

## VIAJANTES

- » HONDA NT 1100 DCT
- » MOTO GUZZI V 100 MANDELLO S
- » YAMAHA TRACER 9 GT



### » TESTE

KAWASAKI KZ1000 JIM GOOSE  
MACBOR MONTANA XR5 500  
VOGE SR4 MAX  
YADEA G5S

### » APRESENTAÇÃO

KTM 1290 SUPER ADVENTURE R  
VOGE 350 AC  
VOGE 525 ACX

### » REPORTAGEM

ESCAPES BARULHENTOS

### » DESPORTO

MOTOGP, ADEUS SUZUKI

### » TOM VITOÍN

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



Marque um test drive no seu concessionário Honda.

# Agite a colmeia

O inseto mais agitado está prestes a escrever um novo capítulo de uma nova era. A icónica Honda Hornet sofreu uma metamorfose total para se tornar mais leve, rápida e ainda mais agressiva. A novíssima Hornet pica com mais força do que nunca graças a uma relação peso-potência líder na sua classe. O seu zumbido enérgico e desportivo faz-se ouvir através do seu novo motor de alta performance de dois cilindros paralelos de 750cc, tecnologia avançada e diferentes modos de condução. Icónica e agressiva, o seu estilo streetfighter conta com um quadro leve, em aço, tipo diamante. O enxame está ansioso para levar a novidade para as ruas e agitar a colmeia. **Realize o seu Sonho.**



# PORQUE NÃO...



Rogério Carmo  
Publisher

## A física e o físico

Diz-se que o universo se explica através de quatro forças atômicas, e as motos, tal como os motociclistas, estão sujeitas a todas elas. A gravidade, que nos cola ao chão, o eletromagnetismo que faz saltar a faísca que nos impulsiona, e ainda as forças fraca e forte, responsáveis por que todas as moléculas e todos os átomos se mantenham juntos, e mais uma série de coisas altamente estranhas e muitas ainda inexplicadas.

Mas os motociclistas, independentemente de como tudo funciona nos meandros da física, também têm 4 FORÇAS que os regem, isto se não querem acabar com más recordações.

São elas o RACIOCÍNIO, necessário para evitar situações comprometedoras e definir a trajetória adequada em caso de algum imprevisto, a ANTECIPAÇÃO, para um controlo do trânsito e uma leitura eficaz da estrada, a MANUTENÇÃO, importante para se poder beneficiar das melhores condições de fiabilidade e performance do veículo, e a PROTEÇÃO, sob a forma de equipamento para, em caso do pior cenário acontecer, haver uma armadura que minimize as consequências.

Com isto, os motociclistas estão prontos para enfrentar as leis de Newton, que definem o comportamento dos corpos em movimento e que são responsáveis pelas

consequências de qualquer impacto.

A INÉRCIA, que nos faz desejar ter muitos cavalos de potência para acelerar e bons travões para poder parar, a ACELERAÇÃO, que nos faz extremamente felizes mas que multiplica o peso dos corpos em movimento pela velocidade a que se deslocam, com efeitos dramáticos em caso de impacto, e a última, que diz que PARA CADA AÇÃO EXISTE UMA REAÇÃO, que na prática também podia estar relacionada com comportamentos e insultos, mas que em ciência explica porque, quando arrancamos, o que realmente acontece enquanto começamos a andar para a frente, é que também estamos a empurrar a estrada para trás e, por oposição, quando travamos, estamos a empurrar a estrada para a frente, o que também explica porque não se pode ir de moto à lua e porque os pneus se gastam tão depressa!

Porque não sou cientista, nem tenho capacidade para averiguar se estas teorias estão realmente corretas ou se há forma de as contornar, quando me sento numa moto, vou sempre bem desperto, bem equipado e tento deixar para trás todos os pensamentos que não estejam diretamente relacionados com a condução. Como costumo recomendar, quando conduzir, apenas conduza! Qualquer distração pode fazer com que a física nos dê cabo do físico! //

**8** MOTO NEWS

## APRESENTAÇÃO

- 30** VOGÉ 350 AC
- 34** KTM 1290 SUPER ADVENTURE R
- 36** VOGÉ 525 ACX
- 40** ROYAL ENFIELD HIMALAYAN BY MOTOEXOTICA
- 42** YAMAHA R7 TURBO
- 44** BISTELLA 500

## CONTRAPONTO

- 48** HONDA NT1100 DCT vs MOTO GUZZI V100 MANDELLO S vs YAMAHA TRACER 9GT

## TESTE

- 62** VOGÉ SR4 MAX
- 70** MACBOR MONTANA XR5 500
- 78** YADEA G5S
- 86** KAWASAKI KZ1000 JIM GOOSE

## REPORTAGEM

- 114** ESCAPES DE MOTO BARULHENTOS

## DESPORTO

- 118** ADEUS, SUZUKI

## CRÔNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: A FÍSICA E O FÍSICO
- 6** PEDRO ALPIARÇA: 2 DEDOS DE CONVERSA
- 28** MÁRCIA MONTEIRO: QUANTO TEMPO DURA A PAIXÃO?
- 46** ADELINA GRAÇA: PAYS BASQUE, OS PIRENÉUS ATLÂNTICOS
- 110** GRACINDA RAMOS: ANO 2022 - HISTÓRIA DE UMA VIAGEM ADIADA
- 126** PAULO ARAUJO: MAIS ELETRÔNICA, MAIS TÉCNICA, MAIS DIFÍCIL
- 128** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 130** ADELINA GRAÇA: A PEQUENA "MATRIX"





**BMW  
MOTORRAD**

BMW  
MOTORRAD

**100**  
YEARS

MAKE LIFE A RIDE

# AFINAL O TAMANHO IMPORTA.

**OFERTA DE EQUIPAMENTO NO VALOR  
IGUAL À CILINDRADA EM TODA A GAMA \***

Sem dúvida que mais importante do que o tamanho da moto, é o que fazes com ela. No entanto, até 31 de março de 2023, quanto maior for a cilindrada da BMW que adquirires, maior será a oferta em Equipamento Original BMW Motorrad. Por exemplo, se adquirires uma BMW R 1250 GS, a oferta em Equipamento é de 1254€ já com IVA incluído.

Para mais informações lê o QR Code com o teu smartphone ou visita o Concessionário BMW Motorrad mais perto de ti.

\* Campanha válida apenas para motos novas, de 1 de janeiro a 31 de março de 2023, limitada ao stock existente e não acumulável com outras campanhas em vigor. Quando o valor da cilindrada é inferior à designação comercial do modelo, é assumido este último para a oferta. No caso da BMW CE 04 a oferta é equivalente à do modelo de combustão (400,00€).



\* A tua vida é uma viagem

**MAKE LIFE A RIDE \***

[bmw-motorrad.pt](http://bmw-motorrad.pt)



**Pedro Alpiarça**  
Ensaaiador

## 2 dedos DE CONVERSA

**J**á nos aconteceu a todos. Paramos a moto e vem alguém ao nosso encontro com vontade de conversar. Independentemente do modelo, da marca, da exclusividade ou popularidade da máquina em questão. É um verdadeiro fenómeno social, os veículos de duas rodas atraem diálogos de circunstância. Esta aconteceu não há muito tempo, num Portugal profundo:

Estava esgalgado de fome. Cego por um tasco nos últimos quilómetros de uma manhã em cheio, a mais pequena miragem de uma cerveja e uma bifana, faziam-me salivar. Era este o estado de espírito quando parei à entrada de uma vila perdida no Alentejo. Moto desligada, enquanto tirava o capacete e as luvas acercava-se de mim um local com ar curioso. Embora pouco mais velho que eu, as rugas de expressão denunciavam-lhe uma vida dura, com muito mais sol, daquele rude, sem esplanada ou praia. Não demorou muito a perder a vergonha.

- Bela máquina companheiro. É uma quê?
- Viva. É uma BMW. Bonita, não é?
- Tenho um primo com uma igual. Vai para todo o lado, é daqueles que vive em cima dela. A mulher nem o vê em casa... Olhe, é um sortudo!
- Pois... viajar nestas máquinas é uma maravilha.
- Qualquer dia compro uma também! Quanto é que isto custa?
- Bom... esta aqui está cheia de extras, mas começa nos (...)
- Eu já tive uma quando era novo, aquilo era só pôr gasolina e andar! Era mais pequena, mas cheguei a dar 150 na recta do Mosteiro, sabe qual é?
- A estrada? Assim de repente não estou a ver...

- Não! A moto! Era vermelha, pequenina, via-se muito por estas bandas, já não me lembro do nome...

Por esta altura percebo que esta conversa seria fantástica com uma mini fresquinha na mão. O meu estômago contorce-se de novo.

- Fazia uma fumarada desgraçada e quando lhe apertava o gasganete parecia um enxame de abelhas furiosas... mas das nossas! Não dessas que vêm lá da China e matam tudo...

- Pois...

- Qualquer dia peço ao meu primo para me deixar dar uma volta na dele. Isso tem muita força, não? Quanto é que isso dá? Para aí uns 200, não?

- Ó amigo, é como tudo, dá aquilo que lhe pedimos. É preciso ter respeitinho.

- Certo, certo... Eu já não tenho idade para grandes loucuras. Na verdade, eu só queria ter uma boa desculpa para sair de casa e não ter de aturar a patroa. É que eu nem gosto muito de motos, sabe? //

**"Por esta altura percebo que esta conversa seria fantástica com uma mini fresquinha na mão. O meu estômago contorce-se de novo."**


**4 | Ever**  
**DUCATI**

4 anos de garantia

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

## Nova Ducati Multistrada V4 Rally

# Unlock Earth

Grandes viagens, terras longínquas, caminhos inexplorados. A nova Multistrada V4 Rally é a 'globetrotter' para todos os que procuram continuamente novas aventuras. Seja na selva urbana ou em caminhos de terra, a sua condução intuitiva e o potente motor V4 Granturismo tornam-na incansável e preparada para te levar a qualquer parte. A Multistrada V4 Rally foi desenhada para viagens de longo curso, com um novo assento para condutor e passageiro, aerodinâmica avançada, depósito de 30 litros, novo sistema de desativação dos cilindros traseiros que melhora o consumo e longos intervalos de manutenção, tudo isto assegurando uma condução extremamente confortável. Nesta moto, os Riding Modes satisfazem todas as necessidades, enquanto os radares dianteiro e traseiro com Adaptive Cruise Control e Blind Spot Detection, bem como o novo Power Mode Off-Road, permitem uma condução agradável em longas distâncias e aventuras extremas em todo-o-terreno.

**Nova Multistrada V4 Rally: unlock earth.**

Cilindrada 1,158 cc | Potência 170 hp (125 kW) às 10,750 rpm | Binário 121 Nm @ 8,750 rpm | Peso a seco 227 kg.  
 Garantia de 4 anos com quilometragem ilimitada disponível em toda a família Multistrada.

Descobre mais informações no teu Vendedor Autorizado e em [ducati.pt](https://www.ducati.pt)

\*Promoção válida até 31/03/2023 para toda a gama Multistrada V4 com exceção da MTS V4 Pikes Peak..





## Böhmerland 21 - o regresso da marca Checa

REERGUIDA POR PETER KNOBLOCH, A BÖHMERLAND SURTIU COM UM MODELO NOVO, O “21”, CAPAZ DE FAZER JUS AO PASSADO DA MARCA.

A **BÖHMERLAND** foi uma fabricante de motos Checa que nasceu em 1924 e manteve actividade até à segunda Guerra Mundial. Durante a sua existência, nos anos 20, a Böhmerland foi conhecida pelas suas motos fora do comum (que apresentam grandes distâncias entre eixos e 2, 3 ou 4 lugares), ou ainda pela introdução das jantes de alumínio e pinturas com cores vivas.

A Langtouren da Böhmerland é ainda reconhecida como a moto de produção em série mais comprida, com uns impressionantes 3,2 metros de distância entre eixos.

100 anos depois, a Böhmerland ressuscita com a criação de um modelo com um preço de quase 60 mil euros. A Böhmerland 21 apenas surgiu graças a Peter Knobloch, empresário que detém uma empresa especializada em impressão 3D, e a Jan Hrbek, o seu designer.

Com uma produção limitada somente a 10 unidades,

a Böhmerland 21 não terá uma distância tão grande entre eixos como os modelos antigos. Com rodas de 21 polegadas e pneus 120 e 130 de largura à frente e atrás, respectivamente, mede apenas 1,58 metros entre eixos.

Aparenta não possuir suspensão traseira, mostrando simplesmente umas molas no assento para conforto do motociclista. Na frente, a forquilha tem molas exteriores que se destacam pela sua cor vermelha.

A sua unidade motriz de 600 cc apresenta uma configuração monocilíndrica, arrefecida por ar e água, que produz uns saudáveis 46,9 cv de potência e 60 Nm de binário, perfeitamente capazes de mover o conjunto, que reclama um peso de apenas 154 kg. O preço não é tão leve, pois na etiqueta constam uns expressivos 58.000€. //



**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](http://WWW.MOTOGUZZI.PT)



## Metzeler Custom Tour - para amantes das motos personalizadas

A METZELER VAI MARCAR PRESENÇA EM VÁRIOS EVENTOS COM A METZELER CUSTOM TOUR, A FIM DE APRESENTAR AOS ENTUSIASTAS UMA GAMA DE PNEUS ESPECÍFICOS PARA AS MOTOS CUSTOM.

**A METZELER CUSTOM TOUR** arrancou no final de janeiro no MBE Motor Bike Expo que decorreu em Verona, Itália, e vai terminar no Wheels & Waves, em outubro de 2023.

A especialista em pneus alemã vai dispor de um espaço nos eventos onde irá exibir e comercializar os pneus Cruisetec e ME 888 Marathon Ultra, concebidos para as últimas gerações de cruisers.

Neste espaço, os motociclistas vão poder verificar

a pressão dos pneus das suas motos e, se necessário, substituí-los no local pelos produtos Metzeler.

**O calendário da digressão é o seguinte:**

- MBE Motor Bike Expo – Verona, Itália, 27-29 de janeiro
- Warsaw Motorcycle Show – Varsóvia, Polónia, 10-12 de março
- Hamburg Harley Days – Hamburgo, Alemanha, 19-

21 de maio

- Wheels & Waves – Biarritz, França, 21-25 de junho
- HD European 120th Anniversary Celebration – Budapeste, Hungria, 22-25 de julho
- European Bike Week – Faak am See, Áustria, 5-10 de setembro
- Wheels & Waves – Lido di Camaiore, Itália, TBD outubro

Para além destas, haverá também outras iniciativas que serão comunicadas mais perto da data dos eventos, mas infelizmente esta digressão não irá passar por Portugal.

#### **Metzeler Cruisetec e ME 888 Marathon Ultra**



Os pneus de última geração Cruisetec foram especificamente desenhados para motos com motor V-Twin e garantem uma boa agilidade e aderência graças à sua carcaça inovadora e ao seu composto.

Os pneus ME 888 Marathon Ultra oferecem uma boa durabilidade, cortesia da sua inovadora estrutura e do desenho das ranhuras que prolongam a vida do pneu, além de prometerem mais aderência em piso molhado. //



**CAISMOTOR**

ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.  
VISITE-NOS! [CAISMOTOR.COM](http://CAISMOTOR.COM)

  /caismotor

**KTM**

**1290 SUPER  
ADVENTURE S**





## Protótipo Touratech BMW R 1250 GS RR

O INTUITO DO PROTÓTIPO R 1250 GS RR DA TOURATECH É ELEVAR O POTENCIAL OFF-ROAD DO MODELO DA BMW COM MOTOR BOXER.

**A EQUIPA** de engenheiros da Touratech Suspension dedicou-se a converter a R 1250 GS numa especialista em off-road, de modo a tirar o máximo partido da moto nos trilhos mais difíceis.

O resultado foi a espetacular R 1250 GS RR. Equipada com uma reforçada roda de 21 polegadas na frente, suspensões eletrónicas e um kit de proteções.

Como expectável, as suspensões utilizadas neste protótipo foram as Plug & Travel EVO da Touratech, na sua versão com maior curso, mas a R 1250 GS RR equipa ainda outros produtos da especialista em suspensões.

O seletor de mudanças e pedal do travão traseiro são ajustáveis para uma condução em pé mais confortável e as manetes do guiador são articuladas para diminuir o risco de se partirem. No motor, as

tampas de válvulas e o cárter possuem proteções em alumínio da Touratech.

Esta modificação foi testada e aprovada por Kevin Gallas, piloto experiente de hard enduro, que levou a R 1250 GS RR a terminar a Maratona Transitalia referindo-se ao protótipo como uma verdadeira big trail, capaz de ultrapassar grandes obstáculos fora de estrada, mas ao mesmo tempo a demonstrar um comportamento fenomenal no asfalto.

A R 1250 GS RR é apenas um protótipo, sendo a única até agora a ser produzida, e irá ser intensamente utilizada em diferentes eventos, de forma a gerar mais dados aos engenheiros da Touratech fundamentais para que possam melhorar e desenvolver os seus actuais e futuros produtos. //

# THE BEST OF BOTH WORLDS™



*Ninja*  
**1000SX**

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

Para mais informações visite [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt)

@ /KawasakiPortugal ou f /Kawasaki.pt



Recomendamos Lubrificantes



Recomendamos Equipamentos

\* O Melhor de dois mundos

Multimoto



**Kawasaki**  
Let the good times roll



## Ultraviolette F99 - Uma moto elétrica indiana para corridas

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

A **ULTRAVIOLETTE F99** foi revelada no salão Auto Expo que decorreu recentemente em Delhi, na Índia, e promete muita diversão.

Em comparação com o modelo F77 da Ultraviolette, a F99 viu aumentar a potência máxima para os 65 cv, que são capazes de a propulsionar dos 0-100 km/h em apenas 4,5 segundos e de a levar a alcançar uma velocidade máxima para lá dos 200 km/h.

A sua ciclística e estrutura foram pensadas de forma a oferecerem um bom desempenho desportivo, com diversos apetrechos aerodinâmicos que vão ao ponto de, ao invés de um farol, apresentar um defletor aerodinâmico em fibra de carbono. A sua ergonomia é

personalizável através de guiador e poisa-pés reguláveis para permitir uma condução mais desportiva.

O co-fundador e CEO da Ultraviolette, Narayan Subramaniam, referiu que, de momento, a F99 é um laboratório de investigação e desenvolvimento e que será aprimorada nos próximos meses com o intuito de vir a ser protagonista no desporto motorizado elétrico.

A sua aparência faz-nos ficar deslumbrados, mas de momento ainda não se conhecem muitos pormenores técnicos, sobretudo as especificações das baterias e o seu tempo de carga. Se chegar ao mercado com um preço semelhante ao da F77, será sem dúvida bem recebida. //

# Montana XR5 500

A Trail mais leve do segmento. O teu melhor momento, agora!

Tua por ~~7.199€~~ **6.999€!**\*

Vais deixá-la escapar?



- ✓ Suspensões KYB
- ✓ Travões Nissin
- ✓ 2 Modos de condução (Safe e Sport)
- ✓ Controlo de tração em 3 modos (ABS desconectável)
- ✓ Pneus Metzeler Tourance
- ✓ A mais leve da sua categoria (178kg)

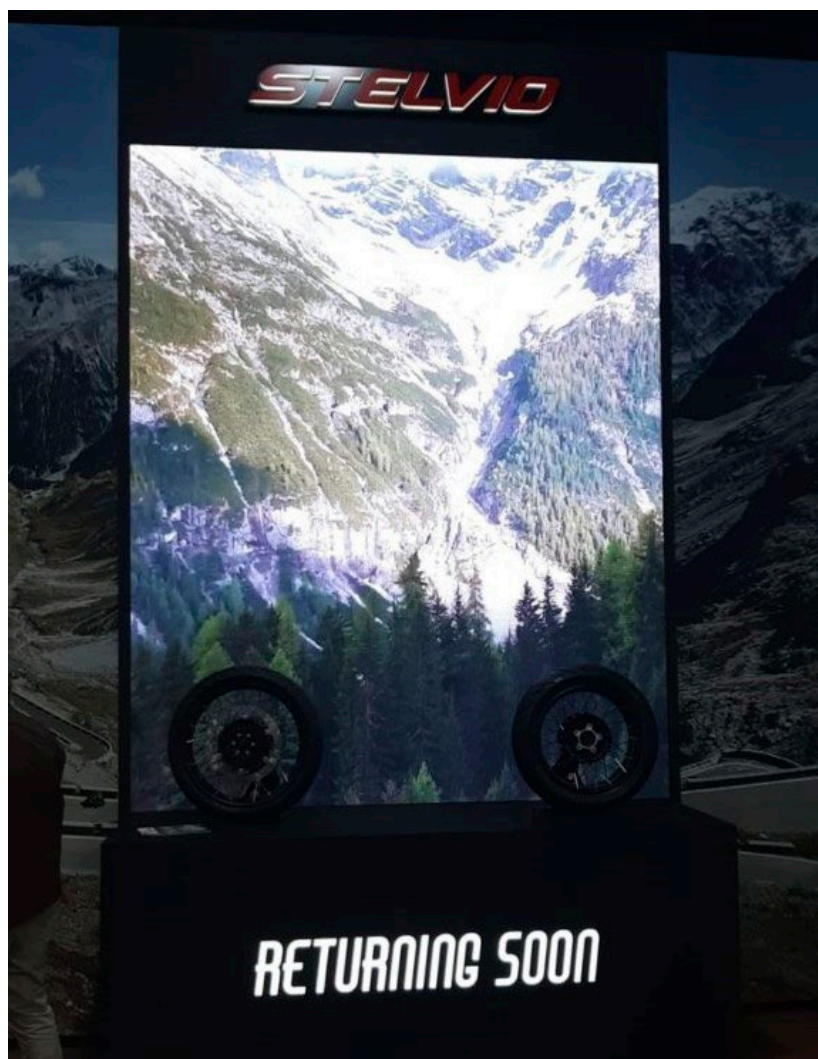
Segue-nos em:



#montanaxr5 | macbor.pt

\*P.V.P. (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço

 **macbor**  
SMART YOURSELF



## Moto Guzzi prepara o retorno da Stelvio

QUEM TEVE A OPORTUNIDADE DE ESTAR PRESENTE NA ÚLTIMA EDIÇÃO DO SALÃO DE MILÃO EICMA 2022 FICOU PROVAVELMENTE A SABER QUE A MOTO GUZZI ESTÁ A DESENVOLVER UMA NOVA MOTO DE AVENTURA, A STELVIO.

A **MOTO GUZZI** levantou a ponta do véu sobre o seu próximo modelo dedicado especificamente à aventura fora e dentro de estrada.

Foram reveladas apenas as suas rodas numa plataforma com uma imagem de fundo do impressionante Stelvio Pass.

Em baixo, em letras retroiluminadas, surge a mensagem “Returning Soon”, que em português significa “Regressa Brevemente”.

A Moto Guzzi está preparada para utilizar a mesma

unidade motriz da V100 S Mandello, com 1042 cc, numa plataforma inteiramente dedicada à aventura fora de estrada, como no seu modelo V85 TT.

Esta não é a primeira vez que a marca premium do grupo Piaggio esconde pistas de futuros modelos à vista de todos. Já o tinha feito antes com a Aprilia Tuareg 660 na EICMA 2019, onde a moto estava escondida atrás de plantas.

De momento, resta-nos apenas esperar pelo anúncio oficial da Stelvio pela fábrica de Mandello del Lario. //



# NEC-NO1

A "NEO ROADSTER"  
BY NECO

NOVO!



 @NECOINTERNACIONAL | @NECOPTUGALOFICIAL

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



## Ligier X - a scooter elétrica que não cai

O SISTEMA DE AUTOEQUILÍBRIO PROMETE VIR A SER A COQUELUCHE DE QUALQUER PACOTE ELETRÓNICO DAS MOTOS DO FUTURO

**AINDA HÁ POUCOS DIAS**, aqui no Andar de Moto, dávamos conta do sistema AMSAS da Yamaha, e agora é a vez da Ligier X, uma scooter com duas rodas, que não cai!

A investigação intensa para encontrar uma solução que mantenha as motos equilibradas sem ser necessário colocar os pés no chão já decorre há uns anos em muitos laboratórios de algumas marcas. Mas a Ligier, fabricante da Índia, antecipou-se e lançou a sua primeira scooter elétrica com autoequilíbrio, a Ligier X.

Os dois empresários que criaram a Ligier X garantem que a scooter tem capacidade para se equilibrar mesmo com duas pessoas a bordo, numa carga até 150 kg.

A scooter elétrica Ligier X possui uma bateria re-

movível e recarregável, que alimenta o motor elétrico com potência suficiente para atingir os 65 km/h.

Dispõe ainda de um painel de instrumentos LCD conectável ao telemóvel para nos mostrar as rotas do GPS ou ver as chamadas e mensagens recebidas.

A fabricante está ainda a trabalhar numa Ligier X+ que promete uma autonomia de 100 quilómetros e um painel de instrumentos TFT a cores.

Não foi revelado como funciona o sistema de autoequilíbrio usado na Ligier X, mas se funcionar tão bem como vemos no vídeo abaixo, pode significar um passo importante na segurança das motos, e uma poupança significativa em carenagens e componentes. //

TRK502



**OFERTA**  
**CAPACETE**  
**BENELLI BX31**  
VÁLIDA ATÉ 15/03/2023\*\*



**A TRAIL**  
**MAIS**  
**VENDIDA\***

**KM'S DE MEMÓRIAS**  
**VIVIDOS COM *Paixão***

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.

\*\* Limitada ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.





## Apresentação do 25.º Portugal de Lés-a-Lés na Figueira da Foz a 12 de Março

A ORGANIZAÇÃO DO LÉS-A-LÉS 2023 PROMETE MUITAS NOVIDADES PARA A EDIÇÃO DAS BODAS DE PRATA

**O PERCURSO** da 25.ª edição do Portugal de Lés-a-Lés, evento organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal, vai ser apresentado no próximo dia 12 de março, domingo, a partir das 15 horas, no Malibu Foz Hotel, na Figueira da Foz.

Para já fica a promessa que, entre os dias 7 e 10 de junho, os participantes vão poder contar com muitas surpresas, que pretendem marcar esta edição histórica.

O trajeto está já delineado pela Comissão de Mototurismo da FMP, mas mantido em segredo para que a surpresa seja ainda maior no dia 12 de março, quando serão revelados todos os detalhes do percurso que tem como objetivo mostrar a real dimensão do património natural, histórico e gastronómico de Portugal.

O maior evento mototurístico da Europa vai decorrer ao longo de um trajeto inovador, repleto de deliciosos pormenores e paisagens ímpares, através de serras, vales e planícies, rios, lagos e barragens, entre Trás-os-Montes e o Algarve, sempre pelas mais belas estradas nacionais, regionais e municipais, atravessando as Beiras, o Ribatejo e o Alentejo.

Como habitual, as inscrições podem ser feitas no próprio dia da apresentação, em que se podem conseguir os lugares da frente da imensa caravana.

Os interessados em marcar presença no 25.º Portugal de Lés-a-Lés, um evento apoiado pela Agência Abreu, BMW, BP, Dunlop, NEXX e Via Verde, poderão também inscrever-se online em [www.les-a-les.com](http://www.les-a-les.com), mas apenas a partir da semana seguinte. //

# TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

[apriliaportugal.pt](http://apriliaportugal.pt)



**aprilia**<sup>®</sup>



## Uma raríssima Harley-Davidson de 1908 bate recorde

UMA “STRAP TANK” RESTAURADA E PINTADA NA COR CINZENTA QUE ORIGINOU PARA ESTE MODELO A DENOMINAÇÃO “SILENT GREY FELLOW” TORNOU-SE A MOTO MAIS CARA ALGUMA VEZ VENDIDA EM LEILÃO.

**SENDO** apenas uma das 12 motos que se pensa terem sobrevivido até aos dias de hoje das 450 unidades fabricadas pela Harley-Davidson em 1908, apenas 3 anos depois do início da sua produção em massa, não admira que, num recente leilão da Mecum Auctions, em Las Vegas, esta moto tenha atingido um valor recorde e desconcertante de 935.000 dólares.

Efectivamente, esta é uma moto extremamente rara, já que este é o modelo original, o primeiro a sair da fábrica de William S. Harley e Arthur Davidson, e um dos mais antigos exemplares sobreviventes.

Depois de em 1901 os dois sócios terem dado início ao desenvolvimento do seu primeiro motor, e

de em Setembro de 1904 um dos seus protótipos com 405cc (24,74 Cl) ter completado a sua primeira corrida, terminando em quarto lugar, foi apenas em 1905 que, da modesta fábrica, saíram as primeiras unidades de produção em série, que nesse ano se resumiu a apenas 5 motos, com uma cilindrada de 440cc (26,84 Cl), capazes de debitar uma considerável potência de 4 cv.

Em 1906, e já em novas instalações, no mesmo local onde ainda hoje se encontra a sede da Harley-Davidson, na Juneau Avenue (à época denominada Chestnut Street) em Milwaukee, a produção subiu para as 50 unidades, vindo a aumentar para 150 unidades

em 1907 e para 450 unidades em 1908, conseguindo uma grande notoriedade e fama graças à sua maior potência, robustez e fiabilidade, obviamente em comparação com as suas concorrentes.

Estes primeiros modelos eram conhecidos por Strap Tank (tanque de cinta) devido às duas fitas niqueladas que prendiam o anguloso depósito de combustível a um quadro de bicicleta reforçado.

A sua cor cinzenta, os pneus de borracha branca e o seu funcionamento regular e discreto, graças a uma engenharia bem conseguida, valeram-lhe também o nome de Silent Grey Fellow (Silencioso Companheiro Cinzento).

No caso concreto da moto vendida em leilão, esta foi descoberta em estado completo, abandonada num celeiro, em 1941, a menos de 100 quilómetros de Milwaukee. 66 anos depois, foi completamente restaurada, integrando uma enorme lista de raras peças originais como o depósito de combustível, as rodas, as polias das correias de transmissão, a capa do assento e o exterior da ponteira do escape.

A partir de agora, será seguramente a peça central da coleção do seu novo, e provavelmente ainda muito abastado, proprietário. //



## LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Marque um test drive.

Rua Dom Sancho I nº 36  
2800-714 Almada

215 865 685  
[lombasecurvas.com](http://lombasecurvas.com)



Relação peso-potência líder da sua classe



## Mercado de motos em Portugal: +7,4% em Janeiro 2023

SEGUNDO A ACAP, O MERCADO DE DUAS RODAS (E TRICICLOS) MOSTROU UM CRESCIMENTO DE 7,4% RELATIVAMENTE A JANEIRO DE 2022.

**EM JANEIRO** de 2023, a matriculação de veículos de duas rodas e triciclos novos registou um aumento de 7,4% relativamente a Janeiro de 2022, registando um total de 3.032 unidades.

Analisando os principais tipos de veículos, no período referido, os resultados são os seguintes:

Os ciclomotores (<50cc) mostraram um desempenho negativo com apenas 112 unidades matriculadas em Janeiro de 2023, o que revela uma variação negativa de 37,1% face ao mês homólogo de 2022. A liderar esta tabela está a SYM, com 38 novas unidades matriculadas, seguida da Keeway, com apenas 10 unidades.

Por seu lado, os motociclos registaram 2.760 matriculações, o que representou um aumento de 10,4% face ao mês homólogo de 2022, tendo a Honda sido responsável por mais de um terço deste número, com

um total de 1.092 unidades, mais do dobro da Yamaha, que se lhe seguiu na tabela, com apenas 488 unidades.

No entanto, o grande incremento registou-se nos motociclos de cilindrada até 125cc, que registaram, em Janeiro de 2023, um total de 1.270 unidades matriculadas, representando um aumento de 18,4% face ao mesmo mês de 2022.

Em relação aos motociclos com cilindrada superior a 125cc, no primeiro mês de 2023 foram matriculados 1.620 veículos deste tipo, o que representa um crescimento de 3,7% face ao mesmo mês de 2022.

Em Janeiro de 2023, também o mercado de triciclos registou um crescimento notável de 172,7% face a igual mês do ano anterior, registando um total de 30 unidades matriculadas, com a Piaggio a liderar a tabela com 8 novos veículos matriculados. //



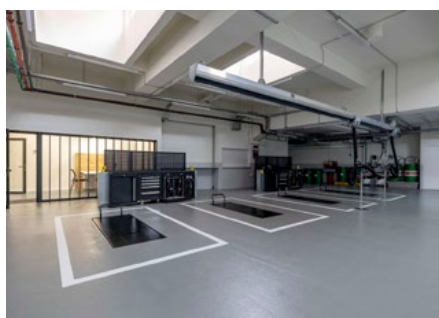
# BMW MOTORRAD INAUGUROU NOVO ESPAÇO EM LISBOA

**A BMW MOTORRAD MARCA O ANO DE 2023 COM O REFORÇO DE MAIS UM ESPAÇO FÍSICO NA CAPITAL.**

A **ESTRATÉGIA** de crescimento da Caetano Baviera e da BMW Motorrad comprova-se com a abertura deste novo local na Avenida Marconi, nº8A, na Praça de Londres, em Lisboa.

O novo stand tem uma área de 850 m<sup>2</sup> e dispõe de serviços como a venda de motos novas, serviço de após-venda e venda de equipamento e acessórios BMW Motorrad.

Para garantir um atendimento de qualidade, este stand conta com equipas de profissionais especializados e um atendimento de segunda a sexta, das 9h às 19h e, aos sábados, entre as 10h e as 13h e das 14h às 18h. //



**VOGE 500 DS/DSX**  
desde **7.195€\***



**Oferta de conjunto touring (malas e top case Shad)**

Campanha válida até 28 de fevereiro de 2023 para unidades em stock ou até se esgotarem as existências do conjunto de malas e top case.





## Concentração Invernal Lobos da Neve 2023

O MOTOCLUBE DA COVILHÃ, LOBOS DA NEVE, APRESENTA O CARTAZ E AS LINHAS GERAIS DA 29ª CONCENTRAÇÃO INVERNAL LOBOS DA NEVE

A **CARISMÁTICA** Concentração Invernal Lobos da Neve, organizada anualmente pelo Moto clube da Covilhã, já tem data marcada para o fim de semana de 3 a 5 de Março de 2023.

O evento irá realizar-se na zona de lazer da Ponte Pedrinha e terá o apoio do Parque de Campismo de Tortosendo, instalação que garante a todos os inscitos excelentes condições para acampar.

Para já, o Moto clube da Covilhã anunciou que no local do evento irá estar uma tenda fechada com 1000

metros quadrados, que irá conter o palco para os concertos de FunkOFF e David Antunes, na sexta-feira, e UHF, no sábado, além das actuações de diversos DJ's.

No recinto exterior do evento está já agendada uma exibição de freestyle, realizada pelo bem conhecido "stunt" Paulo Martinho, e ainda uma demonstração de trial.

A tarde de sábado vai ser preenchida com um Bike Show e respectiva exposição das motos a concurso.

Para mais informações contacte: RP- Eventos - Moto clube da Covilhã - Lobos da Neve //

# EXPLORA SEM LIMITES!

## V-STROM 1050XT



~~ANTES 14 999€~~  
**AGORA 13 499€**

DEIXA-TE PERDER PELA AVENTURA E VAI ATÉ ONDE O TEU  
DESEJO DE EXPLORAR TE QUISER LEVAR.



**SUZUKI**



[WWW.SUZUKIMOTO.PT](http://WWW.SUZUKIMOTO.PT)

O Preço inclui IVA. Despesas de Legalização, Transporte e ISV não incluídas.  
Campanha limitada ao stock existente nos concessionário e no importador, válida até 31 de Março de 2023.



**Márcia Monteiro**

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

## Quanto tempo DURA A PAIXÃO?

**E**stamos no mês do amor, por isso é inevitável perguntar: "quanto tempo dura a paixão?". Diversos estudos demonstraram que a paixão entre duas pessoas (ou mais, como quiserem) dura, aproximadamente, 2 anos. É nesta fase inicial que sentimos aquelas borboletas no estômago, que desejamos estar com a outra pessoa o máximo de tempo possível, onde todos os defeitos parecem virtudes, onde todos os problemas deixam de o ser, onde são despertadas diversas hormonas que nos deixam entusiasmados, bem dispostos... o desejo, o prazer e a adrenalina estão à flor da pele. Depois dessa fase só existem 2 caminhos possíveis: o verdadeiro amor ou o término da relação (que não precisa de ser oficial, às vezes é só mesmo na nossa cabeça e por isso decidimos continuar a caminhar ao lado dessa pessoa mesmo quando já não sentimos nada por ela).

Quanto a vocês não sei, mas em relação às motos, eu posso dizer-vos que a minha paixão dura e está longe de terminar... Mais de 2 décadas depois, a paixão está mais viva do que nunca. Continuo a sentir borboletas no estômago nos dias que antecedem mais uma volta e continuo a ficar entusiasmada sempre que saio de casa de moto.

Se não posso andar de moto fico triste, se posso andar de moto fico contente. Se não posso andar de moto tenho saudades, mas se posso andar de moto o meu sorriso vai de orelha a orelha. Sem dúvida que esta paixão está longe de terminar.

Se por um lado, às vezes, temos alguma dificuldade em aceitar a personalidade de uma pessoa, já em relação às motos eu tenho consciência que por

vezes não é a melhor moto para determinados tipos de passeios, mas isso não são defeitos, são características que eu aceito e convivo bem com elas. E as hormonas? Não há uma única vez que ande de moto e não sinta adrenalina, prazer, liberdade, entusiasmo, alegria, felicidade.

Isto leva-me a concluir que o resultado dos estudos que dizem que a paixão só dura até 2 anos não pode estar 100% correto. Há paixões que são eternas e as motos são a prova disso mesmo. E vocês? Há quanto tempo dura a vossa paixão pelas motos? //

"Continuo a sentir borboletas no estômago nos dias que antecedem mais uma volta e continuo a ficar entusiasmada sempre que saio de casa de moto."

KEEWAY

Na compra da tua

• **ZAHARA** •

≡ **OFERTA** ≡

CAPACETE  
**AXXIS  
MIRAGE SV  
SOLID**

no valor de  
**95,90€**



50cc & 125cc



## A MELHOR ESCOLHA RETRO

A **Zahara** apresenta-se como uma scooter compacta, com uma condução ágil e acabamentos cuidados e atentos aos pormenores. Na compra da tua **Zahara 50/125**, a Keeway oferece-te um **Capacete Axxis Mirage SV Solid**.

Campanha válida até 31 de março de 2023. Limitado ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

**PVP [Zahara 50]: 2.180,00€ | PVP [Zahara 125]: 2.475,00€**

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

sabe mais: [oferta-zahara.keeway.pt](https://oferta-zahara.keeway.pt)



# Eficácia A DOBRAR!



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Voge começa o ano de 2023 com o lançamento da nova 350 AC, uma aposta no segmento média/baixa cilindrada, com uma aparência neo-retro e um novo motor.

**D**isponibilizando já no nosso mercado modelos com motores monocilíndricos de 300 cc (300 Rally e 300 AC) ou bicilíndricos de 500 cc (500 DSX e 500 AC), a Voge coloca agora no modelo 350 AC

uma unidade motriz de dois cilindros e 322 cc de cilindrada.

O bicilíndrico paralelo da Voge 350 AC gera 40,7 cv às 10,500 rpm e 31 Nm às 9000 rpm, adequando-se aos detentores de carta A2 limitados pelo muro dos 35 Kw.

Com um cilindro a mais que a sua irmã menos potente, a Voge 350 AC consegue ainda ser mais leve que a 300 AC, com menos 5 kg que lhe conferem um peso total de apenas 165 kg.

Ainda que o motor tenha aumentado ligeiramente a sua capacidade, a 350 AC anuncia consumos bastante comedidos, na ordem dos 3,6 litros aos 100 km.

A sua altura de assento ao solo fica-se nos 760 mm, mais baixa se compararmos com as suas irmãs, 300 AC (795 mm) e 500 AC (790 mm).

Para absorver as irregularidades do asfalto, a forquilha invertida confere um curso de 115 mm, enquanto o braço oscilante traseiro de alumínio conta com um monoamortecedor ajustável em pré-carga.

Cortesia da JJuan, a travagem é composta por discos de 298 mm na frente, mordidos por pinças



## APRESENTAÇÃO VOGÉ 350 AC



de dois pistões, e um disco de 240 mm atrás com uma pinça simples.

Ambas as jantes são de 17 polegadas e vestem pneus de 110/70 e 150/60 à frente e atrás, respectivamente.

Como indica o nome da variante AC, a nova 350 estabelece-se como uma Advanced Classic. O farol redondo na dianteira tem uma assinatura luminosa em forma de V, que atua como luz de presença. De mencionar que toda a sua iluminação é em LED.

Equipa um ecrã TFT a cores de 5 polegadas

e, para não ficarmos sem bateria nos gadgets eletrónicos, disponibiliza uma tomada USB ao lado do painel de instrumentos.

A Voge 350 AC já se encontra disponível nos concessionários autorizados, nas cores cinzento mate ou amarelo, por um PVP recomendado de 5095€, que inclui 5 anos de garantia. //







# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

Todas  
as informações  
sobre **motos**  
**NOVAS**  
estão aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



ANDAR DE MOTO

# APRESENTAÇÃO KTM 1290 SUPER ADVENTURE R



## Mais bem EQUIPADA

A KTM 1290 Super Adventure R, modelo trail da fabricante austríaca dedicado à aventura fora de estrada, recebeu uma atualização para que o motociclista vá ainda mais longe.

**A** combinação de baixo peso, boa agilidade e elevada potência na KTM 1290 Super Adventure R são fruto das várias participações no Dakar e em outras provas off-road mundiais.

Para 2023 a fórmula ficou inalterada e a KTM 1290 Super Adventure R continua a equipar as suspensões eletrónicas WP, a famosa unidade motriz LC8 com 160 cv e tecnologia de ponta.



Recordamos que o Andar de Moto já apresentou, detalhadamente, este modelo.

De forma a ajudar ainda mais os motociclistas na busca de caminhos infundáveis, quer sejam eles por estrada ou fora dela, a KTM 1290 Super Adventure R irá, em 2023, dispor de um sistema de navegação ainda mais completo com a tecnologia Turn-by-Turn+.

O sistema de navegação possibilitará fazer desvios na rota ao indicar os pontos de passagem selecionados através do ecrã a cores de 7 polegadas com a ajuda do comutador colocado no guidador.

A versão 2023 da KTM 1290 Super Adventure R irá também contar com uma nova cor e grafismos desportivos e está disponível para venda nos concessionários autorizados desde dezembro de 2022. //



SD-JR65

SD-PJ2

SD-JR67

SD-PJ4



PVP 112,06€



PVP 92,93€



Proteções incluídas em todos os artigos



PVP 101,13€



PVP 92,93€



**Novo estilo,**

**MELHOR DESEMPENHO**



» [Galeria de fotos aqui](#)

Depois de a Voge nos apresentar a sua nova moto de média/baixa cilindrada, a 350 AC, apresenta agora a 525 ACX, sucessora da bem-sucedida plataforma de 500cc.

**A** Voge, marca premium da Loncin, chega-se à frente com mais uma “Advanced Classic”, com visual inspirado no passado, mas com características técnicas e tecnológicas contemporâneas.

O aspecto da nova Voge 525 ACX pouco mudou face à 500 AC. Continua com aparência musculada, depósito com capacidade para 19 litros, assento único com diferentes alturas para o condutor e pendura e mais alguns detalhes.

Notamos, sim, diferenças nas rodas, daí o acrescento da letra “X” ao seu nome. Enquanto a 500 AC equipava jantes em liga de alumínio, a scrambler 525 ACX tem instaladas jantes com raios cruzados de 17 polegadas na traseira e 19 polegadas na dianteira, calçadas com pneus mistos para melhores prestações fora de estrada. Também o escape foi trazido para uma posição mais alta.

A nova plataforma 525 equipa ainda um novo motor com homologação Euro 5, que irá ser instalado em mais modelos além da ACX. Esta unidade motriz bicilíndrica em linha com refrigeração líquida apresenta uma maior cilindrada, com 494 cc. Ainda assim, mantém os



## APRESENTAÇÃO VOGÉ 525 ACX

47 cv às 8500 rpm e os 44,5 Nm de binário para abranger os detentores de carta de condução de categoria A2.

O quadro permanece na configuração multitubular perimetral em aço, no qual o motor serve de elemento estruturante, fechando o duplo berço. A distância entre eixos ficou também inalterada nos 1.450 mm, mesmo tendo sido aumentado para 27° (antes 26°) o ângulo da coluna de direção.

Designada de scrambler, a 525 ACX não poderia deixar as suspensões ficarem aquém. Cortesia da Kayaba, a forquilha invertida de 41 mm de diâmetro dispõe um curso de 151 mm e na traseira o curso do monoamortecedor com bielas é de 64,5 mm.

Inalterada ficou a travagem, que continua com os discos de 298 mm mordidos por pinças Nissin de pistão duplo na dianteira e um disco de 240 mm com pinça simples na traseira.

O painel de instrumentos é composto por um ecrã TFT a cores, de 7 polegadas, que permite ao motociclista conectar o seu telemóvel por Bluetooth para gerir a receção de chamadas, saber



a pressão dos pneus em tempo real com alarme para despressurização rápida e outros. Para não ficarmos sem bateria nos gadgets, encontramos ao lado do ecrã uma tomada USB.

A Voge 525 ACX tem iluminação integral em LED e já a pode adquirir nos revendedores autorizados por um preço recomendado de 6.695€, nas cores prata mate e cinzento mate, com 5 anos de garantia. //






**MERLIN**  
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

[www.merlinbikegear.com](http://www.merlinbikegear.com)

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

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

C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)



# Uma Royal Enfield Himalayan POSSANTE



A MotoExotica decidiu criar uma poderosa Himalayan da fabricante centenária Royal Enfield.



**A** Trail Himalayan da Royal Enfield foi aprimorada pela MotoExotica, que tem a sua sede no sopé da cordilheira dos Himalaias, local de onde surgiu o nome do modelo.

A fim de honrar o seu nome, a Royal Field Himalayan foi quase totalmente alterada de modo a conseguir enfrentar as condições mais difíceis que podemos encontrar nas montanhas.

Destaca-se especialmente pela pintura do mapa topográfico do Monte Everest no seu depósito, enaltecendo o espírito aventureiro que a Himalayan nos proporciona.

Contudo, o projeto desta vigorosa Himalayan vai muito além da sua estética. Esta moto conta com todas as carenagens em fibra de carbono, além de que as mesmas, juntamente com o subquadro, foram desenhados pela MotoExotica de forma a reduzir o seu peso ao máximo.

Quanto às suas características ciclísticas, esta “Ultimate” Royal Enfield Himalayan vem agora provida de uma forquilha invertida WP, bem como de um braço oscilante traseiro personalizado com monoamortecedor totalmente ajustável.

As rodas de 21 e 18 polegadas à frente e atrás,

respectivamente, calçam pneus de tacos e a travagem frontal evolui para uma pinça de 4 êmbolos que morde o disco de 320 mm.

E se pensávamos que as alterações ficavam por aqui, enganamo-nos. O motor está ainda mais capaz, recebeu um pistão que aumentou a cilindrada para 500cc e uma árvore de cames que aumenta a elevação das válvulas.

Para se ouvir esta “nova” unidade motriz, a MotoExotica criou um escape personalizado com uma proteção em fibra de carbono (pode ser bem ouvido no final do vídeo abaixo).

No farol frontal, em vez da típica forma redonda, foram colocados vários focos com iluminação LED. Já o farolim traseiro manteve-se.

Esta máquina foi concebida com foco no enduro e erguida para conseguir o melhor desempenho nos trilhos da cordilheira dos Himalaias.

Será esta uma criação próxima do que nos espera na Himalayan 650 prevista para 2024? Não sabemos, mas que está um projeto digno de ser preconizado, quer a nível estético como técnico, isso sim, podemos afirmar. //





# Modificada



# PELA EXTREME CREATION

Procurando aumentar significativamente a potência da Yamaha R7, a Extreme Creation arranhou a solução de lhe colocar um turbo compressor.

# MOTO PONTO

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

**A** ideia já não é nova. Sobrealimentar um motor com um turbo consegue elevar, em muito, a potência do mesmo. Já aqui partilhámos no Andar de Moto, por exemplo, uma Kawasaki Z900RS Turbo (200 cv) e uma Indian Super Scout Turbo (150 - 200 cv).

Esta Yamaha R7, que de origem debita uns modestos 72 cv, equipada com o kit turbo, passa a produzir uns impressionantes 112 cv medidos em banco de potência, valores que foram postos à prova em corridas de arranque que pode ver no vídeo.

O conjunto para realizar esta modificação é composto por um turbo GT15 capaz de gerar aproximadamente 0,5 bar de pressão através de turbinas em aço inoxidável. Inclui também coletores feitos à medida para um melhor fluxo dos gases e um filtro de ar K&N.

Tudo isto leva a Yamaha R7 a percorrer o ¼ de milha, aproximadamente 400 metros, com partida parada, em apenas 10,9 segundos, a uma velocidade superior a 200 km/hora.

O kit turbo para a R7 é discreto, cabendo perfeitamente dentro das carenagens originais, pelo que não será notado na moto depois de integrado.

E se os 112 cv não forem suficientes, há ainda a possibilidade de aumentar a potência para 125 cv (numa opção também mais cara).

A Extreme Creations vende o kit turbo por um preço de 4275\$ (+/- 3957€). //



## 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](http://www.motoponto.pt)  
[motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)



# Bistella 500

## COM 10 CILINDROS!

O criador da magnífica Bistella 500, Marek Foltis, instalou um motor radial de 10 cilindros na plataforma de uma Jawa 18 (1953).

**M**arek Foltis, natural da República Checa, tinha como objetivo principal criar o seu próprio motor e “algo que nunca tinha sido utilizado antes em qualquer veículo”, como afirmou.

Pôs mãos à obra e juntou todas as peças necessárias para concretizar o seu desejo. A começar pelo bloco do motor, a cambota, cinco

mecanismos de sobrealimentação e as bielas, que foram todos maquinados em CNC. O restante material, como cilindros, pistões, caixa de velocidades e embraiagem, foi retirado de motores Jawa.

O motor é composto apenas por uma cambota que segura todas as 10 bielas e pistões, de forma a diminuir o seu tamanho. A sua configuração é em “estrela”, com 5 pistões sobrepostos a outros 5.

A Jawa 18 ficou inalterada com exceção do motor

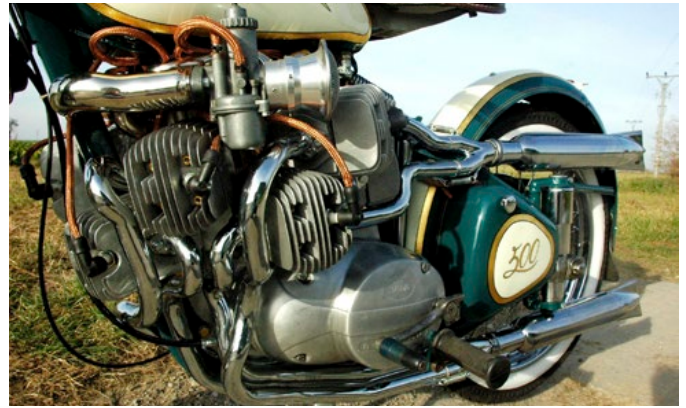
que a equipava, que foi substituído pelo radial de 10 cilindros (50cc cada um) a 2 tempos, e que apenas se ficou pelos 10 por já não haver mais espaço no quadro.

Capaz de produzir 120 cv às 10000 rpm, o motor foi estrangulado para fornecer apenas 60 cv às 6500 rpm, ainda assim números impressionantes para uma base de 1953. Estima-se que a sua velocidade máxima seja 220 km/h, não sendo aconselhado atingir esses valores com o quadro, suspensões e os travões de tambor originais (inalterados para manter a moto legal).

De mencionar ainda que todas estas prestações passam através da caixa de 4 velocidades original para mover um peso total de apenas 155 kg.

Os escapes, feitos a partir de 17 peças separadas, são também dignos de menção, uma vez que levaram 3 meses a aperfeiçoar e são descritos por Foltis como "um polvo de tubos".

O mestre desta obra-prima referiu ainda, em tom de brincadeira: "um pouco mais de complexidade neste projeto e eu iria precisar de magia para a pôr tudo a funcionar, não de ciência!". //



# ADVSPiRiT

## A TUA LOJA DE ACESSÓRIOS MOTARD

[WWW.ADVSPiRiT.PT](http://WWW.ADVSPiRiT.PT)

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

Dias Semana-Fins Semana-Feriados



**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## Pays Basque, OS PIRENÉUS ATLÂNTICOS

**D**epois de uma noite fantástica em Andorra, num cool Hostel dedicado aos Viajantes, era hora de arrancar para as montanhas. Com o destino fixado em Santander, onde os meus primos me aguardavam, o objetivo era desfrutar dos Pirenéus rumo a norte, sem itinerário definido, mas com os olhos postos no lado francês.

Com a placa toponímica à minha frente, o coração disparou, a descarga emocional foi incrível, “não chorei, foi um bicho que me entrou para o olho!”

Voltar ao meu País natal de moto foi um sonho que há poucos anos simplesmente acharia impossível e talvez, perdido para sempre.

Mas o raio da vida dá mesmo muitas voltas, por muitas palestras de motivação e outras tantas ciências, mais ou menos esotéricas, que te entram pelas tv’s e pelas redes sociais, nada te move mais do que o teu coração, uma certa dose de loucura e uma moto.

E “tcharam”, lá estava eu.

Depois foi seguir pelas montanhas incríveis, confesso que apanhei alguns (muitos) sustos, daqueles que hoje conto em tom de piada aos amigos, mas, naquela altura, sentes que o coração te vai saltar pela boca, e os deslumbrados “uaus” rapidamente dão origem a impropérios, normalmente começados pela letra “f”.

Lembro-me em particular de dois ganchos consecutivos, em plena montanha, sobre um precipício em ambos os lados da estrada, daqueles que só se vai à valeta uma vez. Até, já me estava a imaginar agarrada a um daqueles galhos que ficam a meia encosta, como se vê nos filmes do 007.

Confesso que nessa altura tive de parar, fiquei ali algumas dezenas de minutos a recuperar o fôlego, na esperança de encontrar a bravura que naquele momento cabia no buraco de uma agulha.

Curvas e contracurvas entre precipícios, paisagens absolutamente exuberantes e cavalos selvagens que,





simplesmente se atravessam na estrada e num tom so-  
branceiro de quem está ali há muito mais tempo que tu,  
só saem da tua frente quando lhes apetece.

Como é maravilhoso ser pequena num Mundo enorme.

Rumo a Norte, depois de muitas emoções, entro pelos  
Pirenéus Atlânticos, Pays Basque. A montanha cobre-se de  
um verde vivo, uma vegetação luxuriante chega a cobrir a  
estrada como se fosse um túnel. As aldeias rurais parecem  
presépios, as pessoas, simpáticas, lá me iam indicando  
o Hostel, que tanto precisava para descansar os ossos.

Mas o dito, que mais parecia uma casa de bonecas,  
arrumadinho numa pradaria, lá tinha uma estrada de  
gravilha solta à minha espera, "tipo" piada de última hora.

Lá fiz a dita, depois de um sonoro e profundo "só podes  
estar a gozar!" Mas, para além de compensar pelo con-  
forto, foi retemperador ser recebida calorosamente pela  
proprietária e outros turistas que, claro está, acharam um  
piadão à maluca da moto que vem não se sabe de onde  
aos ziguezagues pela gravilha.

Depois de retemperadas as forças com um caloroso  
jantar, foi hora de desfrutar de mais uma noite de memó-  
rias de sonhos vividos e lembrar que, no dia seguinte, a  
Rodas Grandes lá estará à minha espera para mais uma  
aventura, seja lá ela o que for. //

# LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

Marque um test drive.

## HORNET

Avenida Raúl Solnado 7A  
2725-397 Mem Martins

219 229 195  
[lopeslopes.pt](http://lopeslopes.pt)

 **HONDA**

Relação peso-potência líder da sua classe

# Viajantes

Aproveitamos a chegada da novíssima Moto Guzzi V 100 Mandello S ao nosso mercado e juntamos mais duas motos especializadas em tragar quilómetros, ambas com uma forte legião de fãs.

A Yamaha Tracer 9 GT e a Honda NT 1100 vão dar as boas-vindas à bela italiana e ajudar-nos a enquadrar a sua personalidade. Abram o mapa e escolham um destino. Elas estão prontas para partir!

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte





## NT 1100 DCT vs V 100 MANDELLO S vs TRACER 9 GT

**V**iajar. Pegar numa moto e rumar ao horizonte longínquo sem olhar para trás. Dias grandes passados aos comandos destas máquinas que tanto amamos estão no topo da lista das coisas que mais gostamos de fazer. Equipados a rigor, enfrentámos os elementos e aquecemos os motores para mais um grande jornada a Andar de Moto.

O dia estava frio e cheio de intenção de nos fazer sofrer as extremidades. A ideia de conduzirmos até onde a estrada acaba levou-nos inevitavelmente

a um local icónico, ponto de encontro de motociclistas há muitos anos, o fantástico Cabo Espichel.

Motos paradas, o fotógrafo a dar tudo, e começaram as trocas de impressões sobre qual destas levaríamos para casa. Foi um dia inteiro sem conseguirmos achar consenso, até porque são as três bem diferentes, assim como nós.

Começamos pela recém-chegada, a italiana Moto Guzzi V100 Mandello S. O orgulho que ostenta nas suas linhas faz-nos dedicar tempo a admirá-la. Começando no monobraço traseiro (servindo uma >>>





*"MOTOS PARADAS, O FOTÓGRAFO A DAR TUDO, E COMEÇARAM AS TROCAS DE IMPRESSÕES..."*

transmissão por veio) expando a jante de 5 raios com o pneu 190, e terminando nas proeminentes cabeças de cilindro, há aqui uma clara definição de carácter, uma ostentação mecânica propositada. As forquilhas douradas denunciam umas Öhlins semi-activas (sistema Smart EC 2.0) e de repente o "S" no nome começa a fazer sentido, onde os punhos aquecidos, o quick-shifter e a ligação à App MIA da Moto Guzzi estão incluídos. Continuando a navegar nas suas linhas, encontramos uns estranhos entalhes no topo do depósito de combustível. São os famosos defletores aerodinâmicos, que prometem retirar cerca de 20% do fluxo de ar do corpo do condutor. Embora tenhamos sentido algum efeito, não conseguimos quantificar este valor na prática, mas temos a certeza de que o factor cool deste pormenor lhe rende muito mais do que isso numa conversa de café.

Em andamento, rapidamente percebemos o intuito desta máquina. A posição de condução, embora bastante confortável devido ao bonito assento em pele, tem claramente um pendor mais desportivo que turístico, a V100 quer apelar à

velocidade. O pequeno vidro frontal tem ajuste eléctrico, mas não consegue esconder a sua dimensão, sobretudo nestes dias frios, onde cada centímetro conta. Todo o envelope electrónico é de topo, temos ajudas associadas a uma IMU de 6 eixos (gerindo o Controlo de tracção, Cornering ABS, Travão Motor e iluminação de assistência em curva), mas o que mais impressiona são as inúmeras possibilidades de afinação da suspensão. Compressão, extensão, pré-carga, anti-afundamento, tudo isto associado aos modos de condução (Tour, Rain, Road e Sport, todos parametrizáveis), ou até como pré-definição manual ao gosto do condutor. Um verdadeiro luxo. A estrada da Lagoa de Albufeira está cheia de imperfeições e ressaltos, e nós demos água pelas barbas ao algoritmo, correspondendo este com brilhantismo. A Guzzi é uma moto física, sente-se grande na sua distância entre eixos e temos de trabalhar para a fazer deitar, mas a sua estabilidade é à prova de bala... ou de raízes de pinheiro, neste caso.

O seu motor (um bicilíndrico transversal em V a

90° de 1042 cc, debitando 115 cv às 8700 rpm e 105 Nm às 6750 rpm) gosta de viver do seu binário, tem volume na resposta e não se esconde atrás de hipocrisias ditadas pelas normas europeias.

De facto, com esta Moto Guzzi esbanjamos a palavra carácter. E aplicamos o estigma a este bloco, que gosta de mostrar músculo nos médios regimes. Vibrante, cheio e contundente na entrega, comunica connosco com voz grossa e precisa de ser acarinhado para fazer o quick-shifter funcionar.

Se podemos indicar alguma peça fora do puzzle, esta será a tal. Muito embora tenha um accionamento mecânico suave e directo, foi o seu cérebro digital, que bastantes vezes parecia estar a fazer uma pausa para jogar Sudoku, pregando-nos valentes esticções associados a delays, ou até mesmo negando-se a funcionar nas reduções mais quentes. Uma actualização de software resolverá esta questão, acreditamos.

A travagem patrocinada pelos Brembo está acima de qualquer defeito, implacável na resposta e no feedback.

Quem não tem problemas no departamento da caixa de velocidades é a Honda NT. O grande ex-libris desta moto é o DCT (que conseguimos “espevitar” ainda mais no seu modo S, de três níveis), onde tudo funciona um passo à frente do nosso pensamento. Pegando neste mote, poderíamos afirmar que esta é uma moto para se conduzir sem pensarmos muito. Toda a sua postura respira tranquilidade e conforto. Vamos sentados direitos, com perfeito controlo sobre os acontecimentos, embalados por um motor (um bicilíndrico paralelo de cambota a 270°, com 1084 cc, debitando 102 cv às 7500 rpm e 104 Nm às 6250 rpm) linear e previsível. Isto se conseguirmos evitar o ataque de pânico ao olharmos para o





interminável número de comutadores no punho esquerdo, que pode perfeitamente ser utilizado como um trunfo na manga para a tal conversa de café. Isso e o ecrã táctil, herdado da Africa Twin (um TFT 6,5", com conectividade ao smartphone).

A suspensão acompanha esta bonomia, é suave e complacente, entrega um acerto dinâmico correcto para o que esta máquina propõe, longos quilómetros sem preocupações com o físico. Todo o equipamento de série gira em torno deste propósito (temos punhos aquecidos, descanso central, malas laterais de série) e a electrónica disponível muda-lhe apenas o sotaque, sendo que a personalidade mantém a sua coerência. São três os mapas de condução (Urban, Tour e Rain), e temos mais dois onde podemos regular o nível de entrega motriz, a intensidade do travão motor e a quantidade de intervenção do controlo de tracção.

A Honda aponta a mira àqueles clientes que

*"A QUE NÃO TEM PROBLEMAS NO DEPARTAMENTO DA CAIXA DE VELOCIDADES É A **HONDA NT.**"*

procuram uma imediata familiaridade com a máquina, porque todo o seu conjunto respira facilidade de utilização.

Muito embora não sejamos fãs do sistema de ajuste do ecrã frontal, a protecção aerodinâmica da NT é qualquer coisa de notável. Arriscamos dizer que está ao nível de máquinas de turismo referenciais no mercado, e bem mais caras. O assento é cómodo e espaçoso para ambos os ocupantes e a sensação geral de conforto convida-nos a passar muitas horas a rolar na mais perfeita serenidade.

Se até agora tínhamos caminhado nos extremos da oferta de adrenalina, na Yamaha Tracer 9 GT encontramos um oásis de bom-senso e de enquadramento sport-touring.

Esta última versão está a milhas de distância da anterior, muito por culpa da nova geometria de quadro (com a mesa de direcção mais baixa 30 mm e um novo braço oscilante), onde o enfoque >>

1084 CC  
100,6 CV  
15 720 €

» Mais dados técnicos aqui



» Galeria de fotos aqui



sobre o eixo dianteiro debelou por completo os crónicos problemas de instabilidade que a geração anterior apresentava.

Esta Tracer está mais adulta, mais refinada, mas mantém um certo simplismo dinâmico que muito nos agradou. Mas vamos por partes. A sigla GT é sinónimo de suspensões Kayaba semi-activas, quick-shifter, punhos aquecidos e malas laterais de série. Os 4 mapas de motor não têm nomes, mas sim números associados à sua desportividade, e este é o paradigma para a afinação electrónica de todas as ajudas (Controlo de tracção, Controlo de deslizamento da roda traseira, Anti-wheelie, Cornering ABS e iluminação de assistência em curva, todas elas associadas a uma IMU de 6 eixos), uma linguagem directa que traduz a filosofia da moto.

A posição de condução é confortável muito graças aos ajustes possíveis dos apoios do guidador e dos poisa-pés, até porque o assento, algo rijo,

*"A V100 GOSTA DE ESTRADA ABERTA, TEM UMA COMUNICAÇÃO QUE REQUER TEMPO E DEDICAÇÃO..."*

não irá agradar a todos. Temos também um vidro frontal amplo e ajustável manualmente, de operação fácil e directa, mesmo em andamento, oferecendo uma protecção aerodinâmica francamente boa.

O motor CP3 (um tricilíndrico em linha com cambota a 270°, de 890 cc, debitando 119 cv às 10000 rpm e 93 Nm às 7000 rpm) é um portento de força e vitalidade, e tanto consegue ser simpático e compreensivo a baixas velocidades, como explosivo e entusiasmante quando lhe pedimos respostas, ajudado por um quick-shifter absolutamente infalível. Não há muito mais que se possa dizer sobre esta obra de engenharia, este é um dos melhores motores do mercado, sobretudo quando lhe tentamos dar esta polivalência de utilização, apimentando tiradas longas na esperança de chegar àquele troço mais revirado. E toda a ciclística ajuda a enaltecer-lhe as valências...





1042 CC  
115 CV  
18 499 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



» [Galeria de fotos aqui](#)



Esta versão GT tem como ex-líbris as suspensões electrónicas da Kayaba. Temos dois modos. Um mais desportivo e um mais suave e lento nos movimentos, tipicamente orientado para as tiradas maiores. A Tracer deriva de uma naked desportiva e isso nota-se. Sabemos exactamente o quanto a borracha está a sofrer, é extremamente directa a passar todo o feeling mecânico ao condutor sem que se torne demasiado seca ou brusca nas reações, sobretudo no modo mais desportivo.

E assim desenhamos o panorama que vos apresentamos como comparativo, porque os punhos aquecidos e o cruise-control de série nos três modelos já dizem muito sobre o contexto onde se sentem à vontade.

Numa utilização quotidiana, onde a realidade urbana prevalece, a Honda NT tomará vantagem graças à sua impecável protecção aos elementos

*"ESTA VERSÃO GT  
TEM COMO EX-LÍBRIS  
AS **SUSPENSÕES  
ELECTRÓNICAS DA  
KAYABA.**"*

e à magia da caixa DCT, tudo acontece sem grande esforço. O seu centro de gravidade baixo também será uma mais-valia nas alturas em que as manobras se tornam mais exigentes. A Tracer 9 consegue uma convivência pacífica na urbe, mas o seu guiador largo penaliza-lhe os movimentos, e a virilidade intrínseca da Moto Guzzi faz mais sentido como objecto de adoração nas esplanadas do que a fazer pontos de embraiagem no trânsito, com os pulsos doridos.

A V100 gosta de estrada aberta, tem uma comunicação que requer tempo e dedicação para conseguirmos retirar todo o seu sumo desportivo. Num dia solarengo, numa estrada de eleição, seremos felizes a desenhar linhas no asfalto, usando o corpo para ajudar na entrada em curva e saindo em potência ao som de um motor cheio de história. A exclusividade desta versão S (a Moto Guzzi V 100 Mandello S está disponível desde >>



890 CC  
117,3 CV  
14 650 €

» Mais dados técnicos aqui



» Galeria de fotos aqui



18.499 €) é justificada pelas suspensões Öhlins, mas o carisma desta moto ultrapassa largamente as restantes, independentemente do uso de material topo de gama.

A Yamaha Tracer 9 GT (modelo 2021 disponível desde 14.650 €) consegue ter pequenos vislumbres deste brilhantismo, muito por culpa do absurdo tricilíndrico e da comunicação directa que tem com o condutor. Chamar-lhe canivete suíço seria demérito, porque ao fim de uns quilómetros estamos siderados com o que conseguimos fazer com ela. É sem dúvida uma moto que nos massaja o ego, e isto é um enorme elogio.

Mas se quisermos deixar de lado a testosterona e usufruir do simples prazer de uma grande viagem de moto, a Honda NT (versão DCT disponível a partir de 15.720 €) liberta-nos os sentidos para o fazer. O seu conforto ímpar, o seu motor afável e disponível, e a maneira como tudo funciona de modo natural, faz dela uma daquelas motos que vamos encontrar daqui a uns anos com centenas de milhares de quilómetros nos odómetros. E os seus proprietários terão muito mais histórias relacionadas com paisagens do que com momentos de pilotagem épicos.

*"E A GRANDE VENCEDORA É... A ESTRADA E AS SUAS INFINITAS POSSIBILIDADES DE NOS LEVAR A CONHECER NOVOS MUNDOS. A FERRAMENTA PARA VIAJAR PODIA SER QUALQUER UMA DESTAS MÁQUINAS, DESDE QUE SEJAMOS CRITERIOSOS COM O QUE LHES PEDIMOS."*

E a grande vencedora é... a estrada e as suas infinitas possibilidades de nos levar a conhecer novos mundos. A ferramenta para viajar podia ser qualquer uma destas máquinas, desde que sejamos criteriosos com o que lhes pedimos. A NT nunca poderá revirar uma Serra com a mesma atitude desportiva da V100, mas se forem 3 serras seguidas, vamos gabar-lhe o conforto e a facilidade de utilização. O que a Moto Guzzi esbanja em carácter e purismo mecânico, a Honda esconde numa falsa modéstia, para mais tarde provar que endurance também pode ter performance. Neste jogo de antagonismos, temos no meio uma moto que aparentemente consegue fazer tudo bem. A Tracer tem a displicência de não se preocupar com rótulos porque vive numa permanente inquietação. Será aquela que encaixa melhor a definição de Sport Touring, onde velocidade e conforto se juntam numa simbiose para nos proporcionar grandes dias a despachar quilómetros. Três motos muito diferentes, três maneiras diferentes de se fazer à estrada. Esperamos ter-vos ajudado a partir... //



**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



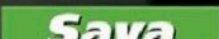
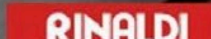
OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO



**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**



OPINIÃO  
Rogério Carmo

**DESTAS 3 MOTOS**, todas elas potenciais candidatas a uma grande viagem, a Honda NT1100 é aquela em que fiz mais quilómetros, provavelmente mais de 10.000. Conheço bem tanto a sua versão DCT como a normal, aprecio o seu conforto, a segurança que transmite, a capacidade de transportar um passageiro com toda a dignidade, enfim, é uma turística de gema, capaz de proporcionar uma excelente companhia que é tanto mais apreciada quantos mais quilómetros nela fizermos.

A Moto Guzzi V100 Mandello S era, no início deste teste, uma vaga memória, depois de ter estado presente na sua apresentação internacional, inesperadamente encurtada por atrasos na viagem causados pelo caos instaurado nas companhias aéreas e pelas condições meteorológicas. Depois de 3 dias a rolar com ela, já por terras lusas, redescobri o charme das suas linhas e da sua postura no asfalto. Bem plantada, exigente na escolha da mudança certa para fazer subir rapidamente os níveis de adrenalina, a inebriante banda sonora emitida pelo escape, a excelente qualidade de construção, a excelência dos componentes e o nível de accessorização justificam perfeitamente o valor indicado na etiqueta. Não sendo a mais turística deste grupo, é seguramente a mais entusiasmante.

A Yamaha Tracer era uma recordação muito vaga, que na apresentação da sua versão anterior me tinha deixado convencido de que o motor CP3 ainda não tinha encontrado uma ciclística à sua altura. E agora que tivemos à nossa disposição esta nova versão, confesso que de início até a preteri face às demais. Mas quando me sentei nela pela primeira vez, para algumas das últimas passagens à frente da lente do fotógrafo, primeiro estranhei a sua leveza e a posição de condução mais elevada e exposta relativamente à Honda e à Moto Guzzi. Mas mal comecei a curvar, fez-se luz. Finalmente o CP3 recebeu uma ciclística à sua altura. Das 3 que aqui conjugamos é a mais polivalente, a mais fácil de conduzir e aquela que se revelou mais divertida de conduzir. Se tivesse espaço na garagem ficava com as 3, a Honda para as grandes viagens, a Moto Guzzi para ir à esplanada fazer inveja com a sua aerodinâmica adaptativa e a Yamaha para ir aliviar o stress numas curvas de montanha. //



OPINIÃO  
Hélder Monteiro

**À PRIMEIRA VISTA** estas viajantes são três motos muito diferentes e, apesar de se inserirem no segmento das sport touring, todas elas nos podem levar longe, com conforto e com prestações apreciáveis. Mas no campo do conforto a NT1100 está uns pontos à frente, com uma posição de condução e protecção aerodinâmica referenciais até quando comparada com motos de maior cariz turístico e mais caras.

Com uma caixa automática DCT, da qual pessoalmente não sou grande apreciador, reconheço que neste modelo é onde ela faz mais sentido, com uma resposta pronta e vigorosa do motor em qualquer rotação (o seu funcionamento está francamente melhor), mas, na minha opinião, ainda é demasiado intrusiva nas abordagens às curvas, apesar de os diferentes modos serem parametrizáveis e de contar ainda com o accionamento manual através das patilhas no punho esquerdo. Apesar disso, a Honda NT1100 apresenta um comportamento dinâmico bastante neutro mas que requer habituação.

Sem o mesmo nível de conforto vem de seguida a reguila do grupo, a Tracer 900 GT equipada com o motor CP3 da Yamaha, do qual é difícil não gostar e, mais difícil ainda, andar em velocidades legais, tal a explosividade dos quase 120 cv disponíveis que dão vontade de acelerar até ao fim do mundo, sempre com um sorriso nos lábios e aproveitando o carácter desportivo de todo o conjunto.

Num outro extremo temos a Moto Guzzi, uma moto com M grande, que apesar de difícil (não é para motociclistas inexperientes), retribui em dobro todo o esforço que aplicamos para a conduzir. Tudo é diferente na V100 Mandello, em que o fabricante apostou na nostalgia da marca e na envolvimento proporcionada por um conjunto cheio de carácter.

Um motor potente e cheio em todas as rotações, ajudado por uma parafernália de ajustes electrónicos que não retiram a essência nem o prazer de condução. A V100 era, sem dúvida, a que eu levava para casa! //

# FICHA TÉCNICA

|                                 | <b>NT 1100 DCT</b>   | <b>V 100 Mandello S</b>   | <b>Tracer 9 GT</b>   |
|---------------------------------|--|---|--|
| <b>MOTOR</b>                    |  |   |  |
| Tipo                            | Bicilíndrico paralelo, quatro válvulas por cilindro, refrigerado por líquido | V-Twin, Transversal a 90° quatro válvulas por cilindro, refrigerado por líquido | Tricilíndrico, DOHC, quatro válvulas por cilindro, refrigerado por líquido |
| Cilindrada                      | 1084 cc  | 1042 cc   | 890 cc   |
| Potência                        | 100,6 cv às 7500 rpm   | 115 cv às 8700 rpm  | 117,3 cv às 10 000 rpm   |
| Binário                         | 104 Nm às 6.250 rpm  | 105 Nm às 6750 rpm  | 693 Nm às 7000 rpm   |
| <b>PESO E DIMENSÕES</b>         |  |   |  |
| Altura do assento               | 820 mm   | 815 mm  | 810 mm - 825 mm  |
| Peso em ordem de marcha (kg)    | 238 kg   | 233 kg  | 220 kg   |
| Capacidade do depósito (litros) | 20,4 litros  | 17 litros   | 18,7 litros  |
| <b>PREÇO</b>                    | <b>Desde 15.720 €</b>  | <b>Desde 18.499 €</b>   | <b>Desde 14.650 €</b>  |





# Separada À NASCENÇA

*VOGE SR4 MAX*

A promessa de termos uma scooter de média cilindrada ao nível das máquinas germânicas, por um valor bem mais acessível, fazia da Voge SR4 Max uma das motos mais esperadas dos últimos meses. Finalmente chegou a altura, e nós estivemos presentes na sua apresentação!

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"A SUA **SILHUETA** É BEM ESTRUTURADA, TEM DIMENSÕES VOLUMOSAS MAS NEM POR ISSO SE SENTE "PESADA" NO OLHAR. "

**A** parceria entre a BMW e a Loncin remonta a 2005, aquando da venda da licença de utilização do austriaco bloco monocilindrico Rotax (produzido no Oriente) para dar alma às bem-sucedidas G650. Mais tarde, o acordo expande-se para a produção das BMW C 400, uma aposta na qualidade aliada a processos industriais de grande escala. A Loncin continua a conquistar terreno no mercado europeu, e muito em breve teremos frutos do recente desenvolvimento conjunto de motores de maior cilindrada provenientes da MV Agusta. Por sua vez, a marca italiana aumentará a sua oferta com motorizações de menor cilindrada (de 350cc e 500cc).

Com tantos e tão intrincados intercâmbios industriais, nesta aproximação entre o Ocidente e o Oriente, quem ganha é o consumidor, que aumenta exponencialmente o seu espectro de escolha, sem ter de abdicar de um determinado nível de qualidade. Neste caso específico que vos apresentamos, a realidade ainda é mais fascinante, visto que dois


modelos partilham a mesma linha de montagem. Considerando que a BMW C 400 é das scooters de média cilindrada mais exclusivas do segmento (pela qualidade dos seus componentes, pelo carácter dinâmico e ciclístico, e até mesmo pelo preço dos seus "extras"), ficámos com o apetite aguçado para conhecer a sua irmã gémea.

Façamos um exercício. Esqueçamos a existência da máquina bávara e enfrentemos a Voge SR4 Max sem ideias pré-concebidas, e deixe-nos guiá-lo a si, caro leitor, na descoberta de mais uma scooter naquele que é um dos segmentos mais competitivos da actualidade. São motos peritas em fugir aos dramas do trânsito urbano, mas não só, detêm em si a capacidade motriz de enfrentar as vias mais rápidas com segurança e atitude, sem perderem a vertente prática que as caracteriza. Tudo isto por um valor inferior ao de uma moto convencional de média cilindrada.

A nova coqueluche da Voge tem pose aristocrática. A sua silhueta é bem estruturada, tem dimensões volumosas mas nem por isso se sente "pesada" no olhar. A característica assinatura LED dos faróis







349,8 CC  
34 CV  
6 659 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

dianteiro e traseiro (com indicadores de mudança de direcção de funcionamento sequencial e luz de assistência em curva, associada aos mesmos) acompanha o estilo geral pautado pela atmosfera de classe superior, e o toque de todos os materiais é baseado na qualidade. Sentado aos seus comandos, descobrimos uma posição de condução espaçosa, o assento plano é confortável e acessível (com 761 mm de altura, esconde debaixo de si 41 L de volume, o suficiente para aconchegar um capacete integral, um Jet e mais um par de luvas, tendo iluminação interior dedicada e um prático amortecedor de assistência à abertura), o passageiro conta com umas pegadas volumosas, assim como também dispõe de uma generosa plataforma para os pés. À nossa frente, um grande botão com o logotipo da Voge ilumina-se a azul quando o pressionamos na presença da chave, o sistema keyless é hoje em dia um pormenor fundamental no conforto de utilização destas motos. Um generoso ecrã TFT de 7" dá-nos as boas vindas com um design elegante e moderno, com o velocímetro a ocupar a posição central, e com

as pressões dos pneus em destaque. Explorando um pouco mais, entramos num painel informativo bastante completo (semelhante ao que a marca já nos habituou noutros modelos) onde inclusive podemos alterar o look do ecrã principal para um visual mais desportivo. Toda esta operação é feita com três botões apenas.

A comunicação com o smartphone é possível através de uma App dedicada para o efeito, assim como para poder ter acesso ao conteúdo gravado pela câmara HD incorporada no painel frontal da moto.

Num dos dois compartimentos (bloqueáveis) de pequenos arrumos (tendo ao dispor uma tomada de isqueiro de 12V e duas fichas de USB de 5V), encontramos um slot que alberga um cartão micro SD, pronto para guardar as imagens em loop a partir do momento em que ligamos a moto (temos também um botão no guiador que nos permite tirar fotos em qualquer instante).

Visto que a App ainda não está disponível, não nos foi possível comprovar o seu efectivo funcionamento, até porque a operação de retirada do cartão requer >>

*"A **CICLÍSTICA** MERECE SER DESTACADA PELA SUA COMPOSTURA, AS SUSPENSÕES DA KAYABA SÃO IMPERTURBÁVEIS NA SUA ACÇÃO"*







os dedos pequeninos de uma criança de 6 anos.

Mas levantou-se a questão. Na nossa realidade jurídica, qual o enquadramento legal para o uso desta câmara? O Regulamento Geral de Protecção de Dados proíbe a divulgação de imagens de terceiros não autorizadas pelos mesmos, mas o Andar de Moto sabe que algumas seguradoras as conseguiram utilizar (sendo mesmo apresentadas aos juízes) perante comportamentos ilícitos sobre os quais existiam dúvidas. Na certeza de que a selvajaria comportamental do nosso trânsito esconde muitos planos cinzentos por vezes difíceis de julgar, acreditamos que esta ferramenta possa ser útil em situações muito específicas. Uma mais valia, portanto.

Desactivando o prático travão de estacionamento (de accionamento mecânico, junto à manete de travão esquerda), fizemo-nos à estrada num dia absolutamente miserável. A chuva não nos deu tréguas, e a bonita cidade de Valência ficava cinzenta e triste à nossa frente. Mas não foi isso que nos impediu de pôr à prova os Pirelli Angel Scooter montados na Voge SR4 Max, e a sua relação com o controlo de tracção. O monocilíndrico de 349 cc (debitando 34 cv às 7500 rpm e 35 Nm às 6000 rpm) é suave e bastante »

*"A COMUNICAÇÃO COM O SMARTPHONE É POSSÍVEL ATRAVÉS DE UMA APP DEDICADA PARA O EFEITO, ASSIM COMO PARA PODER TER ACESSO AO CONTEÚDO GRAVADO PELA **CÂMARA HD INCORPORADA** NO PAINEL FRONTAL DA MOTO."*

polido na entrega. Sem vibrações dignas de nota, tem uma resposta eficaz e contundente nos baixos e médios regimes, mas perde um pouco de fulgor na fase final da entrega. Será um motor mais dado a acelerações fortes e recuperações decididas do que a atingir velocidades de ponta estonteantes, sem com isto dizer que fique aquém das rivais neste capítulo.

A ciclística merece ser destacada pela sua compostura, as suspensões da Kayaba são imperturbáveis na sua acção, mostrando-se filtradas mas firmes, garantindo a estabilidade e anulando as oscilações de 213 Kg de scooter. A travagem dos J. Juan (temos pinças de duplo pistão montados em dois discos de  $\varnothing 265$  mm no eixo dianteiro e um de igual diâmetro no eixo traseiro) está à altura dos acontecimentos, nada a apontar, com bom feeling e potência a rodos. A sinalização de travagem de emergência está a cargo do funcionamento intermitente dos farolins LED traseiros, que acima dos 30 Km/h entra em modo de pânico (imaginem ter 10 scooters à vossa frente a piscar freneticamente sempre que chegavam a um semáforo...). Uma característica de segurança que acaba por se tornar bastante interessante, impossível de passar despercebida, sobretudo nestas condições de condução complicadas e exigentes. Agradecemos

também, neste contexto, a boa protecção aerodinâmica do vidro frontal, ajustável em duas posições (com recurso a ferramenta).

A manobrabilidade a baixas velocidades não gerou dramas de maior graças a uma boa distribuição de pesos (muito próxima dos 50/50) e à capacidade que a SR4 tem de se mostrar sempre muito previsível nas suas reacções.

Já resguardados nos armazéns da zona industrial de Valência, abrigados da intempérie, refletimos sobre este primeiro contacto a uma máquina que há muito queríamos experimentar. Ignorando os dramas climáticos, consideramos que esta nova scooter GT de média cilindrada vem recheada de boas razões para cativar o público. O look e a qualidade geral são de nível bastante elevado, o equipamento de série impressiona (com alguns "gadgets" únicos no mercado actual), e a componente ciclística e motriz estão à altura do que promete. E quando olhamos para o valor por ela pedido (desde 6.659 €, excluindo as actuais promoções) ficamos ainda mais convencidos da sua competitividade no segmento. Podemos mesmo afirmar que esta Voge SR4 Max vive bem sozinha, sem medo das comparações (tudo a seu tempo, fica a promessa), e tem a confiança de que necessita para ser bem-sucedida. //



### **EQUIPAMENTO**

**Capacete** Nexx X.Vilitur  
**Luvras** REV'IT! Kryptonite 2 GTX  
**Blusão** REV'IT! Vertical GTX  
**Calças** REV'IT! Lombard 3 RF  
**Botas** REV'IT! Delta H2O

# Por montanhas E VALES



» [Galeria de fotos aqui](#)



## MACBOR MONTANA XR5 500

A Macbor Montana XR5 500 é a primeira moto trail da marca e, pelo seu preço contido, promete ser uma forte concorrente no seu segmento.

Texto: AdM Fotos: Luís Duarte

**F**undada pelo grupo espanhol Motos Bordoy, a Macbor afirma identificar-se, em parte, com a cor vermelha e por isso foca-se nos valores que a mesma transmite: paixão, força, vida, valentia e rigor. Durante o tempo que tivemos o privilégio de experimentar a Montana XR5 500, podemos já declarar que a Macbor cumpriu com as sensações disseminadas pela cor que a representa.

Com um motor igual nas suas medidas ao da Honda CB500, associado a uma caixa bem escalonada quer para estrada quer para off-road e

uma surpreendente ciclística, a Montana XR5 500 consegue colocar-nos um sorriso na cara quando estamos aos seus comandos.

A receita é simples. Conforto, versatilidade, boa proteção aerodinâmica e boas prestações são as características que tornam a trail da Macbor numa moto competente.

O bicilíndrico é eficaz em qualquer situação. Produz 35 Kw (47 cv) às 8500 rpm por meio de uma caixa manual de 6 velocidades muito simples de trabalhar. Esta parece, no entanto, estar configurada para off-road da 1ª à 3ª terceira velocidade, mostrando-se com relações mais curtas e cheias de força, e da 4ª à 6ª engrenagem notam-se mais >>





"A **RECEITA É SIMPLES.** CONFORTO, VERSATILIDADE,  
BOA PROTEÇÃO AERODINÂMICA E BOAS  
PRESTAÇÕES"

longas, focadas nas viagens por asfalto, mas sem uma perceptível quebra de desempenho.

A unidade motriz não gosta de trabalhar abaixo do regime das 3000 rpm em andamento, pelo que, quando lhe exigimos uma resposta rápida nestes regimes ao enrolar o punho, ela responde com o típico matraquear dos pistões. Para evitar tal situação, é preciso trabalhar adequadamente a caixa de velocidades que, por sua vez, compensa pela sua suavidade e precisão.

Em andamento descontraído, o bicilíndrico não produz vibrações e tem sempre uma resposta pronta e decidida com uma nota de escape discreta.

O guiador elevado proporciona uma posição de condução confortável de costas direitas e na nossa

frente somos presenteados com uma boa proteção aerodinâmica, proporcionada pelo ecrã pára-brisas ajustável em duas posições, por meio de parafusos, que nos permite realizar tiradas mais longas.

A Montana XR5 500 é alta. 840 mm separam o seu assento do solo e os motociclistas com altura à volta de 1,70m só vão conseguir colocar as pontas dos pés no chão. Mas isso não será problema, porque aquilo que menos irão querer é manter a Montana XR5 500 parada, em grande parte por causa do bom desempenho das suspensões Kayaba capazes de nos levar a conhecer um maior número de caminhos por estrada ou por estradões.

Tanto a forquilha invertida como o amortecedor traseiro são multi-ajustáveis e nas estradas de





A rider wearing a silver helmet and dark riding gear is on a red and black Honda motorcycle, leaning into a curve on a paved road. The background shows a grassy hillside and trees. The motorcycle has a prominent red front fairing and black body panels. The rider is wearing a silver helmet with a clear visor and light-colored riding pants. The road is asphalt with white lane markings, and the scene is captured from a low angle, emphasizing the motorcycle's design.

471 CC  
46,9 CV  
6 999 €

» Mais dados técnicos aqui



*"EM ANDAMENTO DESCONTRAÍDO, O BICILÍNDRICO  
NÃO PRODUZ VIBRAÇÕES E TEM SEMPRE UMA  
RESPOSTA PRONTA E DECIDIDA"*

curvas encadeadas não nos fazem temer as suas irregularidades, enfrentando os diversos pisos com despreocupação, virtude também dos pneus de piso misto que calçava, os Metzeler Tourance.

Fora do asfalto, as rodas raiadas de 17 polegadas atrás e 19 na frente incentivam-nos a tomar rumos mais arrojados, que em combinação com as suspensões, oferecem ótimas prestações no off-road.

Mesmo sem ser uma moto de off-road pura, a Macbor Montana XR5 permite-nos uma fácil condução em pé, fazendo-nos esquecer o seu peso de 178 kg a seco, como anunciado pela marca.

Não podemos ser delicados com a travagem Nissin. As duas pinças colocadas na dianteira têm potencial para travagens fortes com segurança,

cortesia do ABS, mas a força a ser aplicada na manete ajustável deve ser vigorosa para obtermos uma resposta contundente. Este ponto pode ser defeito ou feitiço consoante o uso que lhe queiramos dar. Por seu lado, a travagem traseira é muito eficiente e bastante doseável.

A Montana XR5 500 instala na frente do guidador um painel de instrumentos LCD de fácil leitura, com um conta rotações analógico à esquerda e dois botões no seu topo, um para fazer reset do odómetro parcial e o outro para mudar entre o modo Safe e Sport e desligar o ABS.

Rodamos a chave no canhão de ignição e acendem-se no painel luzes de diferentes cores, e o conta rotações faz a sua típica dança. A partir >>

# ENDLESS EVOLUTION



## C5



[WWW.GOLDENBAT.PT](http://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**



daí, podemos seleccionar entre os dois modos de condução que diferem apenas na forma como a potência é entregue. Mais mordaz no modo Sport e um pouco mais suave no modo Safe.

No mesmo botão onde seleccionamos os modos de condução, podemos também desligar o ABS. Pressionamos o botão durante uns segundos e deixamos de poder seleccionar o modo de condução para passarmos a escolher através de um toque no botão se queremos desligar o ABS totalmente ou só na roda traseira.

O ecrã LCD informa-nos da velocidade a que circulamos, da mudança engrenada, dos quilómetros totais e parciais, da temperatura do líquido de arrefecimento, do modo de condução, do sistema ABS e da quantidade de combustível

*"FACILMENTE PARTIMOS  
PARA A AVENTURA  
COM A MACBOR  
MONTANA XR5. AS SUAS  
BARRAS METÁLICAS DE  
PROTEÇÃO, PINTADAS  
A PRETO FOSCO,  
INCENTIVAM-NOS A TAL. "*

no vantajado depósito de 20 litros.

A iluminação LED projeta uma boa mancha de luminosidade à nossa frente quando circulamos de noite e, durante o dia, mantêm-se acesas as luzes de cruzamento, juntamente com os LED's de alto brilho.

Facilmente partimos para a aventura com a Macbor Montana XR5. As suas barras metálicas de proteção, pintadas a preto fosco, incentivam-nos a tal. Podemos ainda instalar malas laterais e top case, que têm vantagem acrescida por proporcionar mais comodidade ao passageiro.

Estamos convictos que a Macbor Montana XR5 500 cumpre todos os requisitos de uma moto trail, extremamente versátil, com boa qualidade de fabrico e acabamento, por um preço recomendado de apenas 7.199€. //





# O Futuro É JÁ AÍ

YADEA G5S

A Yadea G5S chegou ao nosso mercado com vontade de impressionar. A realidade eléctrica já não é uma novidade e o segmento está cada vez mais competitivo. Vamos conhecer os argumentos desta pequena scooter citadina, excitando electrões como se não houvesse amanhã.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui



*"AO PRIMEIRO OLHAR, SOBRESSAEM AS FORMAS ARREDONDADAS E MINIMALISTAS DE TODO O CONJUNTO, A OSTENTAÇÃO DO LOGOTIPO.."*

**C**omeçamos por vos dizer que a Yadea é considerada um verdadeiro colosso mundial na produção de veículos eléctricos em duas rodas (juntando trotinetes, velocípedes, ciclomotores e motocicletas), com mais de 50 milhões de unidades vendidas nos últimos 20 anos.

Num mundo que se quer cada vez mais verde, a proliferação de máquinas com emissões nulas tornou-se numa realidade incontornável, e os gigantes asiáticos cedo perceberam a sua importância.

Já muito escrevemos sobre estigmas e preconceitos e acreditamos que finalmente o mercado começa a perceber que a realidade industrial mudou indelevelmente. A qualidade dos seus produtos subiu, a fiabilidade começou a mostrar serviço e a própria dimensão dos meios de produção é resultado de parcerias com reconhecidas marcas ocidentais.

A moto que vos trazemos hoje é um estereótipo desta realidade. Uma construção sólida e um

plano de implementação no mercado baseado em argumentos profusamente testados.

A Yadea G5S enquadra-se a meio da oferta da marca, entre a mais exclusiva C1S Pro (desenhada pela KISKA, mais conhecida por colocar muito cor-de-laranja nos seus designs) e a muito prática Y1S Pro, esta última dedicada ao segmento dos serviços de entregas de bens no contexto urbano.

Há uma absoluta confiança na qualidade dos seus produtos, demonstrada pela quantidade de informação disponível sobre os mesmos, sendo esta alavancada pelas provas dadas noutros mercados com implementação mais duradoura.

Sob esta premissa, debruçamo-nos sobre a pequena scooter com a curiosidade típica de quem quer perceber de onde vem todo este alarido...

Ao primeiro olhar, sobressaem as formas arredondadas e minimalistas de todo o conjunto, a ostentação do logotipo (na secção traseira e dianteira), o grupo óptico inteiramente em LED, e uma certa solidez futurista, como se tivesse muitas certezas de que este é o caminho a seguir.

A presença da G5S invoca-nos alguns personagens robóticos dos filmes de ficção







científica da nossa infância, e sentimos uma certa familiaridade e simpatia pela sua simplicidade. Neste espírito afável e sem grandes provocações (sempre de chave no bolso, graças ao sistema keyless), exploramos a informação do elegante LCD de 7", onde os níveis das duas baterias e a velocidade instantânea aparecem em destaque.

Há a possibilidade de ligarmos um smartphone por Bluetooth e temos inclusive uma App dedicada que nos permite mergulhar mais a fundo nas estatísticas de utilização da moto. Sim, porque tratando-se de uma eléctrica, há questões relevantes que são sempre colocadas.

Temos duas baterias de Lithium de 72 V e 20 Ah (desenhadas pela Panasonic, com protecções de curto-circuito, subidas de tensão, sobrecarga

e descarga excessiva), que alimentam um motor de 4100 W (debitando qualquer coisa como 5,6 cv e 152 Nm) montado na posição central e com transmissão final por correia.

Uma solução convencional tradicionalmente utilizada pelas primas a combustão interna, inimigas do ambiente e devoradoras de fósseis.

A autonomia declarada pela marca ronda os 115 km (consumo de 29 Wh/km), para uma velocidade máxima de 80 km/h no modo Power. Quatro serão as horas necessárias para carregar as baterias a 100%, sendo que uma está colocada debaixo do assento (eliminando o espaço de carga) e a outra encontra-se aos nossos pés (elevando o piso e tornando a posição de condução algo desconfortável).



*"HÁ A POSSIBILIDADE DE **LIGARMOS UM SMARTPHONE** POR BLUETOOTH E TEMOS INCLUSIVE UMA APP DEDICADA..."*







Cabia-nos a nós testar estes números, e de capacete posto aceitámos o desafio de combater o caos urbano respeitando as flores e os pássaros enquanto assobiávamos alegremente.

Acreditem que não há aqui exageros nem lirismos, sempre que pegamos nestas pequenas scooters eléctricas, os primeiros metros são inundados por um certo bem-estar que nos põe em comunhão com o mundo que nos rodeia. Seja pelo movimento silencioso, seja pela sua entrega espontânea e imediata, há sempre sorrisos que não conseguem ser escondidos nestes momentos.

A Yadea G5S ombreia com as 125 cc devido à sua certificação para carta A1, permitindo-nos atacar qualquer circuito urbano sem restrições de maior. A desenvoltura do seu motor torna-nos atrevidos, tem uma resposta decidida que nos permite ganhar momento rapidamente, e sem qualquer receio atingimos (e ultrapassámos!) a velocidade máxima permitida.

Com a capa de super-herói vestida (e entusiasmados com a presença de um cruise-control), entramos numa via rápida, e na primeira subida mais pronunciada sofremos um choque de realidade.

**"A YADEA G5S  
OMBREIA COM AS  
125 CC DEVIDO À  
SUA CERTIFICAÇÃO  
PARA CARTA A1,  
PERMITINDO-NOS  
ATACAR QUALQUER  
CIRCUITO URBANO  
SEM RESTRIÇÕES DE  
MAIOR."**

Encostamo-nos humildemente à direita enquanto somos ultrapassados por todos os que conseguem andar a mais de 50 km/h, e aceitamos o nosso destino. Afinal, esse não é o cenário para o qual a Yadea G5S foi concebida.

Voltamos à malha urbana, e percebemos que este é o cenário onde a G5S se sente confortável. O seu centro de gravidade baixo, o bom acerto das suspensões (embora firmes, nunca desistem na leitura dos ressalto mais pronunciados), a potente travagem combinada (com discos em ambos eixos), e até a agilidade das pequenas jantes 12", patrocinam o mais frenético ziguezaguear no trânsito, como se de um jogo de computador se tratasse.

O modo ECO no mapa de motor serve para refrearmos os ânimos nas zonas com radares, visto que a velocidade máxima fica limitada aos 50 km/h (mas sem alteração na entrega de potência).

Parados, com o motor “ligado”, o modo estacionário (assinalado com um gigantesco “P” no painel) inutiliza o acelerador, evitando algum accionamento inadvertido. Temos também dois espaços de arrumação, expostos aos elementos, e um carregador USB disponível, imprescindível no nosso quotidiano.

Ao longo do dia vamos assistindo ao esgotar das

baterias e começamos a indagar como será a nossa sorte no regresso a casa. Conseguimos percorrer cerca de 80 km, sem grandes pudores na utilização do punho direito, restando-nos cerca de 10% de carga (a partir dos 30%, a moto fica bloqueada no modo ECO).

Pouco depois, e a pedido de uma família esfomeada, uma rápida visita ao supermercado torna-se possível utilizando apenas uma bateria, ganhando espaço debaixo do assento (pouco mais de 20 L, o tamanho de um capacete integral).

Depois de passarmos horas num veículo que se assume como parte do futuro da mobilidade urbana, fazemos contas aos 4890 € pedidos pela Yadea G5S e o quanto pouparíamos em combustível se lhe déssemos um uso continuado (de acordo com a marca, a bateria fará uns 800 ciclos na sua máxima capacidade, qualquer coisa como 70.000 km).

A sua agilidade e dinamismo, são ferramentas essenciais para lidar com uma urbe cada vez mais exigente, e o look amigável e futurista conquistam facilmente simpatias.

Ficámos cétricos quanto à sua autonomia e ao espaço de carga, mas nesse dia, sem sabermos muito bem porquê... o jantar foi vegetariano. //

## EQUIPAMENTO

**Capacete** Nexx X.VILIBY Signature

**Blusão** Sprint Logo

**Luvas** Sprint SP10

**Calças** Ixon Mike

**Botas** TCX RO4D WP



TESTE *KAWASAKI KZ1000 JIM GOOSE*

# MAD MAX MADNESS



» [Galeria de fotos aqui](#)

## KAWASAKI KZ1000 JIM GOOSE

Imagine que a civilização tinha colapsado e o seu trabalho era tentar manter a ordem. Que moto escolhia?

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

**F**oi no longínquo ano de 1979 que o primeiro filme da saga Mad Max (conhecido como “As motos da morte”) estreou nos cinemas australianos. Com a direção de George Miller e um jovem Mel Gibson como protagonista no papel do agente “Mad” Max

Rockatansky, o filme retratava um mundo pós-apocalíptico em que a MFP (Main Force Patrol) era a força que tentava manter a ordem.

Como parceiro, Max tinha um intrépido colega, Jim ‘The Goose’ Rains (Steve Bisley), que surge no grande ecrã aos comandos de uma altamente modificada Kawasaki de 1977.

A KZ1000 da MPF foi originalmente modificada >>





na Austrália, com inspiração nas motos que militavam no Bol D'Or nos anos 70 do século passado e ficou para a história, tendo sido replicada por todo o mundo para gáudio da enorme legião de fãs da saga.

Uma das réplicas da moto do Jim Goose está precisamente em Portugal.

Fabricada pela Unik Motorcycles, empresa liderada por Tiago Gonçalves, para outro português fã do enredo do Mad Max, o principal desafio do prolífico construtor português (esta foi a sua 42.<sup>a</sup> construção) foi conseguir uma grande semelhança com a moto do filme, já que várias circunstâncias se interpunham, como é normal neste tipo de projetos, mais a mais quando têm que enfrentar o peso da popularidade.

O principal facto a contornar foi o de a moto utilizada neste projecto Luso ser de um ano diferente, mais precisamente de 1981, o que devido às ligeiras diferenças com o modelo original, dificultou a adaptação de kits pré-fabricados, necessitando de trabalho redobrado na instalação de alguns suportes, nomeadamente da carenagem.

O depósito de combustível do modelo de 1981 foi substituído pelo de uma moto de 1979 (esse



igual ao da versão original de 1977) mas precisou de ser adaptado para poder encaixar no seu devido lugar, e as linhas de escape e ponteiras foram fabricadas de raiz pela Unik.

Outro aspecto que complicou a construção, que acabou por demorar cerca de um ano, foi o facto de a moto do filme ser australiana, adaptada para uma condução pela esquerda, o que obrigou à recolocação do espelho retrovisor, que teve que trocar de lugar com o megafone para se adaptar à condução pela direita.

A impressionante qualidade da pintura faz no entanto esquecer quaisquer outras discrepâncias, como a tampa do depósito de combustível ou a antena de rádio, até porque na moto original, ao longo do filme, também existem certas incongruências, sendo a mais óbvia nas jantes, que nas cenas iniciais são de raios e, mais à frente no filme, já são de fundição.

Na moto não faltam pormenores tão importantes como o aparelho de rádio CB, a sirene e as luzes azuis de emergência. »



# BLUROC

MOTORCYCLES

PREÇO  
2799 €

## Bluroc Legend 125

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

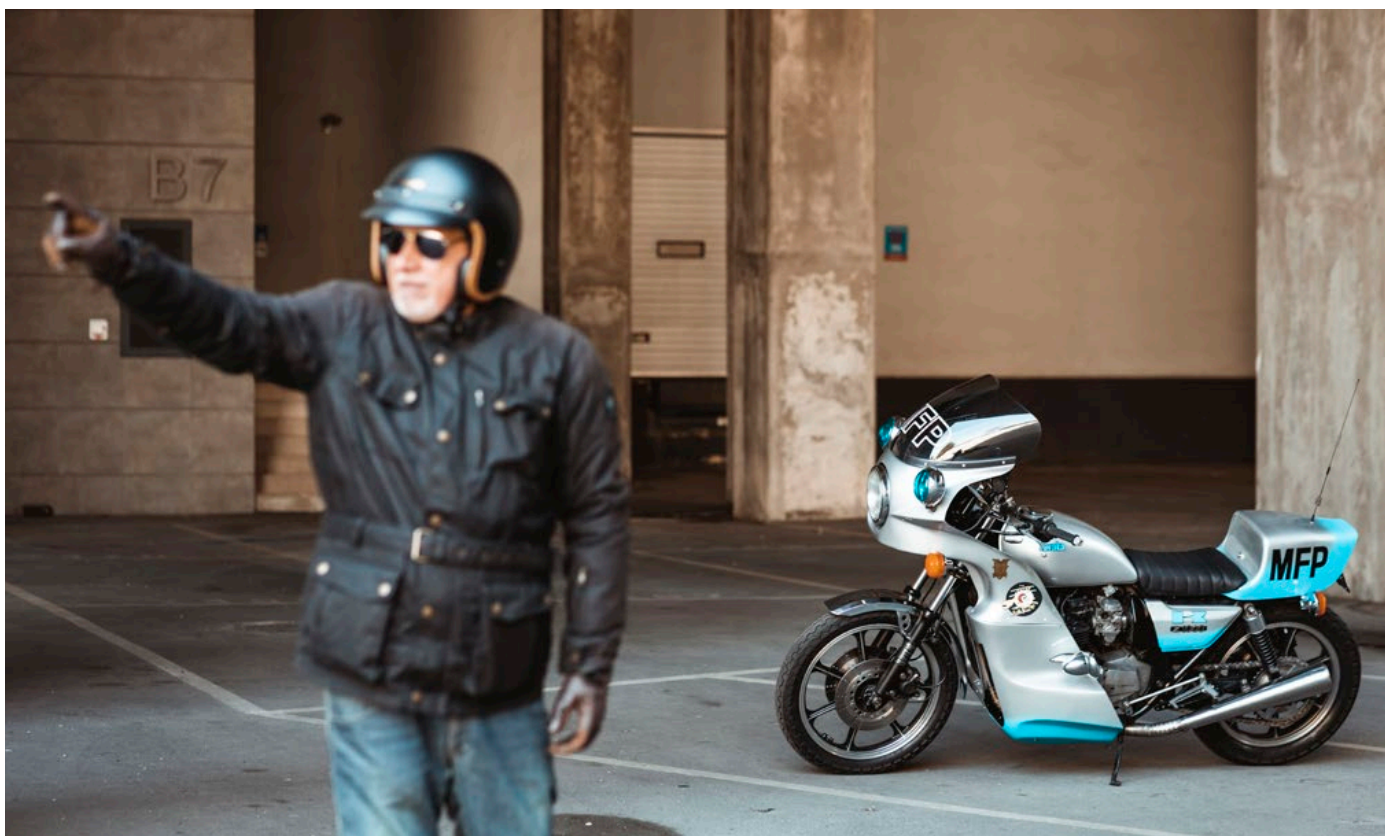


[blurocmoto.pt](https://blurocmoto.pt)



<https://blurocmotorcycles.com>





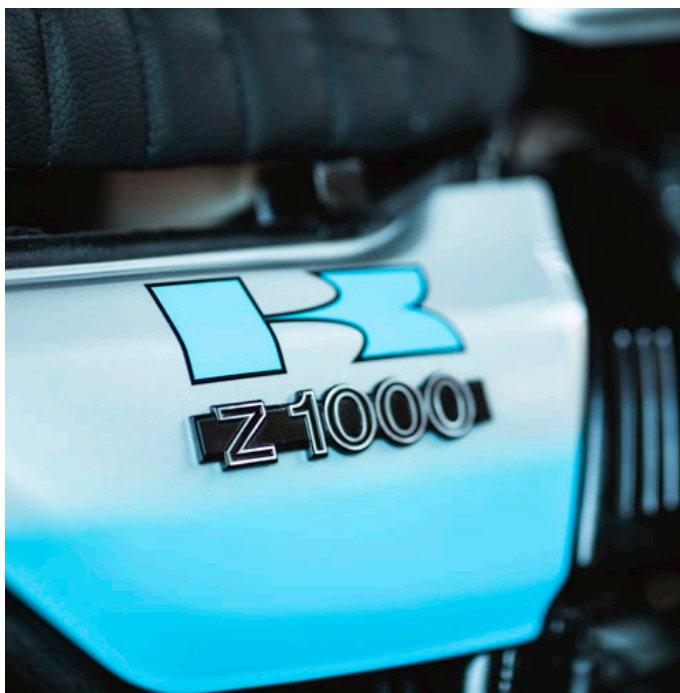
"FABRICADA PELA **UNIK MOTORCYCLES**, EMPRESA LIDERADA POR TIAGO GONÇALVES, PARA OUTRO PORTUGUÊS FÃ DO ENREDO DO MAD MAX"



Apontamentos como os emblemas de bronze identificativos da MFP, que exibem o lema "Maintain Right", ou o nome Kwaka (termo carinhoso usado pelos australianos para definir uma Kawasaki) inscrito no depósito de combustível, aparecem a par com o autocolante do ganso, uma assinatura do Jim Goose (ganso).

Para mim, esta foi uma excelente oportunidade de andar para trás no tempo, e poder efectivamente constatar quão evoluídas são as motos da actualidade. Os escassos 30 quilómetros que percorri em modo Mad Max pareceram-me bastante mais. Não que o motor não respondesse bem, e não tivesse pegado praticamente à primeira, apesar de ter que lidar com uma regulação manual da mistura e uma torneira de gasolina, ou porque o volume da enorme carenagem frontal em fibra de vidro se agigantasse com o enorme rádio CB colocado mesmo abaixo da linha de visão, esta já de si um pouco perturbada com o enorme lettering »





da MFP colado no ecrã. Mas a ciclística demasiado madura, a posição de condução pouco confortável, com as pernas demasiado fletidas, o elevado peso do conjunto, a direção vaga, os discos de travão maciços em conjunto com a pouco mordaz intervenção da manete e o efeito pára-quebras causado pelo vento lateral no enorme volume das carenagens, não prometiam grande confiança. E tendo em conta que a moto não era minha e tratando-se de uma verdadeira obra de arte, pensada mais para ser vista do que para ser usada, a responsabilidade não me dava margem para grandes entusiasmos. Antes pelo contrário. Valeu pela experiência cosplay de viver uma lenda, e por poder apreciar de perto, e com tempo, um trabalho de exceção, além de ver o entusiasmo e dedicação com que o nosso fotógrafo conseguiu captar os pormenores desta moto que não deixou ninguém indiferente à sua passagem. //





"O PRINCIPAL FACTO A CONTORNAR FOI O DE A **MOTO UTILIZADA** NESTE PROJECTO LUSO SER DE UM ANO DIFERENTE, MAIS PRECISAMENTE DE 1981"



# sbs<sup>®</sup>

GO AHEAD



 **BETTER BRAKES**

Desempenho na travagem & Sustentabilidade  
O composto certo para a tua moto.

#sbsbetterbrakes

  
**LUSOMOTOS**  
VEICULOS E ACESSORIOS





## O primeiro DESPORTIVO DA MARCA

O PRIMEIRO CAPACETE DESPORTIVO DA MARCA EM BREVE VAI ESTAR EM PISTA, EM MOTOGP, NAS CABEÇAS DE JORGE MARTIN E JACK MILLER.

**A** fabricante italiana, Alpinestars, reconhecida principalmente pelos seus equipamentos para motociclistas e que já investiga o desenvolvimento e fabricação de capacetes há aproximadamente 10 anos, vai lançar o seu primeiro capacete desportivo.

Já foi possível ver de relance o novo capacete Alpinestars Supertech R10 em testes com o piloto Andrea Dovizioso, no circuito de Misano. Agora, sabemos que Jorge Martin e Jack Miller irão ser os pilotos a estrear este novo capacete desportivo no campeonato de MotoGP.

A pintura do capacete fica ao critério de cada piloto, mas a sua silhueta é igual para todos. Podemos observar nas imagens que a sua ventilação é composta por duas entradas de ar,

abaixo e acima da viseira, uma maior admissão que leva o ar a fluir por canais existentes no interior, com saídas na retaguarda do capacete.

A sua forma aerodinâmica tem o propósito de gerar menor resistência ao vento a alta velocidade.

William Mitham, Athlete Relations Manager da Alpinestars, afirmou nos testes realizados ao Alpinestars Supertech R10 em Misano que “a Alpinestars está a trabalhar para disponibilizar ao público o capacete Alpinestars desportivo criado com base nas medidas de segurança impostas, com uma boa aerodinâmica e um elevado nível de conforto”.

De momento, apenas sabemos que o Alpinestars Supertech tem uma calota exterior fabricada em fibra de carbono e que tem um peso anunciado de 1469 gramas. //

# 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](mailto:motoponto@gmail.com)

### MOTO PONTO Junqueira

Rua da Junqueira  
Nº1 A - B 1300-342 Lisboa

Telefone: 213640853

Email: [motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)

Até já!



## Metade estrada E METADE FORA DE ESTRADA

A DUNLOP REVELOU O SEU NOVO PNEU MISTO 50/50. O TRAILMAX RAID É A MAIS RECENTE ADIÇÃO À GAMA DA MARCA PARA AVENTURA E TRAIL.

O novo pneu Trailmax Raid combina a experiência e a tecnologia da extensa gama da Dunlop para a condução de aventura e touring, revelando-se adequado para uma ampla gama de motos, desde as de médio porte às grandes motos de aventura.

Com uma grande apetência para o todo-o-terreno, juntamente com uma grande competência em piso molhado, o Trailmax Raid também mostra uma excelente performance em percursos de longa distância.

Este novo pneu da Dunlop posiciona-se a par do Trailmax Meridian, que se tornou num pneu muito popular para o turismo de aventura desde que foi lançado há três anos. O Trailmax Meridian oferece uma capacidade em todo-o-terreno para uso ocasional, enquanto o Trailmax Raid foi especificamente concebido para os motociclistas que exigem performance no todo-o-terreno de forma mais regular.

O design do Trailmax Raid foi inspirado no pneu D908 RR da Dunlop que é específico para rally raid, e que se caracteriza pelos pronunciados blocos da sua banda de rolamento.

O Trailmax Raid estará disponível em três medidas dianteiras, para jantes de 19 e 21 polegadas, e em seis medidas traseiras, para jantes de 17 e 18 polegadas. As primeiras unidades estarão disponíveis a partir de 1 de março, a as restantes durante o segundo trimestre de 2023.

*“O Trailmax Raid oferece aos motociclistas um desempenho particularmente fiável em piso molhado, proporcionando uma versatilidade ainda maior do que aquela que se poderia esperar de um pneu que também oferece uma travagem e uma tração excelentes no fora de estrada”* comentou Luca Davide Andreoni, Diretor de Marketing da Dunlop Moto Europa, que salientou ainda que:

*“A Dunlop Europa é partner técnico das equipas Suzuki Endurance Race Team e Honda Racing no Campeonato do Mundo de Resistência, fornecedor oficial de pneus para o Campeonato do Mundo de Moto2 e Moto3 da FIM, e a marca de pneus com mais êxitos na história do TT da Ilha de Man. Fora de estrada, a Dunlop é a escolha de campeões e vencedores de corridas de MXGP”.*

Para mais informação visite o site oficial da Dunlop //



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](http://www.umiberica.com)  [umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt)  [ummotorcycles\\_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)

Recomendamos lubrificantes  **CEPSA**



## A novidade **DA CARDO SYSTEMS**

CARREGADO DE TECNOLOGIA DE TOPO COMO COMANDOS POR VOZ, COLUNAS JBL E UM ALCANCE ATÉ 1,6 QUILÓMETROS

O novo Packtalk Neo está equipado com um sistema de fixação mais simples, por clipe, e apresenta um design compacto, sem antena, com acabamento preto mate, e incorpora as funcionalidades encontradas no topo de gama Packtalk Edge.

Substituindo o Packtalk Bold da Cardo Systems, o novo intercomunicador Packtalk Neo integra uma tecnologia de comunicação que eleva a experiência de condução, tendo sido concebido para os motociclistas mais exigentes que queiram comunicar cómoda e eficazmente com o passageiro e/ou outros motociclistas.

O Packtalk Neo funciona com base na tecnologia DMC de segunda geração e apresenta diversos benefícios, nomeadamente: uma qualidade sonora de banda larga inigualável, um processo mais

rápido e simples de emparelhamento no modo DMC e no modo Bluetooth, e ainda integra a mais recente intercomunicação Bluetooth Live Intercom.

Este novo modelo da Cardo proporciona uma melhor experiência sonora graças às suas colunas, completamente redesenhadas pela JBL, e a três novos perfis de som. Conta ainda com um eficaz sistema de cancelamento de ruído no microfone e inclui o mais avançado chip Bluetooth do mercado, para uma conectividade universal. O motor que gere a operação de voz também foi melhorado, permitindo ativar o dispositivo com a simples instrução vocal "Hey, Cardo."

O PACKTALK NEO pode ser instalado em qualquer capacete através de um suporte de fixação de clipe que se prende na calota, tem um P.V.P. recomendado de 369,95€ e já está disponível nos revendedores autorizados Cardo. //

**S**  
SUPER  
SOCO



**BREAK  
THE  
BOUNDS**

AUTONOMIA: Até 110KM  
CONSUMO\*: 0.55€ / 100KM

**TC**

## AGORA ou NUNCA: Quebra Barreiras com a TC Wanderer

Equivalente elétrica a uma 125cc, a TC Wanderer representa o espírito de liberdade e aventura.

Longe das vias rápidas e autoestradas, o seu território são as ruas da "selva urbana" ou uma qualquer estrada secundária, mesmo que seja em terra, proporcionando uma forma divertida, confortável e económica de mobilidade, mas sempre com muita personalidade.

Agora, por apenas

**3.999€**



O Preço inclui IVA. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas. Campanha limitada ao stock existente nos concessionários e no importador, válida até 31 de Março de 2023. Não acumulável com outras campanhas em vigor. As imagens e descrições não são contratuais. \*Autonomia obtida em condições de teste controladas. Informação para referência.



## Aerodinâmica OTIMIZADA

O NOVO CAPACETE XOMO CARBON DA BMW MOTORRAD INTEGRA PROTEÇÃO E CONFORTO, PARA UMA EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO INCOMPARÁVEL.

**E**ste capacete integral desportivo Xomo Carbon da BMW Motorrad apresenta uma calota fabricada em material compósito que inclui 40% de fibra de vidro multiaxial, 35% de fibras de carbono e 20% de uma mistura de fibras de aramida e carbono, aglomeradas por resina epoxy, que lhe conferem uma elevada resistência a impactos.

A sua aerodinâmica otimizada garante uma ventilação eficaz, assegurada por duas entradas e duas saídas de ar que podem ser fechadas.

Também a viseira, que pode ser facilmente removida para limpeza, tem um sistema que permite deixar aberta uma pequena fresta que permite o reforço da ventilação a baixa velocidade. No interior encontra-se a viseira solar antirriscos, com proteção contra os raios UV.

Almofadas de rosto moldadas em 3D, com

desbloqueio de emergência para a remoção rápida do forro interior em caso de acidente, sistema Easy Fit para quem usa óculos, um fecho comfort e cobertura amovível para o queixo, são outras das características que contribuem para um excelente desempenho.

O forro do Xomo Carbon é amovível e lavável, fabricado em tecido ALVEOTECH, que tem uma função de higienização.

O sistema de retenção exclusivo da BMW é ajustável através de fivela de roquete

Preparado para a instalação de um sistema de comunicação, este capacete da BMW Motorrad já está abrangido pela homologação ECE 2206.

O capacete Xomo Carbon tem uma garantia de 5 anos. Está disponível em seis padrões de cores diferentes, em tamanhos do 53/54 ao 63/64, e tem um P.V.P. recomendado a partir de 579€. //

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**<sup>®</sup>

piaggio.pt



## Equipamento ARRUMADO

UM SUPORTE DE PAREDE PARA O EQUIPAMENTO COMPLETO DOS MOTOCICLISTAS, UMA SOLUÇÃO INOVADORA NO MERCADO INTERNACIONAL.

Uma Start-Up portuguesa lançou uma solução inovadora no mercado internacional, que consiste num suporte de parede, para manter o equipamento de motociclismo arrumado com estilo.

De Portugal para o Mundo, a Qthrone resolve o generalizado problema dos motociclistas em concentrar todo o seu equipamento num só lugar.

De Motociclistas para Motociclistas, este é o slogan da Qthrone, empresa criada no primeiro trimestre de 2022 pelo empreendedor Marco Cunha, um motociclista que, à semelhança de muitos outros, nunca encontrou a solução ideal para evitar que o seu equipamento de motociclismo ficasse disperso por vários locais da casa.

“Luvas, capacete e casaco são peças valiosas para os motociclistas. Privilegiei a distribuição do espaço. Pensei no aspeto visual e tive em consideração a segurança do equipamento. Passei da ideia ao projeto e comecei o negócio. Sem travões!”, explicou Marco Cunha, fundador da empresa.

A Qthrone tem o propósito de oferecer organização e comodidade, concentrando todos os acessórios no mesmo espaço, de forma esteticamente atraente, evitando a desarrumação e perdas de tempo.

O equipamento fica protegido, evitando-se quedas e riscos, ao mesmo tempo que é promovida a sua

ventilação e secagem.

Através de um design funcional, este suporte de equipamento dá a oportunidade aos motociclistas de trazerem para dentro de casa os acessórios da sua paixão que, de outra forma, os acompanham unicamente na estrada.

O suporte de equipamento Qthrone é totalmente produzido em Portugal e acondiciona capacete, casaco, luvas e chaves.

Disponível em duas cores, preto e branco, é fabricado em chapa de aço carbono com 3mm de espessura, revestida a pintura eletrostática, e madeira de carvalho laminada, com acabamento encerado. É fornecido com acessórios e instruções de instalação.

O seu preço normal é de 110 euros, mas está em curso uma campanha especial de inverno com um desconto de 20%, que resulta num valor de 89 euros, incluindo despesas de transporte para Portugal Continental.

Apesar da sua juventude, a Qthrone já possui clientes em vários continentes, sendo actualmente a exportação maioritariamente dirigida para os Estados Unidos da América, mas registando também compradores em Singapura, Canadá, Austrália e Brasil, além de Portugal.

Pode fazer já a sua encomenda na loja online da Qthrone //



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

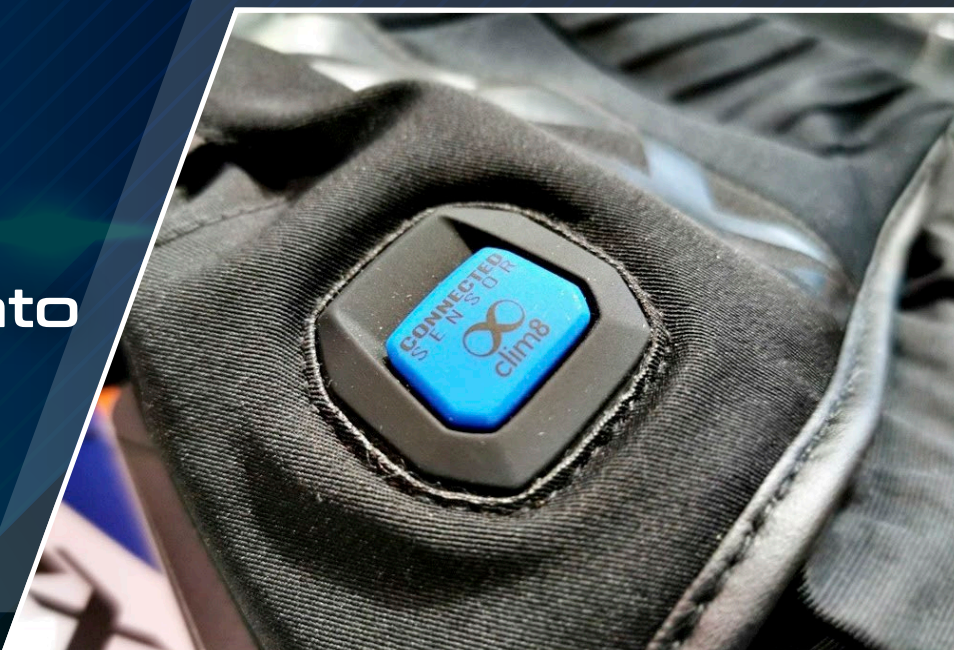


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que  
precisa de saber  
sobre equipamento  
e acessórios  
está aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



ANDAR DE MOTO



## Menos peso E MAIS POTÊNCIA

A YOSHIMURA, ESPECIALISTA EM ESCAPES PARA MOTOS, APRESENTOU AS PONTEIRAS DE ESCAPE R-77 PARA O MAIS RECENTE MODELO DA SUZUKI HAYABUSA.

**F**ácil de aplicar na Hayabusa, as ponteiras R-77 vêm fortalecer o caráter desta moto que marcou a história do mundo das motos.

Existe a possibilidade de escolha do material das ponteiras, entre carbono e aço inoxidável, sendo estas acompanhadas por umas proteções térmicas em alumínio, com "Yoshimura" gravado a laser, fixo no curto tubo de escape que conecta no final dos coletores.

O Yoshimura R-77 não se fica somente por melhorar a aparência da Hayabusa. Os escapes Yoshimura retiram 5 kg à desportiva de alta cilindrada e aumentam-lhe a potência em mais 1% e o binário em mais 0,61%, em comparação com o escape original.

Além dos ganhos no desempenho, o

tetracilíndrico em linha irá compor, com os Yoshimura R-77, uma banda sonora mais proeminente.

Pode adquirir os escapes Yoshimura para a Hayabusa através da JBS Motos por um preço recomendado de 1648,20€. //





# **MOTO CENTER**<sup>®</sup>

**ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO**

## **A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!**



**NESTA PRIMAVERA/VERÃO,  
MARQUE UMA "REVISÃO"  
PARA A SUA MOTO**

### **Morada**

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

### **Contactos**

Telefone: 217271590  
217271584

### **Email**

[geral@motocenter.pt](mailto:geral@motocenter.pt)



# Para uma audição **MAIS EFICAZ**

O BAT 8D DA RESONAR É UM DISPOSITIVO QUE TEM COMO OBJETIVO MELHORAR A NOSSA AUDIÇÃO ENQUANTO ANDAMOS DE MOTO.

**A** audição desempenha um papel muito importante na condução de uma moto, mas o capacete e, adicionalmente, os tampões para ouvidos, limitam esse nosso sentido.

Portanto, a Resonar concebeu um aparelho, preparado para se adaptar a qualquer capacete, que torna a audição do motociclista mais eficiente face aos perigos que o rodeiam.

O objetivo do aparelho Bat 8D não é ampliar o volume dentro do capacete, mas sim dar-lhe mais qualidade de forma a que sejam mais perceptíveis os sons provenientes dos ângulos mortos dos motociclistas, potenciando o efeito binaural que permite ao cérebro detectar a direcção da origem

do som.

A Resonar tenciona, com o Bat 8D, que os motociclistas consigam ter respostas mais rápidas a evitar acidentes e, conseqüentemente, uma maior segurança.

Duradouro, resistente e à prova de água são as características do Bat 8D. Funciona por meio de um canal (tipo funil) que guia os sons da calota exterior diretamente aos ouvidos do motociclista.

O dispositivo não necessita de bateria nem fios, apenas são precisos 2 aparelhos, um para cada ouvido. Pode ainda ser utilizado por ciclistas ou em circuitos.

Para as velocidades mais elevadas, o Bat 8D dispõe de uma espuma no seu interior que diminui significativamente o ruído aerodinâmico. //



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



## Proteção DE ALTO NÍVEL

UMA GAMA DE EQUIPAMENTO REV'IT! FOCADA NA PERFORMANCE. APEX DEFINE O PONTO MAIS ALTO DE ALGO E, NESTE CASO, O PINÁCULO DO EQUIPAMENTO DESPORTIVO DA FABRICANTE.

**A** coleção de equipamento técnico desportivo Apex da REV'IT! é composta por um fato, dois blusões, calças e luvas, para homem e senhora.

### FATO REV'IT! APEX

O fato REV'IT! Apex é feito em pele de vaca perfurada para uma melhor performance quer na estrada quer no autódromo. Destaca-se pelo seu design, com linhas impactantes a atravessar o peito e ombros na diagonal.

Integra proteções Seesmart Betac específicas e aprovadas para competição devido à sua elevada segurança, nos ombros, cotovelos e joelhos. Dispõe ainda de proteções SEESMART CE de nível 1 nas ancas e no peito e CE nível 2 nas costas.

O fato REV'IT! Apex está disponível nas combinações de cores preto e branco, vermelho e branco ou branco e preto, dos tamanhos 46 ao 56.

### BLUSÃO REV'IT! APEX

Seguro e confortável para as tiradas nas estradas com curvas encadeadas ou para trajectos urbanos, o casaco Apex da REV'IT! demonstra um visual semelhante ao do fato, com gráficos envolventes no peito e ombros na diagonal.

O Blusão Apex, em couro de vaca perfurado, mostra protectores exteriores com dupla costura nos ombros e cotovelos, onde também estão incorporadas proteções SEEFLEX CE de nível 2 no interior, garantindo uma maior segurança.

Quando o calor aperta, o casaco Apex permite

remover o forro térmico interior e oferece um forro interior em rede, que permite a ventilação de forma a diminuir a temperatura corporal do motociclista.

Disponível do tamanho 46 ao 58, o blusão Apex é disponibilizado em preto e laranja, preto e amarelo ou branco e preto.

### **BLUSÃO DE SENHORA REV'IT! APEX AIR H2O**

Com corte específico para as senhoras, o casaco REV'IT! Apex Air H2O promove a combinação entre o melhor dos dois mundos, com ótima ventilação e impermeabilidade, cortesia das membranas Hydratex e forro em rede G-liner.

A elevada segurança é assegurada pelas proteções SEESMART CE de nível 1 nos ombros e cotovelos. É ainda possível colocar-lhe uma proteção SEESOFT CE de nível 2 nas costas.

O REV'IT! Apex Air H2O para senhoras está apenas disponível nas cores preto e branco, verde escuro e verde ou branco e rosa nos tamanhos do 34 ao 46.

### **CALÇAS REV'IT! APEX**

Para os motociclistas que preferem um fato de duas peças, a REV'IT! oferece as calças Apex que podem ser unidas ao blusão por meio de fecho éclair ao redor da cintura.

Concebidas também em pele de vaca perfurada e um tecido com características de maior elasticidade na cintura, virilha e atrás do joelhos, permitem uma boa movimentação do motociclista em cima da moto.

As calças Apex equipam sliders nos joelhos e estão disponíveis do tamanho 46 ao 58, em preto e branco.

### **LUVAS REV'IT! APEX**

Fabricadas com foco na alta performance, as luvas Apex dispõem de um punho longo com duplo ajuste.

Incorporam materiais que permitem a fácil movimentação dos dedos, que são moldados ligeiramente curvados para maior conforto durante a condução.

Os nós dos dedos são protegidos por aplicações TPU, enquanto a segurança das palmas das mãos é assegurada por deslizadores que não afetam a sensibilidade nos comandos da moto.

As luvas REV'IT! Apex estão disponíveis em vermelho e preto, branco e preto ou amarelo e preto, em tamanhos do S ao 2XL. //





## Ano 2022 - HISTÓRIA DE UMA VIAGEM ADIADA

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

**E**ra um passeio simpático e relaxante, num local muito bonito e inspirador, mas com um acesso bastante complicado. E tudo corria bem quando tudo começou a correr mal!

Era o meu moçoilo quem ia a conduzir. Ele é um excelente condutor, por isso eu confio e por vezes ando à pendura, mas ele enganou-se no caminho e seguiu por uma ruela íngreme e difícil.

Eu quis parar para que a moto ficasse mais leve, assim eu poderia ir ver o que nos esperava e perceber se devíamos continuar. Mas ele não parou. Afinal a ruela era em paralelo e isso deu-lhe confiança para continuar.

Eu tinha razão, devíamos ter parado e eu desmontado...

Depois de um ziguezague, a ruela subia imenso, de forma irregular e com muitas ervas nas bermas e no centro. A moto resvalou nelas e perdeu aderência, derapou violentamente para trás e caímos...

O meu braço ficou todo torto, percebi imediatamente que tinha uma fractura feia e terminou ali a ideia de viajar em agosto...

Apenas muitos dias depois fui operada. A cirurgia foi feita por entre os tendões do pulso e isso, aliado à inatividade provocada pelo gesso inicial, provocou uma mão inerte e sem sensibilidade...

Só depois de retirar os pontos pude começar verdadeiramente a ginastificar a mão marota. E veio a dor da recuperação. Se antes doía pela fractura, agora doía todo o dia e toda a noite, porque tendões, nervos e músculos são muito difíceis de recuperar...

O regresso da minha moto a casa, depois de ter passado umas pequenas férias na oficina, é um incentivo para trabalhar esta mão, mas é também a consciência

de quanto ela é incapaz de me deixar conduzir...

Eu não sou uma lutadora intrépida, mas também não sou uma covarde, por isso continuei a tentar convencer esta mão marota a funcionar... mas ela ainda só levava a manete da embraiagem até meio!

E ali continuei eu, no meio de toda a dor, de muito gelo para controlar o inchaço e muito exercício, celebrando pequenas conquistas como conseguir comer com faca e garfo, apertar os cordões das sapatilhas, pegar numa garrafa de água de 1,5 L ou apoiar-me nas duas mãos para me levantar do sofá!

Um dos meus grandes receios foi sempre cair de moto e ficar incapacitada de conduzir. E, por vezes, os pesadelos realizam-se! Foi um dos primeiros pensamentos que me ocorreu quando caímos e eu vi o meu braço transformado num grande S... Apanhei-o do chão com cuidado e ajeitei-o junto à barriga, esticando-o e pondo os ossos mais ou menos no sítio, já que os sentia moverem-se fora da articulação debaixo da minha mão direita...

Instintivamente tentei acalmar o meu moçoilo, que estava meio em estado de choque ao perceber a gravidade do meu estado. Um senhor lavrador que passava no local ajudou a pôr a moto de pé, pois ela estava numa posição muito difícil, com a cabeça para baixo e as rodas para o ar, já que a ruela onde caímos era muito inclinada. Subir na moto estava fora de questão, eu tinha de manter os ossos no sítio, com o braço pressionado contra mim, bem seguro sob a mão direita. Caminhei assim, debaixo do calor, até um ponto mais seguro, para depois irmos até à estrada e então ir para o hospital de ambulância.

Se tivesse sido operada imediatamente, teria começado muito mais cedo a recuperação, assim tudo demorou mais. Agora a recuperação está a andar bem, mas é



sempre tudo muito custoso e lento! Nada a fazer!

E eu, que detesto andar de carro, nunca andei tanto como agora!

A minha bolinha nº 8 é a minha companhia de todos os dias, como os miúdos que não largam o seu brinquedo. Ela é mole, mas dou comigo a confirma-lo de vez em quando com a mão direita, já que na esquerda ela parece uma verdadeira bola de bilhar tão dura!

Os estragos na moto são mínimos e isso é uma grande coisa ou a minha dor seria muito maior, tenho a certeza!

E os meus acabarão por ficar reduzidos a uma linha no pulso... espero!

A motita vai ajudando na recuperação, tanto física como emocionalmente, porque tudo é mais animador quando se tem um objetivo à vista!

E sigo recuperando as forças, porque a embraiagem é uma mola excelente para exercitar uma mão esquerda!

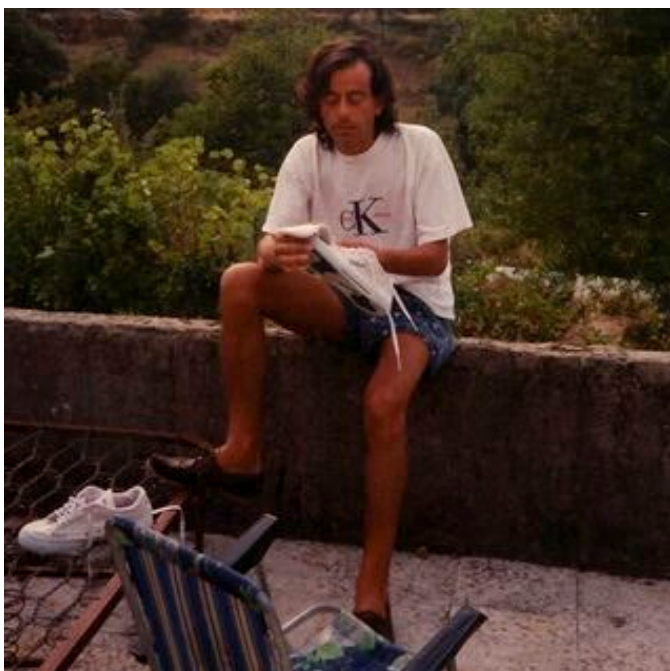
Mas afinal, quem anda, apenas, de moto há tanto tempo, quantas vezes ficou incapacitada para conduzir?

Pois, isso é comigo! Conduzo desde os 13 anos, sempre motos de grande cilindrada e grande peso, deveria ter uma história negra. Claro que caí e bati algumas vezes, é inevitável, quem anda tanto na rua por tanto tempo já foi ao tapete algumas vezes! Mas não tantas quanto seria de prever! Deixar cair a moto para o lado não é nada, e mesmo isso aconteceu pouco e principalmente com a minha primeira moto alta. Eu vinha habituada a motos mais baixas e, quando comprei a Transalp, custou-me um bocado processar que o chão ficava mais longe que o habitual, embora as minhas pernas sejam longas.

Acidente incapacitante, na realidade, aconteceu agora pela 2ª vez. Isto é, é apenas a 2ª vez na minha vida que fico muitos dias sem poder conduzir!

Acidentes complicados foram 3, mas no primeiro eu >>>





conseguia conduzir, embora os estragos em mim tivessem sido mais que das outras vezes. Enquanto tenho forças nas mãos para segurar o guiador, nada me prende em casa.

E então quando foi o tal outro tombo que me deixou sem conduzir por um mês e meio?

Estávamos em 2002, eu andava a tratar de comprar a minha primeira PanEuropean, quando, por uma situação de encandeamento pela luz forte na escuridão, calculei mal a trajetória e derrapei na areia ao tentar desviar-me de um obstáculo inesperado...

A minha Varadero rodopiou sobre si e levou-me junto, destruindo o dedo médio da minha mão esquerda, para além de outros ferimentos. Naquela noite, depois de ter alta no hospital, fui levada para casa de uma amiga e na manhã seguinte o meu moçoilo foi visita-la e ficou por lá a ajudar a cuidar de mim. Eu sou bastante alta, a minha amiga era pequenita e a ajuda do Filipe foi bem-vinda, já que eu tinha até medo de me apoiar em alguém tão baixinho quanto ela.

Foram muitos dias sem ter a certeza se conseguiria salvar o bendito dedo maroto!

O meu moçoilo cuidou de mim todo o tempo: levou a minha Varadero para a oficina, trouxe a PanEuropean nova para casa, levou-me aos curativos, cozinhou para mim e, quando tive de sair da casa da minha amiga, ele veio comigo para minha casa continuar o seu trabalho, pois eu ainda não era autónoma e precisava que cuidassem de mim!

Isso quer dizer que ficou a cuidar de mim até hoje, pois estamos juntos desde então! E, vinte anos depois, cá voltamos à primeira forma: agosto de novo e de novo ele a cuidar de mim... Não é irónico comemorarmos assim os nossos 20 anos?

PARABÉNS PARA NÓS! //



# SENA



## OUTSTAR

JET Bluetooth® com Intercomunicador Integrado



Altifalantes e microfone integrados



Viseira solar retrátil



Microfone HD



Intercom 2 vias



800 Metros



Redução de ruído avançado



Jog dial



Comandos de voz



# Escapes de moto barulhentos AFINAL PODEM NÃO SALVAR VIDAS

Alguns motociclistas adoram um bom som de escape. Pode até dignificar os barulhos das nossas motos e melhorar a experiência das viagens, mas será que a famosa frase "loud pipes save lives" faz sentido?

**T**erminando já com as dúvidas. Não, escapes barulhentos não podem salvar vidas. E porquê?

Foi levado a cabo um estudo científico desenvolvido em conjunto pela Associação para o Desenvolvimento do Motociclismo na Roménia, pelo Departamento de Veículos Rodoviários da Universidade Politécnica de Bucareste e pela Enviro Consult, empresa especialista em emissões de som, com objetivo de decifrar a veracidade da frase "loud pipes save lives".

Os testes realizados consistiram em imitar situações que ocorrem em circulação nas estradas mas de forma estática, uma vez que não lhes foi possível fazê-lo em andamento. O que ajuda, neste caso,



*"SE AINDA ASSIM TIVER DÚVIDAS QUANTO A ESTE TESTE, VEJA E OIÇA O VÍDEO PUBLICADO PELO CANAL DE YOUTUBE MOTOADN. "*



**Motorway / Linhaway**  
os seus concessionários **HONDA**

**A CB750 HORNET  
ESTÁ A CHEGAR  
AOS NOSSOS STANDS!**

**MARCA JÁ O TEU TEST-DRIVE  
FULL POWER E 35KW.**

**MOTORWAY: 213839591  
LINHAWAY: 214658791**

@MOTORWAYLINHAWAYHONDA

mais a moto, uma vez que em andamento os pneus do carro e o ruído aerodinâmico emitem ainda mais ruído para o habitáculo.

Convém ainda referir que nos testes feitos foram utilizadas 6 motos diferentes com escapes alterados que, no limite de rotações, emitiam entre 80 e 110 dBa, e um carro moderno, cujo esmerado isolamento sonoro é comum à grande maioria dos veículos mais recentes.

Para tal, com os vidros do carro fechados, o seu motor a trabalhar entre as 2500 e 3000 rpm e o rádio a tocar num volume que permite diálogos no seu interior, foi colocado um microfone no lugar do condutor, à altura do ouvido.

A seguir, uma moto de cada vez foi estacionada às distâncias de 15 e 10 metros da retaguarda do carro, 4 metros à frente do carro e, por último, ao lado do automóvel, com a roda da frente da moto alinhada à roda traseira do veículo. Durante os testes, o motor das motos rodou nas 6000 rpm.

Resumidamente, apenas a moto mais ruidosa foi ouvida dentro do automóvel quando a moto estava ao seu lado (roda da frente com roda de trás) e quando esta estava 4 metros à frente do carro.

Nos 15 metros atrás do veículo nenhuma moto foi perceptível e a 10 metros somente a moto com o escape mais barulhento foi ligeiramente audível.

Acima de 50 km/h demoramos menos de 1 segundo a percorrer 10 metros. Portanto, dificilmente nos desviamos ou travamos para evitar qualquer manobra inesperada do carro, que não nos ouviu.

Além do mais, em alguns países as motos com escapes mais ruidosos são proibidas de circular em determinadas zonas e em França já existem radares de som!

Se ainda assim tiver dúvidas quanto a este teste, veja e oiça o vídeo abaixo publicado pelo canal de YouTube motoADN. Quase no final é possível ouvir o interior do carro com a moto posicionada a 10 metros e ao seu lado. //





**HIGH PERFORMANCE AIR FILTERS**



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO

**myBihr.com**



# Manobra ESTRATÉGICA

A Suzuki Ecstar foi a equipa de fábrica do fabricante japonês Suzuki no Campeonato Mundial de MotoGP, que se retirou da competição no final da época de 2022, ganhando a sua última corrida com Álex Rins e encerrando uma história de 51 anos em Grand Prix Racing.

**E**m 1971, o piloto de Grande Prémio Jack Findlay (4 atrás do 12) e o seu sócio Daniele Fontana construíram uma moto de corrida utilizando um motor Suzuki série T com um chassis de conceção própria.

Findlay pilotou a moto para vencer o Grande Prémio do Ulster de 1971, marcando a primeira vitória de uma Suzuki na classe rainha de 500cc, bem como a primeira vitória de sempre de uma moto a dois tempos na classe 500cc.

A Suzuki entrou pela primeira vez com uma equipa de fábrica no Mundial de 500cc em 1974, com Barry Sheene e Jack Findlay a pilotar a Suzuki RG500.

A moto foi concebida por Makoto Hase, utilizando a comprovada arquitetura de motor quadrado de dois tempos que a Suzuki tinha desenvolvido durante o seu bem sucedido programa de corridas de Grande Prémio nos anos 60.

A RG 500 foi um sucesso na sua primeira corrida no Grande Prémio de França de 500cc de 1974 quando Barry Sheene terminou em segundo lugar atrás do defensor do campeonato mundial, o grande Phil Read.

A primeira vitória da equipa, de bandeira a bandeira, aconteceu um ano depois, em 1975, por Barry Sheene no TT holandês. Sheene terminou a temporada em 6º lugar com duas vitórias.

Tendo desenvolvido a RG500, a Suzuki cedeu o controlo direto do programa de corridas de Grande Prémio ao seu importador britânico, a Suzuki GB, em 1976, para se concentrar no desenvolvimento da sua primeira moto de quatro tempos, a série GS.

Barry Sheene (7 acima) venceu o campeonato de

pilotos em 1976, com um total de cinco vitórias e bisou em 1977 com seis vitórias.

O companheiro de equipa Steve Parrish foi quinto.

Em 1978, com duas vitórias na nova Suzuki RGA, Sheene terminou em segundo lugar no campeonato, atrás do piloto da Yamaha Kenny Roberts.

O companheiro de equipa Wil Hartog foi quarto e também venceu duas corridas. O campeonato de 1979 foi novamente ganho por Roberts, com Virginio Ferrari a terminar em segundo, Barry Sheene em terceiro e Wil Hartog em quarto, todos na nova Suzuki RGB.

Randy Mamola e Graeme Crosby juntaram-se à Suzuki em 1980. Enquanto Kenny Roberts ganhou o seu terceiro título, o piloto da Suzuki Mamola ficou em segundo, e Marco Lucchinelli em terceiro.

Lucchinelli tornou-se Campeão Mundial de 500cc em 1981, montando a nova Suzuki RG 500 para a equipa de corrida Roberto Gallina.

Lucchinelli deixou a Suzuki para se juntar à Honda em 1982. Foi substituído na equipa de Gallina por Franco Uncini (1 acima) que ganhou o Campeonato do Mundo com cinco vitórias. Uncini, abalroado por Gardner após cair no TT holandês de Assen em 1983, ficou gravemente ferido, não conseguiu defender o seu título e a Suzuki retirou o apoio da fábrica no final da época.

Após três anos de ausência, a Suzuki regressou em 1987 com apoio de fábrica. Os pilotos Takumi Itoh e Kevin Schwantz, recomendado por Sheene, tiveram alguns bons resultados a bordo da nova Suzuki RGV500.

Assim, a Suzuki fez um regresso às corridas em 1988, com Schwantz a terminar em 8º lugar com





duas vitórias, enquanto o companheiro de equipa Rob McElnea terminou a temporada em 10º lugar.

Com um total de seis vitórias, Schwantz ficou em quarto lugar na temporada de 1989. Em 1990, Schwantz foi o segundo classificado geral com cinco vitórias, enquanto o companheiro de equipa Niall Mackenzie ficou em quarto lugar.

Outras cinco vitórias classificaram Schwantz na terceira posição em 1991. Doug Chandler tornou-se companheiro de equipa de Schwantz em 1992 e Schwantz terminou a temporada em quarto com uma vitória, seguido do quinto lugar de Chandler.

Schwantz ganhou o seu tão esperado primeiro

Campeonato do Mundo em 1993, com quatro vitórias em corridas. O seu novo companheiro de equipa Alex Barros também conseguiu uma vitória e terminou em 6º lugar.

Em 1994, Schwantz foi 4º classificado com duas vitórias, enquanto Barros foi 8º classificado. No início da temporada de 1995, Schwantz decidiu retirar-se da competição.

O outro piloto da Suzuki, Daryl Beattie, terminou a época em segundo lugar com duas vitórias em corridas. Scott Russell juntou-se a Beattie em 1996.

Russell terminou a temporada em sexto, mas Beattie sofreu lesões graves na pré-época e não teve a sua forma anterior, terminando em 18º lugar.

A Beattie juntou-se Anthony Gobert em 1997. Beattie terminou a temporada 11º e Gobert 15º.

Um quinto lugar de Beattie foi o melhor resultado da equipa nessa época.

A Suzuki entrou em 1998 com um alinhamento de pilotos japoneses, Nobuatsu Aoki e Katsuaki Fujiwara. Fujiwara, no entanto, lesionou-se e Aoki disputou sozinho o campeonato mundial, que terminou em 9º lugar com um melhor resultado de 4º.

O novo piloto Kenny Roberts Jr. juntou-se a Aoki em 1999 e obteve a primeira vitória da Suzuki nos quatro anos desde 1995. As suas quatro vitórias deram-lhe o segundo lugar no campeonato, enquanto Aoki ficou em 13º lugar. >>







cardo®  
communication in motion

Bluetooth® 5.2



CARDO  
**FREECOM 4x**      CARDO  
**FREECOM 2x**

**OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH**

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

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

[www.cardosystems.com](http://www.cardosystems.com)

[www.goldenbat.pt](http://www.goldenbat.pt)



Revimos a história da Suzuki nos primeiros anos no Campeonato Mundial e continuamos já no século XXI, com o fim das 2 tempos e a passagem da classe a 4 tempos.

Roberts tornou-se Campeão Mundial em 2000 com um total de quatro vitórias, Aoki foi 10º no total. Em 2001, Sete Gibernau juntou-se a Roberts, montando a Suzuki RGV500. Gibernau terminou em nono lugar na geral e Roberts em 11º.

Em 2002, o ano de estreia da nova classe de MotoGP, Roberts e Gibernau montaram a nova moto de quatro tempos da Suzuki, a GSV-R. O melhor resultado da equipa foi um 3º lugar no pódio por Roberts no Grande Prémio do Brasil. No final, Roberts terminou em 9º e Gibernau em 16º.

John Hopkins juntou-se a Roberts em 2003 e ficou em sétimo lugar no Grande Prémio de Espanha. No entanto, Roberts falhou três corridas devido a uma queda no Grande Prémio de Itália e terminou a temporada em 19º lugar, dois lugares atrás de Hopkins em 17º lugar.

O alinhamento de pilotos permaneceu o mesmo em 2004, enquanto a Bridgestone substituiu a Michelin como fornecedor de pneus da equipa.

Hopkins terminou a temporada em 16º lugar, com Roberts Jr. novamente dois lugares atrás, no 18º lugar.

Mais uma vez, o alinhamento de pilotos

*"ROBERTS TORNOU-SE CAMPEÃO MUNDIAL EM 2000 COM UM TOTAL DE QUATRO VITÓRIAS, AOKI FOI 10º NO TOTAL."*





permaneceu o mesmo para 2005, enquanto o inglês Paul Denning se tornou o novo gestor da equipa, assumindo o lugar do reformado Garry Taylor.

Roberts ficou em segundo lugar no pódio do Grande Prémio Britânico à chuva, mas terminou a temporada em 13º. Hopkins terminou em 14º lugar.

Chris Vermeulen juntou-se a Hopkins em 2006. Hopkins terminou a temporada em 10º, enquanto Vermeulen terminou em 11º com um 2º lugar no pódio no Grande Prémio da Austrália de 2006.

Ambos ficaram com a equipa em 2007 e correram no novo modelo de 800cc Suzuki GSV-R. Vermeulen levou a primeira vitória da Suzuki desde o advento das quatro tempos e terminou a temporada 6º. Hopkins terminou em 4º lugar, com quatro pódios.

Em 2008, Chris Vermeulen juntou-se a Loris Capirossi e o mesmo alinhamento manteve-se em 2009, mas para a época 2010 Álvaro Bautista juntou-se à equipa.

Para a época de 2011, a equipa colocou em campo apenas uma GSV-R para Bautista, sem substituto para Loris Capirossi, que se mudou para a Pramac Racing. >>



## DESPORTO ADEUS, SUZUKI

No final de 2011, a Suzuki retirou-se do MotoGP, citando a necessidade de reduzir custos no meio da recessão económica global.

Um ano mais tarde, no entanto, confirmaram o seu regresso ao MotoGP a partir de 2015, com Alex Espargaró e Maverick Viñales como os seus dois pilotos.

Correram numa máquina de MotoGP recentemente desenvolvida, a GSX-RR, com uma organização de equipa reestruturada liderada por Davide Brivio, anteriormente com a Yamaha e com Andrea Iannone (acima) como um dos pilotos.

Em 2020, a Suzuki garantiu o título da equipas pela primeira vez, enquanto Joan Mir garantiu o título de pilotos, tornando-se o primeiro piloto Suzuki a fazê-lo desde Kenny Roberts Jr. em 2000, embora vencesse apenas uma corrida todo o ano.

A 12 de Maio de 2022, a Suzuki anunciou que estava "...em discussões com a Dorna sobre a possibilidade de terminar a sua participação no MotoGP no final de 2022", embora tivesse obrigações contratuais para participar até 2026.

No seu ano final, a Suzuki venceu duas das suas três últimas corridas, na Austrália e Valência, com Alex Rins. Quem sabe se não regressarão... //



# 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



**Paulo Araujo**  
*Motociclista, jornalista  
e comentador desportivo*

## Mais eletrónica, MAIS TÉCNICA, MAIS DIFÍCIL

**S**eria lógico supor que, com o incremento de intervenção eletrónica em MotoGP, fosse mais fácil controlar os 250 cavalos dos atuais motores e as motos se tornassem mais fáceis de pilotar.

Para 2023, a eletrónica vai incluir tudo, desde os já habituais controlos de tração e mudança de curvas de injeção, travagem motor, corte de pit-lane e anti-wheelie e, pela primeira vez, monitorização, em tempo real pela organização, das pressões dos pneus.

Na verdade, à medida que a eletrónica, testada agora em modelos de computador muito antes de chegar a ser testada em pista, elimina ou diminui muito a margem de erro, a amplitude que sobra para ajustes ao estilo individual ou sensação da cada piloto é mais estreita e a moto, portanto, mais difícil de explorar nos limites.

A possibilidade de controlar a resposta do acelerador de forma diversa, com informação baseada nos dados de GPS sobre a localização exata de moto em cada curva do circuito, permite que, do lado motor, ao abrir o gás à saída de curva, a quantidade exata de combustível seja dispensada, ou que, do lado da suspensão, que a pressão hidráulica certa ajude a manter as rodas coladas ao chão, quer ao entrar em curva, quer na fase de aceleração à saída.

Só que, após a intervenção da eletrónica, a margem de ajuste é agora tão estreita que pouco fica para alterar ao estilo individual de cada piloto e fazer concessões à sua sensação preferida na moto, ou até à forma como os pneus reagem ao desgaste e

aumento de temperatura ao longo da prova.

Isto significa que, forçosamente, para alguns, essa estreita margem vai estar absolutamente correta, e para outros não.

Alguns vão dar-se melhor com as motos no seu estado puro e concentrar-se apenas em pilotar, enquanto outros, pelo contrário, vão sentir mais dificuldades e até andar perdidos à procura da sensação mágica, que possivelmente nunca irá acontecer.

Isto torna-se ainda mais importante quando adicionado às dificuldades inerentes ao começo de mais uma época de MotoGP, com inúmeras incógnitas, seja porque é a mais longa de sempre, seja porque inclui dois novos circuitos e países visitados, o Cazaquistão e a Índia, o que só por si pode baralhar as contas seriamente.

Vendo pela positiva, até pode significar que uma equipa satélite, que normalmente recebe as motos oficiais do ano anterior, completamente desenvolvidas e portanto com pouca necessidade de efetuar mudanças, pode ter uma vantagem inicial.

Falamos, obviamente, dos recentes testes de Sepang, em que 6 motos satélite ficaram no Top 10, incluindo o mais rápido Luca Marini.

Mas também com esperança, e a fazer figas, pela Aprilia RNF com a qual Miguel Oliveira também impressionou, sendo o 2º mais rápido no segundo dia.

A vantagem inicial de aterrar logo a plena velocidade pode mantê-los a fugir à frente das motos oficiais durante o resto do ano.

A única marca que parece escapar é a Ducati, que

por um lado costuma ter tudo logo quase certo, por outro, tem dois pilotos de estilos tão diversos em Bagnaia e Bastianini que, se não funcionar logo para um, muito provavelmente vai estar ideal para o outro, e ainda por cima, com 8 motos na grelha, recolhe dados novos a um ritmo exponencial.

De resto, se as outras equipas de fábrica, no caso da Yamaha e Honda, os grandes perdedores do ano passado, não conseguirem dar um salto em frente, arriscam-se a passar metade da época a jogar à apañada.

A Yamaha parece ter dado um passo em frente com um motor mais rápido, a julgar pela prestação de Crutchlow, mas por outro lado, Quartararo diz que precisam de muito mais.

O facto de que a Honda está a apalpar, além de Marc Márquez ter entrado à justa no Top 10, é revelado pela contratação de Ken Kawauchi, vindo da Suzuki, que pouca influência terá se não puder fazer alterações substanciais à RCV, que por sua vez implicam um começo quase do zero.

As grandes incógnitas permanecerão a Aprilia, em que Viñales e Espargaró andaram tão perto, e a KTM

Red Bull, que com um novo piloto em Jack Miller, e um Pol em forma na KTM “pintada de GasGas”, no caso da austríaca, poderão ter surpresas para tirar do saco.

Seja como for, estamos à beira, mais uma vez, de uma época de MotoGP muito longa, variada e empolgante, e que começa justamente em Portugal.

Não percam! //



## Wingmotor

# MARQUE UM TEST DRIVE

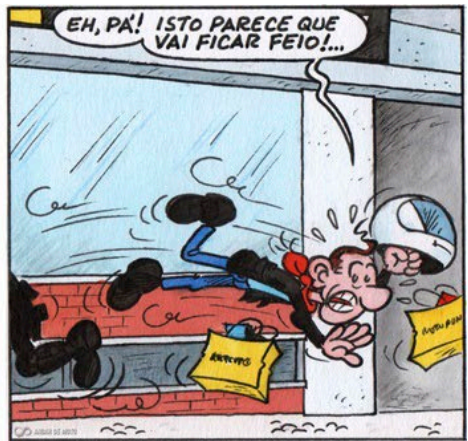
Rua José Estêvão , 74D  
1150-203 Lisboa

211979979

[wingmotor.pt](http://wingmotor.pt)



The Honda logo, consisting of a red wing shape above the word "HONDA" in red capital letters.





# MOTOS **USADAS**



**PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)**



**ANDAR DE MOTO**



**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## A pequena “MATRIX”

Com o Mundo em plena guerra energética e com uma mudança de paradigma que se avizinha, defender conceitos ou teorias é arriscado. Não vale a pena afirmar qual será o futuro da mobilidade, seja ela elétrica ou outra, tal como não faz sentido fazer conceitos sobre qual é mais poluente, muitas vezes, baseados em discursos de quem nada sabe, mas afirma com toda a certeza.

Vou falar-vos da minha experiência com a “Matrix”. A pequena Horwin EK3 foi uma escolha racional, verdade. Para aqueles que acham que motos é só paixão, aqui está a prova que não é.

Comprei o bicharoco quando a gasolina chegou aos € 2,00/litro, nessa altura pensei: não, não vou continuar a alimentar este limbo, tenho de arranjar uma solução mais económica.

A desconfiança inicial é natural para quem estava habituada ao cheiro a gasolina desde os saudosos anos 90, por isso, o teste foi muito mais racional.

A motinha, que à primeira vista parece um fofinho Tamagotchi, logo se revelou endiabrada. Primeiro tens de trocar os cavalos por 6,2 kw e ficas a saber o mesmo. Mas quando arrancas, o sorriso é imediato, é um mini diabinho, o pequeno brinquedo sai disparado ao primeiro semáforo! Dificilmente encontras alguma maquina que lhe faça frente, com uma manobrabilidade fantástica, são apenas 100 quilos e com uma agilidade que te deixa de sorriso aberto. Na cidade é uma luva, permitindo chegar a qualquer lado num ápice, sobretudo devido ao baixo peso e dimensão.

Mas quem pensa que o pequeno diabo se torna num anjinho quando chega a estrada aberta, nomeadamente vias rápidas, desengane-se, o bicharoco continua ágil e rapidamente chega aos 90/100 km/h, o que é mais que suficiente para te desembaraçares.

Quanto à história das autonomias, bem, trata-se de um veículo de mobilidade urbana, não podes pensar que vais fazer uma viagem de Lisboa ao Porto nesta coisa, tens cerca de 100 km de autonomia. Para quem se desloca todos os dias casa/trabalho e não faz mais de 50/60 km diários, é uma verdadeira maravilha.

Mas vamos lá aos 6000 km que já fiz na minha pequena “Matrix” Horwin EK3:

1 - Autonomia e carregamentos: depois do stress que durou uma semana, para lhe apanhar o jeito a coisa funciona como um telemóvel, sempre que a bateria baixa dos 20% coloco a carregar, simples, posso colocar a maquina a carregar na garagem ou saco a bateria e levo para casa ou para o escritório, qualquer tomada de 220 v serve;

2 - Manutenção: pouco mais que zero, é carregar e andar;

3 - Problemas: zero;

4 - Agilidade: total, imagina o que é passar pelo trânsito caótico e ir ao supermercado, colocar as compras debaixo do banco ou no escudo frontal e chegar a casa antes dos colegas de trabalho sequer conseguirem andar um quarteirão;

5 - Consumo: não consigo sequer avaliar esta questão, se colares a pequena bateria a carregar durante a noite, leva 4 horas a carregar, não se nota grande diferença no valor da fatura da eletricidade;

6 - Satisfação: total, pelo menos por enquanto. Quanto à bateria viciada e outras teorias, por enquanto não noto qualquer diferença;

7 - Pontos menos bons: o peso do bicharoco coloca dois problemas. O primeiro é claramente o risco de furto, o segundo é a facilidade de manobrabilidade que, às tantas, dá por ti a passar os limites.

Não posso dizer que andar na pequena Matrix é como andar numa Trail, mas é um pequeno bicharoco endiabrado que dá imenso prazer de conduzir no dia a dia. //



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.**

