



HONDA XL750 TRANSALP



TESTE

DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY

» TESTE

CFMOTO 800 MT SPORT

CFMOTO 300 CL-X

ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650

» REPORTAGEM

AS MELHORES ESTRADAS (ALENTEJO SUL)

» DESPORTO

ESPECIAL MOTOGP

EQUIPAS E PILOTOS





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

Exames de corrupção

A meados do mês de Março houve uma notícia do JN que me chamou a atenção: Examinadores de provas de condução vão para a cadeia por corrupção

A notícia resumia que cinco ex-examinadores de centro de exames iam para a prisão. Por corrupção. Com sarcasmo pensei... Só cinco?

Aquela que indiscutivelmente era uma boa notícia, deixou-me triste. Para desculpar o sarcasmo com conhecimento de causa, recorri ao tio Google, que me devolveu em resposta à minha pesquisa “corrupção escolas exames cartas de condução”, um textual: About 1,580,000 results (0.22 seconds).

Apenas passando os olhos pelos títulos e lendo na diagonal as primeiras fontes de informação que o algoritmo me devolveu, todas elas nacionais e conceituadas, confirmei a minha surpresa e justifiquei o sarcasmo mas, simultaneamente, fui inundado por um verdadeiro sentimento de frustração.

É que a triste da boa notícia, que reportava que cinco Examinadores de provas de condução iam para a cadeia por corrupção, condenados num caso já bastante antigo e mediático agora concluído, eram apenas um grão de areia, num deserto de corrupção

onde escroques sem escrúpulos atentam diariamente contra a segurança e a vida de outras pessoas, a troco de subornos.

A segurança rodoviária e a respectiva sinistralidade são um tema político recorrente. São frequentemente tomadas medidas avulsas e incongruentes. Fazem-se rotundas, estreitam-se as ruas, instalam-se radares, limita-se a velocidade sem que alguma surta efeito. A sinistralidade mantém-se elevada, o trânsito está cada vez mais caótico e as estradas são cada vez mais perigosas. Mas investigar e punir duramente estes criminosos é que não!

A formação dos condutores (seja de moto, de carro ou camião) já é suficientemente má, mesmo sem corrupção. Os recém-encartados são mal preparados, tanto em termos de conhecimento do código da estrada, como em termos práticos, pois não sabem dominar a viatura, nem lhes ensinam a manobrar de forma rápida e segura, tornando-os nos principais responsáveis tanto pelos engarrafamentos de trânsito como pela maioria das manobras perigosas que, sobretudo para nós motociclistas, são um verdadeiro atentado à nossa integridade física. Porque não se faz nada acerca disto? Alguém sabe? Eu desconfio! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 26** BMW R18 IRON ANNIE
- 30** INDIAN SPORT CHIEF 2023
- 32** ZERO SR-X
- 34** BMW CE 04 VAGABUND MOTO

TESTE

- 38** HONDA XL750 TRANSALP
- 48** DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY
- 60** CFMOTO 800 MT SPORT
- 70** CFMOTO 300 CL-X
- 78** ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650

REPORTAGEM

- 112** AS MELHORES ESTRADAS (ALENTEJO SUL)

DESPORTO

- 118** ESPECIAL MOTO GP

CRÓNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: EXAMES DE CORRUPÇÃO
- 6** PEDRO ALPIARÇA: O EXAGERO
- 24** GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS PARTIDA, 2022
- 110** ADELINA GRAÇA: DO PALÁCIO DE MAGDALENA AO PALÁCIO DE CRISTAL
- 144** PAULO ARAUJO: AS ILAÇÕES DO GP DE PORTUGAL
- 146** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 148** ANDRÉ SANCHES: MODA OU NECESSIDADE?



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Susana Pereira

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

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

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

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



Pedro Alpiarça
Ensaaiador

O exagero

Um país empolgado com outra coisa que não seja futebol é coisa rara. Ainda mais raro se torna quando esse mesmo desporto agrega um grupo de loucos sentados em cima de máquinas mortíferas, desafiando leis da Física sem irem a lado absolutamente nenhum. Se antigamente as máquinas vencedoras ao Domingo eram vendidas na Segunda, hoje em dia a realidade é bem diferente, ganha-se prestígio e honra-se o esforço, na esperança de ampliar os seus mercados.

A nossa quota parte lusitana neste espetáculo teve o seu apogeu este fim de semana, onde o nosso Miguel Oliveira brilhou no nosso circuito, o Autódromo Internacional do Algarve. Estava o palco montado para um evento memorável, um piloto que renasce com novas armas e um traçado épico que potencia a imprevisibilidade.

Acompanhem-me nesta candura propositada de ausência emotiva, porque, caros leitores, isto é o MotoGP, e os seus protagonistas não são menos do que heróis.

Vamos então falar do exagero. O conceito de ser mais rápido, mais temerário e sobretudo mais combativo neste circo de feras, é enaltecido por todos como uma característica indissociável de sucesso nestas lides. O nosso Miguel Oliveira já demonstrou, por diversas vezes, ser feito da fibra dos campeões, e serviu-nos a glória numa bandeja dourada enorme, proporcional à dificuldade do seu intento. Depois de uma louca mini corrida no dia anterior, Portugal inteiro queria ver o #88 no lugar mais alto do pódio, independentemente do esforço dos restantes adversários. Este é o primeiro exagero, e o mais saudável. Porque este pelotão de furiosos nunca foi tão competitivo, sendo que tudo pode acontecer.

Do outro lado do espectro, temos o regresso de alguém

que fez da sua agressividade o mote para vencer. Sofreu as consequências de tanto andar no limite, e ganhou a reputação entre os seus pares de abusar na atitude, perdendo a noção de que não está a caminhar sozinho à beira deste abismo. O Marc Marquez não tem intenção de abalroar o nosso homem, apenas quis demonstrar que o piloto é mais importante do que a máquina, repetindo os truques de magia que tantas vezes lhe moldaram o mito. Este é o segundo exagero, assistirmos ao desespero de alguém que se alimentou do seu instinto para chegar onde chegou. O talento não desculpa a falta de inteligência emocional.

O último exagero, e para mim o mais grave, é o descontrolo de todos aqueles que escolhem ser adeptos em vez de fãs. A queda do Miguel gerou reacções absolutamente desproporcionais tendo em conta o cenário onde estes incidentes surgem. Lembrem-se de um Zarco que empurrou o Morbidelli para cima do resto do pelotão (GP Austria), lembrem-se de um Jack Miller abandonando o seu GP caseiro depois de um erro do Alex Marquez e, sobretudo, lembrem-se que os comentários que o Valentino Rossi fez acerca do Marc Marquez em 2018 surgem no contextual declínio de alguém que também fez carreira a ser agressivo (dentro e fora de pista). Provou que para ganhar nem sempre era necessário ser o mais rápido, e até hoje ainda é o maior ídolo do mundo das duas rodas. Pois que seja mencionado, a história permite-o!

O nosso falcão é um senhor, e aceitou as desculpas do seu adversário. Marc Marquez será punido (deveria ser exemplar, porque esta é a primeira época de um novo formato onde os pilotos estão muito mais atreitos a magoarem-se), e a vida continua. “Apenas” com o exagero de vermos o melhor desporto do mundo. //



4 | Ever
DUCATI

4 anos de garantia



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

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





Harley-Davidson Experience Tour 2023 com passagens por Portugal

O HARLEY-DAVIDSON EXPERIENCE TOUR 2023 JÁ ARRANCOU EM MÁLAGA, ESPANHA

A TOUR da fabricante americana é realizada um pouco por toda a Península Ibérica e vai proporcionar aos amantes de motos a experiência de conduzir os mais recentes modelos da Harley-Davidson.

Esta oportunidade dá aos motociclistas a oportunidade de testarem diversos estilos de motos da Harley-Davidson que se destacam pelas suas mais recentes inovações.

Para cumprir com a rota definida, um camião itinerante faz o périplo carregado com os seguintes modelos: Pan America Adventure Touring, Nightster Special, Sportster S, Low Rider ST e Sport Glide, e parou no passado dia 10 de março no famoso Res-

taurante Trepallla em Málaga.

Ainda durante o mês de março, o camião, novamente carregado com todas as motos mencionadas anteriormente, fez também paragens em Sevilha (17 a 19 de março) e Alicante (24 a 26 de março), seguindo-se Valência (31 de março a 2 de abril), Barcelona (14 a 16 de abril), Madrid (21 a 23 de abril), Porto (9 a 11 de junho), Algarve (16 a 18 de junho), Girona (8 a 10 de setembro) e País Basco (15 a 17 de setembro).

Uma vez que os lugares são limitados, é necessário contactar os concessionários oficiais da marca, do local pretendido para poder participar. Encontre-os aqui.//

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



Triumph TE-1 vence Prémio Moto Elétrica do Ano

OS CAR AWARDS DA REVISTA GQ NOMEARAM A ELETRIZANTE TRIUMPH TE-1, JÁ APRESENTADA NO ANDAR DE MOTO, COMO A MOTO ELÉTRICA DO ANO.

AS SUAS PRESTAÇÕES merecem destaque, tornando a Triumph TE-1 numa hypernaked elétrica com 177 cv e cerca de 220 kg de peso. Ainda assim, consegue proporcionar uma incrível autonomia de aproximadamente 160 km e carregamento rápido da bateria (em 20 minutos carrega 80%).

Um dos jurados, Paul Henderson, mostrou-se fascinado com os números apresentados na ficha técnica

da Triumph TE-1, afirmando que “com um tempo de 0-100 km/h de 3,6 segundos, uma velocidade máxima de 215 km/h, um alcance de 160 quilómetros numa única carga e um tempo de carregamento de 0 a 80% de apenas 20 minutos, o primeiro protótipo totalmente eléctrico da Triumph superou todas as expectativas para estabelecer novos padrões no sector”.

Mesmo sem o intuito de colocar, para já, a TE-1 em produção, estas descobertas e avanços tecnológicos por parte da Triumph são fatores relevantes para o futuro do motociclismo, ao mesmo tempo que contribuem para um futuro mais amigável do ambiente.

Steve Sargent, Chief Product Officer na Triumph Motorcycles, viu o esforço da fabricante reconhecido ao afirmar: "Estamos encantados por ter os nossos esforços no desenvolvimento de uma excitante moto elétrica de alto desempenho reconhecidos nos GQ Car Awards. (...) Existem desafios significativos na introdução de motociclos elétricos no mercado de massas, mas o TE-1 é um passo crucial para o desenvolvimento e compreensão da tecnologia dos veículos elétricos por parte da Triumph".

A Triumph mostra-se muito empenhada no futuro, não só com a revelação, em 2019, do protótipo desta TE-1, nascida de uma parceria com a Williams Advanced Engineering, mas também pela recente elaboração de um programa de testes para desenvolvimento de biocombustíveis. //



BLUROC

MOTORCYCLES

NOVO!



ANTES
3.399€

AGORA
3099€

Bluroc Hunt XC 125

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



blurocmoto.pt



<https://blurocmotorcycles.com>





Honda CL500 já tem preço e data de lançamento anunciados

UMA SCRAMBLER URBANA INSPIRADA NAS SUAS ANTECESSORAS DOS ANOS 60 E 70, QUE APOSTA NA PRATICIDADE E POLIVALÊNCIA

A NOVA Honda CL500 da Honda foi inspirada nas Honda CL dos anos 60 e 70. A versão que foi apresentada no último Salão de Milão, e que está prestes a chegar ao nosso país, está equipada com o motor bicilíndrico da série CB500 da Honda, compatível com a carta A2.

De linhas retro e atitude Scrambler, este modelo usa um novo quadro de tubos de aço do tipo diamante e tem suspensões de longo curso e rodas dianteira e traseira de 19 e 17 polegadas respectivamente, para poder circular à vontade tanto em ambiente urbano como em ligeiras escapadelas fora de estrada.

O motor de dois cilindros paralelos com 471 cm³

de cilindrada, debita 46 cv de potência e um saudável binário de 43,4 Nm. Pode ficar a conhecer todos os pormenores técnicos se clicar aqui.

A CL500 de 2023 vai estar disponível nos seguintes esquemas cromáticos:

- Laranja Candy Energy
- Verde Metalizado Mate Laurel
- Azul Candy Caribbean Sea
- Preto Metalizado Mate Gunpowder

Com um P.V.P recomendado de 6.850 euros, a nova Honda CL 500 está prevista chegar aos concessionários nacionais em maio de 2023. //

LAGOA MOTOR SHOW COM DATAS DEFINIDAS

REALIZADO PELA PRIMEIRA VEZ EM 2022, JÁ ESTÃO A SER FEITOS OS PREPARATIVOS PARA A EDIÇÃO DE 2023.

DEPOIS do sucesso da primeira edição em 2022, o Lagoa Motor Show, no Algarve, vai voltar com mais ação e diversão para os entusiastas por motores.

A organização, a cargo de Diogo Soares, vai trazer nos dias 15, 16 e 17 de setembro de 2023, além de muitos automóveis e motos, muitas outras atividades paralelas, todas elas dedicadas aos apaixonados por motores.

O Lagoa Motor Show conta com o apoio da Câmara Municipal de Lagoa desde o primeiro minuto e na sua segunda edição espera receber mais de 20.000 mil visitantes no recinto da Fatacil. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Marque um test drive.

HORNET

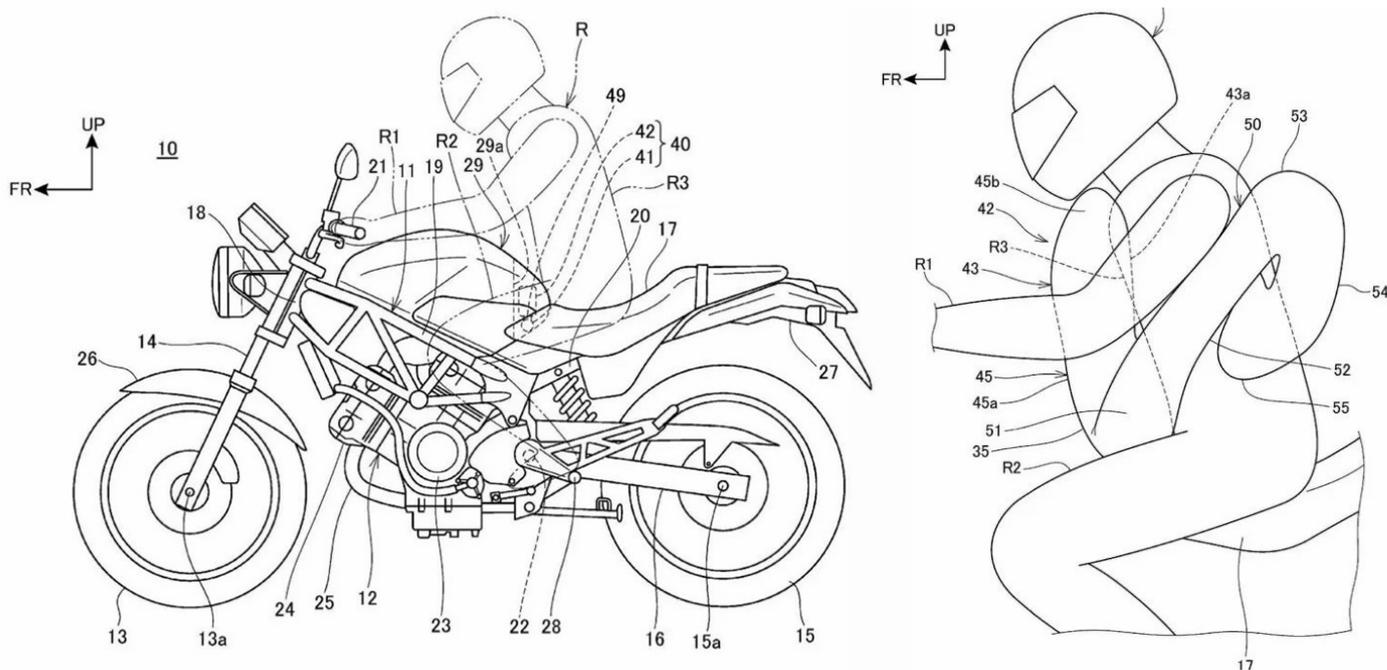
Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685

lombasecurvas.com



Relação peso-potência líder da sua classe



Honda volta a apostar no airbag para motos

AIRBAGS SÃO UM SISTEMA ESSENCIAL NO QUE DIZ RESPEITO À SEGURANÇA E, PORTANTO, SÃO JÁ IMPERATIVOS EM ALGUMAS COMPETIÇÕES DE MOTOS, COMO O MOTOGP E AS SBK.

SE RECUARMOS até 2006, podemos relembrar-nos de que a Honda foi a primeira e única fabricante de motos a integrar um airbag numa moto, nomeadamente no modelo Goldwing. Desde então, os airbags só têm vindo a ser aplicados diretamente nos equipamentos para os motociclistas.

O tipo de airbag utilizado na Honda Goldwing mostrou algumas debilidades relativamente à posição de condução e na sua eficácia em diferentes situações de acidente, mas, não obstante, foi uma grande evolução na segurança das motos.

Recentemente, a fabricante japonesa mostrou novas soluções para integrar nos airbags de moto, que podem vir a ser eficazes e revolucionárias.

Para tal, a Honda patenteou múltiplos tipos de atuação do airbag, mas o intuito final é sempre o mesmo. Nesta nova configuração, o acionamento do airbag, no momento do acidente, irá fazer com que este “abraçe” o motociclista em diversos pontos do tronco e de seguida se destaque da moto, ficando preso ao corpo do motociclista.

As principais versões patenteadas pela Honda diferem apenas na colocação do airbag na moto. Uma delas situa-se à frente do assento da moto, entre as pernas do condutor, e numa outra versão o posicionamento do airbag é na parte de trás do condutor (inserido no assento).

As características deste tipo de airbag são diversas, mas o grande foco da fabricante de Hamamatsu, além de uma maior segurança, inside especialmente na zona torácica.

Este sistema de airbag possui uma tecnologia que permite desconectar o airbag, depois de disparado, a fim de se manter no corpo do motociclista, sem perder a inflação.

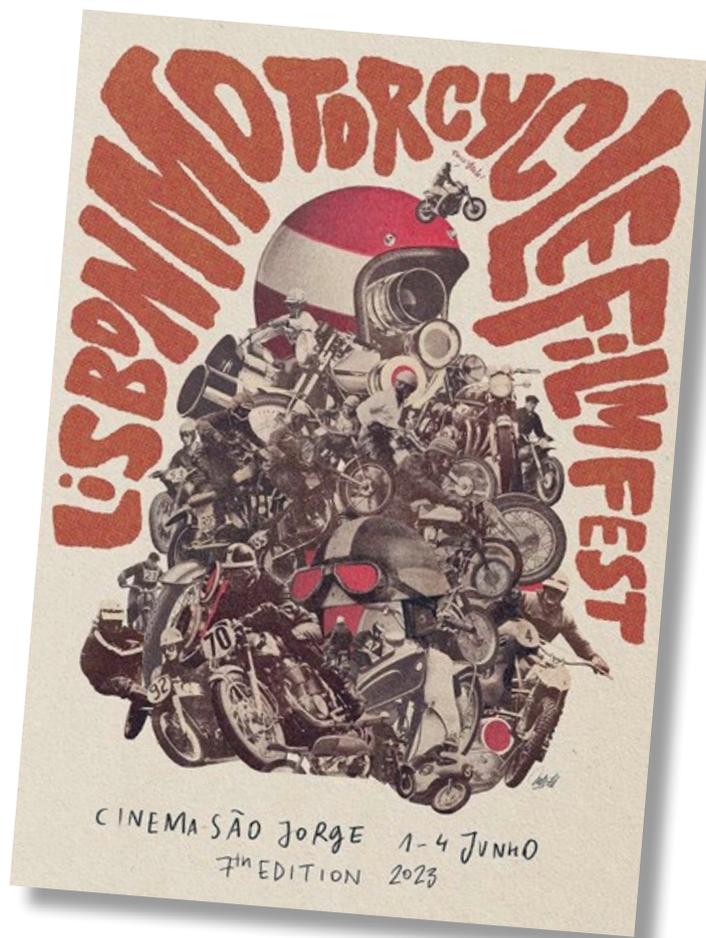
A confirmação de este avançado sistema tecnológico se vir a tornar viável para integrar as motos no futuro ainda não é sabida, mas a ideia da Honda em promover este equipamento de segurança capaz de se adaptar rapidamente a diferentes tipos de moto e fisionomia é um marco impressionante no mundo das motos. //

7ª EDIÇÃO LISBON MOTORCYCLE FILM FEST

A EDIÇÃO DE 2023 DO
LISBON MOTORCYCLE
FILM FEST (LXMFF) JÁ TEM
DATAS DEFINIDAS.

O **CINEMA S.JORGE**, em Lisboa, volta a receber a cultura motociclística no evento de dimensão internacional LxMFF, que se irá realizar nos dias 1, 2, 3 e 4 de junho de 2023.

Além da exibição dos filmes, o programa é composto por diversas ações, tais como conversas com convidados nacionais e internacionais, exposição de motos e a já incontornável Night Ride pelas mais belas ruas da cidade de Lisboa. //



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

ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN
ROYALENFIELD.COM

#HIMALAYAN
PVP 5.247€

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

Despesas de legalização não incluídas.

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

***Matrícula gratuita até 31/03/2023**

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

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

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

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

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

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





Festival Europeu do 120º Aniversário da Harley-Davidson

BUDAPESTE VAI RECEBER MILHARES DE FÃS DE TODO O MUNDO.

COM DATA MARCADA de 22 a 25 de junho de 2023, a celebração dos 120 anos da Harley-Davidson vai-se realizar em Budapeste e esperam-se milhares de fãs de todo o mundo.

O objetivo é comemorar o legado da marca ao atingir o marco de 120 anos de existência, com muitos milhares de motos saídas da linha de produção ao longo de todo este tempo.

A localização do evento será no Puskás Aréna Park, no centro da cidade de Budapeste, e haverá música ao vivo durante quatro dias, com mais 50 bandas a atuarem em cinco palcos. Alguns cabeças de cartaz deste festival são Larkin Poe, que vai actuar no dia 23 de junho, Wolfmother no dia 24 de junho, Deep

Purple, no dia 25 de junho, entre outros grupos importantes da Hungria e não só.

Este é um festival de motos e, assim, haverá espetáculos como impressionantes exposições indoor e outdoor, com motos Harley-Davidson do passado, presente e futuro, zonas de entretenimento (Adrenaline e Family Parks) e, claro, concessionários Harley-Davidson autorizados e mais de 80 pontos de venda de alimentos e bebidas. Destaque especial para o desfile Harley-Davidson, que se realizará pelo coração da cidade de Budapeste.

Já pode adquirir o seu bilhete, consoante a experiência que deseja retirar do festival, através do site oficial do evento, com preços entre os 52€ e os 132€.

TIGER SPORT 660



FOR THE RIDE



VERSÃO A2
DISPONÍVEL



4 ANOS
DE GARANTIA

DE FÁBRICA E SEM LIMITE DE QUILOMETRAGEM



OFERTA MALAS LATERAIS



Código de conduta para praticantes de motociclismo de todo-o-terreno

PRETENDE DEFINIR COMO OS MOTOCICLISTAS QUE GOSTAM DE ANDAR DE MOTO FORA DE ESTRADA DEVEM AGIR PERANTE A BIODIVERSIDADE E A PROPRIEDADE PRIVADA.

ELABORADO a partir de uma colaboração entre o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) e a empresa Longitude 009, este código de conduta pretende definir como os motociclistas off-road devem agir perante a biodiversidade e outras situações comuns em ambiente fora de estrada.

A apresentação deste código tomou lugar nas instalações da Longitude 009 que, como organizadora de eventos de aventura, faz questão de deixar um ponto assente sobre este tema.

O código de conduta para motociclistas praticantes de todo-o-terreno é uma iniciativa para estes começarem a tomar ou reforçar certos cuidados quando decidem andar de moto fora de estrada. Agarrar na moto e avançar pela descoberta dos trilhos é fácil, mas nem sempre se pensa nas consequências que podem provocar à biodiversidade.

Desta forma, a Longitude 009 e o ICNF, preocupados com os resultados que certas más práticas possam vir a ter no futuro, constituíram uma lista de 16 pontos a serem tidos em conta durante a prática do off-road, especialmente por motociclistas solitários ou em pequenos

grupos sem a égide de grandes organizações (que ainda assim necessitam estar autorizadas a realizar tal percurso).

O apelo é simples. Há que respeitar as propriedades alheias e as espécies protegidas.

Portanto, reforçamos aqui no Andar de Moto a intenção de preservar a natureza durante a prática do off-road, a fim de todos podermos no futuro continuar a poder desfrutar de passeios pelo campo, seja de moto, a pé ou de bicicleta.

RESPEITAR A NATUREZA PELA SUSTENTABILIDADE DO TODO-O-TERRENO.

- Conduza sempre por caminhos principais. Nos caminhos de terra batida deve circular a uma velocidade reduzida, de forma a evitar o atropelamento de fauna. Evite single tracks e zonas sem qualquer caminho definido, pois para além da perturbação acrescida causada à fauna selvagem, destrói a vegetação e causa erosão dos solos.

- Nunca circular ao longo dos leitos dos cursos de água, pois estes são importantes refúgios da fauna selvagem e habitats de peixes e anfíbios. Deve ser evitado

o atravessamento de cursos de água sempre que existam pontes como alternativa de passagem. A passagem nos cursos de água deve ser feita apenas nos vaus existentes (habitualmente utilizados pela população local) e apenas quando o curso de água estiver seco.

- Ao passar junto de casas, pessoas e animais, circule sempre com velocidade muito reduzida.

- Ao passar junto a animais, procure manter sempre o maior distanciamento possível, evitando reações bruscas e ruído.

- Ande com cuidado e respeite os outros utilizadores dos caminhos onde circula. Não é o único a querer usufruir a natureza.

- Respeite a propriedade privada, deixe cancelas/portões na mesma posição em que os encontrou e certifique-se que cumpre eventuais recomendações dos proprietários.

- Certifique-se também que o barulho do escape da sua moto não é exagerado e que não perturba animais e pessoas.

- Respeite os costumes e tradições locais e seja simpático e prestável com as populações.

- Quando os seus passeios se desenvolverem em áreas protegidas, esteja atento às disposições dos respetivos regulamentos e, em caso de dúvida, contacte os serviços do ICNF (geral@icnf.pt) ou desloque-se às suas estruturas

de apoio (Centros de Interpretação e Pólos de receção) ou aos postos de turismo locais.

- Atente e respeite a sinalização existente dos locais por onde passa.

- Acampe apenas em locais destinados para o efeito. O campismo selvagem é proibido. Informe-se sobre os parques de campismo e caravanismo existentes.

- Cada um é responsável pelo seu próprio lixo e deve colocá-lo nos locais apropriados e/ou trazer um saco para o poder recolher.

- Não faça lume. Nos concelhos em que se verifique um nível de perigo de incêndio rural «muito elevado» ou «máximo», é proibido fumar ou fazer lume de qualquer tipo nos territórios rurais ou nas vias que os delimitam ou os atravessam. Consulte o “perigo de incêndio rural”, em: <https://www.ipma.pt/pt/riscoincendio/rcm.pt/>

- Nos concelhos com perigo «muito elevado» ou «máximo» de incêndio, é estritamente proibido circular e permanecer com veículos motorizados em zonas florestais públicas ou comunitárias.

- Sempre que detetar irregularidades contacte as autoridades.

- Em caso de eventos organizados certifique-se que a entidade organizadora está devidamente credenciada para o efeito. //

Wingmotor

MARQUE UM TEST DRIVE

Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt





Linhaway tem novas instalações junto ao CascaiShopping

A LINHAWAY TEM NOVAS INSTALAÇÕES NUM ESPAÇO AMPLO E MODERNO, EM ALCABIDECHE, NO CONCELHO DE CASCAIS, DISTRITO DE LISBOA.

O CONCESSIONÁRIO Honda Linhaway mudou de morada. Com um espaço amplo e moderno, está localizado na Rua Gil Vicente, Lote A, 2645-123 Alcabideche, no concelho de Cascais, distrito de Lisboa. Agora, oferece melhores condições para receber todos os seus clientes e público em geral.

As novas instalações ficam próximas do CascaiShopping e do Circuito do Estoril e os contactos mantêm-se os mesmos:

Telefone: 214658790 - Email: geral@linhaway.pt //



Dinno

50 & 125



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

 @necointernacional | @NecoPortugalOficial



Descubra mais em:
www.neco.be



Apresentação Oficial do 25.º Portugal de Lés-a-Lés

FESTEJAR AS BODAS DE PRATA NUM PERCURSO EVOCATIVO QUE, TAL COMO NA PRIMEIRA EDIÇÃO EM 1999, VAI LIGAR BRAGANÇA A SAGRES NUMA EXTENSÃO DE 1110 QUILÓMETROS

PARA 2023, a grande maratona mototurística organizada desde 1999 pela Federação de Motociclismo de Portugal vai comemorar as Bodas de Prata deste evento com uma festa ímpar, num percurso evocativo da primeira edição do Portugal de Lés-a-Lés, então levada a cabo por “apenas” 100 motociclistas e que ligou Bragança a Sagres, em 24 horas de aventura ‘non-stop’.

Para a edição de 2023 serão percorridos 1110 quilómetros, para cumprir entre os dias 7 e 10 de junho, cruzando paisagens ímpares, atravessando serras, vales e planícies, numa oportunidade única para descobrir um Portugal pouco conhecido, através de estradas nacionais, regionais, municipais e até alguns caminhos de terra batida, mas sem pisar autoestradas ou vias rápidas.

Numa cerimónia que contou com a presença de Pedro Santana Lopes, presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz (que fez questão de se deslocar de moto até ao Malibu Foz Hotel onde decorreu a apresentação deste evento), e numa sala transbordante de expectativa e animação, foi apresentado o percurso que, mantendo alguns pontos coincidentes com a 1ª edição, vai incorporar muitas novidades ao longo dos 4 dias.

1ª ETAPA

Partindo de Bragança, o Passeio de Abertura, através do Parque Natural de Montesinho, será um aperitivo para a primeira etapa que levará a caravana de Bragança até Viseu, ao longo de 310 quilómetros de estradas inéditas no Lés-a-Lés e outros locais já conhecidos, como Podence, onde os tradicionais caretos vão seguramente estar activos.

Numa tirada panorâmica, haverá tempo para desfrutar da paisagem protegida da Albufeira do Azibo, que será atravessada a vau em Vale da Porca, antes de passar na nova barragem do Sabor, entre Alfândega da Fé e Torre de Moncorvo. Já a sul do rio Douro, atravessando o troço final da estrada nacional 222, rumo a Moreira de Rei, caberá a visita ao Castelo Velho de Freixo de Numão, outra novidade, já no concelho de Trancoso.

Celorico da Beira, que tão bem acolheu a caravana na 1.ª edição do Lés-a-Lés, volta a receber os participantes que, aqui, mudam de rumo para Oeste, bordejando o rio Mondego até Viseu. Em terras de Viriato, haverá passagem pela Sé Catedral e Museu Grão Vasco, numa descoberta do centro histórico que terminará no palanque, montado junto aos Paços do Concelho de Viseu onde se encerrará a primeira etapa e o primeiro dia de viagem.

2.ª ETAPA

O 2º dia promete ser exigente em termos de condução, apesar de prever apenas 280 quilómetros de passeio, pois vai passar por muitos locais nunca antes visitados pela caravana do Lés-a-Lés, como Carregal do Sal, através de vários monumentos megalíticos, dólmenes ou orcas, as cascatas do rio Cavalos, em Sevilha, no concelho de Tábua.

Depois, o 25.º Portugal de Lés-a-Lés entrará numa fase montanhosa, pois passará por Arganil e Góis, onde fica prometida uma 'apetitosa' feira gastronómica.

As paisagens soberbas continuarão até Castanheira de Pera, com direito a um Oásis na Praia das Rocas, onde será servido um aperitivo que dará forças para o caminho até Dornes, uma das grandes novidades deste Lés-a-Lés e que marca a entrada no distrito de Santarém, já perto do fim do dia que termina em Ourém, mas ainda a tempo para uma visita ao centro histórico, nomeadamente ao castelo, actualmente em fase de recuperação e dinamização.

3ª ETAPA

Para finalizar a maior maratona mototurística da Europa, a 3.ª etapa será tirada de 410 quilómetros entre Viseu e Vila do Bispo. Algo que, seguramente, não vai assustar os experientes Luís Santos, Paulo Mendes, Ngele Moura e Luís Simão, os quatro totalistas das edições do Portugal

de Lés-a-Lés e que foram homenageados na Figueira da Foz durante a apresentação desta 25.ª edição.

Será uma etapa longa, mas bastante rolante, que começa no Ribatejo, desfrutando da tranquilidade das zonas campestres do Vale do Tejo, com paragens em Azinhaga do Ribatejo, terra natal de José Saramago, e na Golegã, outras estreias no Lés-a-Lés.

Depois, e deixando Santarém para trás, sem muito tempo a perder em algumas belas estradas na zona de Coruche ou Montemor-o-Novo (boa desculpa para voltar outra vez...), a viagem segue por Viana do Alentejo, Ferreira do Alentejo e Aljustrel, onde uma nova inflexão no trajeto, rumo ao sudoeste alentejano, por estradas pouco conhecidas, muito panorâmicas e bem asfaltadas rumará em direção a Monchique. A passagem por Marmeleite marca a descida rumo à costa, seguindo sempre por perto de imponentes falésias, levará a caravana até ao cabo de São Vicente onde, tal como há 25 anos, à porta da fortaleza de Sagres, termina a grande aventura de 2023.

Este evento, apoiado pela Agência Abreu, BMW, BP, Dunlop, NEXX e Via Verde, será sem dúvida uma viagem de sonho, numa travessia ímpar de Portugal, através de um percurso inovador num pelotão de cerca de 2000 motos.

As inscrições já podem ser feitas no site oficial www.les-a-les.com. //

CAISMOTOR

ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.
VISITE-NOS! CAISMOTOR.COM



1290 SUPER ADVENTURE S



/caismotor



Passeando pela Grécia/Balcãs PARTIDA, 2022

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

Eu tinha um desenho tão bonito, um plano extraordinário para este ano... mas nem sempre as coisas correm como queremos.

Tinha partido o meu porquinho num ritual que é uma tradição cá por casa, entre apostas de adivinhação sobre quanto ele teria dentro.

E ele estava mais recheado do que nunca!

Depois de tempos de pandemia, em que os problemas de saúde na família me prenderam por perto, acabei por não partir o porquinho por 2 anos e isso viu-se na dimensão do seu conteúdo este ano.

Mas então tive o acidente, magoei-me muito, fui operada e, para juntar os cacos dos meus ossos, foi preciso mexer nos tendões e isso tirou toda a mobilidade da minha mão.

Não era apenas uma questão de recuperar da fratura, porque isso ficou logo resolvido com o ferrinho que me aparafusaram aos ossos, o problema eram os dedos adormecidos, a mão inerte e a dor.

Na incerteza provocada pela situação, a única coisa que fiz imediatamente foi anular todas as dormidas na Turquia. Por muito que recuperasse, o tempo nunca seria suficiente para ir tão longe, deixei o resto da viagem em stand by porque até ao último momento há sempre esperança... e o desenho ficou assim como se pode ver no mapa.

Tudo é tão lento na recuperação de tendões imóveis, sobretudo quando a gente quer que seja rápido! Demorou a conseguir segurar um garfo para comer direito, demorou a conseguir apertar os cordões das sapatilhas, demorou a conseguir apertar o fecho das roupas... demorou a ser autónoma!

Mesmo assim, fui-me preparando para viajar.

Redesenhei os autocolantes para a minha moto,

ela merecia-os mais do que nunca!

Sempre sem conseguir conduzir, porque a força não era suficiente nem para apertar a embraiagem, nem para segurar convenientemente o guidador! Mas enquanto a fisioterapia teria de fazer efeito, eu tinha de restaurar a minha confiança para conduzir.

Mas em maré de azar parece que tudo conspira para que as coisas piorem e o pneu novinho em folha, que tinha sido posto dias antes, apanhou um parafuso do chão.

É nestes momentos que até eu, que sou uma otimista, começo a pôr em questão se devo realmente insistir em partir, com coisas ruins aleatórias a acontecer desta maneira, umas atrás das outras.

Que se lixe, até posso nem partir, mas, pelo menos, vou ocupando o tempo a tentar! Por isso mandei retirar a roda e galvanizar o pneu.

E foi então que consegui fechar a mão pela primeira vez.

E conduzir pela primeira vez também.

Ui, quanta alegria... mas quanto medo!

Eu sempre fui apologista de que, depois de um acidente, se deve recomeçar a conduzir o mais rápido possível, antes que os traumas se instalem de forma permanente dentro de nós. Mas foi difícil fazê-lo, sobretudo porque a consciência da minha incapacidade era muito grande, a dor era forte e permanente, e isso não me deixava esquecer.

E chegou o dia, enchi-me da coragem que a inconsciência confere aos loucos, e parti.

A coragem que eu tinha quando falava dos projetos, dos caminhos, de como ía ser a seguir, esvaiu-se ao sentir-me sozinha na estrada.

Eu sempre me canso no primeiro dia de viagem, mas



este primeiro dia foi uma tortura permanente. Não sabia se me apetecia seguir em frente ou voltar para casa, mas certamente não me apetecia parar em todo o lado e explorar, como normalmente me acontece.

Passei em Bragança, uma forma de descansar e ver gente conhecida antes de sair do país. Fez-me bem mas, ao mesmo tempo, fez-me perceber como seria a cada vez que tivesse de fazer manobras de moto parada, onde tivesse de usar a embraiagem.

Então agarrei na moto e segui parando o menos possível até ao meu destino.

Claro que tinha de parar para comer e abastecer a motita, mas não queria parar em mais lado nenhum, apenas não queria forçar esta mão a fazer qualquer tipo de força.

Claro também que comecei a duvidar se devia andar ali! Eu não sou viajante de trajetos diretos e longos, sou do tipo parar em todo o lado para ver e explorar tudo o que puder e me prenda a atenção.

Mas também sou viajante de apenas fazer o que me apetecer, só o que me der na telha e nada mais do que me der na real gana.

Por isso cheguei ao meu destino sem remorsos e sem me questionar mais. Vou explorar a terrinha e amanhã penso em como as coisas vão continuar.

O meu destino era Fresno de Cantespino, um pueblo no meio de lado nenhum, cheio de paz, gente amigável, boa comida e boa cerveja.

Um lugar tão pequeno mas que tem duas igrejas, a igreja de San Nicolás de Bari e a Ermida Santo Cristo de la Cerca, mais acima.

É tão espanhol, as igrejas pertinho umas das outras, mesmo em terrinhas pequenas.

Passear por ali a pé, com um saco de gelo na mão

foi uma espécie de compensação por não ter parado em lado nenhum até lá chegar.

Tenho de pensar em instalar um punho arrefecido para aliviar esta mão marota enquanto conduzo.

Naquele entardecer questionei-me se teria feito bem partir e se conseguiria fazer toda a viagem até ao fim...

O que diria eu à minha seguradora para justificar a minha incapacidade de conduzir, tendo partido de viagem apenas um mês depois de ter sido operada a um pulso?

Não, eu tenho uma moto nova e adorável, eu tenho de conseguir levá-la onde me propus.

Amanhã vamos ver como esta mão está, mergulhá-la em gelo até ficar anestesiada e partir, se eu tiver de desistir não será tão perto de casa, ao menos terei ido mais longe e visto e vivido mais do que isto.

Até amanhã motita! //





Um "avião" SEM ASAS



» [Galeria de fotos aqui](#)

Projeto inspirado no famoso Junkers Ju 52, avião de transporte de passageiros e carga, fabricado a partir de 1932 e com fim de produção em 1945, que chegou a servir na Segunda Guerra Mundial, na qual foi apelidado pelos soldados de "Iron Annie".

Esta não é a primeira vez que a casa suíça VTR Customs modifica uma moto com base num avião - já o fez antes com uma BMW R nineT. Agora, a VTR Customs, parceira da BMW Motorrad, escolheu como

base para o projeto uma cruiser BMW R18 First Edition e, inspirando-se no avião Junkers Ju 52, transformou-a numa peça única.

Tudo na BMW R18 Iron Annie nos remete para o lendário avião, como o painel de instrumentos desenvolvido com a ajuda da fabricante de relógios Zeitzone Zurich e integrado no depósito, destinado a lembrar-nos os instrumentos nos antigos cockpits dos aviões ou as carenagens de alumínio fixas com vários rebites.

O boxer de dois cilindros, que mantém todas as suas características originais, foi totalmente pintado de preto, tal como todos os cromados existentes na R18, incluindo a forquilha.

O farol recebeu uma pequena carenagem com ecrã aerodinâmico a combinar com o resto da moto, que foi quase totalmente coberta com carenagens e apresenta uma “asa” traseira, à moda dos aviões, a servir de farolim e piscas. >>



APRESENTAÇÃO *BMW R18 IRON ANNIE*



Naturalmente a BMW R18 já é baixa, mas a Iron Annie foi rebaixada em 7 centímetros na forquilha e no amortecedor traseiro, um Wilbers que é regulável em altura.

Para lhe dar um aspecto mais compacto, a VTR Customs substituiu as rodas originais da R18 por umas maiores, de 18 e 21 polegadas atrás e à frente, respetivamente, fabricadas pela Kineo.

O guiador alto e largo desapareceu e no seu lugar temos avanços colocados numa posição mais baixa e com manetes de competição HC3 da Magura.

Toda a silhueta de alumínio da R18 Iron Annie foi o maior desafio para a VTR Customs por ter sido moldada à mão. Especialmente as entradas de ar destinadas a arrefecer o escape, como esclarece o dono da VTR Customs, Daniel Wiedmann: "Um dos grandes desafios com a R 18 Iron Annie foi a réplica das barbatanas de arrefecimento na área dos silenciadores traseiros. Moldar estas peças em raios paralelos e bonitos e, ao mesmo tempo, fixá-las harmoniosamente, levou a uma série de tentativas".

Para evidenciar ainda mais o Junker Ju 52, a BMW R18 Iron Annie foi pintada com uma cor que lhe faz referência. Esta notável e única BMW R18 irá receber aprovação para circular na estrada e o comprador já a aguarda naquela que será a sua nova casa, no Lago de Genebra. //



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



Performance

CRUISER



Com o estilo intemporal de uma cruiser, a nova Indian Sport Chief 2023 promete vir a satisfazer os motociclistas com o seu carismático motor V-Twin e acabamentos de alta qualidade.



A gama Chief da Indian cresceu com a Sports Chief, uma cruiser “orientada para performance”, pelas palavras de Mike Dougherty, Presidente da Indian Motorcycle. Sem poupar no equipamento, a Sports Chief monta uma forquilha invertida KYB e dois mono-amortecedores FOX. Na travagem frontal encontramos duas pinças Brembo de 4 pistões cada

A unidade motriz, Thunderstroke 116, um V-Twin com uma capacidade de 1890 cc, produz 160 Nm às 3200 rpm, transmitidos à roda por meio da caixa manual de 6 velocidades e transmissão final por correia.

Outro pormenor que confere um estilo retro à Sport Chief é a carenagem frontal, onde está

integrado o farol em LED, e que oferece uma pequena proteção aerodinâmica para as maiores viagens.

O atual display touch de 101 mm, colocado entre o depósito e o guidão, tem a função de painel de instrumentos e permite aceder rapidamente a múltiplas interfaces, incluindo duas configurações de instrumentos diferentes, com informações sobre o motociclo, a condução e navegação curva-a-curva.

Pode-se ainda conectar o telemóvel ao painel de instrumentos, por Bluetooth ou USB, o que facilitará o acesso às funcionalidades do telefone, incluindo chamadas recentes, contactos, teclado e histórico de mensagens de texto.

A Sport Chief está disponível nas cores Black Smoke, Ruby Smoke e Stealth Gray, ainda com preço por definir para o mercado nacional. //





Energia APELATIVA

Este protótipo capaz de chamar a atenção de qualquer amante de motos surgiu de uma colaboração entre a Zero Motorcycles e a Huge Design's.

A fabricante de motos elétricas Zero Motorcycles desenvolveu recentemente um programa denominado “Design the Future”, do qual a SR-X é o mais fresco modelo a ser concebido.

Linhas suaves e simples formam o seu aspecto agressivo e ao mesmo tempo futurista com a transmissão da mensagem “desportiva” subentendida.

Uma carenagem frontal envolve o farol e as laterais da Zero SR-X, a luz traseira, redonda e de grandes dimensões, é colocada por baixo do assento “empinado”, evidenciando robustez e a força que se atribui aos modelos elétricos.

Esta naked elétrica “é a tentativa para definir uma nova subcategoria para os veículos elétricos de alto desempenho, algo entre uma streetfighter e uma desportiva para o circuito”, explica Bill Webb, criador da Huge Design’s.

Instala o motor elétrico ZF75-10 da Zero, alimentado pela mais recente bateria de lítio ZD17.3.

Um sistema de travagem JJuan vai beneficiar dos pneus Dunlop, que também asseguram a mais alta aderência ao asfalto, tanto em curva como em aceleração.

A Huge Designs e a Zero Motorcycles já tinham colaborado anteriormente no desenvolvimento do conceito “Zero SM” que remonta a 2019, e que alavancou a criação do modelo Zero FXE. //





Prática E SEM EMISSÕES



A scooter elétrica da BMW CE 04 foi customizada pela casa Vagabund Moto GmbH em parceria com a BMW Motorrad da Áustria.

A

BMW R18 Café Racer e, mais recentemente, a BMW R18 Iron Annie, foram os mais recentes projectos da marca a serem divulgados no Andar de Moto.

Agora apresentamos-lhe o conceito cheio de estilo e multifuncional da BMW CE 04 Vagabund.

Nesta proposta amiga do meio ambiente da fabricante bávara, a BMW CE 04 foi alvo de modificações assentes na ideia de como deveria ser uma scooter elétrica aos olhos da preparadora Vagabund Moto GmbH.

O intuito foi criar uma scooter ainda mais prática do que já o é atualmente. Paul Brauchart, Fundador e Diretor Geral da Vagabund, explica, por outras palavras, o conceito: “aproveitamento das sinergias entre funcionalidade e estética de uma forma adequada ao uso diário”.

Iniciamos pela pintura, composta pelas cores branca, verde escura, bege e preta, que lhe conferem um estilo mais contemporâneo que combina com as outras modificações funcionais.

Com um “smile” no eixo da roda dianteira e também nos vidros das luzes de mudança de



APRESENTAÇÃO *BMW CE 04 VAGABUND MOTO*

direção, a BMW CE 04 Vagabund Moto Concept transmite indiretamente o sentimento de Alegria.

As prestações ficaram intocadas, mas o número de funcionalidades promovidas pela BMW CE 04 Vagabund propõe-se atrair a atenção dos motociclistas mais jovens para um meio de transporte diferenciado, prático e divertido para os trajetos urbanos.

Desta maneira, este conceito da BMW CE 04 recebeu aumento no espaço de arrumação com uma caixa colocada no topo da traseira e um suporte integrado na sua lateral para transportar uma prancha de surf.

Oliver Balzer, Diretor da BMW Motorrad Áustria, conclui ainda: *“A BMW CE 04 Vagabund Moto Concept combina trabalho, lazer e talento individual, demonstrando que não precisa de haver contradição entre qualquer uma destas áreas.” //*



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



HONRAR o passado

HONDA TRANSALP 750

A muito esperada Honda Transalp finalmente chegou às nossas mãos. A expectativa era grande, os números prometiam e pudemos finalmente comprovar toda a sua competitividade. Mesmo com um dia cinzento e triste, saímos do Algarve com vontade de a trazer para casa...

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

Não há grande coisa que possamos fazer quando São Pedro não colabora. Assim que acordámos e vimos o dilúvio que nos esperava, baixámos a cabeça, ajustámos o nosso equipamento para enfrentar os elementos e pusemos mãos

à obra. Dos fracos não reza a história. No meio da copiosa chuva alegrava-nos o facto de estarmos a testar a mais recente versão de um ícone, e se algo o caracterizava era a facilidade de utilização, pois então que venha a intempérie! A máquina ajuda.

Mas comecemos pelo princípio. A apresentação estática tinha decorrido na noite anterior e, tal como é apanágio da marca, todos os engenheiros responsáveis pelo desenvolvimento da nova Transalp encontravam-se disponíveis para responder às nossas questões e esclarecerem as nossas dúvidas. Não eram muitas, mas algumas delas eram bastante prementes. O primeiro impacto visual revelava uma moto compacta, de volumetria controlada, mas sem pudor em demonstrar a sua ligação ao passado. Esta nova Transalp não envergonha a sua ascendência, pelo contrário, refina-a. O depósito de combustível deixou de ser voluptuoso, mas toda a sua fisionomia está mais fluida, mais proporcional, digamos assim. O

design do farol dianteiro pisca o olho à família, assim como os comutadores, num claro aproveitamento de recursos e sentimento de pertença à restante gama. Gostaríamos de salientar a correcta proporção de todo o conjunto, esta é uma trail de média cilindrada e o seu propósito encaixa mais no espectro da simpatia ao invés da exuberância. Somos convidados (em vez de desafiados) a experimentá-la.

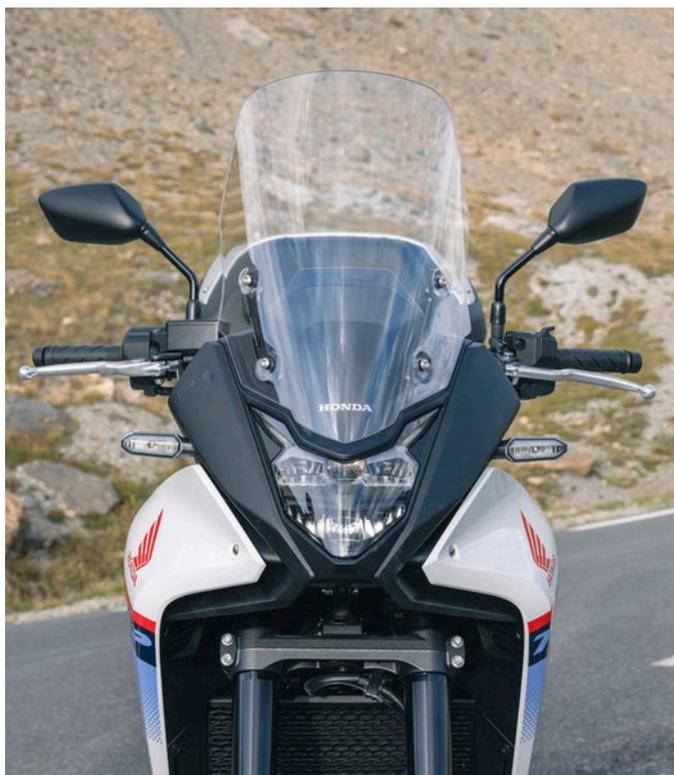
Chegada a altura de colocarmos as nossas questões, os simpáticos engenheiros japoneses colocaram-se à disposição de nos mostrar a sua visão, e por mais simplista que isto pareça, é um verdadeiro privilégio sorver o conhecimento daqueles que desenham uma máquina de raiz. Fascinante e enriquecedor, no mínimo...

Sob o desígnio de “Touring de aventura”, questionámos o baixo posicionamento do escape associado a uma jante 21”, e a resposta foi peremptória. Distribuição de peso e posicionamento para fazer funcionar o conjunto de malas (escape), e polivalência de utilização em todos os cenários sem perder a eficácia geral (no caso da dimensão da roda dianteira). Quem ouve um japonês falar da sua arte imediatamente percebe que não há aqui um pingó de exuberância latina ou uma hipérbole de atitude associada ao ego, nada disso.

Factos, coerência na exatidão dos mesmos e



» Galeria de fotos aqui



*"A **NOVA TRANSALP** HONRA A MOTO QUE NASCEU EM 1986 PARA TOCAR TODA UMA GERAÇÃO DE VIAJANTES DE AVENTURA."*

sobretudo muita humildade e orgulho baseado no trabalho executado. Posto isto, restava-nos comprovar o moté. Uma nova Transalp nascia para o segmento das trail de média cilindrada com um propósito: ser a verdadeira moto de aventura turística, acessível e competente. Desconfiados, fomos dormir com vontade de puxar as orelhas à máquina até ela dizer a verdade...até porque havia muito para testar.

Começando pelo mais óbvio, a partilha do bloco motriz com a nova Hornet. O bicilíndrico paralelo foi desenhado de raiz, com apontamentos tecnológicos que revelam uma aposta tanto na eficácia termodinâmica (caixa de ar com indução por vórtice, ligeiramente maior que na CB 750) como na optimização das dimensões do próprio motor (sistema Unicam derivado da CRF 450, onde apenas uma árvore de cames é utilizada permitindo um posicionamento vertical das válvulas e debelando vibrações). A gestão electrónica foi adaptada para um maior enfoque na entrega a baixas rotações mas os injectores de alto débito (iguais aos da Fireblade)

mantêm-se, assim como um revestimento de baixo atrito nas paredes dos cilindros. Toda a transmissão primária (vulgo caixa de velocidades) é igual à da Hornet, sendo que a maior dimensão da jante de 18", com pneu 150, faz com que a entrega de potência seja ligeiramente menos reactiva.

Posto isto, os números continuam bastante interessantes. Para uma cambota desfasada a 270°, os 755 cc debitam 92 cv às 9500 rpm e o binário mostra uns expressivos 75 Nm às 7250 rpm. Como esperado, na estrada a Transalp mostra-se viva e sempre disposta a agradar. A entrega de potência nos altos regimes é um pouco menos exuberante que na Hornet, mas a maneira como cresce nos primeiros números do conta-rotações afigurou-se uma boa surpresa. À saída das curvas mais lentas, mesmo numa mudança acima, o escape soa rouco e cheio, e ganhamos momento de forma decidida. Este é um óptimo motor, que surpreende pela atitude eloquente do seu discurso, conseguindo dar alma e envolvimento à condução. »

755 CC
92 CV
10 600 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"DESDE OS PRIMEIROS INSTANTES AOS SEUS COMANDOS QUE A SIMPATIA DA **ERGONOMIA** NOS AGRADOU. "

Como começamos o dia nas piores condições climáticas, o modo Rain (um dos cinco disponíveis: Sport, Standard, Rain, Gravel e User) foi o escolhido para nos ajudar a “aclimatizar”. Com os níveis de entrega de potência, travão motor e controlo de tracção adaptados a cada um dos mapas, rapidamente mergulhamos no modo User para moldarmos a máquina à nossa medida. O processo é directo e fácil de esquematizar, e segue o princípio de interface dos outros modelos, tudo bem legível no ecrã TFT (com 5” e 4 variações de layout, está preparado para o sistema de controlo por voz da Honda, do qual sou fã pela forma simples e eficaz do seu funcionamento).

A Serra do Caldeirão mostrava-nos toda a sua excelência, e no meio desta overdose de curvas e contracurvas, demos por nós a elevar o ritmo atrás dos nossos colegas do Benelux. Vindos do Norte da Europa, não são estranhos à falta de atrito e à chuva constante, e a epifania surge quando testamos o grip dos Metzeler Karoo Street num asfalto

completamente ensopado. A Transalp é altamente previsível nas suas reações, e sente-se compacta e responsiva aos inputs do condutor. Este conjunto potencia a confiança, de tal modo que a estrada em forma de carrossel estava a ser despachada com muito mais atitude do que o esperado. Informativa e leve, dando-nos a sensação de controlo nas situações mais temerárias, esta ciclística vem de encontro à filosofia vendida pela marca em relação a este modelo, um “manuseamento simpático para uma versatilidade confortável e prática, aliados a uma performance excitante”. Na mouche.

A tal facto, não é alheio o trabalho efectuado na ciclística. As suspensões Showa (forquilha invertida com funções separadas, com 43 mm de diâmetro e 200 mm de curso, revelando 15 níveis de ajuste de pré-carga; e monoamortecedor traseiro com 190 mm de curso, também com ajuste de pré-carga em 5 níveis) foram desenvolvidas para trabalharem em conjunto com o quadro. Este último partilha a sua base com a Hornet, tendo no entanto sido reforçado >>

PACKTALK EDGE

SOUND BY **JBL**

DYNAMIC MESH
COMMUNICATION

OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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

Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt

 **cardo**®



nos apoios chave (suportes do motor, apoios da suspensão traseira) e recebido um subquadro traseiro de maiores dimensões.

Por sua vez, o braço oscilante em alumínio apresenta um formato semelhante ao da África Twin.

O resultado define-se como um pisar muito equilibrado, com afinações vocacionadas para um turismo assertivo, em que não existem excessos de ondulações nos apoios mais instáveis ou reações bruscas nos ressaltos inesperados.

Um patamar dinâmico estável e intuitivo, exatamente o que se pretende nas longas tiradas de turismo a que a nova Transalp se propõe.

Ficou em falta um ajuste remoto de pré-carga no amortecedor traseiro, imagem ilustrada pelo batalhão de engenheiros que nos ajudou quando pedimos um ligeiro acerto... nunca estivemos tão perto de nos sentirmos na pele do Marc Marquez.

Desde os primeiros instantes aos seus comandos que a simpatia da ergonomia nos agradou. O assento é acolhedor, confortável e confere boa acessibilidade ao solo (850 mm de altura), e todas as proporções do conjunto servem para agradar, com os 208 Kg de peso em ordem de marcha a facilitam as manobras a baixa velocidade.

A protecção aerodinâmica foi desenhada de forma a que o motociclista se sinta protegido da maior parte da deslocação do ar, sem turbulências de nota para estaturas médias, mesmo não tendo um deflector ajustável.

Quando o Sol abriu e o asfalto secou, o modo Sport tornou-se consensual na caravana e alguns poisa-pés sofreram as consequências do aumento do ritmo. A jante dianteira de 21 polegadas consegue quebrar o seu elevado momento angular com facilidade e, mesmo sob travagens fortes, a sua inserção em curva nunca hesitou ou mostrou preguiça. O sistema de travagem Nissin é muito bem dimensionado (duplo disco dianteiro de 310 mm de diâmetro com pinças radiais de pistão duplo, e disco traseiro de 256 mm), com bom toque e potência evidente, se bem que gostaríamos de um travão traseiro um pouco mais contundente na sua acção.

Quem põe esta simpática trail em pontas dos pés é o irrequieto motor, mais uma vez um verdadeiro folião à espreita da melhor altura para se exhibir.

E o fora de estrada? Pois que, infelizmente, o track escolhido estava absolutamente impraticável, demasiado escorregadio para oferecer as mínimas condições de segurança ao grupo. A lama venceu >>>



TESTE HONDA TRANSALP 750

a resiliência nipónica e nós tivemos de aceitar que o improvisado e o típico “deixa-lá-ver-se-corre-bem” latinos nem sempre podem entrar na equação.

Por isso aqui fica a nossa promessa de um teste dedicado ao turismo de aventura, exclusivo para esta nova Transalp (talvez atravessar o país de uma ponta a outra por caminhos menos batidos...). Até porque a posição de condução em pé pareceu-nos bastante eficaz, a distância ao solo (210 mm) é bastante aceitável, e o arsenal electrónico tem as especificações requeridas para o efeito. O modo Gravel tem um setting específico de ABS Off-Road, facilitando um ligeiro bloqueio inicial da roda traseira (podendo mesmo ser totalmente desligado na sua acção sobre a mesma).

Nesta apresentação pudemos ver ao vivo alguns dos acessórios que equipavam as motos disponíveis para teste, e gostaríamos de enaltecer o intocável funcionamento do quick-shifter (um acessório fundamental para enfrentar as incontáveis curvas do Caldeirão), do aspecto robusto da protecção de cárter e das crash-bars com faróis auxiliares, e até mesmo dos pequenos defletores de vento que nos ajudaram a desviar as diluvianas quantidades de água que nos atingiam em deslocamento.

Estes acessórios serão apenas uma amostra do vasto catálogo proposto, sendo que a marca agrega-

os em cinco categorias: Urban, Adventure, Rally, Confort e Touring, onde encontrarão as combinações ideais para o vosso gosto ou propósito (desde malas laterais, Top-case, poisa-pés off-road, vidro deflector maior, descanso central, protecções de punhos, punhos aquecidos, etc).

A nova Transalp honra a moto que nasceu em 1986 para tocar toda uma geração de viajantes de aventura. Não só o faz com brio e classe, como encaixa todo o seu poder argumentativo numa premissa de facilidade de utilização.

Se o segmento das trail de aventura de média cilindrada grita aventura e desafio, poucos serão aqueles que levam o conceito à letra. Por mais que gostemos de ver um Pol Tarrés a fazer malabarismos, existe uma fatia grande de compradores que não tem qualquer interesse em explorar esse lado mais extremo.

Por 10.600 € (um valor abaixo das rivais), a nova Transalp surge certa na atitude e muito competente no propósito. Arriscamos mesmo dizer que, com a mesma relação peso/potência da poderosa Africa Twin, muitos sentir-se-ão mais à vontade neste envelope mais acessível, mas carregado de bons argumentos. E então, quando rodarem o punho direito, ainda mais felizes ficarão com a sua escolha. //

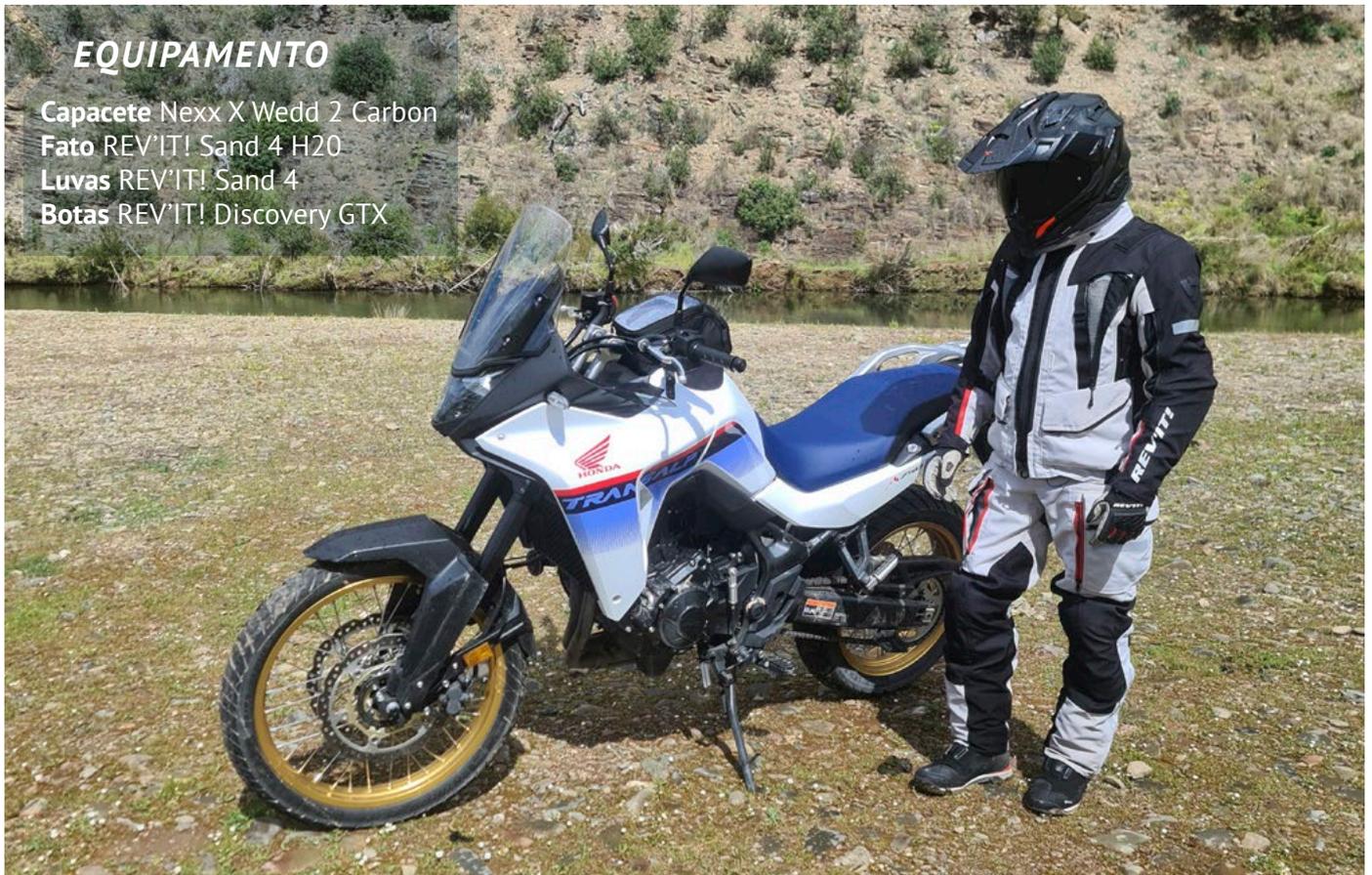
EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X Wedd 2 Carbon

Fato REV'IT! Sand 4 H2O

Luvas REV'IT! Sand 4

Botas REV'IT! Discovery GTX





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO



GLOBETROTTER de Bolonha

DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY

Vivem-se tempos de abundância para os lados de Borgo Panigale. A marca de Bolonha teve um ano de 2022 recheado de vitórias, dominando em termos desportivos os principais campeonatos do mundo de motociclismo e também no plano económico, batendo recordes com vendas nos vários segmentos em que se inserem os seus modelos.

Texto: Helder Monteiro **Fotos:** Ducati

Da fábrica Bolonhesa têm saído motos com características ímpares, entre as quais a Multistrada, que desde o seu ano de lançamento, em 2003, tem sofrido grandes transformações que culminam agora numa Maxitrail

com um motor V4, denominado Granturismo, com uma cilindrada de 1200cc, que apresenta soluções tecnológicas de vanguarda e dispositivos electrónicos de última geração.

A Ducati lançou no ano passado a versão Pikes Peak, equipada com o que de melhor o conceito Multistrada tem para oferecer: uma utilização 100% estradista, dotada de componentes de topo de gama. Para 2023, a nova Rally apresenta-se no extremo oposto, com uma orientação virada para o todo -o-terreno e com mais apetência para grandes viagens, garantindo o máximo de conforto e com

especial atenção dada à bagagem e à experiência de condução com passageiro. Fomos recentemente conhecê-la numa apresentação mundial na bonita ilha da Sardenha.

A Ducati tinha preparado um percurso misto de estrada e todo-o-terreno para que as qualidades das Rally fossem postas à prova. Convictos do potencial da moto como grande viajante, os engenheiros da Ducati prepararam motos equipadas com malas de alumínio laterais, exclusivas deste modelo, e pneus Pirelli Scorpion Rally STR, nas medidas 120/70-19” e 170/60-17”, para enfrentarem os pisos de terra sem comprometerem em demasia a performance em estrada. E a verdade é que a Multistrada Rally surpreendeu todos os jornalistas presentes, enchendo de visível orgulho os engenheiros da marca que nos acompanharam durante todo o percurso.

O conceito globetrotter, e é esse o mote que a Ducati quer associar à Multistrada Rally, está bem >>



>> Galeria de fotos aqui



"APESAR DA **CAPACIDADE EXTRA** DO DEPÓSITO, O VISUAL DA V4 NÃO FOI SUBSTANCIALMENTE ALTERADO"

presente, sendo a Rally a versão mais apetrechada para longas viagens. A Ducati apostou forte na V4 Rally para que os seus proprietários não duvidem de um conceito muito importante para quem viaja, a Confiança. E para isso a marca garante intervalos de manutenção de 60.000Km e mudanças de óleo a cada 15.000km, apostando agora numa rede crescente de concessionários por todo o mundo e especialmente nas principais rotas dos globetrotters.

Até porque o novo depósito de 30 litros vai permitir uma autonomia mais extensa. No entanto, apesar da capacidade extra do depósito, o visual da V4 não foi substancialmente alterado, isto porque, sendo em alumínio, se tornou mais fácil de moldar às formas internas da moto, e apenas a sua parte frontal sofreu algumas pequenas alterações, mantendo assim as linhas da família Multistrada.

O quadro monocoque é o mesmo dos outros modelos, mas o motor Granturismo apresenta uma

nova função de desactivação alargada da bancada dos cilindros traseiros, uma solução técnica que se estreia a nível mundial numa moto de produção, precisamente nesta Rally.

Para além de desactivar os cilindros traseiros quando ao ralenti com a moto parada, uma função já presente na Multistrada V4, o motor V4 Granturismo mantém a bancada de cilindros traseira desativada em outras condições de funcionamento. Com esta nova estratégia, a desactivação tem lugar mesmo com a moto em movimento e, dependendo da velocidade ou da solicitação de potência, os cilindros traseiros são reativados, garantindo o carácter e a performance que caracterizam a Multistrada. Este sistema estende-se a todos os modos de condução, conseguindo com isso três objectivos: consumos mais baixos, menos radiação de calor (bastante útil quando se circula em cidade) e menor emissão de CO₂. E tudo isto acontece sem qualquer sinal do >>>

1200 CC
170 CV

» Mais dados técnicos aqui



PREÇOS

MS V4 RALLY RADAR RED	27.895,00€
MS V4 RALLY RADAR BLACK	28.395,00€
MS V4 RALLY TRAV. & RADAR RED	30.145,00€
MS V4 RALLY TRAV. & RADAR BLACK	30.645,00€
MS V4 RALLY FULL RED	31.495,00€
MS V4 RALLY FULL BLACK	31.995,00€



*"EM **ESTRADA ABERTA**, A RALLY REVELA TODO O SEU POTENCIAL, COM UMA QUALIDADE E UM APRUMO CONDIZENTES COM O SEU ESTATUTO..."*

motor, para além do som que produz.

No capítulo da electrónica fica uma nota para o também revisto modo de condução ENDURO, em que o motor disponibiliza 115cv (os mesmos que no modo URBAN), mas com uma entrega de potência mais linear a baixas rotações, facilitando a condução em todo o terreno, permitindo usufruir da moto de uma forma mais suave, aspecto bastante importante em condições de baixa aderência como as que experimentamos durante o percurso, em caminhos com bastante pedra rolante e onde os 227 kg a seco (com depósito de 30 litros cheio andarás perto dos 260kg), exigem mais do conjunto de suspensões e travões que propriamente do motor.

A Multistrada Rally estreia também umas novas peseiras, agora mais largas, e um pedal de travão traseiro com duas posições (estrada e fora de estrada), para uma melhor sensibilidade no acionamento com botas.

Para aumentar as capacidades off-road da Multistrada V4 Rally, a suspensão conta com 200 mm de curso, aumentando 30 mm e 20 mm, respectivamente à frente e atrás, em comparação com a Multistrada V4 base e a altura livre ao solo aumentou para 125mm.

Em estrada aberta, a Rally revela todo o seu potencial, com uma qualidade e um aprumo condizentes com o seu estatuto de moto premium. Tudo foi pensado para proporcionar uma boa experiência a bordo e até mesmo antes de nos sentarmos, a desmontagem do descanso central, agora de série, é facilitada com a função Easy Lift, que age sobre os hidráulicos da suspensão, abrindo completamente as válvulas das unidades semi-ativas durante cerca de três minutos, quando o painel está ligado, para maximizar o fluxo de óleo no interior, suavizando assim a suspensão e tornando mais fácil a elevação da moto... uma solução brilhante! E quando nos sentamos,





E2

ENDLESS ADVENTURE

- **SEGURO:** dupla homologação ECE 22-06 e P/J (integral/jet)
- **INTELIGENTE:** preparado para receber o sistema de comunicação plug & play Schuberth SC2 com tecnologia MESH 2.0
- **CONFORTÁVEL:** conforto incomparável graças aos seus forros customizáveis e sem costuras, com certificação OEKO-TEX® 100
- **VERSÁTIL:** pala ajustável e fácil de remover, para o melhor desempenho dentro e fora de estrada



Saiba mais



SCHUBERTH

TESTE *DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY*

podemos acionar a função Minimum Preload, que permite reduzir a altura da moto ao regular electronicamente a pré-carga do amortecedor traseiro para tornar mais fácil e seguro colocar os pés no chão em manobras a baixa velocidade, especialmente com um passageiro a bordo... duplamente brilhante!

A Ducati Multistrada Rally representa o que de melhor se produz no mundo das motos e o que os futuros proprietários da Rally podem esperar é exactamente isso, uma moto com componentes de topo, um pacote electrónico de última geração a acompanhar um conjunto de suspensões Skyhook que já na Multistrada V4 nos tinham impressionado e que conseguem filtrar os obstáculos em estrada e muito especialmente fora

dela, tudo isto com a assistência de um potente motor V4 que debita 170cv. Conductor e passageiro têm neste modelo uma excelente ferramenta para percorrerem muitos quilómetros em grande conforto e segurança. Para tal, o assento do passageiro tem agora mais espaço, em virtude de um deslocamento das malas laterais de e da top case para uma posição mais recuada, ainda assim mantendo uma excelente integração com o desenho da moto.

Tendo em vista a melhoria do conforto, dois escudos térmicos foram introduzidos, um perto do sub-quadro traseiro e outro no braço oscilante, para reduzir o calor sentido por conductor e passageiro. As entradas de ar nas zonas das pernas podem agora ser reguladas para, nas temperaturas mais baixas, se >>

*"A **NOSSA OPINIÃO**, DEPOIS DE UM DIA DE CONDUÇÃO POR VARIADÍSSIMOS PERCURSOS, NÃO PODERIA SER MAIS POSITIVA"*







"O CORNERING ABS RECEBE OS DADOS DE INCLINAÇÃO DA MOTO EM TEMPO REAL DESDE A IMU DE SEIS EIXOS.."

aproveitar o calor libertado pelo motor.

A nossa opinião, depois de um dia de condução por variadíssimos percursos, não poderia ser mais positiva, e apenas faltou comprovar em autoestrada o que a revista proteção aerodinâmica da Rally oferece aos ocupantes. Os novos defletores e o ecrã frontal de maiores dimensões reduzem a turbulência e a tecnologia de radar frontal e traseiro com detecção do ângulo morto proporcionam uma segurança acrescida. No capítulo da segurança, a Multistrada V4 Rally herda o pacote "safety pack" da Multistrada V4 que, através das funções Cornering do ABS Bosch 10.3ME aplicado ao sistema Brembo, aplica a potência de travagem de forma independente a ambos os eixos, mesmo com a moto inclinada, evitando assim o risco de uma queda devido ao bloqueio das rodas. O Cornering ABS recebe os dados de inclinação da moto em tempo real desde a IMU (unidade de medição de inércia) de seis eixos e, interagindo com os 4 modos de condução SPORT, TOURING, URBAN e ENDURO, ajusta a sua ação às condições de condução. A estabilidade

e segurança foram também aumentadas pelo Sistema de Travagem Combinada Eletrónico, o qual, nos modos de condução URBAN e TOURING, modulam a ação da frente e da traseira. O sistema reduz a sua função no modo SPORT, não sendo ativado no modo ENDURO, para adaptar o comportamento da Multistrada V4 Rally aos vários contextos nos quais estes modos de condução são usados. O Ducati ABS pode ser regulado em três níveis que alteram o seu comportamento e intervenção, estando associados também aos diferentes modos de condução.

Em condução todo-o-terreno, num percurso muito idêntico ao que podemos encontrar nos estradões Alentejanos, a Multistrada V4 Rally revela uma enorme facilidade de inserção em curva, sendo desconcertante tendo em conta as suas dimensões e peso, proporcionando um grande feedback ao condutor, aumentando a segurança e o prazer na sua condução.

Pudemos comprovar que os vários modos alteram efectivamente o comportamento da Rally: o modo SPORT impressiona não só pela



**É HORA DE
ARRASAR!**

STOCK OFF

Cromwell 125 ABS

PVP:

~~**3.099 €**~~

PVP CAMPANHA:

2.399 €



**Porque todos merecemos
uma Brixton**

brixton-motorcycles.com

Ao PVP de campanha acrescem o ISV, Ecovalor e despesas de legalização e transporte.

BRIXTON
MOTORCYCLES



potência do motor, como também pela forma como as suspensões e toda a dinâmica da moto se altera e a tornam num osso duro de roer em estradas de montanha, pondo em sentido motos puramente desportivas! Todos os modos podem ser configurados através do joystick instalado no punho esquerdo e facilmente confirmados no ecrã TFT de 6,5 polegadas. Os grafismos são completos e legíveis, caracterizados por um tacómetro circular digital com indicação da mudança engrenada, bem como nível de combustível, temperatura ambiente e do motor, níveis dos controlos eletrónicos, modos de condução, definições da suspensão e mapa do navegador. Este último é activado através da app de navegação Sygic GPS, implementado graças à função de "espelho" do telefone, e que também permite gerir as chamadas, consultar a agenda telefónica ou ouvir música através do Ducati Multimedia System (DMS). O telemóvel pode agora ser guardado num novo compartimento ventilado, integrado no lado esquerdo da carenagem, onde existe também uma ficha USB, a complementar a de 12v disponível no lado

**"A *DUCATI*
MULTISTRADA RALLY
REPRESENTA O QUE
DE MELHOR SE
PRODUZ NO MUNDO
DAS MOTOS E O
QUE OS FUTUROS
PROPRIETÁRIOS DA
RALLY PODEM ESPERAR
É EXACTAMENTE ISSO"**

direito

Para além de um nível referencial de equipamento de série para a categoria, a Multistrada V4 Rally terá também uma vasta gama de acessórios. Existem diferentes assentos, para irem ao encontro das necessidades ergonómicas de condutor e passageiro, e estarão disponíveis também diferentes opções para o ecrã frontal, além de protecção de motor em tubo de aço, faróis adicionais em LED, navegador com suporte próprio e várias opções de transporte de bagagem, desenhadas tanto para o depósito como para a traseira. Acessórios em carbono tão característicos nas gamas mais desportivas da marca serão também disponibilizados para a Multistrada. A Ducati mantém a parceria com a Dainese e estará disponível, nos concessionários da marca, toda uma nova gama de vestuário específica para este modelo.

A Ducati Multistrada V4 Rally já está nos concessionários em duas cores: Ducati Red e Alumínio Escovado & Negro Mate, esta última com um depósito exposto em alumínio escovado e com as novas e mais leves jantes de raios em cor preta. //



EQUIPAMENTO

Capacete LS2 Explorer Carbon MX701

Goggles SCOTT

Fato IXON RAGNAR

Luvras IXON Dirt AIR

Botas LEATT GPX 5.5





Pronta PARA TUDO

CFMOTO 800 MT SPORT

Fruto de uma parceria entre a KTM e a CFMoto, a 800MT chega ao mercado nacional e assume-se como uma proposta muito competente.

Texto: André Sanches **Fotos:** Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





A CFMoto 800MT Sport é uma moto polivalente que tanto nos leva a percorrer vários quilómetros como também não se nega a pequenas viagens, sejam elas em estradas com curvas encadeadas, dentro dos centros urbanos ou até mesmo num estradão de terra.

Sentamo-nos no largo e confortável assento, apoiamo-nos no largo guiador que nos proporciona uma posição de condução elevada, encaixamos as pernas nas laterais da CFMoto 800MT Sport e damos vida à unidade motriz bicilíndrica. O consagrado LC8c, de origem austríaca, mantém as suas interessantes características.

Graças ao acelerador eletrónico, conseguimos domar os 95 cv e os 77 Nm e se, ainda assim, não estivermos à vontade para tal, podemos acalmar estes números ao alterar para o modo de condução Rain, no qual a entrega de potência é mais suave.

As suas boas prestações foram confirmadas numa tarde soalheira de inverno, ideal para percorrer uma estrada de curvas encadeadas com destino final no litoral. Através da caixa de velocidades precisa e da sua embraiagem deslizante comandada pela manete regulável, mantemos o motor nas rotações ideais para enfrentar o ziguezaguear da estrada com uma

condução tanto descontraída como mais agressiva.

Cada um é como cada qual. E por isso a CFMoto não se esqueceu de colocar suspensões KYB totalmente ajustáveis na 800MT para se poder adaptar aos diferentes estilos de condução de cada motociclista, apesar de pecar pela ausência de um ajuste remoto da pré-carga do amortecedor traseiro.

Na aproximação às curvas, a manete ajustável direita transmite-nos boas sensações e confiança ao obrigar as pinças JJuan a morderem os discos frontais para abrandarem os pouco mais de 200 quilos de peso da 800MT e, tal como na traseira, oferecem um desempenho sem fadiga e com boa dosagem.

A roda da frente, com 19 polegadas, não prejudica a agilidade da 800MT Sport e ao mesmo tempo confere-lhe uma maior competência para ultrapassar obstáculos sem grande dificuldade.

No que diz respeito às suspensões, devemos reconhecer mérito pelo seu longo curso e, consequentemente, pela sua distância livre ao solo, que permite facilmente passar obstáculos sem perder a compostura em andamentos mais vivos, sobretudo em curva e sob forte travagem.

Em contrapartida, o assento, a 850 mm do solo, só deixa colocar as pontas das botas no chão aos motociclistas com estatura à volta de 1,75m.

Com o objetivo de ver o sol cair para trás do





S3

RIDING AHEAD

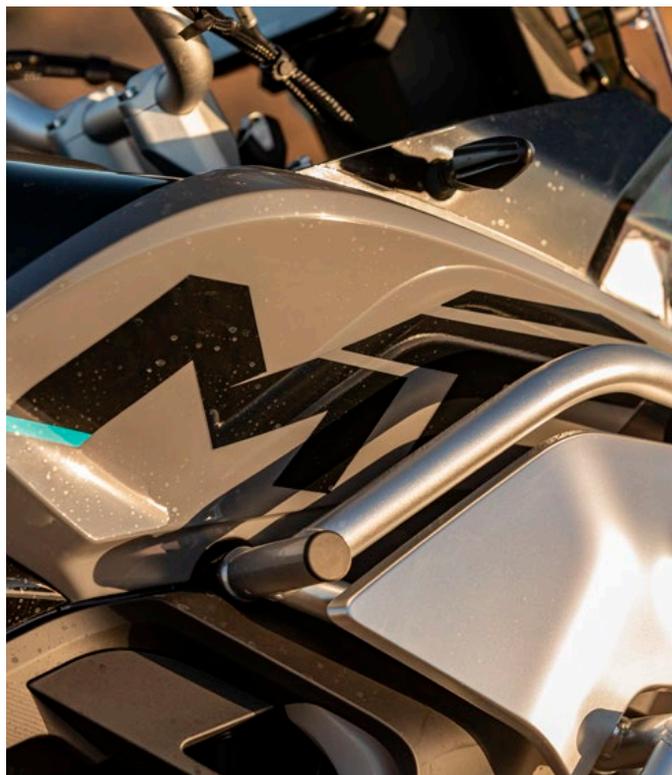
- **SEGURO:** homologação ECE 22-06; equipado com o Schubert Rescue System.
- **INTELIGENTE:** preparado para receber o sistema de comunicação plug & play Schubert SC2 com tecnologia MESH 2.0.
- **SILENCIOSO:** apenas 85 db(A) numa moto naked a 100 km/h.
- **CONFORTÁVEL:** conforto incomparável graças aos seus forros customizáveis e sem costuras, com certificação OEKO-TEX® 100

MOTORRAD
BEST BRAND 2023
Categoria:
Hélme

Saiba mais



SCHUBERTH



"A **RODA DA FRENTE**, COM 19 POLEGADAS, NÃO PREJUDICA A AGILIDADE DA 800MT SPORT"



799 CC
95 CV
11 970 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"AS SUAS **BOAS PRESTAÇÕES** FORAM CONFIRMADAS NUMA TARDE SOALHEIRA DE INVERNO, IDEAL PARA PERCORRER UMA ESTRADA DE CURVAS ENCADEADAS"*

oceano, recorrendo a alguma ajuda do sistema de navegação Turn by Turn integrado na 800MT Sport, chegamos ao destino de forma eficaz após termos rapidamente programado a aplicação CFMoto Ride, que também permite consultar diversos parâmetros da moto, como por exemplo auto diagnóstico, quilómetros efetuados, nível de combustível e ainda geolocalização da moto e sensor de movimento capaz de notificar o condutor por mensagem de alerta para o smartphone.

Com o destino alcançado, numa pausa merecida, observamos a aparência contemporânea da CFMoto 800MT Sport.

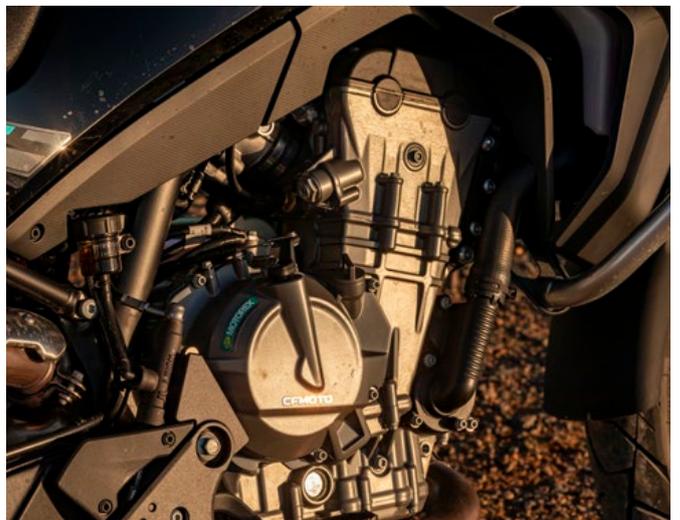
Apresentando linhas simples que lhe conferem um carácter musculado e uma barra de luz diurna que relembra o franzir das sobranceiras e acentua a sua atitude agressiva, sobressaem ainda das carenagens as barras de proteção laterais que combinam na perfeição com as resistentes malas de alumínio muito práticas e com bom espaço de arrumação.

No regresso a casa, por vias mais rápidas, onde é permitido praticar velocidades mais elevadas, denotamos muito poucas vibrações e uma grande disponibilidade do motor nos médios e altos regimes, mesmo com as malas carregadas e passageiro.

Juntando a disponibilidade da unidade motriz ao conforto de viajante da 800MT Sport e às regalias tecnológicas como o cruise control de série, a iluminação LED com faróis auxiliares, as duas tomadas elétricas USB e uma de 12V, ambas bem acessíveis, além de um ecrã pára-brisas ajustável manualmente, que oferece uma boa proteção aerodinâmica, sentimo-nos mais que preparados para "papar" quilómetros.

Tanto mais que o passageiro dispõe de um conforto elevado, graças ao amplo espaço disponível, à generosidade do assento, à confiança transmitida pela top-case e pelas acessíveis pegadas e, ainda, à comodidade proporcionada pela suspensão.

O condutor usufrui de um painel de instrumentos



TESTE CFMOTO 800 MT SPORT



composto por um ecrã TFT a cores de 7 polegadas que é facilmente navegável através dos comandos no punho esquerdo. Os modos de condução (Sport e Rain) não são personalizáveis nem podemos desligar o ABS, mas podemos ver a temperatura exterior e a do motor, as horas, a velocidade, o regime do motor, a mudança engrenada, autonomia e a quantidade de combustível disponível. Além de podermos seguir as indicações do GPS e fazer ou receber chamadas telefónicas.

Após quase 500 quilómetros de teste na CFMoto 800MT Sport, estamos convictos que esta moto tem tudo para concretizar grandes experiências em duas rodas. Melhor ainda quando olhamos para a etiqueta e vimos um preço que nem sequer chega aos 11 mil euros, que inclui extras bastante úteis, uma qualidade nos acabamentos que não passa despercebida e um depósito de combustível com capacidade para 19 litros que permite uma grande autonomia.

Agora só nos falta pegar na versão Touring desta 800MT, que apesar de partir da mesma base, ainda vem mais bem equipada para grandes aventuras e cuja relação qualidade/preço se afigura superior. E se a origem asiática lhe causa dúvidas, recomendamos-lhe um test-drive num dos concessionários da marca. //





ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLUIDO)

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

Descobre-a num concessionário Benelli.





Em estética vencedora, NÃO SE MEXE

CFMOTO 300CL-X

Assumida como uma neo-retro de inspiração cruiser, a CFMoto 300CL-X é dedicada aos percursos pela cidade onde conseguimos explorar bem as suas boas prestações dinâmicas.

Texto: AdM Fotos: Luís Duarte





"DISCRETA E CONTEMPORÂNEA, A APARÊNCIA DA 300CL-X, EM MUITO PARECIDA À SUA IRMÃ MAIS POTENTE (CFMOTO CL-X 700)"

As semelhanças entre a CFMoto 300CL-X e a 700CL-X Heritage são particularidades que nos saltam logo à vista e facilmente as confundimos se estivermos menos atentos, mas as suas diferenças são igualmente notórias. A CFMoto decidiu dar aos detentores de carta A2 a possibilidade de desfrutarem também da sua linha Heritage, e assim nasceu a 300CL-X.

Envolvida pelos grandes prédios e labirintos de rodovias que formam as grandes urbes, a CFMoto

300CL-X mostra as suas verdadeiras capacidades de desempenho e agilidade sem passar despercebida.

Satisfaz-nos com uma posição natural e relaxada de costas direitas graças ao seu guiador ligeiramente elevado e pelo posicionamento, relativamente avançado, dos pousa-pés.

Deve-se grande parte da condução entusiasmante da CFMoto 300CL-X ao seu motor robusto, com prestações de menção ao rodar do punho direito quando simultaneamente expressa um rugido de tom grave vindo de baixo do assento e nos leva a desejar andar acima dos limites de >>>



292 CC
27,4 CV
4 680 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

velocidade.

A unidade motriz monocilíndrica de média/baixa cilindrada produz poucas vibrações em andamento, mas se lhe exigirmos esforço nos regimes abaixo das 3000 rpm, a resposta é-nos entregue com batidas a seco.

Bem escalonada e direta são os fatores que caracterizam a caixa de velocidades cujo accionamento é bastante preciso, a par com manuseamento da leve manete de embraiagem, uma qualidade importante nos trajetos congestionados de trânsito.

E por referir grandes aglomerados de veículos nas estradas, a agilidade da CFMoto 300CL-X, proporcionada pela curta distância entre eixos e o seu baixo peso, unidos à sua silhueta estreita, levam-nos a filtrar o trânsito despreocupadamente, a fim de alcançarmos o nosso destino mais rapidamente.

Em estrada aberta, onde podemos praticar velocidades mais elevadas, a estabilidade de todo o conjunto é firme e apenas não gosta das grandes desnivelações no asfalto, barafustando com um comportamento seco das suspensões e, conseqüentemente, desconfortável para os dois ocupantes.

Esta resposta das suspensões torna-se um fator importante nas estradas de curvas encadeadas, ao não afundar ou bambolear em demasia nas acelerações, travagens e inclinações em curva, entregando uma confiança extrema para as enfrentarmos. É também possível ajustar a pré-carga do amortecedor traseiro se necessário, para compensar a carga transportada.

Quando apertamos com convicção a manete do travão da frente, a resposta obtida é relativamente abaixo do esperado. Por outro lado, o travão >>

"BEM ESCALONADA E DIRETA SÃO OS FATORES QUE CARACTERIZAM A CAIXA DE VELOCIDADES CUJO ACCIONAMENTO É BASTANTE PRECISO"



V *NOVIC*



EQUIPAMENTO ELEGANTE, CONFORTÁVEL E DE PROTECÇÃO ACESSÍVEL A TODOS OS PILOTOS.

Ride. Move. Live.



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO myBihr.com



traseiro porta-se à altura.

Justificamos estes dados de travagem com a sua distribuição de peso, que tal como numa cruiser, é mais inclinada para a secção traseira da CFMoto 300CL-X porque, além da travagem do eixo posterior ser bastante mais eficaz, a roda dianteira perde facilmente contacto com o chão se realizarmos um arranque mais agressivo.

De manhã, pronta para enfrentar a desordem da cidade, sem medos, a CFMoto 300CL-X dá meia volta à cambota e a explosão dentro do cilindro faz-se ouvir pelo escape. No seu assento revestido em têxtil Alcantara, no qual sentados conseguimos colocar com facilidade as botas no solo, arrancamos confortáveis seja para onde for.

À nossa frente, desprotegido de qualquer defletor aerodinâmico, apresenta-se um redondo painel de instrumentos LCD, no qual podemos ver várias informações importantes. O menu, selecionável pelos botões à esquerda do LCD, torna as viagens do dia-a-dia mais fáceis e, de noite, os comandos retroiluminados ajudam-nos a ver perfeitamente onde devemos pressioná-los com os polegares.

Além de todos os seus aspectos positivos, a CFMoto 300CL-X possui um que, nos dias que

*"À NOSSA FRENTE, DESPROTEGIDO DE QUALQUER DEFLETOR AERODINÂMICO, APRESENTA-SE UM REDONDO **PAINEL DE INSTRUMENTOS LCD**, NO QUAL PODEMOS VER VÁRIAS INFORMAÇÕES IMPORTANTES. "*

correm, é tema de conversa entre os apaixonados por motos. Aliado ao modo de condução ECO (além do modo Sport), os consumos praticados pela 300CL-X são impressionantemente baixos.

Discreta e contemporânea, a aparência da 300CL-X, em muito parecida à sua irmã mais potente (CFMoto CL-X 700), é simples com linhas suaves e acabamentos de qualidade.

A iluminação diurna, ao redor do farol de iluminação, é em LED, tal como toda a sua iluminação. Uma secção traseira e limpa, com um farolim de grandes dimensões, tem, abaixo, suportados directamente pelo lado esquerdo do braço oscilante, a matrícula, os piscas e o guarda-lamas.

Em equipa que ganha, não se mexe. Neste caso, em estética vencedora, não se mexe.

Servindo-se da base da 700 CL-X e cortando-lhe um pouco “as pernas” ao diminuir a cilindrada, largura dos pneus, distância entre eixos e altura do assento ao solo, a CFMoto criou a 300 CL-X, uma proposta jovial e cheia de energia para dar, prometendo diversão acrescida.

Face a isto, somamos todos os seus atributos e contamos com um total muito interessante de apenas 4.680€. //





Horizontes LARGOS

ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650

Aproveitando o seu legado na construção de motos que misturam carisma e prazer de condução, a nova Super Meteor 650 sucede à sua irmã mais nova para assumir o protagonismo nas cruiser de média cilindrada. A Royal Enfield pretende, assim, captar um vasto leque de clientes, apostando na qualidade dos seus argumentos. Easy Rider ou Influencer do séc XXI?

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





"DAMOS ESPECIAL RELEVO AO **BONITO MOTOR**,
COM AS TAMPAS POLIDAS
E A CABEÇA ARREDONDADA"

Estamos novamente em Valência, na apresentação ibérica da novíssima Royal Enfield Super Meteor 650. O motor é o mesmo da Interceptor e da Continental GT, tendo sido aclamado pela crítica pela sua personalidade entusiasmante e dócil ao mesmo tempo.

Temos umas suspensões invertidas da Showa, travões da família Brembo (para além do novo quadro e o braço oscilante), uma atitude dinâmica que a marca diz agradar aos condutores mais experientes, e uma facilidade de utilização com a qual os iniciados se sentirão confortáveis. Uma cruiser para todos, é o seu mote.

De alma limpa e corpo relaxado, seguimos em direção ao horizonte longínquo, embalados por um motor cheio de carácter e assobiando o "Born to be wild". Este é o espírito cruiser, eternizado por imagens Hollywoodescas de liberdade e rebeldia.

Nos dias que correm, a experiente marca Indiana tem certamente uma palavra a dizer sobre o assunto, e aplica-se no seu legado para

nos entregar a sua versão de como uma cruiser deve ser. Mas adaptada à realidade actual, em que acessibilidade e facilidade de utilização são as palavras de ordem.

E à primeira vista, o que encontramos é bastante apelativo, a qualidade geral é evidente e a atenção ao detalhe demonstra dedicação.

A Super Meteor 650 é coerente em toda a sua linha estética, com um farol dianteiro redondo em LED (assim como o farolim traseiro), o depósito em forma de gota, e alguns outros pormenores muito interessantes, como a forma clássica dos comutadores ou até mesmo o bom enquadramento do sistema de navegação (associado ao smartphone) em relação ao mostrador principal.

Não há exagero nos cromados e a maior parte das peças demonstram uma certa classe, sem perderem a solidez típica desta tipologia de máquina. Damos especial relevo ao bonito motor, com as tampas polidas e a cabeça arredondada, com os coletores salientes lembrando um tal purismo mecânico de outros tempos. É bom sermos motivados assim, com bom gosto. >>>

648 CC
47 CV
PREÇO SOB
CONSULTA

» Mais dados técnicos aqui



TESTE ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650

Quando lhe damos vida e ganhamos movimento, rapidamente nos adaptamos à posição de condução, os pés repousam lá à frente, os braços vão bem abertos e esticados e, dessa forma, entramos no espírito da moto.

A cidade será um dos seus elementos, e o assento baixo (740 mm de altura), o centro de gravidade simpático e a embraiagem leve ajudam-nos nas manobras mais artísticas. A Super Meteor não é propriamente uma peso pluma, mas esconde-o muito bem, graças à facilidade dos seus comandos e ao carácter dócil do motor que prevalece desde as mais baixas rotações.

A distância entre eixos de apenas 1500 mm é apanágio de um bom equilíbrio entre estabilidade e agilidade, algo refrescante quando o contexto são as cruisers "long and low".

Em estrada aberta, começamos a enaltecer a boa

definição das suspensões, com uma frente bem plantada e uma secção traseira benevolente com a nossa coluna, algo que muito agradecemos.

A grande estreia é a forquilha invertida (Showa Big Piston), enquanto na secção traseira voltamos a encontrar dois amortecedores da mesma marca japonesa (estes, com ajuste de pré-carga).

Quando o Sol começa finalmente a aquecer, damos por nós a rolar confortavelmente, embalados pela boa vibe, mas sem outras vibrações notórias, e sem darmos por isso, o punho direito começa a tornar-se irrequieto. O bicilíndrico tinha cada vez mais ganas de se mostrar.

A Royal Enfield afirma que as principais alterações neste bloco (um bicilíndrico paralelo com 648 cc, cambota desfasada a 270°, debitando 47 cv às 7.250 rpm e 52 Nm às 5.250 rpm) se deram no capítulo da admissão e da linha de



"QUANDO LHE DAMOS VIDA E GANHAMOS MOVIMENTO, RAPIDAMENTE NOS ADAPTAMOS À POSIÇÃO DE CONDUÇÃO"







escape, mas em boa verdade, as sensações que transmite são as de um motor bem mais solto.

A resposta linear mantém o seu patamar de entrega até bem perto do limitador, e é tão entusiasta na voz como certinho no toque de acelerador. Um verdadeiro mimo, de tal forma que, quando chegamos à zona das curvas, mandámos a moderna sensibilidade à fava e, em pouco tempo, estávamos a raspar calcanhares e o respectivo metal dos poisa-pés.

A Super Meteor 650 tinha-nos transformado nuns hooligans feios, porcos e maus. Como é que isto aconteceu?

A resposta está na maneira como ganhamos confiança na máquina, que acaba por ser um processo rápido e intuitivo.

A condução da Super Meteor prima pela neutralidade. A baixas velocidades não se sentem os 240 kg e o motor é dócil, com um toque de acelerador bastante suave sem sobressaltos. Elevando a adrenalina, as suspensões são de uma assertividade muito interessante dando um bom feeling ao condutor.

Tendo em conta que o travão traseiro tem potência que basta, gostaríamos que a mordida inicial da unidade dianteira (sistema composto

"O SLOGAN **"BUILT LIKE A GUN"** OSTENTA O ORGULHO DE UMA MARCA QUE NÃO SE DESVIA DA SUA HISTÓRIA E QUE PROCURA CIMENTAR A SUA POSIÇÃO NO MERCADO EUROPEU COM MODELOS BEM FOCADOS NO SEU PROPÓSITO."

por disco dianteiro de 320 mm de diâmetro com pinça de dois pistões Bybre e disco de 300 mm na roda traseira, monitorizados por ABS Bosch de dois canais) fosse mais contundente, e muito provavelmente não teríamos referido esta sensação menos boa se os andamentos que lhe impusemos não tivessem sido tão vivos... O que só enaltece o envelope dinâmico desta cruiser.

A maneira como conseguimos alterar a sua personalidade é sinónimo de boa engenharia. O conjunto ciclístico bem apumado, aliado a um motor bastante cativante, ajudam a esta facilidade de comunicação com o condutor, característica que irá agradar aos mais experientes e que ajudará os portadores da carta A2 a evoluírem de forma confiante.

Se pensarmos no contexto electrónico em que vivemos, cheio de algoritmos para nos orientarem a vida, este purismo é muito bem-vindo, até porque a Super Meteor é tão previsível nas suas reacções que um controlo de tracção seria supérfluo.

O vasto catálogo de acessórios permite a personalização que certamente irá ao encontro do gosto dos seus compradores, existindo inclusive uma versão Tourer (com ecrã deflector, assento touring e encosto para o passageiro) para aqueles

que queiram prolongar as suas tiradas com maior conforto.

Rivais? Com alguma expressão no nosso mercado temos a Honda Rebel 500 e a Kawasaki Vulcan S, sendo que a Royal Enfield Super Meteor 650 tem um estilo assumidamente mais retro e mais purista na sua génese.

O slogan "Built like a gun" ostenta o orgulho de uma marca que não se desvia da sua história e que procura cimentar a sua posição no mercado europeu com modelos bem focados no seu propósito. Assim sendo, a Royal Enfield está de parabéns, pois a Super Meteor 650 mostrou estar à altura do que promete: Uma cruiser para todos.

Começando nos 7.647 € na versão standard, esta moto é um produto muito bem conseguido. Para além da elevada qualidade geral, temos a vantagem do sistema de navegação e dos múltiplos acessórios para preparar ao gosto do cliente. Estamos em crer que irá abalar a parca concorrência nas cruisers de média cilindrada.

Se serve para vários públicos? Sim, o mais inexperiente irá sentir-se confortável e com margem de progressão e os mais empedernidos amantes das cruisers ficarão orgulhosos de ter uma na garagem. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx G.100R Gallon

Blusão Macna Oryon

Calças Macna Takar





Estilo E HISTÓRIA

INSERIDO NO CATÁLOGO DE EQUIPAMENTOS DO MÊS DE MARÇO DE 2023 DA BMW MOTORRAD, O CASACO SCHWABING É DEDICADO À CELEBRAÇÃO DOS 100 ANOS DA FABRICANTE ALEMÃ.

O blusão Schwabing, totalmente composto por pele bovina, aviva o passado da BMW Motorrad com as suas riscas ao longo dos braços, juntamente com o símbolo da BMW, elementos que lhe conferem um estilo clássico.

Ainda que com design assente nos blusões antigos da marca, o casaco Schwabing integra muitas características do contemporâneo, como os protetores NP Flex 3D nos ombros e cotovelos e ainda uma bolsa

para aplicar uma proteção dorsal NPL.

A sua arrumação está a cargo de três bolsos externos e dois internos.

Disponível com cortes específicos para ambos os sexos, em tamanhos desde o S ao 3XL e nas cores preto ou vermelho para Homem e preto ou azul para Senhora, tem um preço recomendado de venda ao público de 569€. Há ainda uma edição especial comemorativa dos 100 anos da BMW Motorrad na cor verde, por um PVP de 672€. //



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



Pés SEMPRE SECOS

AS BOTAS DE MOTOCICLISMO QUE VIERAM PARA ACABAR COM OS PÉS TRANSPIRADOS REGRESSAM AGORA MAIS RESISTENTES E COM NOVO DESIGN.

As botas TCX Clima 2 Surround GTX possuem uma membrana interior em Gore-Tex que, aliada a uma entressola com canais de ventilação, permite que a transpiração não condense no seu interior, mantendo assim os pés secos em qualquer ocasião.

Graças à estrutura da sola intermédia, cujas saídas para o exterior são perfeitamente visíveis na sola, a humidade é evaporada para a atmosfera em vez de condensar no seu interior.

Equipadas com palmilhas Ortholite, as TCX Clima 2 Surround GTX proporcionam ainda um excelente conforto ao caminhar, que foi reforçado com as novas solas GROUNDTRAX que, além do mais, asseguram uma excelente resistência ao desgaste e uma grande aderência em pisos escorregadios e molhados, graças à tecnologia de

auto limpeza que promove o escoamento da água.

O material têxtil exterior é respirável e, graças à presença da membrana Gore-Tex Extended Comfort existente no seu interior, assegura simultaneamente impermeabilização e respirabilidade, com um peso extremamente leve e uma grande flexibilidade.

O ajuste das TCX Clima 2 Surround GTX é simples, efetuado através de um fecho lateral e por velcro, existindo uma inserção lateral injetada que assegura elasticidade e reforça o conforto.

Tal como em todos os modelos de botas da TCX, as Clima 2 Surround GTX incorporam reforços de proteção na zona dos tornozelos, calcanhar e biqueira.

Disponíveis em preto, em tamanhos do 36 ao 48, as novas botas Clima 2 Surround GTX têm um P.V.P. recomendado de 319,99€. //

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Jeans com AIRBAG REMOVÍVEL

FABRICADAS PELA MO'CYCLE, ESTAS CALÇAS DE ALTA QUALIDADE PODEM ACOPLAR UM AIRBAG NO SEU INTERIOR, ACIONADO POR UMA TRELA DE SEGURANÇA.

A constante pesquisa para garantir um diminuto número de lesões numa queda de moto continua, tanto que atualmente há fabricantes focadas no desenvolvimento de blusões, capacetes e motos com airbag, mas a Mo'Cycle decidiu criar umas jeans de alta qualidade e aparência natural, com airbag incorporado.

A marca sueca Mo'Cycle desafiou-se a si mesma no desenvolvimento de calças de motociclismo mais seguras. O resultado está à vista e é surpreendente.

Com um desenho e corte simples, as jeans com airbag facilmente se confundem com umas calças de vestuário normal. Mas não se deixe enganar, as calças da Mo'Cycle são constituídas por um tecido altamente

resistente à abrasão que, segundo Moses Shahrivar, CEO da Mo'Cycle, é "mais leve e resistente que o aço".

No seu interior, as jeans escondem proteções nos joelhos e um airbag que dispara graças ao pequeno recipiente de CO2 ativado pelo desprender do arnês, fixo ao airbag e à moto. A mini botija de CO2 só é despoletada quando é aplicada uma força superior a 44 kg no sistema.

Uma vez utilizado, o airbag irá reduzir o impacto sofrido nas ancas e coxas. Para o voltar a utilizar, é possível voltar a encher a botija de CO2 ou simplesmente substituí-la por uma nova.

O preço das jeans com airbag da Mo'Cycle é de 499 dólares (+/- 467€) e estão disponíveis em azul ou preto. Este preço inclui as calças com o airbag, proteções de joelhos e duas botijas de CO2. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

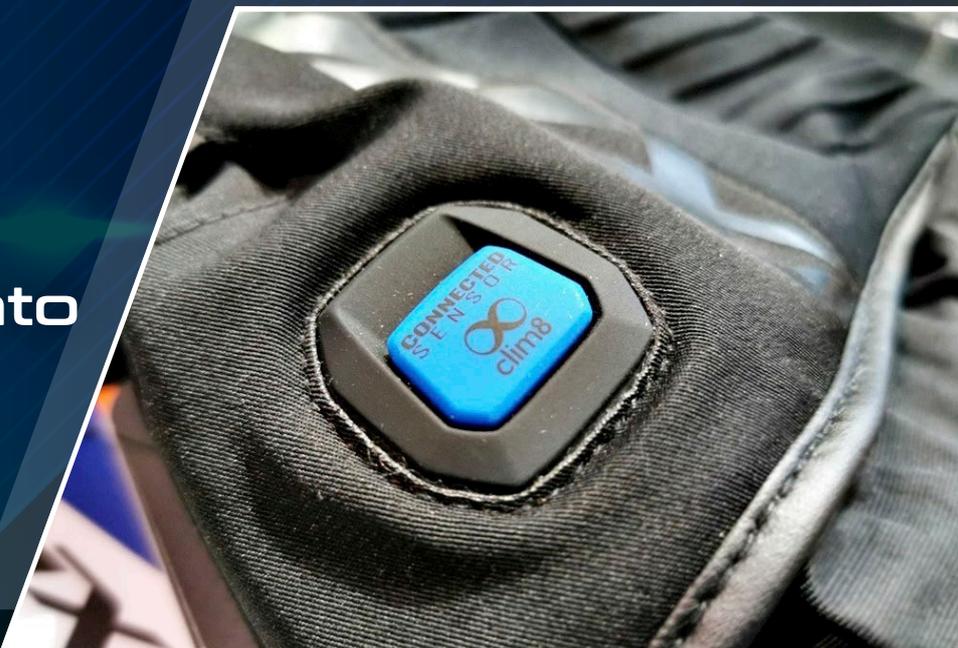


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO

Para todos OS GOSTOS

A RST LANÇOU A SUA COLECÇÃO 2023 DE EQUIPAMENTOS PARA MOTOCICLISMO

Fornecedora número 1 do Reino Unido de vestuário de motociclismo, a RST disponibiliza colecções especificamente concebidas para utilização em motos de pista, estrada, touring, clássicas e urbanas, tanto para homem como para senhora.

Empenhada em altos padrões de confeção, a RST é a marca favorita de grandes pilotos como Ian Hutchinson (IOM TT, BSB), Conor Cummins (IOM TT), Alex Lowes (WSBK) e Kenny Foray (FSBK).

A nova gama inclui fatos, casacos, jeans,

luvas, botas e vestuário casual, em modelos homologados pela União Europeia, e já está disponível nas lojas de todo o mundo.

A nova colecção de equipamentos para motociclismo da RST inclui a introdução de duas novas edições limitadas de cores no novo e melhorado fato de competição RST Pro Series Evo (Neon Green/Purple Bolt e Neon Pink/White Lightening), bem como o Ventilador XT.Jacket & Jean, atualizado para 2023 com ainda mais malha na cobertura exterior para maximizar a ventilação. //



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

 **macbor**
SMART YOURSELF

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



Blusão e calças **PARA AVENTURA**

PARA SE MANTER SECO QUANDO CHOVE, QUENTE QUANDO FAZ FRIO E FRESCO QUANDO FAZ CALOR, SEMPRE COM ELEVADO NÍVEL DE PROTEÇÃO.

Na sequência do sucesso alcançado pelo conjunto de Casaco e Calças Poseidon 2 GTX, a REV'IT! elevou o desempenho deste novo Poseidon 3 GTX, aperfeiçoando a ventilação e a impermeabilização.

Analisando a informação recolhida entre os seus clientes, a REV'IT!, tal como faz desde que iniciou actividade em 1995, aperfeiçoou alguns pormenores para tornar o fato Poseidon 3 GTX ainda mais confortável sob todas as condições climáticas, reforçando-lhe o seu estatuto de topo de gama.

Uma das alterações mais visíveis consiste no reposicionamento dos painéis VCS aquadefense no peito e nas coxas.

A camada exterior de ambas as peças é fabricada num material extremamente resistente à abrasão (Nylon Gore-Tex 2L 400D ou 3L 200D), que apesar

de garantir também uma proteção muito eficaz contra a água, ao incorporar zonas com duas ou três camadas laminadas, se mantém bastante flexível, permitindo uma elevada liberdade de movimentos.

Por isso, as calças contam com inserções em tecido elástico na zona interior das pernas, que promovem conforto e mobilidade. Painéis refletivos no exterior, ao nível do peito e das costas, aumentam a visibilidade à noite e em condições de baixa visibilidade.

No interior do casaco e das calças existe um forro térmico removível, além de proteções Seeflex CE-nível 2 (nos ombros, cotovelos e joelhos), enquanto nas ancas existem proteções Seesmart CE-nível 1, além de, nas costas e no peito, se poderem inserir ainda proteções igualmente certificadas, que são vendidas em separado.

A arrumação fica a cargo de diversos bolsos exteriores e interiores, um fecho rápido permite a união das calças ao blusão, a gola tem um revestimento interior em neoprene e um sistema de ajuste micrométrico, e uma gola suplementar garante uma maior estanqueidade sob chuva intensa.

O casaco ainda está preparado para acoplar o colete de alta visibilidade NEON.

O casaco Poseidon 3 GTX está disponível em preto ou cinzento/antracite, em tamanhos desde o S ao 4XL, com um PVP recomendado de 799,99€.

As calças Poseidon 3 GTX estão disponíveis em preto e cinzento, em tamanhos desde o S ao 4XL e com três comprimentos de perna, e têm um PVP recomendado de 629,99€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou acesse a www.revitsport.com.

Clique aqui para ver todos os equipamentos REV'IT! //



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

 **HONDA**

Relação peso-potência líder da sua classe



Por um futuro **MAIS VERDE**

A SBS FRICTION, FABRICANTE DE PASTILHAS DE TRAVÃO PARA MOTOS, VAI ADOTAR UMA PRODUÇÃO TOTALMENTE SUSTENTÁVEL DOS SEUS PRODUTOS AO LONGO DO ANO DE 2023.

Denominada de SBS Better Brakes, esta nova gama de pastilhas de travão irá gradualmente ficar disponível nos revendedores autorizados. Espera-se que esta transição seja concluída até ao final do terceiro trimestre de 2023.

A ação vai começar pela substituição das pastilhas mais populares (SBS HF, SP, HS e MS), que irão passar a ser fabricadas de forma sustentável e aumentar o desempenho da travagem. A gama SP irá entretanto desaparecer, por ser semelhante à HS, que irá permanecer em catálogo e integrará as características da gama SP com o selo “Better Brakes” na embalagem.

Sustentáveis e mais potentes, as novas pastilhas vão ter um composto mais eficiente nas travagens. Devido à maior fricção que este disponibiliza, a distância de paragem pode ser reduzida até 12%.

As pastilhas da série SBS Better Brakes possuem

compostos desenvolvidos por uma fórmula à base de ferro, que aumenta o atrito entre a pastilha e o disco, rejeitando assim o cobre, níquel e antimónio (materiais não sustentáveis).

Esben Juul Sørensen, Diretor do departamento R&D da SBS Friction explica:

“Ao desenvolver novos compostos, especialmente estes tão complexos da SBS Better Brakes, em que removemos os principais materiais de fricção, incluindo cobre, níquel e antimónio, são necessários testes e engenharia para podermos manter e, na maioria dos casos, também melhorar o desempenho dos travões.”

Testadas em simulações de travagens fortes, a gama Better Brakes da SBS manteve-se consistente e garantiu prestações elevadas para uso no dia a dia, situação em que as temperaturas de funcionamento das pastilhas variam entre os 100 e os 300 graus celsius. //

Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM

UM
 CONQUER THE WORLD



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125



3.790€



Renegade Vegas 125



3.860€



Renegade Classic 125



Toda a gama em 125cc



Potência 12cv



Refrigeração líquida



Conduz com carta de automóvel

Multimoto



www.umiberica.com



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



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

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



Diga não AOS FUIROS

DESENVOLVIDAS PARA AS SITUAÇÕES MAIS EXTREMAS, AS TECHNOMOUSSE RED SERIES/SOFT SÃO A SOLUÇÃO PARA QUANDO É NECESSÁRIA UMA MAIS BAIXA PRESSÃO DE AR NOS PNEUS .

Projetadas para a competição, mas não só, porque são recomendadas para qualquer tipo de utilização que necessite uma aderência extra, as mouses da Red Series da marca italiana Technomousse foram desenvolvidas com a contribuição de pilotos profissionais e garantem uma maior adaptação ao terreno devido ao seu composto macio, comparando-se o seu desempenho ao comportamento de um

pneu com pressões de ar entre os 0,4 e os 0,9 bar.

As Red Series/Soft vêm completar a gama da Technomousse, que já disponibilizava as Black Series/Standard. São totalmente fabricadas em Itália e não têm prazo de validade, pois mantêm a sua integridade mesmo nas condições mais adversas na prática de enduro e MX.

Para mais informações contacte o distribuidor nacional da Technomousse. [Clique aqui.](#) //

PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER



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



PIAGGIO

piaggio.pt



Quer melhorar A SUSPENSÃO DA SUA MOTO?

O KIT DE AMORTECEDORES YSS Z1 PERMITE MELHORAR O DESEMPENHO DE UMA FORQUILHA CONVENCIONAL PARA UMA CONDUÇÃO COM MAIS CONFORTO E MELHOR PERFORMANCE.

Prontos a instalar, os amortecedores e molas são colocados dentro dos cartuchos de uma forquilha original e substituem os componentes originais da moto, sendo além disso necessário mudar também o óleo das jarras.

Esta alteração, que é completamente reversível, além do maior conforto e melhor capacidade de absorção das irregularidades do piso que proporciona, permite ao motociclista ajustar, em pré-carga, a suspensão da frente da moto, ao rodar os parafusos do topo da forquilha, que estão incluídos no kit.

Todos os produtos da YSS, este inclusive, são sujeitos a tratamento térmico e acabamento “Shot Peening”, operações que reduzem substancialmente a fadiga dos materiais e, conseqüentemente, aumentam a sua durabilidade e resistência, além de

produzirem um acabamento excepcional.

Além do mais, os YSS Z1 são testados em diversas situações para garantirem uma eficácia superior na sua utilização, e estão ainda garantidos de fábrica por 2 anos.

Todos os amortecedores e componentes da YSS são desenhados, fabricados e testados nas instalações fabris de vanguarda da empresa, na Tailândia, que, juntamente com o seu departamento de investigação e desenvolvimento sediado na Europa, emprega mais de 270 técnicos

A YSS produz produtos para suspensões de motociclos há mais de 30 anos, sendo considerada uma das principais fabricantes de amortecedores “after-market”, produzindo mais de dois milhões de unidades por ano.

Para mais informações sobre este produto clique aqui. //

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 30 de abril 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



Pastilhas de travão

AMIGAS DO AMBIENTE

COM GRANDE RESPEITO PELO MEIO AMBIENTE E UM FUTURO MAIS PRÓSPERO, A ESPECIALISTA EM SISTEMA DE TRAVAGEM PARA MOTOS E CARROS APRESENTOU NOVAS PASTILHAS DE TRAVÃO SUSTENTÁVEIS E MAIS EFICIENTES.

Apresentadas no salão internacional EICMA 2022, as novas pastilhas de travão Brembo foram desenhadas para oferecer a máxima performance nas travagens enquanto mantêm um baixo impacto no meio ambiente.

A gama de pastilhas de travão Greenance (originário da junção de “Green” com Performance”) irá gradualmente substituir as pastilhas convencionais.

São constituídas por diferentes tipos de compostos, desde sinterizados a carbono-cerâmicos, e concebidas para os diferentes estilos de moto: estrada, todo-o-terreno e scooter.

Uma maior resistência ao calor a que são submetidas torna o desempenho das pastilhas de travão Brembo Greenance mais eficaz, mesmo nas mais altas temperaturas testadas em bancos de potência.

Foram ainda postas à prova quanto ao seu desgaste, que baixou significativamente em menos 15% face às pastilhas equivalentes da gama anterior.

Como consegue a Brembo reduzir o impacto no meio ambiente? As pastilhas são desenvolvidas sem o uso de materiais como níquel, cobre e antimónio. Além disso, a Brembo eliminou a utilização de gás metano no processo de produção, alcançando uma poupança de cerca de 176 toneladas por ano de CO₂.

Homologadas de acordo com a norma ECE-R90, as pastilhas de travão que compõem a gama Greenance incorporam o sistema de retenção NUCAP para uma melhor eficácia na resistência ao calor.

Esta é a aposta da Brembo com vista a um futuro sustentável e que será reconhecida nas embalagens dos seus produtos, pela nova cor do seu logótipo. //

MOTO CENTER[®]

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



Novo FATO DE CHUVA

UM NOVO NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA AS MÁS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS

A Touratech reinventou o clássico fato de chuva, usando a mais recente tecnologia têxtil. Mesmo na era dos conjuntos 4 estações, que integram membranas no seu interior, o princípio bem testado de uma extra camada impermeável exterior está longe de ser obsoleto.

Isto porque, ao contrário dos sistemas com membrana inserida no interior, que ficam ensopados no exterior até à membrana impermeável, na combinação clássica de uma camada exterior impermeável, a água fica apenas do lado de fora, mantendo o conforto sobretudo ao vestir e despir equipamento molhado e que,

entretanto, ficou muito mais pesado.

Com o fato de chuva Storm, a Touratech junta ao princípio do fato de chuva clássico a mais recente tecnologia têxtil que o tornam resistente, impermeável e respirável, graças a uma membrana Hydratex Lite laminada no interior de um tecido robusto.

Sendo completamente à prova de água e vento, esta conjugação de materiais permite a evaporação da transpiração para que esta não condense, mantendo o equipamento interior e a pele secos, mesmo sob condições de condução exigentes.

Com uma configuração de duas peças, o fato de chuva Storm torna-se extremamente fácil de vestir

e despir, mesmo com as botas calçadas, graças à grande abertura lateral, fechada e ajustável por velcro existente nas pernas das calças.

Nos punhos e cós das calças existem elásticos que proporcionam um excelente ajuste e constituem uma barreira efectiva contra a água. Mas nos braços e no peito também existem ajustes para garantir uma perfeita adaptação à fisionomia do motociclista.

Dois grandes bolsos colocados no interior do casaco proporcionam arrumação e estanqueidade.

Além dos grandes painéis em amarelo fluor, ainda estão inseridas zonas refletoras que proporcionam uma elevada visibilidade.

O Touratech Storm vem acompanhado por um conveniente saco de arrumação e está disponível em seis tamanhos diferentes, do S ao 3XL. Casaco e calças podem também ser vendidos em separado, e têm os seguintes preços:

Calça impermeável STORM - 89,00 €

Casaco impermeável STORM - 129,00 € //



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

À prova DE TUDO



Após quase dois anos de utilização, posso dizer que este é um excelente equipamento para motociclismo: resistente e confortável, capaz de enfrentar as mais variadas situações que surgem em qualquer grande viagem.

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

A Ixon é uma marca sobejamente conhecida de equipamentos para motociclismo, mas confesso que até ter começado a utilizar este fato Ixon Ragnar, há cerca de dois anos, não me tinha apercebido da qualidade dos materiais usados nem do extremo cuidado posto na sua confeção.

A Ixon define o Ragnar como o seu mais avançado e resistente fato de aventura, adequado para uma utilização ao longo de todo o ano, e realmente ele não desilude.

Após quase dois anos usado em diversos tipos de utilização, enfrentando desde o calor intenso à chuva abundante, passando pelo frio e pelas longas tiradas em diversas motos, cada vez que o utilizo, mais impressionado fico, sendo

actualmente um dos meus favoritos quando a incerteza meteorológica é um factor a considerar.

A primeira nota positiva vai para o conforto que os diversos materiais proporcionam.

Bastante flexível, com as suas dimensões a casarem perfeitamente com a minha fisionomia e as proteções solidamente integradas nos respetivos locais, nem o seu peso considerável parece transparecer ao fim de um dia inteiro de utilização.

A segunda nota positiva vai para o excelente controlo de temperatura que permite.

Com uma grande profusão de ventiladores, instalados tanto no casaco (no peito, nas costas, e nas mangas ao nível dos punhos e bíceps) como nas calças (ao nível das coxas), e a respectiva amplitude, proporciona uma enorme regulação >>





*"NAS **CALÇAS**, DESDE A CINTURA AOS TORNOZELOS, E MESMO AO NÍVEL DOS JOELHOS, É POSSÍVEL CONSEGUIR UM BOM AJUSTE"*

da entrada de ar consoante as diversas condições, indo desde uma completa abertura que permite evaporar facilmente a transpiração ao longo dos percursos técnicos mais exigentes fisicamente, a uma completa vedação do ar frio a alta velocidade.

As camadas térmica e impermeável, além de eficazes são de fácil instalação, e além de serem facilmente compactados quando não são necessários, quando unidos à camada exterior permanecem bastante estáveis, permitindo serem vestidos e despidos facilmente.

O sistema de união, composto por fechos rápidos e molas, permite instalá-los de forma simples e rápida.

Em termos de ajustes, o Ixon Ragnar é referencial. No casaco, nos punhos, nas mangas, na gola e na cintura, é perfeitamente possível evitar flutuações e compensar o excesso ou a falta de camadas interiores.

Nas calças, desde a cintura aos tornozelos, e mesmo ao nível dos joelhos, é possível conseguir um bom ajuste para evitar as desconfortáveis ondulações, mesmo a alta velocidade.

Estas contam ainda com suspensórios, uma novidade para mim, e que encontrei extremamente interessante, pois permite um aperto mais folgado na cintura, sem a desagradável consequência de »



ter que regularmente as puxar para cima, quando fora da moto.

Além do mais, o casaco e as calças também podem ser unidos por via de um fecho rápido que circunda toda a cintura, mas prefiro usar essa solução apenas no inverno. No verão, os suspensórios permitem ventilação extra.

Para aumentar a liberdade de movimentos, as calças contam com um cós bastante alto que incorpora um painel elástico que evita pontos de pressão, sobretudo durante a condução. Ainda tendo em conta a condução, o fundo das calças é fabricado num tecido elástico e rugoso, que garante uma ótima aderência ao assento da moto.

Também em termos de arrumação, e apesar de pessoalmente não ser apologista de guardar objetos nos bolsos durante a condução (numa pequena queda até um simples molho de chaves pode causar hematomas significativos - pergunte como sei isso...), o fato Ixon Ragnar oferece uma grande variedade de bolsos.

No casaco, no exterior, existem grandes bolsos sobrepostos na frente e nas costas, além de bolsos inseridos na zona do peito. No seu interior ainda existem mais dois bolsos (um de cada lado). >>

Nas calças, dois grandes bolsos sobrepostos e dois inseridos e com fecho, permitem também arrumar uma grande quantidade de objetos.

Também gostei das argolas com mola, que permitem pendurar facilmente as chaves, as luvas ou até uma lanterna.

Certificado de AAA pelas normas europeias de segurança, o Blusão Ragnar é ainda compatível com o Airbag U03 da Ixon, que pode ser adquirido em separado.

Em termos de durabilidade, este fato beneficia de uma construção extremamente robusta, com têxteis resistentes, sólidas costuras múltiplas, fechos rápidos de qualidade e acabamentos muito cuidados, e que até hoje se mantêm impecáveis.

Esteticamente agradável, e disponível em várias cores, combina bem com a maioria dos modelos de motos trail disponíveis no mercado.

Apesar dos muitos quilómetros que já percorri com ele, apenas lamento que não seja à prova de terra e de vísceras de insectos, pois o único fator que o diferencia de uma unidade nova é apenas a patina do tempo.

Em termos de preços, o blusão custa 429,99€, as calças custam 344,99€ e o Airbag 399,98€, sendo que as recargas, que podem ser instaladas pelo utilizador, têm um preço unitário de 99,99€ //



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Do Palácio de Magdalena AO PALÁCIO DE CRISTAL

Depois da épica passagem pelos Pirenéus cheguei finalmente a Santander: aguardavam-me os meus primos numa receção intensa e calorosa depois de tantos anos sem nos vermos.

Era hora de encostar a Rodas Grandes por uns dias, descansar o corpo, absorver todas as emoções vividas nas montanhas e dar espaço ao ócio.

Debaixo do manto de nevoeiro que paira sobre Santander a cidade vibra de movimento, com a resplandecente baía que se vai revelando ao longo do dia, sob o dissipar do nevoeiro. O mar Cantábrico, os jardins exuberantes de Las Llamas e os edifícios, desde as Catedrais aos Palácios, do qual se destaca, claro, o Palácio da Magdalena, situado na pequena península da baía de Santander.

Dias bem passados, onde te podes sentar tranquilamente no Mercado Del Este ou no Mercado de la Esperanza e apreciar toda a azáfama urbana no movimento lento de um trago de vinho branco, acompanhado das mais variadas iguarias trazidas diretamente do Cantábrico.

Andar de moto é uma ode ao famoso físico, o tempo depende tão só da velocidade a que queres viver cada momento. E sim, também se anda de moto parada, ali, naquele momento, a digerir cada emoção, a reviver momentos inesquecíveis e a sentir o Mundo a movimentar-se freneticamente, como roda que percorre cada metro de asfalto.

Mas deixando-me de melancolias, lá me despedi dos meus primos e arranquei novamente para Sul, direitinha à Invicta, sim, mais uma perfeita loucura, 700 km de estrada seguidos. E lembrar-me que no dia anterior estava sentada no meio do mercado de la Esperanza, com todo o tempo do mundo, agora vejo-me de baterias recarregadas rumo ao meu maravilhoso País, cheia de ansiedade de chegar à “Antiga,





Mui Nobre, Sempre Leal e Invicta”.

700 km de estrada fazem-te doer praticamente tudo, cheguei ao Porto moidinha mas de coração cheio – só parei junto ao encontro da Ponte D. Luiz I, ali, bem à beirinha do majestoso Douro, já a noite tinha caído sobre a cidade.

A maravilhosa cidade do Porto tinha-se vestido a rigor e as margens apinhavam-se das gentes calorosas, numa enorme festa vibrante de vida e calor humano, que te faz renascer depois de tantos km.

“Oh menina de onde vem?”

“Santander”

“É mulher do carago!”

Parei ali a majestosa Rodas Altas, atravessei a ponte a pé, abeirei-me de uma cave e bebi o cálice de vida num Porto. Renasci!

Essa noite passei-a num Hostel junto à Torre dos Clérigos, de janelas abertas, debruçadas sob a azáfama galhoifeira. Jantei numa esplanada das apinhadas e sempre joviais ruas do Porto, ao som da calorosa pronúncia do Norte.

Como é belo e verdadeiro este nosso Porto.

E que melhor forma de acabar esta viagem.

No dia seguinte rumava para Lisboa já a sonhar com a próxima viagem que me levaria para lá do Adriático.//



MONOKEY®

TOP CASE / K-FORCE

Alumínio natural. Peso máximo de 10 kg. Perfeito para 1 capacete modular (capacidade de 42L e 48L) ou para 2 capacetes modulares (capacidade de 58L).

KFR420A/B
KFR480A/B
KFR580A/B



MALAS LATERIAS / K-FORCE

Alumínio natural, disponível em dois tamanhos diferentes: 37L e 48L.

KFR37APACK2 / KFR37BPACK2



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



As melhores estradas PARA ANDAR DE MOTO

Quando o país se estende para Sul, o ritmo diminui e as distâncias aumentam. O tamanho dos horizontes criou gentes solenes, que não temem a passagem do Tempo, e esta bonomia reflete todo o espírito deste Alentejo mais puro.

Texto: Pedro Alpiarça

Neste terceiro roteiro iremos percorrer as nossas grandes planícies. Desde o montado pejado de sobreiros e azinheiras, ao pinheiro manso da zona costeira, este é o Alentejo profundo, onde o tempo passa devagar e as histórias pedem para não serem esquecidas. Esta é a região de Portugal com menos relevos geográficos, mas nem por isso as estradas que a percorrem perdem o

interesse, muito pelo contrário.

Do interior com grandes céus ao mar batido nas praias selvagens, e da zona raiana contrabandista ao limite algarvio montanhoso, muitos recantos se escondem, prontos para serem descobertos no final de mais uma estrada fantástica.

As máquinas utilizadas nos reconhecimentos para este roteiro foram as fabulosas: BMW R 1250 GS, Ducati DesertX e Yamaha Tracer 9 GT //



Classificações de 0 a 5 nos seguintes parâmetros (com para uma pontuação máxima de 25 pontos):

Sinuosidade: A essência de qualquer traçado, onde entram parâmetros como a quantidade de curvas, o seu relevo ou até mesmo a largura da estrada.

Asfalto: A relação entre a borracha e o asfalto está intimamente ligada ao atrito que este oferece. Ressaltos, lombas, remendos e outras armadilhas também são considerados.

Trânsito: Todo o tipo de veículos que ocupam o mesmo traçado, cruzamento de povoações, enfim,

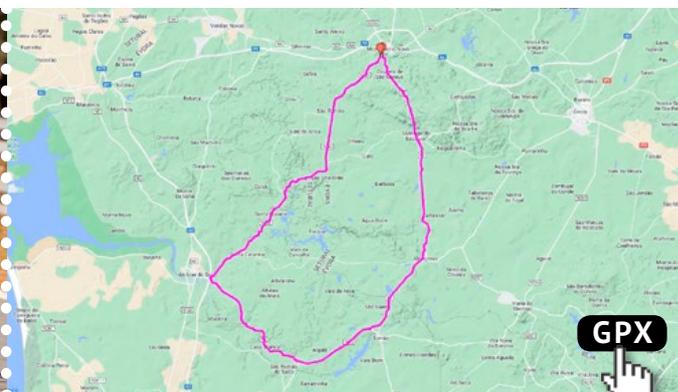
os chamados empata-curvas.

Paisagem: A qualidade da envolvimento cénica pode transformar de sobremaneira a experiência. Uma estrada de montanha será sempre mais interessante do que um percurso mais urbano.

Duração: O tamanho do traçado é inversamente proporcional à quantidade de vezes que voltamos atrás para o repetirmos...

Nota: O Andar de Moto promove a condução responsável, respeitando as regras de trânsito vigentes no nosso código da estrada.

“Loop” de Montemor (N253 - N5 - N2)



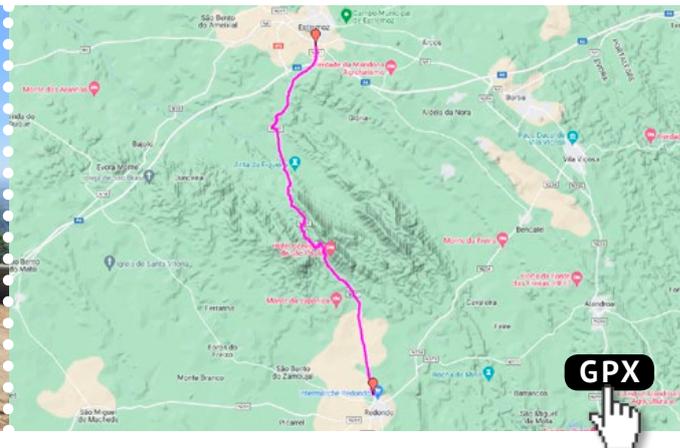
GPX

COMEÇANDO e acabando em Montemor, do sobreiro ao pinheiro manso, esta volta está carregada de história e riqueza cultural. Saímos da histórica vila (onde D.Manuel I decidiu mandar descobrir o caminho marítimo para a Índia) com rumo a Alcácer, pela N253. Depois da grande recta de São Romão, fletimos para Oeste, em direcção ao mar, e assim que a condução começa a ficar mais envolvente, encontramos a original aldeia de Sta Susana. Para além do intocável estado de conservação de toda a sua arquitectura típica, estamos bem perto da barragem do Pego do Altar (que esconde uma centenária ponte submersa,

apenas ficando a descoberto nos anos de seca), e um muito aprazível Templo Budista que nos convida à meditação em comunhão com a natureza. Quando a cadência de curvas diminui, voltamos de novo para o interior, onde a N5 bordeja o Rio Sado até chegarmos a Torrão. A N2 leva-nos de novo para Norte, a caminho de Montemor, não sem antes passarmos pela vila histórica de Alcáçovas (destaque para o Paço dos Henriques, onde nasceu o conceito de globalização), e pela Gruta do Escoural. Boas curvas pejudas de interesse cultural, para fazer com tempo e vontade de (re)descobrir a nossa história.

Sinuosidade 3,5 Asfalto 4 Trânsito 3 Paisagem 4 Duração 4 Total: 18,5 pontos >>>

Serra d'Ossa (N381)

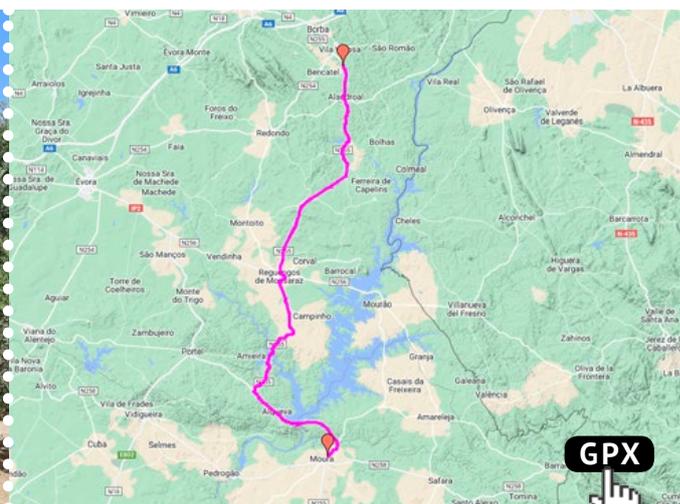


BEM NO CORAÇÃO do Alentejo, a serra d'Ossa esconde segredos antigos, desde os monges eremitas que a moldaram (com destaque para o fantástico Convento de São Paulo) à flora autóctone, que conseguiu resistir à praga dos eucaliptos (na vertente Sul, encontramos pinheiros, azinheiras, sobreiros, medronhos e até uma espécie de planta insectívora chamada

“orvalho do Sol”). O oásis motociclístico a que este acidente geológico dá origem é repleto de boas curvas, com cadência variável e com uma vista de horizontes vastos sempre à espreita. Um simpático passadiço, inaugurado há poucos anos, ajuda-nos a querer mergulhar mais nesta atmosfera. Mas, cuidado que aqui já existiram lobos!

Sinuosidade 4,5 Asfalto 4 Trânsito 4 Paisagem 4 Duração 2,5 Total: 19 pontos

De Vila Viçosa ao Alqueva (N255)

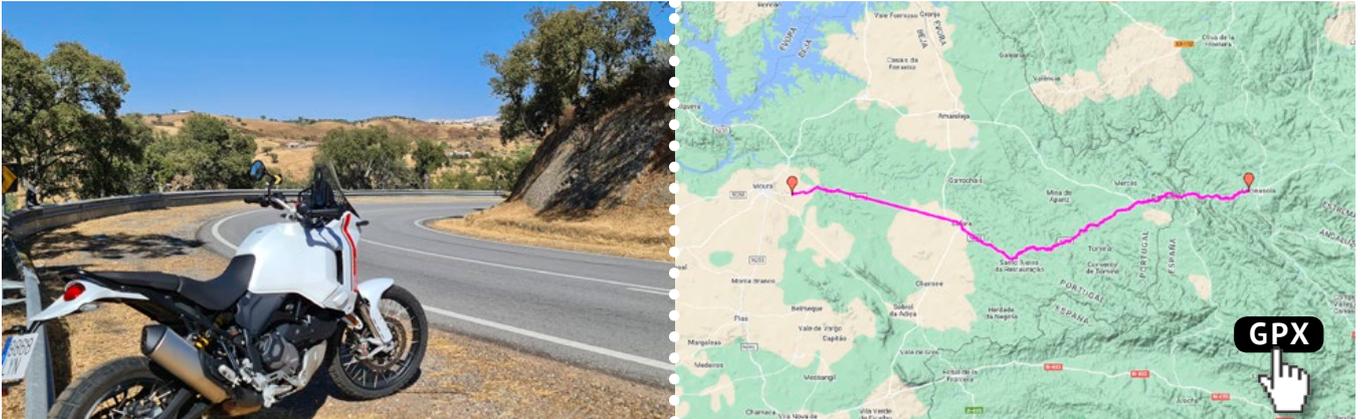


COMEÇANDO no imponente Paço Ducal de Vila Viçosa, o maior lago artificial da Europa é o nosso destino. Esta N255 é para ser percorrida de peito aberto, porque a monumentalidade das suas paisagens assim o merece. Percurso misto com algumas (mas grandes) rectas, a passagem por

Reguengos de Monsaraz e o seu castelo altaneiro, serve de aperitivo para uma descida em glória ao poderoso Alqueva. A paragem em Mourão para provar a gastronomia local é absolutamente obrigatória. Estrada a possibilitar um ritmo fluido e rolante, sempre com bom piso.

Sinuosidade 3 Asfalto 4 Trânsito 3 Paisagem 5 Duração 4 Total: 19 pontos

Barrancos (N258)



A **CAMINHO** da zona raiana, boas surpresas nos esperam. Este é um Alentejo mais rude, mais isolado (o concelho menos habitado do continente) e bastante genuíno na sua essência civilizacional (a prevalência na tradição dos toiros de morte comprova-o, assim como o dialecto barranquenho).

No meio deste magnífico marasmo, com mais porcos pretos que pessoas, aparece-nos uma

estrada fantástica, talvez um dos segredos mais bem guardados da região. A N258 termina na cidade espanhola de Encinasola, e para aqueles que quiserem seguir para Norte, podem sempre tentar conquistar Olivença de volta. O Castelo de Noudar e o seu baloiço são acessíveis apenas por caminhos de terra batida (o reino de uma maxi trail), mas as vistas são recompensadoras do esforço.

Sinuosidade 4,5 Asfalto 4,5 Trânsito 5 Paisagem 4 Duração 3 Total: 21 pontos >>

moto center

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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N°3 A
1070-099 Lisboa - Portugal

HORÁRIOS

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

TELEFONES

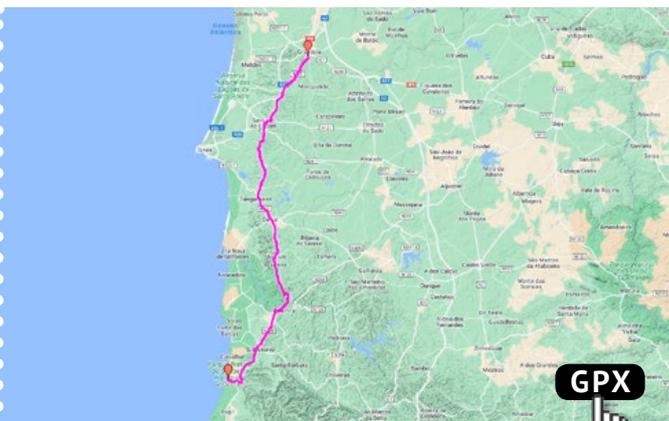
T. +351 217 271 590
T. +351 217 271 584

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

Grândola a Odeceixe (N120)



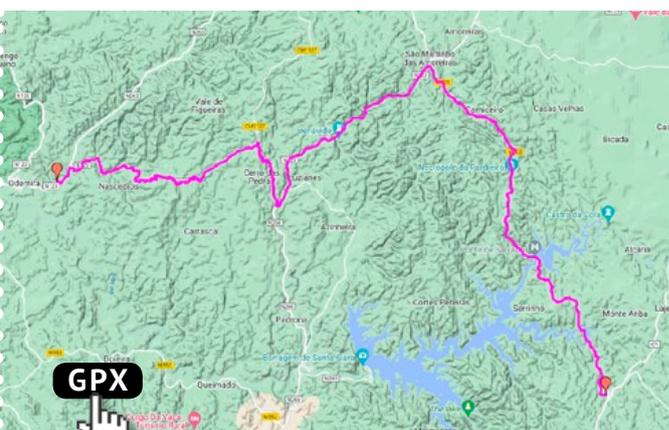
SEGUINDO a crista das serras de Grândola e do Cercal, a N120 brinda-nos com uma brisa atlântica que nos indica não estarmos muito longe do mar. Tal facto é bem verdade, mas longe da azáfama das incríveis praias vicentinas, temos uma estrada que se transfigura pela sua diversidade. Este é o caminho preferido para os que vão para Sul sem pressa, mas com vontade

de conduzir uma máquina de duas rodas em toda a sua plenitude, e só parámos em Odeceixe porque esta bonita vila marca o início do Algarve... e esse é outro roteiro.

Trânsito bastante comum, sobretudo perto das grandes povoações e mais perto da costa. Nota de mérito para N121 e N261 que saem de Santiago do Cacém.

Sinuosidade 4,5 Asfalto 3,5 Trânsito 3 Paisagem 4 Duração 4,5 Total: 19,5 pontos

“A mítica” de Odemira (N123 - M503)



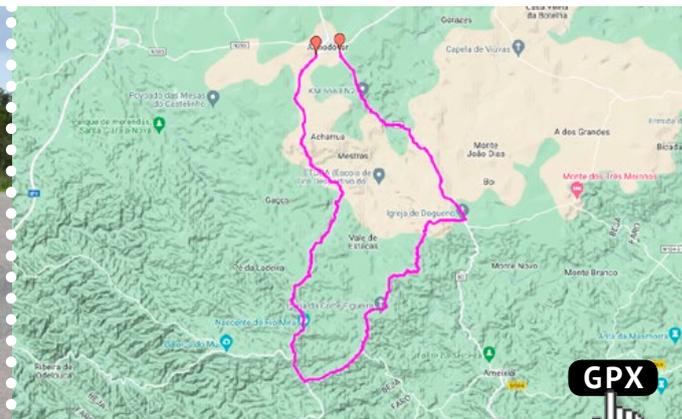
CONFESSAMOS que há aqui alguma esperança que o município de Odemira nos leia e dê seguimento ao nosso apelo (junto das autoridades responsáveis).

A N123 é uma pérola que precisa de ser polida, o seu estado de conservação está uma lástima, mas o seu desenho roça o conceito divino de estrada quase perfeita. Retorcida, sem trânsito, merecia um tapete

novo para voltar à sua glória. A sua recuperação faz todo o sentido, para podermos voltar uma e outra vez aquele mini carrossel perdido no tempo. A continuação pela M503 continua em estado razoável mas com muito boas imagens até chegarmos ao IC1. Passem mensagem, por favor, vamos fazer renascer a N123!

Sinuosidade 5 Asfalto 3 Trânsito 5 Paisagem 3,5 Duração 4 Total: 20,5 pontos

“Loop” de Almodôvar (CM 1198 - M506 - N2)

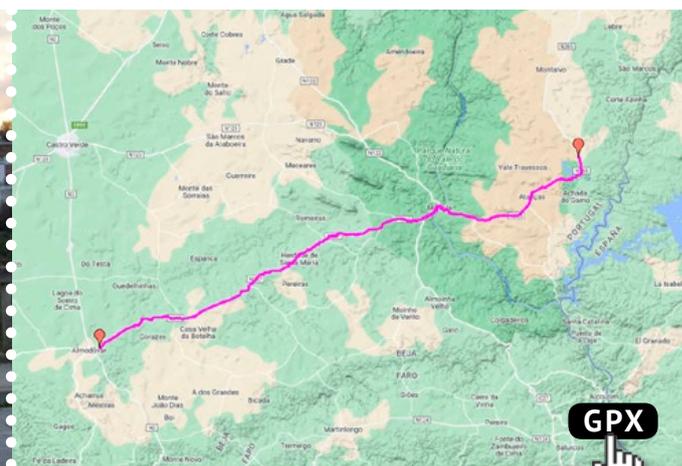


MAIS UM SEGREDO bem guardado do nosso Alentejo Sul, estando esta bem perto da icônica N2. Saímos de Almodôvar em direção à nascente do rio Mira, azimute Sul. Fazendo parte do caminho de Santiago, esta singela CM 1198 sobe até um campo de eólicas, com asfalto cuidado e traçado entusiasmante. Não satisfeitos, viramos para dentro (sentido Santa Cruz, Dogueno) até

apanharmos a N2 de volta a Almodôvar. Um circuito para motociclistas com “M” grande, pois a sua exigência só é comparável à complexidade do seu perfil, e a paisagem deslumbrante nas passagens mais elevadas apimenta o manjar moto turístico. Voltaremos a esta estrada no próximo roteiro, até porque estamos nas faldas da serra do Caldeirão.

Sinuosidade 5 Asfalto 4 Trânsito 5 Paisagem 4,5 Duração 4 Total: 22,5 pontos

Passagem por Mértola (N267 - N265)



SAINDO de Almodôvar, seguimos rumo a Mértola pela N267, uma estrada rápida e fluida que já viu melhores cuidados com o seu tapete. Especialmente quando nos aproximamos de uma região onde o lince ibérico foi recentemente introduzido (os sinais de aviso pedem cuidado com possíveis encontros imediatos), toda a atenção é pouca. Mértola surge

poética rodeada pelo Guadiana e apenas umas curvas (já na N265) bastam para chegarmos às fabulosas Minas de São Domingos. Se este percurso não é dos mais ricos em adrenalina, é certamente profícuo em imagens que se tornam intemporais. Não esquecer de visitar a cascata do Pulo do Lobo (caminho de terra batida), mais a Norte.

Sinuosidade 3,5 Asfalto 3,5 Trânsito 3 Paisagem 5 Duração 4 Total: 19 pontos



Começam AS GRANDES EMOÇÕES

Conheça os detalhes das equipas participantes na temporada de 2023 do Campeonato Mundial de Velocidade

O FIM World Championship Grand Prix, de nome oficial mas mais conhecido por MotoGP, é a categoria máxima do desporto em termos de Motociclismo, sendo o mais antigo Campeonato do Mundo de desportos motorizados. A primeira corrida realizada teve lugar em 1949, no mesmo traçado onde ainda hoje se realiza o TT da Ilha de Man, sob a égide da recém-fundada Federação Internacional

de Motociclismo (FIM), e já sob o formato de categorias agrupadas por cilindrada. Em 1991, a Dorna Sports tornou-se a organizadora oficial do campeonato, ficando detentora dos direitos comerciais e televisivos do evento.

Agora, 11 equipas, 22 pilotos e 5 fabricantes vão, ao longo de 2023, tentar entrar para a história numa luta para conquistarem o maior número de pontos possíveis ao longo de 21 provas, sendo Valência a

anfitriã da última corrida do ano, a 26 de Novembro.

Pela primeira vez desde 2006, a temporada de 2023 do Campeonato do Mundo de MotoGP teve início na Europa, num dos locais mais apreciados e pitorescos de todo o calendário: a montanha-russa do Circuito Internacional do Algarve em Portimão, que vai ficar de má memória para os portugueses graças ao acidente provocado por Marc Marquez que retirou de prova o “nosso” Miguel Oliveira, na sua primeira corrida aos comandos da Aprilia RS-GP.

A grande novidade deste campeonato para 2023 é a corrida de Sprint na categoria MotoGP, que se vai realizar aos sábados, durante a tarde, valendo aos pilotos metade dos pontos, por metade das voltas da corrida principal.

A grelha de partida, definida pela sessão Q2, serve tanto para a corrida de Sprint como para a corrida de Domingo, cujo vencedor é o efectivo ganhador do GP.

Ao longo dos primeiros meses deste ano, as equipas foram-se apresentando, tendo tudo começado pela Yamaha e Ducati, com todas as suas satélites a seguir. Depois, veio a Honda, as KTM/GasGas e finalmente a Aprilia para completar o ramalhete de cinco marcas que competem, uma vez mais, pela glória em pista,

Aqui fica um resumo e as imagens do que as marcas apresentaram em termos de alinhamento e novas cores para 2023. //





Ducati começa a temporada de 2023

COM BAGNAIA NÚMERO 1

O atual campeão mundial será o número 1 em 2023. Esta foi a primeira surpresa quando a Ducati revelou as suas cores em Itália.

A apresentação, realizada perante um afável público composto por parceiros e patrocinadores da Ducati, autoridades locais, membros da imprensa, bem como outros importantes convidados, decorreu durante o evento "Campioni in Pista", organizado pela Ducati em colaboração com a Azienda per il Turismo Madonna di Campiglio, Trentino Marketing e com a participação dos parceiros Lenovo, Aruba.it, Monster Energy, Shell e Audi.

Como sempre, a apresentação da Desmosedici GP 2023 foi o momento mais emocionante, com

Francesco Bagnaia e Enea Bastianini revelando a nova pintura, que mantém o clássico esquema de cores vermelho Ducati, aprimorado por alguns detalhes em carbono e, no caso da moto de Bagnaia, um orgulhoso número 1 na frente da carenagem, sublinhando o título conquistado na temporada passada.

Claudio Domenicali (CEO da Ducati): "A Ducati é uma marca que se distingue pelo estilo, desempenho e tecnologia, onde a paixão pelas corridas é um elemento central. Trabalhar com diversão faz parte da nossa filosofia. Isso agrega valor ao que fazemos e

permite-nos alcançar ainda mais."

Luigi Dall'Igna (Diretor Geral da Ducati Corse): "O início de uma nova temporada é sempre emocionante, e este ano, ainda mais depois de um 2022 destinado a ficar na história. Replicar os resultados do ano passado será um desafio, mas o nosso objetivo é sempre superar-nos e melhorarmos constantemente."

Francesco Bagnaia (#1, Ducati Lenovo Team): "As minhas férias de inverno foram mais curtas do que o normal por causa de todos os compromissos depois de vencer o Campeonato Mundial, mas agora estou empolgado e ansioso por começar a temporada."

"Não conseguia decidir entre o número 63 e o número 1 e, no final, decidi por este último. Vê-lo na moto é lindo, e agora o meu objetivo será repetir tudo de novo"

"Não será fácil, porque espero uma competição ainda mais acirrada do que no ano passado, com

muitos rivais prontos a lutar pelo título: porém, estou ciente de que tenho a melhor moto e a melhor equipa! Estou pronto para retomar a nossa aventura juntos."

Enea Bastianini (#23, Ducati Lenovo Team): "Vestir as cores da equipa oficial da Ducati é uma grande emoção e agora cabe-me provar que mereço esta oportunidade. Estou entusiasmado com a nova temporada!"

"Felizmente, não terei que esperar muito para poder pilotar a minha Desmosedici GP vermelha em pista. Em algumas semanas, estaremos em Sepang para o primeiro teste do ano, e será um momento crucial para conhecer o pessoal da equipa melhor e, acima de tudo, começar a trabalhar na moto."

"Vai ser um ano muito competitivo, e com certeza haverá momentos mais difíceis de enfrentar, mas estou pronto para tudo!" //





Yamaha APRESENTA-SE EM CAMUFLAGEM

Aproveitando a ocasião do encontro de concessionários 2023 em Jacarta, na Indonésia, a equipa apresentou a decoração das motos com que Quartararo e Morbidelli irão alinhar no MotoGP e que serão, em 2023, as únicas Yamaha na grelha.

Anunciando a ocasião com uma nova era para a Yamaha em MotoGP, Lin Jarvis, Diretor de Competição da Yamaha, referiu-se aos sucessos anteriores da equipa numa época de desafios, salientando o facto de que é a 11ª época com apoio de Monster Energy.

Quanto a Fábio Quartararo, referiu-se ao revés na sua época ao partir um pulso

em treinos de Moto Cross, mas expressou expectativa na nova época, com a possibilidade de desfrutar de uma M1 mais competitiva do que o ano passado.

Já para Franco Morbidelli, será um recomeço, depois de resultados algo indiferentes em 2022, mas o ítalo-brasileiro referiu também a expectativa perante o começo da nova época com a primeira corrida em Portugal, em Março. //



MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



» [Galeria de fotos aqui](#)



Motos DESTAPADAS EM MADRID

A marca japonesa apresentou a sua linha candidata ao Campeonato do Mundo com Marc Márquez e Joan Mir na sede da Repsol.

Marc Márquez e Joan Mir apresentaram a Honda RC213V no Campus Repsol em Madrid, sede da empresa multinacional de energia, na qual irão competir durante o Campeonato do Mundo de MotoGP de 2023.

Os dois pilotos espanhóis, partilhando entre si 10 títulos de Campeões do Mundo, uniram forças num formidável alinhamento da Honda Repsol Team para a próxima temporada.

A aliança entre a Honda e a Repsol remonta há 29 anos, partilhando sucesso e desenvolvimento tecnológico ao longo do percurso.

É a mais longa colaboração no mundo das competições automobilísticas e viu a equipa

ganhar 15 Campeonatos do Mundo, 183 vitórias e 454 pódios na categoria rainha.

Márquez está de volta em plena forma após alguns anos difíceis com lesões.

Dos 154 Grandes Prémios que disputou com a equipa, tem 100 pódios, dos quais 59 foram vitórias, 63 poles e seis títulos da Classe Rainha.

Mir foi Campeão do Mundo de MotoGP em 2020, bem como vencedor do título de Moto3 com uma Honda em 2017.

Junta-se à Equipa Honda Repsol após 65 corridas na Classe Rainha, com 13 pódios e uma vitória.

Mir teve a sua primeira experiência da RC213V no teste de Valência em Novembro passado, continuando a sua adaptação no recente teste de Sepang.

Marc Márquez: "a moto parece ótima novamente este ano! Estou realmente ansioso por voltar a andar com todas as cores da Honda Repsol no Teste de Portugal. É ótimo estar aqui com toda a família Repsol, que tem estado comigo e com a equipa durante tanto tempo. Será um teste importante em Portimão, e temos algum trabalho a fazer, mas os engenheiros têm estado a trabalhar arduamente no Japão. Estou ansioso por continuar a trabalhar e começar esta temporada, sinto-me em forma e pronto para ir correr".

Joan Mir: "é incrível vestir pela primeira vez as cores completas da Honda Repsol e mostrar a última versão da Honda RC213V. É uma grande honra juntar-me a esta equipa icónica e o meu foco é apresentar os melhores resultados possíveis, o que é esperado de quem se junta a uma equipa como esta. Fizemos bons progressos já em Sepang e ainda temos tempo para nos prepararmos em Portugal, continuamos a trabalhar e continuamos a melhorar".

Tetsuhiro Kuwata (Director do HRC): "chegamos à época de 2023 após alguns anos desafiantes, mas não perdemos o nosso espírito ou o nosso ímpeto. A Honda ganhou 25 Campeonatos Mundiais da Classe Rainha, incluindo 24 Campeonatos de Construtores e sabemos do que somos capazes como empresa e como construtor. A competição no MotoGP é mais apertada do que nunca, mas continuamos a trabalhar ao máximo para dar aos nossos pilotos o que eles



precisam. É um prazer estar novamente com os nossos parceiros na Repsol para revelar as nossas novas cores para uma nova temporada noutra bela máquina da Honda Repsol Team".

"Temos dois grandes pilotos para nos liderar este ano, a história de Marc Márquez e as suas realizações connosco não precisam de explicação. Ele trouxe-nos alguns dos pontos mais brilhantes da nossa história e estamos encantados por ele estar de volta à condição física plena. Do outro lado da garagem está Joan Mir, que já foi duas vezes Campeão do Mundo aos 25 anos de idade e tem um historial comprovado de adaptação rápida a novas situações. Espero vê-los a alcançar o sucesso que nós na Honda HRC sabemos que eles são capazes de fazer este ano", acrescenta o responsável. //





Pronta PARA A TEMPORADA

Pela primeira vez, quatro motos RS-GP e quatro pilotos de topo estarão em pista para a fábrica de Noale.

Na temporada passada, a Aprilia registou um crescimento impressionante em termos de resultados (uma primeira vitória no MotoGP, mais oito pódios e duas poles), o que colocou a equipa italiana entre os protagonistas do campeonato.

Agora, a Aprilia Racing enfrenta um duplo desafio - confirmar o seu potencial na batalha do campeonato e continuar a crescer, com mais armas no seu arsenal, começando com a equipa satélite e os seus pilotos Miguel Oliveira e Raul Fernández, bem como um fluxo adicional de informação que virá a ser útil no desenvolvimento das RS-GP.

Mas os holofotes estarão certamente na garagem número 41, onde Aleix Espargaró voltará a lutar pelo campeonato após o seu quarto lugar na época passada.

Veterano da equipa por estatísticas e "Capitão" por aclamação unânime, Aleix poderá contar tanto com a

simbiose perfeita com uma equipa que o tem seguido desde 2017, como com a experiência e maturidade que acumulou em mais de 200 corridas de Grande Prémio no Campeonato do Mundo de Motociclismo.

Para Maverick Viñales, a pressão positiva é igualmente evidente. O talento do piloto de Rosas poderá agora contar com a completa harmonia com a estrutura da equipa e as características da RS-GP.

Por outro lado, o ensaiador Lorenzo Savadori está mais do que confirmado. O seu trabalho tem sido um dos pilares sobre os quais o enorme crescimento da Aprilia tem sido construído ao longo das últimas épocas e ele também participará em três wild cards, ainda por decidir.

No plano técnico, a evolução da Aprilia RS-GP envolveu todos os aspetos. O motor V4, que não pode evoluir durante a época depois de perder as concessões, aumentou em potência e regime máximo, mantendo ao mesmo tempo a sua excelente

condutibilidade.

A arquitetura do chassis assenta numa estrutura que foi revista com base nos pedidos dos pilotos, apontando à tração e estabilidade. A aerodinâmica mantém os conceitos introduzidos em 2022, tais como o painel lateral curvo ou a configuração característica da asa dianteira, e evolui-os, confirmando a liderança tecnológica da Aprilia Racing no setor.

A eletrónica beneficia da introdução de um novo ECU Magneti Marelli e de uma gestão estratégica refinada, objeto de um trabalho constante que continuará corrida após corrida.

O crescimento da Aprilia Racing de um ponto de vista estrutural também continua. Os recém-chegados à equipa da fábrica e a nova organização para acompanhar a equipa cliente são os resultados mais evidentes deste facto.

O departamento de corridas da Noale persevera assim no seu compromisso de melhorar do ponto de vista organizacional, bem como na tecnologia que a RS-GP traz para a pista.

Segundo Massimo Rivola - Diretor Executivo da Aprilia Racing, "O nosso crescimento é inegável, assim como a rapidez com que melhorámos. É um caminho que não surgiu por acaso. Somos uma empresa melhor de todos os pontos de vista, por isso espero que esta tendência continue."

"O nosso desafio vai agora aumentar com a responsabilidade adicional de uma equipa satélite que, embora por um lado nos permita ter muito mais informação disponível, será também um banco de ensaio importante para a nossa capacidade organizacional e analítica."

"(..) Objetivos? Fazer melhor do que no ano passado".

Romano Albesiano, Diretor Técnico da Aprilia Racing, afirmou: "Estamos convencidos de que trabalhámos bem durante as férias de Inverno e os primeiros testes já nos deram alguma confirmação disso. A situação técnica será nova para nós, tendo também uma segunda equipa para apoiar e da qual poder extrair informações importantes."

"Os fins-de-semana de corrida também trarão algumas mudanças, com a introdução da Corrida de Sprint que exigirá uma abordagem específica. Cada detalhe da nova RS-GP é uma evolução do conceito de 2022, com uma melhoria de todos os aspetos principais e o programa de desenvolvimento antecipa aperfeiçoamentos adicionais ao longo da época."

Para Aleix Espargaró, "estar com a Aprilia durante tanto tempo coloca-me uma certa pressão, porque sei como os resultados são importantes para esta

empresa. Ao mesmo tempo, a maturidade e o facto de eu conhecer bem as pessoas com quem trabalho dão-me paz de espírito."

"A época do campeonato de 2023 vai começar com muitas incógnitas. O novo formato com a Sprint Race de sábado exigirá ainda mais preparação de nós pilotos, mas ainda ninguém pode avaliar verdadeiramente o impacto real desta mudança. Preparei-me o melhor que pude e estou confiante que nos vamos divertir novamente este ano". Maverick Viñales: "Aprendi muito em 2022 sobre a Aprilia e a minha equipa, mas também sobre mim próprio. Nesta nova estação, seremos capazes de pôr em prática tudo o que aprendemos durante esta aprendizagem. Gostei logo da nova RS-GP".

"Melhorou em aspetos tais como a gestão precoce da abertura do acelerador, que são fundamentais para o meu estilo. Gostei do novo formato de fim-de-semana. Será interessante tanto para os adeptos como para as equipas que terão a oportunidade de se preparar para a corrida de domingo utilizando a Corrida de Sprint. Mal posso esperar para começar. A pausa foi refrescante, mas agora só quero voltar para a pista!"

Já Lorenzo Savadori comentou: "A nova RS-GP de 2023 cresceu claramente, mas penso que ainda há margem para melhorias. O nosso objetivo é continuar a testar novas soluções. Temos algumas ideias interessantes a implementar."

A maior melhoria da nova Aprilia? eu diria que o motor. Demos mais do que um passo em frente e penso que isto nos ajudará no decorrer da temporada". //





Binder continua, MILLER ESTREIA

Pouco antes do Teste Oficial de MotoGP de Sepang quebrar o silêncio entre épocas, a KTM Red Bull Factory Racing revelou as suas cores e pilotos prontos para disputar a campanha mais longa já registada.

Pelo quarto ano consecutivo, Brad Binder será um dos pilotos da KTM RC16 no MotoGP. O sul-africano de 27 anos conquistou a primeira vitória da KTM na MotoGP na Chéquia, em 2020, e foi o piloto mais bem classificado da KTM em 2022, com a 6ª posição na classificação e resultados no pódio tanto no Grande Prémio do

ano (Qatar) como no mais recente (Valência).

Agora com nove temporadas na família KTM Red Bull, Binder é reconhecido como um dos pilotos mais determinados e eficientes da MotoGP.

Jack Miller, australiano que recentemente completou 28 anos, vai pilotar a KTM RC16, enquanto tenta tornar-se o único piloto no atual campo da MotoGP a conquistar vitórias em GP com



equipas no ano passado é um ponto de partida para o futuro. É importante porque significa que a equipa trabalha bem em conjunto e o ambiente é ótimo. Haverá 21 GPs este ano e será importante ser competitivo e estar entre os cinco primeiros todas as vezes e também temos as corridas de Sprint. Somos uma equipa de fábrica e o único objetivo que podemos ter, o único objetivo, é o título. É fácil de dizer e não é fácil conseguir, mas este é o objetivo principal."

"Tudo tem que ser eficiente, principalmente agora que temos menos tempo para afinar tudo em diferentes condições. Os nossos pilotos – Jack e Brad – são uma combinação especial e a equipa será muito forte porque há duas personalidades especiais."

três marcas diferentes.

O australiano traz nove temporadas de experiência, bem como um palmarés que inclui quatro triunfos e 22 pódios na categoria rainha.

A KTM Red Bull Factory Racing comemorou sete vitórias na MotoGP, registando 18 pódios e três pole positions desde 2017.

A pequena KTM RC4, por sua vez, registou cinco títulos e 80 vitórias na categoria Moto3 desde o início da divisão em 2012 e a base da moto foi responsável pela progressão de talentos emergentes na Red Bull MotoGP Rookies Cup, na Northern Talent Cup e na Austrian Junior Cup.

A campanha de MotoGP de 2023 começou a 24-25-26 de março no Circuito Internacional do Algarve, após dois testes de pré-temporada em 10-11-12 de fevereiro (Malásia) e 11-12 de março (Portugal).

Brad Binder: *"Já parece um longo período de defeso, e estou mais do que motivado para voltar à pista e começar de novo. É o meu quarto ano na classe e sinto que a nossa melhor chance até agora de realmente conseguir algo será em 2023."*

"Estamos prontos, vamos para Sepang ver o que esses primeiros dias nos trazem."

Jack Miller: *"Boas sensações! Juntando-me à família KTM novamente, tudo está começando a parecer bastante "real" agora. Há muito tempo que penso neste momento. Finalmente vindo as cores de 2023 na moto e no fato e toda a preparação para a próxima temporada. É incrível estar de volta aqui na KTM, tem um gostinho especial antes de começarmos a ação na Malásia."*

Francesco Guidotti, KTM Red Bull Team Manager: *"Com certeza, terminar em 2º no campeonato de*

Pit Beirer, diretor da KTM Motorsports: *"Estamos na nossa sétima temporada, mas sinto que os seis anos anteriores foram incríveis em termos de construção do projeto para este nível e já com essas vitórias e pódios no bolso." "Tem sido uma jornada louca e gostamos muito, mas agora não basta apenas 'estar lá' e ser uma equipa boa e organizada; precisamos de resultados. Sinto-me super-confiante com os dois rapazes que temos a bordo." "Sinto que Brad e Jack são diferentes, mas, no fim de contas, ambos são parecidos. Estão pressionando muito e é exatamente disso que precisamos." "Como sempre, entramos numa longa – e muito diferente – temporada de corridas com muito trabalho e esforço das pessoas e parceiros por trás de nós: de todos os engenheiros da fábrica, da excelente equipa de testes e de novos patrocinadores. Fizemos um grande esforço para que 2023 seja melhor do que nunca." //*





Cores semelhantes A 2022

A equipa satélite número um da Ducati será a única a contar com modelos Desmosedici de 2023 além da oficial.

A Pramac apresentou as suas cores oficiais para 2023, com as quais alinhará na MotoGP, com Jorge Martin e Johann Zarco.

Além da habitual Pramac e da prima chegada no ano passado, a Fiamm mantém-se como um dos patrocinadores principais.

Tal como as outras equipas apresentadas da marca de Bolonha, o vermelho Ducati aparece um pouco mais em evidência para 2023.

Ao longo de várias épocas, a Pramac tem sido um verdadeiro viveiro para a marca, nutrindo os novos valores da Ducati até as chefias os considerarem prontos a ascender à equipa oficial.

Este ano, essa tendência foi um pouco contrariada por Enea Bastianini, que veio da Gresini e teve um maior número de vitórias que

o "Mr. Pole" Jorge Martin. Quanto a Johann Zarco, ainda está por vencer em MotoGP, mesmo após 2 títulos de Moto2, conseguidos antes de ascender à classe rainha. //



3 CAMINHOS PARA A TUA SUZUKI

MANTÉM - TROCA - DEVOLVE



GSX-S1000GT

APENAS 136,50/MÊS - TAEG: 6,8%



/SuzukiPT



/suzukimotospt

- + PVP: 15.449,00€
- + MTIC*: 13.005,60€
- + Mensalidade**: 136,50€
- + Montante Financiado: 10.814,30€
- + Entrada Inicial: 4.634,70€
- + Prazo: 48 Meses
- + TAN: 5,00%
- + Última Mensalidade: 6.179,60€



cetelem
Mais responsáveis, juntos

GRUPO BNP PARIBAS

em parceria com



* Exemplo para Crédito Automóvel com reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto. PVP: 15.449,00€, entrada inicial obrigatória: 4.634,70€ + 47 mensalidades: 136,50€, última mensalidade: 6.179,60€. Montante Financiado: 10.814,30€. Comissão de Abertura de Contrato: 125€, TAN 5,00%, TAEG 6,8%, MTIC: 13.005,60€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 31/12/2023**, para o modelo GSX-S1000GT, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação pelo Cetelem, marca BNP Paribas Personal Finance, S.A., Sucursal em Portugal registada junto do Banco de Portugal (BdP) sob o número 848. Informe-se no 21 721 90 00 (dias úteis, 9-20h), chamada para a rede fixa nacional. A Moteo Portugal, S.A. é intermediário de crédito a título vinculado e atua sem carácter de exclusividade registado junto do BdP sob o n.º 0006934 e todos os concessionários são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

As imagens e descrições não são contratuais, podendo ocorrer variações de cor, versões ou equipamento, acessórios e extras. Sujeito a Erros ou omissões. A Moteo reserva-se no direito de retirar, e/ou alterar versões, acessórios e equipamentos ou extras sem aviso prévio.

www.suzukimoto.pt



Estamos PRONTOS

As capas foram levantadas para revelar as novas cores das Honda de 2023 dos pilotos espanhol e japonês mesmo antes do Teste de Portimão.

Antes do Teste Oficial de MotoGP de Portimão, a Honda LCR levantou as capas das RCV de Alex Rins (Honda LCR Castrol) e Takaaki Nakagami (Honda LCR Idemitsu).

Rins está a preparar-se para uma sétima temporada na classe rainha, mas será o primeiro ano a correr em Honda. Um grande e excitante desafio pela frente para o duas-vezes vencedor em 2022!

Por outro lado, Nakagami (acima), que continua a ser o único Japonês na MotoGP, está pronto para a sua sexta temporada numa RC213V, sob a orientação do chefe da Honda LCR e antigo piloto, Lucio Cecchinello.



A estrela japonesa espera ter deixado para trás a sua lesão na mão, rumo à nova campanha.

Alex Rins: "esta vai ser a minha 7ª temporada no MotoGP e todos os anos estou a aprender algo novo. Aprendi muito durante estes anos a trabalhar sob pressão, a estar calmo e com muita velocidade em pista. Especialmente nos últimos anos, dei um grande passo na minha mentalidade para estar calmo e gerir situações diferentes... Vou começar 2023 com trabalho e determinação, trabalhando na minha moto para ter bom potencial".

Takaaki Nakagami: "o meu objetivo em 2023 é ser competitivo, temos um formato diferente para o fim-de-semana, com corridas de sprint. Vai ser duro e muito apertado, mas estamos prontos para ser competitivos, para lutar e, esperançosamente, podemos andar bem e fazer uma temporada de sucesso. Estamos prontos, esperemos que possamos ter grandes, grandes corridas no futuro". //



Puig
Hi-Tech Parts

SPOILERS DOWNFORCE

Como se fosses um profissional.

- ESTABILIDADE NA MUDANÇA DE DIREÇÃO
- EFEITO ANTI-WHEELIE DEVIDO AO FORMATO DOS SPOILERS
- CRIAÇÃO DE UMA FORÇA DESCENDENTE NO EIXO FRONTAL



Mooney VR 46 APRESENTA-SE

É um ano marcante para a equipa de Valentino Rossi, com Marini e Bezzecchi a prepararem-se para mais uma época na classe rainha e novos sucessos.

A Mooney VR46 Racing Team apresentou a sua 10ª temporada no Campeonato e segunda em MotoGP com a Ducati e ao lado da Mooney, a tecnológica italiana de proximidade no campo dos pagamentos, banca e mobilidade.

231 pontos alcançados na sua temporada de estreia em MotoGP, um pódio, uma pole, o título de Novato do Ano, muitas corridas no top 10 e um final sólido e crescente para apontar mais alto em 2023.

Uma equipa bem unida, a trabalhar sob o olhar

atento de Valentino Rossi, liderada mais uma vez por Alessio Salucci e Pablo Nieto, Director de Equipa.

Um pacote técnico do mais alto nível, que ostenta a assinatura Made in Italy da Ducati, a moto campeã mundial em 2022.

Luca Marini, no seu terceiro ano em MotoGP, está pronto para atingir objetivos ambiciosos após uma pré-temporada impressionante juntamente com Marco Bezzecchi, que não esconde que visa o melhor resultado logo desde a primeira corrida em Portugal.

A nova fórmula de corrida de sprint cada fim-de-semana junta-se a um 2023 verdadeiramente impressionante que também encontra expressão no novo layout gráfico criado e desenhado pelo departamento gráfico da VR46. Continuidade com o passado sobre o fundo preto para ocasiões especiais.

O amarelo fluorescente da equipa mistura-se perfeitamente com o amarelo ocre da Mooney para um equilíbrio cativante. A colaboração entre a Mooney e a VR46 Racing tem por objetivo oferecer a uma clientela cada vez maior serviços bancários, de pagamento e de mobilidade avançados, numa lógica multicanal.

Luca Marini e Marco Bezzecchi, juntamente com Alessio Salucci e Pablo Nieto, saudaram parceiros e jornalistas antes de partirem para o último teste da pré-temporada MotoGP em Portimão.

Esta foi uma oportunidade fora dos circuitos para conhecer todos aqueles que trabalham e apoiam este projeto, a começar pela Mooney, presente na pessoa do seu Diretor, Emilio Petrone, juntamente com o Diretor Geral Salvatore Borgese.

Luca Marini: *"Estou muito satisfeito com a pré-época, a moto é realmente rápida e competitiva e também gosto dos novos gráficos, tudo sobre preto. Eu diria que estamos perto da perfeição. Na Malásia, o ritmo da corrida foi bom, a simulação da volta foi fantástica e estamos satisfeitos."*

"Podemos lutar pelo Top5 todos os fins-de-semana, só temos de tentar aproveitar ao máximo o nosso potencial nos primeiros GPs. Com as nossas "especificações" estamos mais à frente no cenário do que talvez os pilotos da equipa de fábrica que têm de desenvolver as novas motos."

"Preparámos a 100% este Campeonato mesmo que, com a corrida de sprint no sábado e depois a corrida no domingo, não saibamos o que esperar. A estratégia e a qualificação serão cruciais: numa distância tão curta, muitos pilotos ainda serão capazes de lutar com o pneu macio".

Marco Bezzecchi: *"Gostei muito da moto da época passada, mas com a versão totalmente preta engatámos mais uma mudança! Estou satisfeito com as sessões de testes, sinto-me bem na nova moto e senti imediatamente a diferença. A ligação com o gás é a coisa mais clara, em comparação com a moto anterior, e depois também com o pacote aerodinâmico."*

"Vai ser difícil, com duas corridas no mesmo fim-de-semana, pelo menos no início, mesmo compreender como gerir o físico. Quero ganhar a minha primeira corrida, esse é o objetivo. Começamos com um pacote técnico que já está montado, competitivo e rápido. Estamos prontos, talvez mais do que os pilotos oficiais, no início, quero dizer. Depois eles chegarão definitivamente, temos de tirar o máximo proveito agora."



Valentino Rossi, Team Owner: "Espero um grande 2023 da Mooney VR46 Racing. O ano passado fizemos a nossa estreia no MotoGP após tantos anos no Moto3 e Moto2 e foi uma época fantástica. Fomos rápidos, embora a equipa fosse uma nova equipa."

"Os rapazes fizeram um excelente trabalho, lutando pelo pódio e pelas posições da frente em várias ocasiões. Este continua a ser o nosso objetivo também para 2023. Temos dois pilotos muito rápidos e mais experientes, espero que possam dar mais um passo em frente para obterem a sua primeira vitória e conquistarem o maior número de pódios possível."

"O Luca está na sua terceira temporada no MotoGP e eu espero muito dele. Ele deu grandes passos em frente em 2022, cresceu muito e esteve perto do pódio várias vezes: mereceu-o. Nas sessões de testes, foi muito rápido e é competitivo. Marco também pode fazer bem, pois no seu ano de estreia no MotoGP, que é difícil para todos, foi muito bom."

"Chegou ao pódio em Assen e fez muitas corridas com os tipos mais rápidos até ao final. Ele tem de continuar assim e pode melhorar para ser ainda mais rápido no seu segundo ano na classe superior".

Alessio Salucci, Diretor de Equipa: "Estamos prontos para enfrentar outra época, a décima para a equipa e segunda no MotoGP. É uma fonte de grande orgulho para todos nós porque temos visto Luca e Marco crescerem ao longo dos anos e hoje trazem as nossas cores, juntamente com as de Mooney, na classe rainha. O nível é muito alto, a nova fórmula de corrida será um desafio para todos, mas tenho a certeza que a equipa não deixará nada ao acaso!"

Pablo Nieto, Manager da Equipa: "Será talvez a temporada de MotoGP mais espetacular e difícil de sempre: pilotos rápidos, motos do mais alto nível tecnológico e a nova corrida de sprint. Será crucial ter uma Equipa unida para melhor enfrentar todas as incógnitas. Temos apenas um ano de experiência, mas estamos ansiosos por 2023, confiantes de que temos um pacote técnico sólido e competitivo, graças ao apoio da Ducati, dois pilotos, Luca e Marco, que impressionaram no final da época juntamente com um grupo de trabalho do qual estou muito orgulhoso". //



ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

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



SCHUBERTH



Nova equipa

DE MIGUEL OLIVEIRA

A Aprilia RNF apresentou finalmente as cores da sua equipa satélite em MotoGP, que vai alinhar com Miguel Oliveira e Raul Fernández.



A apresentação começou com uma divertida animação em que os personagens são pequenos robots, com o estatuto de rookie de Raul salientado pelo facto de o seu avatar ter uma chucha, e deu lugar a Razlan Razali, Diretor da equipa, que apresentou o projecto e o novo sponsor Cryptodata.

Além da Cryptodata, já conhecida como sponsor titular, as cores apresentam a Wispr, uma App da Cryptodata, e a Sterilgarda, bem como um pacote dos já habituais apoios da equipa como a Green

Power, Shark e, claro, a Aprilia.

Falando dos seus objetivos, ambos os pilotos, Miguel Oliveira e Raul Fernández, declararam que o mais importante era divertir-se com a moto porque, segundo Miguel Oliveira, quando se está a divertir, os resultados aparecem naturalmente.

Quanto a Raul Fernández, o rookie salientou também a natureza da aprendizagem que será para ele a presença nesta equipa ao lado do mais experiente piloto português.

Rematando, Razlan Razali, diretor da equipa, salientou a importância de todos os parceiros no pacote que esperam que seja, uma vez mais, uma proposta vencedora. //





Gresini REVELA CORES

A Gresini revelou as suas cores de 2023 na MotoGP para Alex Márquez e Fabio Di Giannantonio como pilotos.

A Gresini foi a segunda equipa, depois da Yamaha, a apresentar a sua equipa de 2023. As novidades são bastantes, a começar pela máquina Desmosedici de 2022 com novas cores: há mais do icónico vermelho Ducati com um toque moderno combinado com um azul claro pérola.

A chegada de Alex Márquez é certamente a maior notícia.

O piloto espanhol será ajudado por Donatello Giovanotti (engenheiro de pista) e Andrea Mattioli (engenheiro de dados) enquanto herda o resto da equipa que no ano passado celebrou quatro

vitórias ao lado de Bastianini.

Do outro lado da garagem, Fabio Di Giannantonio tem uma notícia importante, pois o credenciado (ex-Suzuki) Frankie Carchedi junta-se à equipa como chefe da tripulação.

Será apenas uma questão de tempo para ver toda a equipa em ação no teste oficial de Fevereiro em Sepang, que abrirá oficialmente a nova temporada.

Fabio Di Giannantonio: "Começamos 2023 com uma pitada mais de vermelho, que significa determinação, paixão, fogo... Estou ansioso por continuar a crescer e fazer tudo bem. Queremos

levar esta nova temporada corrida por corrida, com a consciência de que este é o momento certo: ficar nos dez primeiros deve ser uma ocorrência regular, enquanto acabar nos cinco primeiros deve ser um objetivo realista. A equipa está carregada e eu treinei a 300% para este ano - estamos prontos!"

Alex Márquez: "Hoje é um dia realmente especial: ver esta equipa tão unida e pronta é uma coisa que traz grandes emoções. Estar aqui nesta apresentação é uma coisa muito especial. Ver tanta ânsia e excitação dentro da equipa e das pessoas que vieram ver-nos é algo que me agrada muito. Agora começa o trabalho, para uma pré-temporada que, esperemos, nos permita estar 100% prontos para a primeira corrida em Portimão. O objectivo é ter um grande início de temporada, pois será ele a marcar o ritmo para o resto de 2023. Temos as ferramentas e a vontade de fazer tudo bem; não será fácil, obviamente, mas a abordagem correcta ajuda muito nestes cenários".

Nadia Padovani - Dona Da Equipa: "Estamos muito entusiasmados com esta nova aventura. 2022 foi incrível em todos os sentidos, mas a ideia é continuar a melhorar e a surpreender. Somos uma equipa jovem com grande ambição: Fabio terá a oportunidade de mostrar todo o seu potencial no seu segundo ano e



Alex está ansioso por regressar ao palco... faremos o nosso melhor para garantir o sucesso de ambos. Hoje é quase um regresso à normalidade com uma apresentação tão importante e com as pessoas a juntarem-se a nós: um grande obrigado vai para os patrocinadores e para toda a equipa que trabalhou arduamente para estar pronta". //





A todo O GÁS

A GasGas apresentou as suas cores para 2023, com os pilotos Pol Espargaró e Augusto Fernández a brilhar no palco durante a cerimónia.

O vermelho é a cor dominante da formação da Tech3, que além da subsidiária da KTM apenas exibe o logótipo da ELF nas carenagens. O slogan “Get on the Gas” sublinha a marca, apresentada por Hervé Poncharal com a presença de Pit Beirer e outros dignitários da casa mãe.

Tendo deixado a KTM em boas relações, Pol Espargaró foi bem-vindo de volta à equipa GASGAS Tech3, onde se junta ao atual campeão de Moto2 Augusto Fernández.

“Sinto que estou de volta às minhas raízes. Com a Tech3 e a nova marca temos um ‘humor’ GASGAS:



amigável, próximo das pessoas e somos realmente trabalhadores duros, por isso acredito que se lutarmos e empurrarmos juntos como uma equipa, estaremos lá", disse Espargaró.

O espanhol de 31 anos foi o mais rápido dos pilotos das RC16 - a Tech3 continua a utilizar KTM's de fábrica, apenas decoradas como GasGas - no teste de Sepang do mês passado, embora o 13º lugar sugira que ainda há muito trabalho de desenvolvimento pela frente para uma moto que não venceu no seco desde 2021 na Catalunha.

No entanto, Espargaró está confiante: "Estaremos mesmo no topo. Penso que o potencial desta moto é elevado. Temos certamente muito trabalho a fazer porque o nível no MotoGP neste momento é super-elevado, mas penso que podemos alcançá-lo".

"Em Valência para o primeiro teste, senti o DNA da moto e quando coincide com o teu próprio DNA, faz-nos sentir bem! A moto está quase pronta para lutar por algo realmente fantástico este ano".

Já Fernández ficou classificado em 22º lugar nos dois testes de MotoGP até à data, em Valência em Novembro passado e depois em Sepang em Fevereiro, mas deixou a Malásia dentro de 0,9s do experiente companheiro de equipa Pol Espargaró.

"Bem, estou a saltar para o MotoGP com esta confiança de ser campeão mundial e é bom, mas honestamente não sei o que esperar em termos de posições", afirmou.

"Estou ansioso por ser competitivo em breve e por tentar estar na batalha com o meu companheiro de equipa". //



MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

As ilações DO GP DE PORTUGAL

A época de MotoGP abriu, pela primeira vez desde 2006, na Europa e logo em Portimão, onde a multidão que esperava ver Oliveira brilhar foi do êxtase à consternação quando um descontrolado Marc Márquez pôs prematuramente fora de combate o português que estava em luta pela vitória.

De resto, houve corridas de cortar o fôlego, com muitas quedas, controvérsia em vários aspetos e até um piscar de olhos à Formula 1, na escolha de vários VIPs presentes.

Muitas quedas, desde logo uma das possíveis desvantagens do novo formato Sprint, que de certo modo copiado da F1 e das SBK, pretende adiantar para Sábado alguma da ação e condensa toda a adrenalina numa corrida de curtas doze voltas em que as motos vão mais leves, com menos gasolina e em que, aparentemente, vale tudo.

Controvérsia quando a maior parte dos pilotos são da opinião que muitas das quedas ao longo do fim-de-semana poderão ter sido agravadas pelo tipo de gravilha utilizado em Portimão, que em vez de parar as motos, as acelera.

Isto foi o caso nomeadamente com Pol Espargaró, que acabou por ser atingido pela sua KTM (perdão, GasGas) na barreira a que nunca devia ter chegado, e com Mir, Marini, Binder, Fernández, Bastianini com uma omoplata facturada, Marc Márquez com um osso da mão partido e Miguel Oliveira, que escapou (mais

ou menos) ileso de duas quedas, só com contusões e nódoas negras.

Tudo isto a ilustrar que, à medida que as motos se tornam mais sofisticadas e dependem mais da aerodinâmica e da eletrónica, também se tornam mais exigentes na pilotagem, que agora é cada vez mais próxima e mano a mano.

Finalmente com Stefano Domenicali, Presidente da Formula 1, a dar a bandeirada final à corrida principal e Ralf Schumacher também presente, a Dorna estende uma mão ao "outro" campeonato, que vem batendo as audiências da MotoGP, ultimamente na era pós-Valentino Rossi, apesar de nos lembramos sempre que a MotoGP é o primeiro e único campeonato a atingir os 75 anos de existência este ano.

Certamente o resto da época de 2023, a mais longa de sempre com 21 rondas, irá trazer outros momentos altos mas, para já, a combinação de emoções, peripécias e choque de opiniões é difícil de bater. //

"Houve um pouco
de tudo, e de
algumas coisas até
um pouco demais"

DOMINATE



NOVA COR 2023

Z 900

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

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll

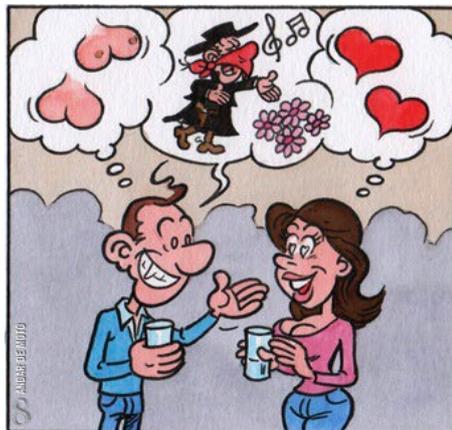
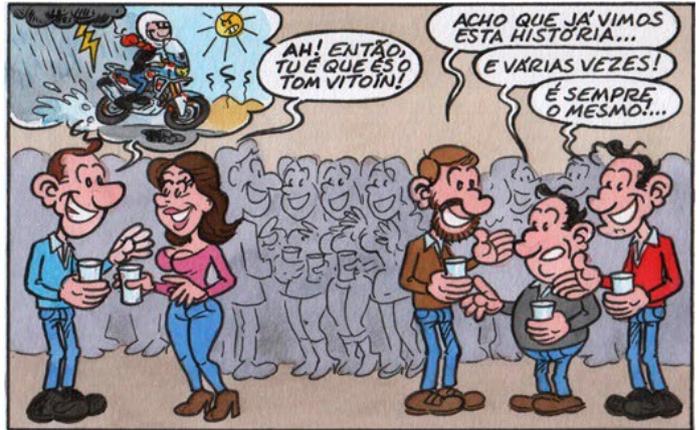


recomendamos Lubrificantes

RECOMMENDED EQUIPMENTS

RECOMMENDED EQUIPMENTS

RECOMMENDED EQUIPMENTS



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



André Sanches
Jornalista e Motociclista

Moda OU NECESSIDADE?

Em conversas com amigos não se tem falado de outra coisa senão do evidente aumento de motociclos nas estradas portuguesas. Mas será este fenómeno resultado da crescente popularidade das motos, ou antes da situação económica que o nosso país enfrenta?

Após uma breve pesquisa e análise dos dados estatísticos da venda de motociclos publicados mensalmente pela Associação Automóvel de Portugal (ACAP), os números de vendas dos mesmos revelam-se, na generalidade, superiores em relação ao ano anterior. Entre estes destacam-se os resultados relativos aos motociclos de 125cc, que são actualmente os mais procurados.

É certo que, nos dias que correm, marcados por uma crescente inflação, todos nos vemos obrigados a fazer mudanças no nosso estilo de vida, abdicando de bens ou hábitos prescindíveis. Contudo, se por um lado, aos olhos do Estado, a moto é considerada um veículo de luxo, esta é igualmente um meio de transporte muito económico, que serve como alternativa à opção mais comum, o carro.

De facto, os consumos de combustível e consumíveis, assim como as revisões das motos, não alcançam valores muito expressivos, uma moto com motor até 125cc não paga Imposto Único de Circulação e, por fim, andar de moto revela-se mais prático quer para estacionar como para evitar longas e demoradas filas de trânsito.

Além do mais, as motos são também elas respon-

sáveis por nos proporcionarem experiências únicas, provocarem emoções inigualáveis e servirem de pretexto para convívios entre amigos que partilham entre si este gosto.

Assim, e retomando a ideia inicial, podemos concordar que os resultados que demonstram um aumento das vendas de motos não são de estranhar e, sejam os mesmos causados por moda ou necessidade, é bom saber que o “clube” está a crescer. //

"...se por um lado, aos olhos do Estado, a moto é considerada um veículo de luxo, esta é igualmente um meio de transporte muito económico, que serve como alternativa à opção mais comum, o carro."



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.

