes para apostar num futuro focado na preservação do nosso planeta, mas também orientado às pessoas, elevando a sua qualidade de vida com mais espaços verdes, mais zonas de lazer e novas formas de mobilidade mais rápidas, eficazes e adaptadas à maioria das situações diárias.

O mercado já conta com muitas soluções para todos os gostos e carteiras, não obstante, qualquer solução de mobilidade sustentável terá sempre de garantir níveis de autonomia que transmitam confiança e não nos deixem "pendurados", sejam ágeis e fáceis na forma como se carrega a bateria e que alimentem o nosso ecossistema de gadgets conectados entre

si, sem descurar o fator emocional com produtos de design atraente.

Sem dúvida que o ambiente é a nossa maior motivação para uma mudança de estilo de vida, no entanto, o consumo é também um fator valorizado por quem pretende adquirir uma moto 100% elétrica. Na realidade, tem sido incrível a reação das pessoas quando descobrem que podem fazer 100 quilómetros pelo preço de um café, que podem contar com uma manutenção reduzida e a um custo mais reduzido, ao mesmo tempo que contribuem para a redução das emissões de CO2.

Andar numa scooter elétrica é juntar mobilidade, facilidade de estacionamento, economia, liberdade, adrenalina e prazer, de forma sustentável, a cuidar do nosso planeta! //

"Na realidade, tem sido incrível a reação das pessoas quando descobrem que podem fazer 100 quilómetros pelo preço de um café..."



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.

