

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO
MENSAL
#59
ABRIL



NEO RETRO

» KAWASAKI Z900RS » MOTOGUZZI V7 SPECIAL 850 » TRIUMPH BONNEVILLE T120 BLACK



TESTE
HONDA CL 500

» **TESTE**
CFMOTO 450 SR
DUCATI DIAVEL V4
DUCATI MONSTER SP
VOGE 350 AC

» **DESPORTO**
24 HORAS DE LE MANS

» **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



Marque um test drive no seu concessionário Honda.

Agite a colmeia

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



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Já não há desculpas

Para muitos motociclistas, andar de moto é uma actividade sazonal, que começa e acaba com o bom tempo. Nunca percebi bem porquê, uma vez que em Portugal, e pelos parâmetros europeus, na grande maioria do nosso território nem sequer temos qualquer coisa que se pareça com isso.

Sem dados concretos sobre a média de quilómetros feita anualmente pelos motociclistas nacionais, o que sei é que as maravilhosas estradas do interior do nosso país permanecem desertas de motos ao longo da grande maioria dos meses do ano, excepção honrosamente feita aos poucos dias que dura o Lés-a-Lés. Tirando isso é frequente, nas minhas deambulações pelo país, encontrar mais motos com matrículas estrangeiras do que com matrículas nacionais. E dessas, as poucas que vejo na estrada ouvem-se bem ao longe, graças ao famigerado culto do ruído, facto que acusa imediatamente a sua pouca vocação para longas tiradas, a menos que, e pouco provavelmente, o motociclista que as conduz sofra de surdez profunda.

No entanto o bom tempo está a chegar, a pandemia é apenas uma má recordação e os stands de motos já estão cheios de novos,

modernos, extremamente seguros, fiáveis e atraentes modelos de todas as marcas e para todos os gostos. Os equipamentos de proteção também estão disponíveis em cada vez maior diversidade e especificidade, de acordo com as preferências e necessidades de cada sexo e para cada tipo de utilização. E até o preço da gasolina está mais baixo e com tendência para ficar ainda mais barata. Também os clubes e as organizações já estão prolificamente a promover encontros e outros eventos que permitem, pelo menos, ter uma justificação para ir fazer uns quantos quilómetros e desfrutar da liberdade que só uma moto consegue dar!

Por isso já não há desculpas! Faça-se à estrada, de scooter ou de moto, seja ela qual for. Porque não importam os quilómetros, mas sim o tempo que delas desfrutamos. Vá com consciência, aprecie o vento e os aromas, o convívio com os estranhos que vai encontrar, as curvas que lhe vão aparecer, as paisagens que o vão encantar e vai ver que a sua saúde mental e física vai mudar para melhor. E, porque não? leve também alguém consigo, à pendura ou em grupo, porque as boas experiências são ainda melhores quando partilhadas! //

8 *MOTO NEWS*

APRESENTAÇÃO

26 *INDIAN PURSUIT E CHIEFTAIN ELITE*

28 *KYMCO DINK R 125*

CONTRAPONTO

30 *KAWASAKI Z900RS vs MOTO GUZZI V7 vs TRIUMPH BONNEVILLE T120*

TESTE

44 *DUCATI MONSTER SP*

50 *HONDA GL 500*

64 *VOGE 350 AC*

72 *CFMOTO 450SR*

82 *DUCATI DIAVEL V4*

REPORTAGEM

118 *ACADEMIA DE CONDUÇÃO MOTO*

120 *PARA QUE SERVE O REDLINE NO CONTA-ROTAÇÕES?*

DESPORTO

126 *24H DE LE MANS*

128 *ENERGICA EVA RIBELLE RS*

CRÔNICA

3 *ROGÉRIO CARMO: JÁ NÃO HÁ DESCULPAS*

6 *PEDRO ALPIARÇA: A ESCOLHA*

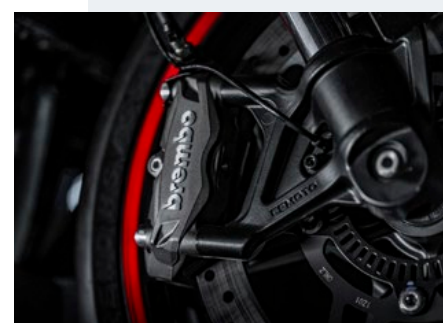
92 *GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS ESPANHA, 2022*

124 *ADELINA GRAÇA: NÃO PERCAS MAIS TEMPO, VAI!*

130 *PAULO ARAUJO: A QUESTÃO DA HONDA REPSOL*

132 *TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD*

134 *MÁRCIA MONTEIRO: SOLITUDE - A NOVA FORMA DE VIAJAR DE MOTO*



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira

André Sanches
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

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

Leva-te ao limite: a M 1000 R ou simplesmente M R. Superbike e Dynamic Roadster ao mesmo tempo. Os seus genes: da forja do desporto motorizado M e das pistas de corrida. 210 cv de potência sob o teu controlo, tanto em estrada como na pista. É uma máquina versátil que não tolera estar parada. O desempenho máximo é imperativo. A missão é simples: supera-te a ti próprio e domina a estrada. As cores M assinalam o seu perfil de forma inconfundível. Imperdível: o som do motor de quatro cilindros M R. Se queres ouvi-lo a rugir, vem descobri-la no Concessionário BMW Motorrad mais perto de ti.

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Ensaaiador

A escolha

O João quer uma moto nova. Está indeciso entre três modelos, dois deles pertencem ao mesmo segmento, são opções racionais e ponderadas, e o outro é um tiro no porta-aviões, um unicórnio com escape de rendimento. O João tem um amigo que trabalha no mundo das duas rodas, já as testou e o João sabe disso, porque já o leu e viu os vídeos. De mansinho, faz a clássica abordagem, e a expressão do “tu é que percebes disto” é disparada sem pejo nem pudor.

O João já experimentou as duas concorrentes, fez uns quilómetros, discutiu preços e retirou conclusões. Abre o envelope argumentativo para justificar a dúvida, brinda com o copo bem alto celebrando as suas certezas.

“Tudo correcto, tudo válido”, diz o tal amigo, “O teu perfil motociclístico enquadra-se perfeitamente nessas escolhas, não só tendo em conta o nível da tua experiência, como também a utilização que lhes darás. Uma é mais desportiva, a outra é mais confortável, uma já traz o quick-shifter de série, a outra podes montar mais tarde. As tuas viagens serão com pendura? É desta que vais aos Picos de Europa? Tranquilo João, o que interessa é Andar de Moto” - diz-lhe o tal amigo.

A discussão mergulha no caldeirão da poção mágica e agiganta-se, surge a temida questão da fiabilidade mecânica, questionam-se o número de litros de restos de dinossauros por 100 km, e o IUC, meu Deus, e o IUC?!?

As respostas parecem apaziguar o tormento do João. Não é um calvário sofrido, entenda-se, é mais uma entusiasta gestão de expectativas para poder ganhar ímpeto para a compra. “O meu amigo conhece-me bem”, pensa o João, e tudo o que diz faz sentido e corrobora tudo o que pensava. O amigo conhece bem o João, e sabe que tipo de máquina o fará mais feliz.

A escolha parece óbvia para ambos.

E é neste preciso momento da conversa, que o João revela que existe outra moto, que mesmo não tendo absolutamente nada a ver com as anteriores, não consegue deixar de pensar nela. Que já leu tudo, já viu tudo, que vai testá-la para a semana só por descargo de consciência. O amigo ri-se e pergunta sobre os Picos, sobre os consumos, sobre as meias separadas por cores e a escova de dentes eléctrica. O João encolhe os ombros e diz que está apaixonado.

Nove em cada dez conselhos sobre as novas motos dos meus amigos acabam assim. Eu fico feliz por pertencer a um mundo onde o coração fala mais do que a razão, e que assim seja sempre, porque estas paixões partilham-se. //

"O teu perfil motociclístico enquadra-se perfeitamente nessas escolhas, não só tendo em conta o nível da tua experiência, como também a utilização que lhes darás."



4 | Ever
DUCATI

4 anos de garantia

Nova Ducati DesertX Dream Wilder.

Exploração. Diversão. Prestações. E um grande desejo de partir rumo ao horizonte. A identidade desta moto não deixa dúvidas, num só olhar leva-te até ao universo do 'Dakar'. Equipada com roda dianteira de 21" e traseira de 18", a nova DesertX foi desenhada para enfrentar os percursos de todo-o-terreno mais severos. A suspensão de curso longo e o novo chassis estudado para o off-road combina-se com a experiência da Ducati em estrada, oferecendo uma moto reativa, manobrável e perfeita para todos os tipos de terreno. Seja no deserto ou em asfalto, tudo o que precisas é de subir para ela e arrancar, para alcançares os teus sonhos e desfrutares da aventura da vida.

Oferta de **800€** em boutique ou acessórios originais até 31/05/2023

Cilindrada 937 cc | Potência 110 cv @ 9.250 rpm | Binário 92 Nm @ 6.500 rpm | Peso a seco 202 kg | Altura do assento 875 mm
Garantia 48 meses, sem limite de quilometragem

Descobre mais no teu Ponto de Venda Autorizado www.ducati.pt





MB Motor é o importador nacional da Kove Moto

O GRUPO MOTOS BORDOY CHEGOU A ACORDO COM A JOVEM MARCA DE MOTOS KOVE PARA A DISTRIBUIÇÃO EXCLUSIVA DOS SEUS PRODUTOS EM PORTUGAL E ESPANHA.

AMB MOTOR PORTUGAL, ligada ao grupo espanhol, também alarga o seu portfólio, que já conta com as marcas QJ Motor e Macbor, com a jovem fabricante Kove.

A Colove, proprietária da Kove, mantém já uma relação de grande proximidade com a Macbor ao fabricar equipamentos originais para os modelos Montana XR5, Eight Mile 500 SCR e STR.

As intenções da Kove de entrar no mercado europeu foram assumidas quando apresentou na EICMA 2022 a sua gama e, mais recentemente, com a participação

no Rally Dakar, onde obteve resultados impressionantes com todas as suas motos a terminarem a prova.

O lema pelo qual a Kove se guia é “Focus on Performance” e deste modo a fabricante tenciona oferecer produtos de qualidade e alto desempenho para fazer frente às marcas já instaladas no mercado europeu.

Ainda em 2023 irão integrar o mercado nacional modelos dos segmentos naked, classic, adventure, rally raid e sport, e para 2024 é esperado o alargamento da gama com modelos off-road e desportivos. //

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



CONHECE O NOVO SERVIÇO AQUI

A TUA SUZUKI PROTEGIDA POR MAIS TEMPO

PARA QUE POSSAS IR AO FIM DO MUNDO E VOLTAR



Suzuki Care (+2)

O NOVO SERVIÇO DA SUZUKI VISA PROTEGER POR MAIS TEMPO OS MODELOS DA MARCA, ADQUIRIDOS RECENTEMENTE.

FORTEMENTE confiante na qualidade dos seus produtos, a Suzuki lança o Suzuki Care (+2) que se resume a uma extensão do período de garantia no qual é mantida assistência de qualidade, por mais dois anos, com condições semelhantes às da garantia inicial.

Este novo serviço encontra-se disponível no ato de compra de qualquer modelo Suzuki novo, e também para usados que ainda estejam abrangidos pela garantia oficial da marca e cumpram com os requisitos seguintes:

- Ser um veículo registado e adquirido através da Moteo Portugal;
- Ter realizado, durante a vigência da Garantia Oficial do fabricante, todas as manutenções periódicas segundo o plano de manutenção do veículo, e essa manutenção tenha sido efetuada por um Concessionário Oficial Suzuki e estar devidamente registada no Portal @dios;

- Ter realizado, num concessionário oficial, um check-up geral gratuito à moto, antes da contratação da extensão de garantia.

O que englobam os serviços da Garantia Suplementar SUZUKI CARE(+2):

Estão incluídos na Garantia Suplementar SUZUKI CARE(+2) a prestação de serviços e execução de trabalhos de substituição e/ou reparação de todas as peças mecânicas ou elétricas, salvo as que não estejam expressamente excluídas do contrato, e desde que sejam necessárias ao funcionamento correto do veículo.

Entende-se que estarão cobertas pela SUZUKI CARE a substituição e/ou a reparação de peças mecânicas ou elétricas, assim como componentes eletrónicos. Entende-se que estarão cobertas pela SUZUKI CARE somente peças e componentes genuínos da marca.

Para mais informações entre em contacto com a Moteo Portugal. //

PARA OS AUDAZES, MAIS PROTEÇÃO, MAIS CONFIANÇA



OFERTA

GSX-8S



V-STROM 800 DE

CAMPANHA DE LANÇAMENTO

ANTECIPA-TE! FAZ JÁ A TUA PRÉ-RESERVA E GARANTE A TUA OFERTA.

A tua nova Suzuki protegida por mais tempo, sem custos adicionais! Oferta do serviço Suzuki Care +2 no valor de 185€, que inclui a extensão de garantia por mais dois anos, para além do período de garantia legal. Campanha válida para pré-reservas dos novos modelos Suzuki GSX-8S e/ou V-Strom 800 DE até dia 31 de Maio 2023. Mais informações num concessionário Suzuki perto de ti.



/SuzukiPT



/suzukimotosp

www.suzukimoto.pt





SYM ADX 125 em breve nos concessionários

UMA SCOOTER CROSSOVER, APTA PARA UTILIZAÇÃO EM DIVERSOS TIPOS DE PISO, E DOTADA DE ELEVADA AGILIDADE E CONFORTO PARA USO EM CIDADE, MESMO EM SITUAÇÕES MAIS EXIGENTES.

A NOVA SYM ADX 125, foi apresentada como protótipo na edição de 2021 da EICMA, e apresentada e apresentada ao público em versão comercial na edição de 2022 do salão de Milão.

Destacando-se pela sua génese de scooter crossover, apresenta um design sofisticado e condicente com este conceito, inspirado num espírito de aventura, evidenciando robustez e dinamismo.

Um depósito de combustível com uma capacidade de 15 litros e o baixo consumo anunciado, potenciam grandes aventuras sempre com um grande conforto, assegurado pelo banco espaçoso e pelo generoso

espaço para os pés. O mono amortecedor traseiro também contribui para o elevado conforto a bordo, enquanto permite um excelente controlo em andamentos mais desportivos.

Por fim, o sistema A.L.E.H. (Anti-Lift Engine Hanger), um método especialmente projetado de suporte do motor, que elimina o efeito de sustentação durante acelerações bruscas. junta-se ao equilibrado desenho do quadro para garantir uma elevada estabilidade.

Em termos de propulsão, a SYM ADX 125 vem equipada com um motor de combustão interna, monocilíndrico, refrigerado por líquido, que debita 12,24 cv

às 7.500 rpm e regista um binário máximo de 11,5 Nm às 6.000 rpm.

Para um funcionamento mais requintado, vem também equipada com alternador e motor de arranque integrados (Starter Generator - Alternador / Motor de Arranque de baixa resistência) que assiste o sistema de Start & Stop, contribuindo para um maior conforto e para, sobretudo em cidade, reduzir o consumo de combustível e emissões de CO2.

O sistema de travagem conta com ABS de duplo canal e, em conjunto com o sistema de controlo de tração (TCS), garante desempenho e segurança em qualquer situação.

Um TFT a cores de 5" com regulação automática de luminosidade; o sistema sem chave Keyless 2.0, uma tomada de carregamento USB QC 3.0 com quick charge, iluminação Full LED e pneus Dual Purpose (aptos para uso em estrada e fora de estrada), justificam o PVP recomendado de 3.899€.

A ADX 125 vai estar disponível para entrega no final do mês de Abril em 3 opções cromáticas: Branco, Cinzento e Azul Escuro Fosco. Veja aqui qual o concessionário SYM mais perto de si. //



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



Triumph celebra 10 anos de Distinguished Gentleman's Ride

O DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE (DGR) REUNE CENTENAS DE MILHARES DE FÃS DE MOTOS EM TODO O MUNDO. AGORA, A TRIUMPH, PARCEIRO DESDE CEDO, CELEBRA OS 10 ANOS DO PASSEIO COM A EDIÇÃO LIMITADA DGR DA T120 BLACK.

CRESCENDO ano após ano, a DGR, criada por Mark Hawwa na Austrália em 2012, abrange o mundo com mais de 90.000 motociclistas nas ruas de mais de 800 cidades, e mais de \$37 milhões de dólares angariados para investigação do cancro da próstata e saúde mental dos homens.

A Triumph tornou-se parceiro oficial da DGR a partir de 2014, trazendo um compromisso de consciencializar, aumentar a participação e, em última análise, aumentar a angariação de fundos em apoio a esta causa.

Para celebrar o marco histórico do 10º aniversário,

a Triumph criou uma Edição Limitada de apenas 250 unidades da Bonneville T120 Black Distinguished Gentleman's Ride.

Concebidas com um esquema elegante de pintura metálica a preto e branco da DGR, apresentando a marca oficial da DGR com um logótipo no tanque e painéis laterais, detalhes dourados e assento castanho distinto, cada um vem com um número certificado, assinado pelo fundador da DGR Mark Hawwa e pelo CEO da Triumph Nick Bloor - com a edição 001 a ser oferecida ao maior angariador na edição de 2023. //

SUZUKI V-STROM 800 DE E GSX-8S JÁ TÊM PREÇOS

MUITO AGUARDADAS DESDE A SUA APRESENTAÇÃO NA FEIRA INTERNACIONAL EICMA 2022, OS MODELOS EQUIPADOS COM A NOVA PLATAFORMA 800 DA SUZUKI CHEGAM BREVEMENTE AO MERCADO PORTUGUÊS.

DEPOIS da recentemente introduzida Suzuki Adress 125, a Suzuki prepara-se para iniciar também a venda da nova trail V-Strom 800 DE e a nova naked GSX-8S com os preços já anunciados de 11.499€ e de 8.999€, respetivamente.

Não estando por enquanto disponíveis para entrega imediata, estes dois modelos da Suzuki já se encontram sob pré-reserva, com a oferta da corrente campanha Suzuki Care +2 (dois anos extra de garantia).

As pré-reservas da Suzuki V-Strom 800 DE e da Suzuki GSX-8S estarão abertas até dia 31 de maio de 2023 e devem ser efetuadas junto de um dos concessionários oficiais Suzuki, onde poderá também esclarecer qualquer dúvida adicional. //



ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

PEDE UM DESEJO!



Super
METEOR 650

PVPR desde **7.647€**

**Oferta matrícula gratuita
até 31/05/2023**

Solicita um teste em www.royalenfield.com



@ROYALENFIELDUROPE



Honda triunfa novamente nos Red Dot Design Awards



reddot winner 2023

OS RED DOT DESIGN AWARDS DESTINAM-SE A PROMOVER E PREMIAR OS MELHORES PROJETOS NAS CATEGORIAS DE DESIGN PARA PRODUTOS, COMUNICAÇÃO E ARTE CONCEITUAL, E SÃO APRESENTADOS ANUALMENTE DESDE 1955 PELA RED DOT GMBH & CO.

A EQUIPA de design da Honda executou em Roma a aparência da nova Honda Hornet 750. A estética compõe-se por linhas contemporâneas aguçadas e angulosas inspiradas na silhueta do inseto que lhe confere nome, a vespa, enquanto que acompanha a aparência musculada do segmento Streetfighter.

Além da nova Hornet 750 ter angariado um Red Dot Design Award em 2023, houve ainda outro modelo premiado da fabricante japonesa. Tal como a Hornet, um modelo com um grande passado e que veio para abanar o mercado.

Foi a Honda Transalp XL750 que recebeu as melhores honras dos júris, responsáveis por atribuir os Red Dot Design Awards 2023. Após mais de uma década sem o

modelo Transalp, este retorna como uma proposta confortável e pronta para enfrentar qualquer desafio. O seu novo bicilíndrico paralelo é o mesmo usado pela Honda Hornet 750, mas as suas linhas fazem referência aos memoráveis modelos anteriores.

A estética inconfundivelmente atual, integra uma proteção aerodinâmica composta por carenagens e ecrã frontal que se misturam num só a fim de proteger o motociclista das intempéries do clima. No geral a Transalp XL750 apresenta-se esbelta, simples e limpa de grandes exageros.

A Honda soma agora 13 Red Dot Design Awards, incluindo entre estes, a Honda CBR1000RR-R Fireblade SP que se encontra também em exposição no Museu de Design Red Dot em Essen, Alemanha. //



Abraça as possibilidades Aproveita o momento

Quando confrontados com a incerteza alguns encaram isso como uma equação a ser resolvida, outros como oportunidades. Numa viagem não há garantias para além de quilómetros de estrada a desfrutar. Abraça as possibilidades, quebra barreiras e atreve-te a explorar o desconhecido. Por mais desafios que a viagem coloque, isso é liberdade. Os audazes desfrutarão de cada momento ao acelerar em direção ao futuro.

Vem conhecê-la num concessionário oficial CFMOTO.



Adventure

Sport

Heritage

700CL-X



O passeio Rider está de volta em 2023!

UM PASSEIO DE CLÁSSICOS PELA ZONA CENTRO DO PAÍS, ATRAVÉS DE ESTRADAS MENOS CONHECIDAS

O **PASSEIO RIDER** vai realizar-se no fim-de-semana de 9, 10 e 11 de Junho de 2023. Por estradas cénicas, recheadas de curvas e paisagens, o passeio Rider vai decorrer pelas regiões do Bussaco, Mondego, Luso, Mondego, Águeda e Viseu deliciando os participantes com a boa comida (onde não irá faltar o clássico leitão da bairrada), e a riqueza cultural das várias regiões.

Uma experiência memorável, para motociclistas e automobilistas, pois podem participar todas as motos e automóveis com mais de 30 anos de idade.

Além da boa companhia, o passeio inclui visitas ao Museu do Caramulo e ao recentemente inaugurado Caramulo Experience Center e a duas colecções privadas na zona de Viseu.

A recepção dos participantes vai ser na quinta-feira, 8 de junho, pelas 19:00 horas e inclui um cocktail de Boas Vindas no claustro do Museu do Caramulo, e terminará no domingo, 11 de junho, com fotografia de grupo e brinde de despedida por volta das 14:30 Horas.

Pode consultar aqui o programa completo.

A data limite para as inscrições é dia 1 de junho.

Pode ver as diversas propostas e inscrever-se aqui //



NOVO VESPA CLUBE DA COVILHÃ

NASCEU O VESPA CLUBE DA COVILHÃ DURANTE MAIS UMA EDIÇÃO DO VESPAS DAY EM TORRES VEDRAS.

ANUNCIADO oficialmente durante o evento organizado sob a chancela do Vespa Clube de Portugal, o novo Vespa Clube da Covilhã está inserido no Moto clube da Covilhã - Lobos da Neve e terá total autonomia para concretizar eventos e atividades contando com o apoio de toda a estrutura dos Lobos da Neve.

O novo Vespa Clube da Covilhã aproveitará o ano de 2023 para adquirir aprendizagens, mas em 2024 serão esperados eventos vocacionados para o intemporal modelo Vespa da Piaggio.

O Moto clube da Covilhã espera ganhar mais sócios, donos de Vespas, na região da Covilhã, de maneira a fazer crescer o clube. No entanto, os sócios pertencentes ao Moto clube da Covilhã detentores de modelos Vespa ficam automaticamente integrados no Vespa Clube da Covilhã.//



A **NECO** dispõe de uma vasta gama de veículos de duas rodas totalmente identificadas com os dias de hoje. A marca é o resultado de um sonho e uma paixão que foram postos em prática através de uma oferta de veículos originais e modernos.

* Só para Lojas Aderentes

 **NECOINTERNACIONAL**
NECOPTUGALOFICIAL



CAMPANHA VÁLIDA DE 21 DE MARÇO A 11 DE MAIO

1 ANO DE SEGURO GRÁTIS

Oferta da 1ª anuidade de seguro de responsabilidade civil incluindo assistência em viagem



Capacetes SUOMY em Portugal com a Lusomotos

A MARCA ITALIANA DE CAPACETES, SUOMY, JÁ SE ENCONTRA DISPONÍVEL EM PORTUGAL CONTINENTAL E ILHAS, PELA MÃO DA LUSOMOTOS, SA.

DESDE a sua fundação em 1997, a atividade da SUOMY tem sido estritamente orientada para o mundo da competição, oferecendo conhecimentos e informações valiosas para o desenvolvimento e criação de capacetes que oferecem a máxima segurança e qualidade.

A SUOMY continua a granjear sucessos no mundo da competição. Contando já com mais de 20 títulos mundiais, sendo o mais recente o título mundial de MotoGP através do seu piloto Francesco Bagnaia, campeão de 2022, outros nomes como Andrea Dovizioso, Troy Bayliss, Troy Corser, Aaron Slight, Ben Bostrom, Scott Russell, Ruben Xaus, Neil Hodgson, James To-

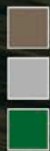
seland, Manuel Poggiali, Loris Capirossi e Max Biaggi, preenchem a lista de campeões que preferiram os capacetes da marca italiana fundada em 1997.

Ano após ano a coleção de capacetes foi aumentando e melhorando, enriquecendo-se com uma vasta gama de modelos. No novo e vasto catálogo da SUOMY existem capacetes com diferentes estilos que compõem várias gamas, desde os desportivos, como o SR-GT, a capacetes para off-road, passando por modelos Sport Touring, Adventure, Jet e Urban.

Pode ver todos os capacetes da SUOMY no site oficial da marca.

Para mais informações pode contactar a Lusomotos.//

NOVO MODELO
LEONCINO800



UMA HISTORIA FORJADA COM PAIXÃO

O ADN inconfundível que distingue este "clássico-moderno" da marca originária de Pesaro, reflete a sua evolução na nova Leoncino 800. Um modelo com um estilo autêntico, caracterizado por uma mistura equilibrada dos estilos clássico e moderno, que alcança a sua máxima expressão graças ao novo motor de 754 cc, 76,2 cv às 8.500 rpm, o mais avançado da gama Benelli.

Descobre-a num concessionário Benelli.





Goodyear aposta na Avon Tyres

UMA DAS FABRICANTES MAIS ANTIGAS DE PNEUS PARA MOTO, A AVON, INTEGROU A FAMÍLIA GOODYEAR.

SOB A ALÇADA da Goodyear, a Avon ganha novas forças para acelerar rumo ao futuro, criando uma maior oferta para o mercado europeu, lado a lado com a Dunlop (também pertencente ao grupo Goodyear).

A nova gama da Avon inclui o pneu Cobra Chrome, para motos cruiser e custom, bem como o popular Roadrider MKII, que se posiciona como uma oferta complementar juntamente com a poderosa gama sports touring da Dunlop.

Continuarão a fazer parte da Avon os pneus desportivos 3D Supersport, os sport touring Spirit ST e StreeRunner, os de piso misto Trailrider e TrekRider, os de estilo clássico Safety Mileage MKII e Speedmaster MKII e o Viper Stryke indicado para scooters.

Desta forma a Avon mantém as gamas mais requeridas pelos motociclistas, ao mesmo tempo que se posiciona como um sólido parceiro juntamente com a gama Dunlop.

A estratégia de longo prazo da Goodyear para as suas

duas célebres marcas de pneus para motos centra-se no desenvolvimento adicional do seu centro de excelência motociclístico em Montluçon, França, onde muitos dos produtos premium da gama Dunlop são atualmente desenvolvidos, juntamente com os pneus de competição de alto nível que produz para o Campeonato do Mundo de Moto2 e para o Campeonato do Mundo de Resistência da FIM.

Bem Hoge, General Manager da Goodyear Motorcycle Europe, afirmou: “A Dunlop e a Avon possuem orgulhosas histórias e emocionantes futuros. As suas gamas são altamente complementares e significativamente diferenciadas, pelo que nos proporcionam a oportunidade de oferecer, tanto ao comércio, como aos motociclistas, uma seleção de pneus mais alargada, com um dos mais jovens portfólios de produtos da indústria”.

Espera-se ainda que sejam anunciadas mais gamas de pneus a produzir em 2024.//

TIGER SPORT 660



FOR THE RIDE



VERSÃO A2
DISPONÍVEL



4 ANOS
DE GARANTIA

DE FÁBRICA E SEM LIMITE DE QUILOMETRAGEM



OFERTA MALAS LATERAIS



Expomoto regressa em 2024

A GRANDE EXPOSIÇÃO DE MOTOS NACIONAL VOLTA EM FORÇA EM 2024.

ESTE EVENTO revela-se numa excelente oportunidade para os motociclistas e apaixonados pelas motos, uma vez que poderão ter contacto direto com os vários modelos das diversas marcas.

Além da exposição de todos os segmentos, irão também poder ser vistos modelos icónicos que mar-

caram a história do motociclismo e as mais recentes novidades dos diversos fabricantes.

A Expomoto 2024 irá realizar-se na Exponor, em Matosinhos, nos dias 25, 26, 27 e 28 de abril. Assinale já no calendário estas datas para não perder esta ocasião. //



Promoção de **21 Março** a **11 de Maio 2023**

OFERTA DAS DESPESAS DE LEGALIZAÇÃO*

VÁLIDO
PARA TODOS
OS MODELOS



LIBERDADE. ATITUDE. ESTILO

Os nossos valores são bastante simples: somos "enfants terribles" com um profundo amor por tudo o que está relacionado com a mecânica "old school", mecânicos da velha guarda que querem continuar a divertir-se, não importa o tipo de motociclo que conduzem, e sobretudo, independentemente da idade, profissão ou género.



* Campanha apenas válida nos concessionários aderentes

BLUROC

MOTORCYCLES

APRESENTAÇÃO INDIAN PURSUIT E CHIEFTAIN ELITE



Máxima EXCLUSIVIDADE

A Indian revelou as novas Pursuit e Chieftain da gama Elite.



Quando introduzimos a Chieftain Elite de 2018, quisemos criar uma oferta que não fosse apenas limitada em quantidade, mas exclusiva em natureza, com detalhes personalizados diretamente da fábrica", afirmou Aaron Jax, vice-presidente da Indian Motorcycle.

O intuito continua agora exatamente o mesmo, oferecer uma gama única capaz de tornar estes modelos distintos dos demais.

INDIAN PURSUIT ELITE

Limitada a apenas 150 unidades em todo o mundo com as pinturas Super Graphite Metallic e Black Metallic com sombreados Shadow Bronze Chrome, a Indian Pursuit Elite continua a oferecer um conforto e desempenho inigualáveis, mas com os emblemas da gama Elite a combinar com a cor escolhida.

Esta versão usufrui de um motor PowerPlus de 1768 cc, arrefecido a líquido, capaz de gerar 178 Nm de binário e 120 cv de potência.

Através do painel de instrumentos interativo de 7 polegadas (equipado com Apple CarPlay) permite ajustar a pré-carga do amortecedor eletronicamente, configurar navegação do gps Turn by Turn, ativar o sistema de áudio Powerband (composto por 16 altifalantes e um equalizador) e muito mais.

De forma a garantir uma maior segurança e conforto ao motociclista e passageiro, o módulo de medição de inércia da Bosch irá garantir a máxima eficácia do controlo de tração, do ABS e da entrega de binário.

Para assegurar uma excelente visibilidade à noite, a Indian Pursuit Elite está equipada com iluminação LED adaptativa às curvas em conjunto

com faróis auxiliares e comutadores retro-iluminados no guiador.

INDIAN CHIEFTAIN ELITE

Com detalhes exclusivos, a Indian Chieftain Elite está igualmente limitada a 175 unidades, globalmente.

Destaca-se pela sua nova cor Super Graphite Smoke com acabamentos Shadow Bronze Chrome e pelo novo pára-lamas sobreposto à nova jante de 10 raios.

A unidade motriz da Indian Chieftain Elite, o Thunderstroke 116, oferece uns impressionantes 171 Nm de binário e desliga o cilindro traseiro do V-Twin nas velocidades mais baixas para aumentar o conforto dos ocupantes e baixar o consumo e as emissões.

Tal como a Indian Pursuit Elite, a Chieftain Elite integra também o mesmo sistema de infotainment e os mesmo acessórios, como o sistema de som Powerband, sistema Keyless, monitorização da pressão dos pneus, faróis adaptativos com iluminação LED entre muitos outros complementos.



A gama Elite 2023 da Indian já pode ser adquirida através do site da Indian Motorcycles por um preço de aproximadamente 32.500€ para a Chieftain e cerca de 36.600€ para a Pursuit, ambos com taxas a acrescentar. //

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

A promotional advertisement for the Honda CB750 Hornet. The background features a rider on a white and red motorcycle crossing a modern cable-stayed bridge at sunset. The text is overlaid on the image, providing contact information for Motorway and Linhaway Honda dealerships and an Instagram handle.

APRESENTAÇÃO KYMCO DINK R 125



Solução URBANA

Aparência desportiva, económica e prática são algumas das características que destacam a nova Kymco Dink R 125.

Fabricada a pensar na polivalência, a Kymco Dink R 125 vem dotada de tecnologia muito útil para o dia-a-dia, como a travagem combinada, iluminação LED, travagem de disco à frente e atrás e uma painel digital com três ecrãs LCD independentes.

A sua agilidade é proporcionada, em parte, pelo baixo peso de 127 kg e a sua praticidade fica a cargo do avantajado espaço de arrumação onde cabem dois capacetes (pelo menos um deles integral).

O coração desta nova scooter da Kymco contém

um cilindro com 124,6 cc capaz de gerar 11,4 cv às 8500 rpm para as movimentações despachadas pela cidade da forma mais económica.

Não esquecendo o fator importante do conforto, a Dink R 125 apresenta uma boa proteção aerodinâmica com um ecrã e carenagens frontais bem dimensionadas para garantir uma boa proteção ao motociclista, sobretudo a velocidades mais altas.

A Kymco Dink R 125 já está disponível na rede de concessionários Kymco por todo o país, nas cores preta e cinza e o seu preço recomendado de venda ao público é de 3.390€. //

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



Reviver ou reinventar o passado?

As linhas clássicas causam uma atração inexplicável mas, no entanto, também é difícil resistir aos encantos da tecnologia. Juntar as duas tendências nestas clássicas modernas é uma aposta forte na probabilidade de sucesso.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte

Z900RS vs V7 SPECIAL 850 vs BONNEVILLE T120 BLACK

As motos de estilo Neo-retro, também chamadas de clássicas modernas, parecem vindas do tempo dos nossos avós e bisavós mas, na realidade, apenas se assemelham com as motos dessa época, já que incorporam as mais recentes tecnologias que as tornam incomparavelmente mais fiáveis, robustas, seguras, fáceis e interessantes de conduzir.

Apesar de fazerem virar muitas cabeças, estas motos estão longe de ser as mais vendidas no

mercado. E os fabricantes sabem disso, pelo que as produzem numa espécie de montra dos pergaminhos das suas marcas, sabendo de antemão que um público nostálgico, e provavelmente também bem abonado, as cobiça e eleje, principalmente como segunda ou terceira moto, sobretudo para as poder contemplar e desfrutar em relaxantes passeios de fim-de-semana ou diariamente como veículos utilitários.

Com estes modelos inspiracionais, os consumidores nostálgicos podem saciar os seus intentos de transmitir uma imagem clássica e ao





"APESAR DE FAZEREM VIRAR MUITAS CABEÇAS, ESTAS MOTOS ESTÃO LONGE SER SER AS MAIS VENDIDAS NO MERCADO. "

mesmo tempo desfrutarem do que de melhor a tecnologia tem para oferecer, com o benefício de não terem de chegar a casa mais tarde do que previsto, com as mãos e roupas sujas de óleo, os dedos escavacados pelo alicate e os arames, esfomeados e a tresandar a gasolina, sem sequer terem conseguido percorrer metade do percurso previsto.

E com isto não quero tirar o mérito aos verdadeiros heróis e mestres de mecânica que a muito custo recuperam e mantêm em funcionamento aqueles velhos modelos originais que a todos encantam. Adiante.

Não por capricho, mas pela isenção jornalística que a ordem alfabética me concede, começo este frente-a-frente pela Kawasaki Z900RS, moto que se destacou pela sua resposta explosiva e grande agilidade, passo pela Moto Guzzi V7 Special 850 cujas linhas voluptuosas e som encantador são apaixonantes, e termino com a Triumph Bonneville T120 Black que, pela sua silhueta e desempenho, justifica perfeitamente o seu enorme sucesso de vendas ao longo das últimas décadas.

Na sua diversidade, já que são bastante diferentes entre si, qualquer uma destas 3 motos é perfeitamente capaz de satisfazer os motociclistas mais exigentes. Qual a melhor para si? Pois vai ter mesmo que as experimentar! Aqui vou apenas referir o que pode esperar de cada uma delas.

KAWASAKI Z900RS

Fortemente inspirada na mítica Kawasaki Z1 Super Four, lançada no mercado em 1972, com umas linhas simples e esguias que favorecem o aspecto leve e ágil, a Z900RS incorpora tecnologia avançada que lhe confere um comportamento dinâmico que os motociclistas dos meados do século passado nem sequer podiam imaginar.

A diferença começa pelo motor. Igualmente um tetracilíndrico em linha, mas dotado de um corpo de admissão duplo que lhe confere uma maior suavidade na resposta ao acelerador, vem equipado com controlo de tracção para evitar surpresas em pisos mais escorregadios, uma caixa de velocidades extremamente suave e precisa, assistida por uma embraiagem deslizante, e

termina numa linha de escape propositadamente afinada para um som irresistível sem ter que reventar os tímpanos a ninguém.

Na suspensão, a forquilha invertida de 41mm de diâmetro, regulável em compressão, extensão e pré carga, e o amortecedor traseiro com instalação horizontal, que compacta o centro de gravidade da moto, garantem um desempenho dinâmico excelente, difícil senão impossível de alcançar com a tecnologia de há 50 anos, proporcionando uma direção precisa e uma agilidade e estabilidade notáveis.

A travagem, com pinças de instalação radial na roda dianteira, tal como a respectiva bomba principal, elevam a segurança para parâmetros completamente desconhecidos na década de 70, até porque os pneus de então não teriam capacidade para garantir a aderência exigida por este potente sistema que morde discos de 300mm de diâmetro.

E já que estou a falar nas rodas, não queria deixar passar o facto de, apesar de as jantes terem um desenho lindíssimo, que potencia a leveza >>>



 **SCORPION**
EXO



FULL FACE
2023

Disponível do tamanho XS ao XL, nas seguintes cores:



PRETO-VERMELHO



PRETO-VERDE



PRETO MATE-ROSA

NOVO
EXO-491
SPIN



"FORTEMENTE INSPIRADA NA MÍTICA KAWASAKI Z1 SUPER FOUR, LANÇADA NO MERCADO EM 1972, COM UMAS **LINHAS SIMPLES E ESGUIAS** QUE FAVORECEM O ASPECTO LEVE E ÁGIL"

do conjunto, estas são em moderna fundição de alumínio e não de nostálgicos aros raiados, como o modelo em que se inspira e como as duas outras participantes neste frente-a-frente.

Aos seus comandos é difícil ficar indiferente ao nível de conforto oferecido pela suspensão e pela posição de condução. Tudo é leve, simples e tudo funciona como deve ser, e o painel de instrumentos recorda os tempos idos, com os aros cromados e os seus mostradores analógicos que ensombram o discreto painel digital que os completa em termos de informação.

O nível de acabamentos é irrepreensível, exibindo componentes de qualidade que proporcionam uma solidez perceptível em andamento, com ausência de vibrações e ruídos parasitas. Em andamento, a Kawasaki Z900RS proporciona um elevado prazer de condução, sobretudo em andamentos mais rápidos, nos quais se pode desfrutar de uma elevada sensação de segurança.

MOTO GUZZI V7 SPECIAL 850

Uma elegante silhueta que mantém os mesmos traços há mais de 50 anos, acompanhada desde sempre por um carismático motor de dois cilindros de configuração em V a 90°, com instalação transversal, fazem deste icónico modelo da Moto Guzzi um dos mais representativos desta categoria de motos clássicas modernas.

Descendente direta da V7 Sport, apresentada ao mundo em 1971, está agora equipada com um motor de 850cc, estreado na elegantíssima V85TT, com o qual vê refinado o seu desempenho >>

948 CC
111 CV
14 450 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



» [Galeria de fotos aqui](#)



"DESCENDENTE DIRETA DA V7 SPORT, APRESENTADA AO MUNDO EM 1971, ESTÁ AGORA EQUIPADA COM UM **MOTOR DE 850CC**, ESTREADO NA ELEGANTÍSSIMA V85TT"

dinâmico. Comparativamente com o anterior, a ficha técnica evoca um aumento de potência de 25%, debitando agora 65cv (contra 52cv) sendo que o binário máximo subiu também de 60 para 73Nm, isto à custa de um mais amplo regime de funcionamento e de um mapeamento do motor que lhe confere uma entrega de 80% do binário logo a partir das 3.000rpm. Este novo motor vem ainda equipado com um sistema de controlo de tração regulável em dois níveis de intervenção, para poder fazer frente a pisos mais escorregadios.

Além disso, a V7 Special 850 beneficia agora em termos de conforto, graças à configuração desta unidade motriz que liberta mais espaço para o posto de condução, permitindo assim aproveitar melhor a posição de condução desportiva.

Para tal, além de ter reforçado alguns pontos estruturantes do quadro, de ter alongado o braço oscilante e instalado novos amortecedores traseiros com maior curso, a Moto Guzzi aprimorou a ciclística com componentes de topo, como a maxila de travão Brembo de 4 pistões e disco único de 320 mm de diâmetro.

Mas este é um daqueles casos em que o todo é maior que a soma das partes. Claro que o design italiano também conta mas, mais do que isso, a história de sucesso deste modelo foi construída com base no seu desempenho e na experiência de condução que proporciona.

E ainda pela utilização de uma transmissão final por veio e cardã, pelo grande depósito que lhe confere uma excelente autonomia, pelo seu carismático e exclusivo motor e pela simplicidade de todo o conjunto, que lhe proporciona uma >>>

853 CC

65 CV

9 999 €

» Mais dados técnicos aqui



» Galeria de fotos aqui



"EM 2021 A T120 RECEBEU UM ACTUALIZAÇÃO PROFUNDA, FICANDO SUBSTANCIALMENTE MAIS LEVE E MAIS TECNOLÓGICA..."



grande facilidade de personalização.

Nesta versão de 2023, com uma pintura que prima pela qualidade de acabamento realçada por uma enorme superfície cromada, apenas estranhei o aspecto do farol traseiro, demasiado obvio em termos de modernidade e pouco apelativo em termos estéticos. Mais aspetos negativos, apenas o dilema que causa sobre se deve ser conduzida ou apenas olhada. E se equacionarmos o seu preço acessível, então a tentação é ainda maior.



TRIUMPH BONNEVILLE T120 BLACK

Com uma história que remonta há já 70 anos, pois a primeira Bonneville saiu da fábrica em 1959, a T120 recorda-nos que a primeira moto de produção da Triumph foi comercializada em Abril de 1902, dando início a uma das histórias mais empolgantes do motociclismo.

Em 2021 a T120 recebeu um actualização profunda, ficando substancialmente mais leve e mais tecnológica, com a adição de uma travagem assinada pela Brembo e um pacote eletrónico que integra modos de motor, controlo de tração e controlo automático de velocidade. Iluminação por LED, um painel de instrumentos muito completo, imobilizador eletrónico são alguns dos benefícios que a modernidade confere a este que é um dos mais cobiçados e bem sucedidos modelos do segmento das clássicas modernas.

Além do seu aspeto, qualquer outra semelhança com as unidades motrizes do século passado é pura coincidência. Os dados da ficha técnica podem não despertar emoções aos motociclistas teóricos, mas quem a conduzir fica imediatamente encantado com o seu desempenho e rendido às suas prestações dinâmicas. >>>



1200 CC
80 CV
15 195 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



» [Galeria de fotos aqui](#)



*"COM ESTES **MODELOS INSPIRACIONAIS**, OS CONSUMIDORES NOSTÁLGICOS PODEM SACIAR OS SEUS INTENTOS DE TRANSMITIR UMA IMAGEM CLÁSSICA E AO MESMO TEMPO DESFRUTAREM DO QUE DE MELHOR A TECNOLOGIA TEM PARA OFERECER, COM O BENEFÍCIO DE NÃO TEREM DE CHEGAR A CASA MAIS TARDE DO QUE PREVISTO, COM AS MÃOS E ROUPAS SUJAS DE ÓLEO"*

Disponível com diversas motorizações e decorações, esta versão T120 da Bonneville é a mais potente, pois está equipada com o motor bicilíndrico paralelo High Torque que tem uma cilindrada de 1200cc e disponibiliza 105Nm de binário máximo logo às 3.500rpm, com uma potência máxima de 80cv às 6.550rpm.

A sua suavidade de funcionamento e a resposta contundente e sem quaisquer hesitações, aliam-se a uma grande agilidade e a uma ciclística irrepreensível para proporcionarem um enorme prazer de condução.

A posição de condução descontraída, de costas direitas, comandos leves e precisos, um posto de condução desafogado que oferece espaço suficiente para partilhar o passeio com um passageiro e uma enorme sensação de conforto e segurança, são grandes argumentos que rivalizam com a qualidade dos acabamentos.

Pormenores como as ponteiras de escape "pea shooter", os corpos de admissão a imitarem os antigos carburadores AMAL, os foles a cobrir os hidráulicos da forquilha, os cachimbos das velas expostos, a imitarem a antiga baquelite, remetemos para tempos em que andar de moto, apesar

de maravilhosa, não era uma actividade nem tão segura nem tão aprazível.

A Triumph Bonneville T120 é um lobo em pele de cordeiro que se adapta perfeitamente a qualquer utilizador e tipo de utilização, que pode enfrentar qualquer tipo de caminho e que fica bem em qualquer cenário.

Indiscutivelmente a mais clássica das silhuetas deste grupo, a Bonneville T120 é também a mais tecnologicamente avançada das 3. O painel de instrumentos esconde a sua modernidade por detrás de dois mostradores com um misto de apresentação analógica e digital, incluindo sinalética facilmente perceptível.

Das motos aqui apresentadas é indiscutivelmente a moto mais fácil de conduzir e a que transmite uma maior sensação de confiança. É também a que apresenta melhores acabamentos e pormenores estéticos. E quanto a gostos, a sua silhueta nostálgica é provavelmente a mais cobiçada de todas, realçada neste modelo "Black" em que os cromados foram preteridos por acabamentos a negro. //



An advertisement for BS Battery. The background is a collage of MotoGP racing scenes. In the center, a red BS Battery is prominently displayed. The battery is labeled "BS BATTERY", "HIGH PERFORMANCE LIGHTWEIGHT BATTERY", "LITHIUM LiFePO4", and "BSLI-04 / BSLI-06 12V | 46Wh | 280A". In the top left, the BS BATTERY logo is shown with the tagline "The Power you need". In the bottom left, the LUSOMOTOS logo is visible with the text "VEÍCULOS E ACESSÓRIOS". In the bottom right, two red callouts identify the riders: "ALEIX ESPARGARO MotoGP #41" and "MAVERICK VIÑALES MotoGP #12". The overall scene is dynamic, with blurred motion and bright lights.

FICHA TÉCNICA

	Z900RS	V7 Special 850	Bonneville T120 Black
MOTOR			
Tipo	4 cilindros em linha, refrigeração líquida	2 cilindros em V a 90° transversal	2 cilindros em linha a 270°; 8 válvulas, Refrigeração líquida, SOHC,
Cilindrada	948 cc	853 cc	1200 cc
Potência	111 cv às 8500 rpm	65 cv às 6800 rpm	80 cv às 6550 rpm
Binário	98,5 Nm às 650 rpm	73 Nm às 5000 rpm	105 Nm às 3100 rpm
PESO E DIMENSÕES			
Altura do assento	835 mm	780 mm	770 mm
Peso em ordem de marcha	215 kg	223 kg	236 kg
Capacidade do depósito (litros)	17 litros	21 litros	14,5 litros
PREÇO	Desde 14.450 €	Desde 9.999 €	Desde 15.195 €



**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

EMOÇÕES ao rubro



DUCATI MONSTER SP

Se não gosta de emoções fortes, se não quer perder pontos na carta de condução, se não está em boa forma física, se preza o conforto e não pretende usar muito a caixa de velocidades nem limpar mosquitos do blusão, do capacete, das luvas e das botas, então não leia este artigo.

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



» [Galeria de fotos aqui](#)





"OUTRO FATOR QUE IMPRESSIONA É A **QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO** E O EQUIPAMENTO DE ALTO GABARITO"

A Monster SP é uma máquina infernal. Literalmente. Consegue encantar-nos e, ao mesmo tempo, fazer-nos odiá-la, sendo simultaneamente encantadora e pavorosa. Passo a explicar:

Ciclisticamente a Monster SP é uma obra de arte tecnológica. Compacta, leve, ágil, fácil de inserir em curva, dotada de uma suspensão inabalável em qualquer piso e a qualquer velocidade e duma travagem irrepreensível com potência e dosagem mais do que suficientes em qualquer situação, esta "pequena" Ducati tem um manancial desportivo verdadeiramente incrível.

Mas como nem só de ciclística vive uma moto, os engenheiros de Bolonha instalaram-lhe um dos seus clássicos bicilíndricos desmodrómicos, o Testastretta 11°, capaz de debitar 111cv de

potência, registados a umas alucinantes 9.250 rpm.

A caixa de velocidades, suave e precisa, ajudada por uma embraiagem de accionamento extremamente leve, beneficia ainda de um quickshifter integral de funcionamento irrepreensível a qualquer regime. Pelo escape, a Monster SP emite uma musicalidade completamente irresistível, sedutora até, mas sem ser ensurdecadora.

A posição de condução é desportiva, sem carregar muito peso nos punhos nem forçar demasiado os joelhos. O assento é confortável e bastante espaçoso. A suspensão encarrega-se de alisar com extrema eficácia as irregularidades do piso. A altura livre dos poisa-pés ao solo transmite confiança e promove uma aproximação despreocupada às curvas, permitindo desfrutar do excelente comportamento dos pneus Pirelli Diablo Rosso IV.

Manobrar é extremamente fácil. O assento



937 CC
111 CV
15 595 €

» Mais dados técnicos aqui





"A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É DESPORTIVA, SEM CARREGAR MUITO PESO NOS PUNHOS NEM FORÇAR DEMASIADO OS JOELHOS. "

estreito permite colocar os pés bem assentes no chão, a brecagem é excelente e o peso extremamente contido (186kg a seco) tornam qualquer inversão de marcha ou estacionamento numa simples brincadeira. Curiosamente, apesar do seu aspecto compacto e da minha estatura avantajada, não me senti acanhado aos seus comandos encontrando, pelo contrário, uma posição de condução bastante confortável e proactiva.

Mas (há sempre um mas...) o grande senão desta Monster SP não é um, são dois. O primeiro, à semelhança de qualquer moto naked, é a falta de proteção aerodinâmica. Sendo praticamente impossível resistir à tentação de abusar dos quase 100 Nm de binário, todas as espécies de insectos

parecem não resistir também à tentação de se esbarracharem em qualquer superfície do corpo do condutor, que não fique escondida pelo diminuto depósito de combustível.

O segundo senão também influencia o primeiro. É que o Testastretta não gosta, em absoluto, de baixos regimes. Engasga-se, soluça, chocalha, obriga a trabalhar bem a caixa de velocidades e a embraiagem, e só começa a ganhar compostura já para lá do meio da escala do taquímetro, quando se começa a revelar perfeitamente ao nível da ciclística, devolvendo em compensação, momentos de condução verdadeiramente épicos.

Claro que por essa altura, ter-se-ão já atingido ritmos de andamento próprios de autódromo, completamente condenáveis se postos em prática >>



cardo[®]
communication in motion

Bluetooth[®] 5.2



CARDO
FREECOM 4x CARDO
FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

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

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

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt



na via pública.

Seria no entanto, precisamente a esses ritmos que se daria conta da facilidade com que se atingem altas velocidades e se denotaria a escassa capacidade do depósito, que nos obrigaria a parar para reabastecer a cada 35/40 minutos, depois de completar pouco mais de 100 quilómetros.

Ou se poderia apreciar o excelente desempenho do quadro e da suspensão, completamente indiferentes às deformações do asfalto, mantendo as rodas sempre bem coladas ao chão, mesmo quando abusando das ajudas eletrónicas. Realmente desaconselhável!

Até porque o pacote eletrónico adapta-se perfeitamente a uma condução em circuito. Além dos Riding Modes Sport, Touring e Wet, a Monster

*"A **MONSTER SP** CONSEGUE ENCANTAR-NOS E, AO MESMO TEMPO, FAZER-NOS ODIÁ-LA, SENDO SIMULTANEAMENTE ENCANTADORA E PAVOROSA."*

SP tem Cornering ABS, Traction Control e Wheelie Control, qualquer deles ajustável em vários níveis de intervenção e nem sequer lhe falta um dispositivo de Launch Control que garante arranques memoráveis, mas algo obviamente desnecessário para a saída de um semáforo.

Outro fator que impressiona é a qualidade de construção e o equipamento de alto gabarito, como a forquilha dourada Öhlins NIX30, o monoamortecedor Öhlins totalmente regulável, as pinças de travão dianteiras monobloco Brembo Stylema, o silenciador homologado Termignoni, o ecrã TFT a cores de 4.3", a iluminação Full LED, o amortecedor de direção e a bateria de iões de lítio, que tornam o conjunto altamente desejável, mesmo aos olhos dos menos esclarecidos. >>

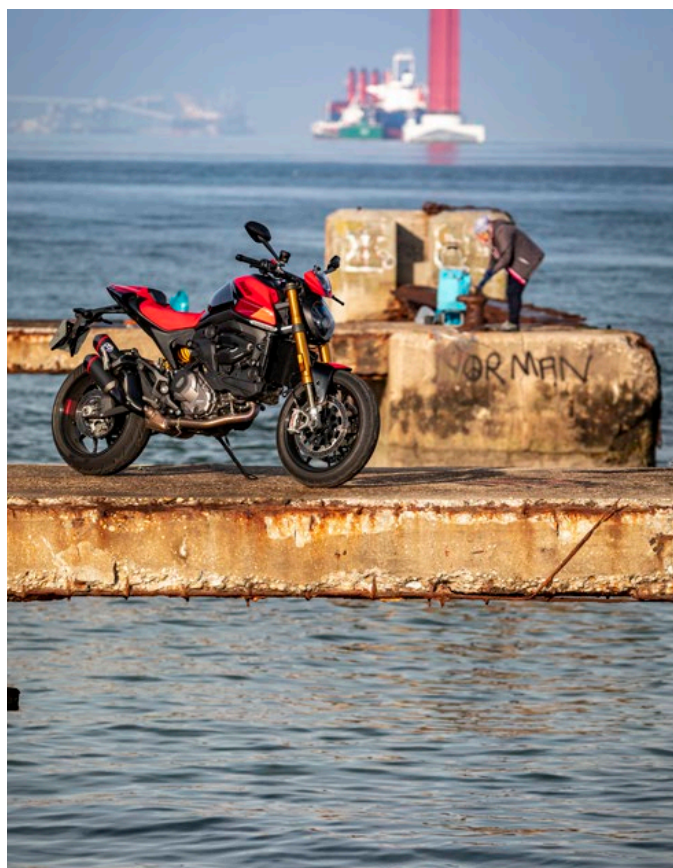


TESTE *DUCATI MONSTER SP*

Os puristas, fiéis devotos da M900 Monster lançada no mercado em 1993 e que criou legiões de fãs por todo o mundo, tiveram alguma dificuldade em contornar a ausência do quadro em treliça e do monobráço e condenaram a adoção da refrigeração por líquido, mas a verdadeira essência deste modelo continua bem presente nos dias de hoje, com a vantagem de, comparativamente com a concorrência, estar ainda melhor.

A facilidade com que muda de direção, o excelente comportamento em ângulo e a aceleração alucinante na saída das curvas, a par com a elevada capacidade de travagem, fazem dela um instrumento de precisão no ataque ao cronómetro, completamente desperdiçado numa utilização na via pública.

O seu preço de 15.595 € pode não ser acessível a muitas bolsas, mas é perfeitamente justificado pelo nível de equipamento e inclui uma garantia de 48 meses com quilometragem ilimitada. Os intervalos de serviço a cada 15.000 km ou 24 meses, são complementados com uma afinação do sistema desmodrómico (afinação de válvulas) a cada 30.000 km. //



EQUIPAMENTO

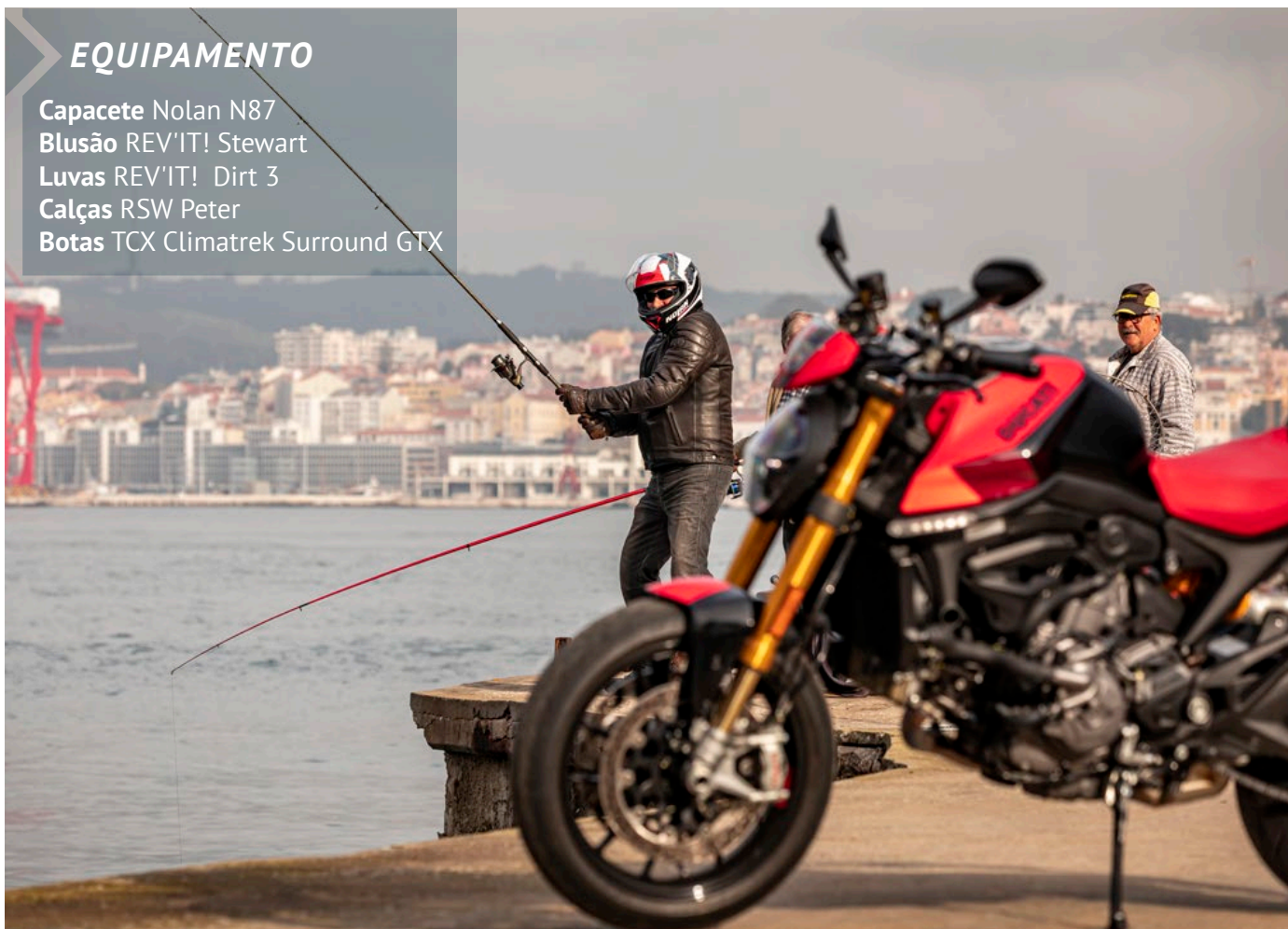
Capacete Nolan N87

Blusão REV'IT! Stewart

Luvas REV'IT! Dirt 3

Calças RSW Peter

Botas TCX Climatrek Surround GTX





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



SIMPLESMENTE COOL



HONDA CL 500



Foi sob o céu azul da simpática cidade de Sevilha que assistimos ao lançamento mundial da nova Honda CL 500. Tendo por base a Rebel 500, e um motor que já vendeu qualquer coisa como 133.000 unidades na última década, o seu objectivo é colocar os detentores da carta A2 a circularem na cidade como se estivessem prontos para a aventura. E sempre cheios de estilo.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Marca

Fazer renascer modelos que vêm do passado é sempre um risco, sobretudo se se trata de uma marca com uma história tão profícua como a Honda. Nesta época onde os grandes críticos vivem atrás de um teclado, sem filtros, discernimento, ou

consequências, em vez de pular e avançar, o mundo soluça e regride. Indiferente a este fenómeno, só este ano a casa da Asa Dourada trouxe três grandes nomes de volta à ribalta, a Hornet, a Transalp e agora a CL 500. Mas não basta pintar por cima uma tela velha, é preciso reinventar, e sobretudo otimizar recursos numa era onde a competição pelas diversas fatias de mercado é mais renhida que nunca. A nova scrambler da Honda é um estereótipo disso mesmo, uma moto simples e com argumentos comprovados, feita para agradar um público alvo muito específico.

Na sua silhueta rapidamente saltam à vista dois elementos, o depósito de combustível da família Rebel e o escape sobredimensionado, mimetizando

a linha da sua avó, a CL 72. Se nos anos 60 e 70 as proporções eram dadas ao exagero, nos dias que correm temos de pôr a playlist certa no Spotify para entrarmos no groove. Esta será uma daquelas peças que se ama ou se odeia, e da nossa parte podemos dizer que rapidamente se entranhou como característica típica do modelo. Dá-lhe personalidade, digamos assim.

Os outros elementos comuns à família Rebel são o conjunto de faróis dianteiro e traseiro (a iluminação é Full Led), e os mostradores LCD de informação espartana mas bastante funcional. Continuando o jogo de semelhanças, encontramos no quadro (sendo que o sub-quadro é desenhado especificamente para este modelo) e no bloco motriz, a mesma sintonia, a familiaridade. As restantes escolhas são bastante ortodoxas, sobressaindo as forquilhas convencionais de curso generoso, o duplo amortecedor traseiro e as jantes em liga com dimensões típicas de uma trail. Começava a desenhar-se uma intenção mais polivalente para a pequena cidadina, algo a que a marca chama de “street off-road”, ou o que a Geração Z chamaria de um “bora-ali-à-praia-ver-o-mar” >>



» Galeria de fotos aqui





"COMUNS À **FAMÍLIA REBEL** SÃO O CONJUNTO DE FARÓIS DIANTEIRO E TRASEIRO (A ILUMINAÇÃO É FULL LED)"

Sol a brilhar em Sevilha, um batalhão de motos catitas prontas a rolar e um grupo de jornalistas com vontade de voltarem a ter 20 anos eram promessas de um dia bem passado. Tal como na Rebel, a chave está na lateral, debaixo do depósito de combustível, e assim que acordamos o motor, somos lembrados do quão castrador é o Euro 5. O escape (com um bonito acabamento em alumínio escovado do resguardo por cima do dissipador de calor, é apanágio da marca com a grande atenção ao detalhe) cheio de carácter merecia um som com mais personalidade. Até porque em andamento, a CL 500 não desilude na atitude, muito pelo contrário. A cremalheira tem mais um dente, para uma relação de caixa igual (tem 41 dentes em relação aos 40 da Rebel 500), transformando a resposta do pequeno bicilíndrico num diálogo bastante divertido. Esta é a palavra certa para o definir, os médios regimes são o seu habitat natural e agradecemos a ausência de

vibrações. O motor (um bicilíndrico paralelo com 471 cc; debitando 47 cv às 8.500 rpm e 43,4 Nm Às 6.250 rpm) permite andar embalado e confiar na ciclística equilibrada e estável.

Nas estradinhas de curvas que a equipa da Honda escolheu, o ritmo era elevado, talvez demasiado para o propósito a que a máquina se dedica, mas em nenhum momento sentimos que a suspensão (uma forquilha convencional com 150 mm de curso no eixo dianteiro; e um duplo amortecedor com 145 mm de curso com ajuste de pré-carga no eixo posterior) ou a travagem ficassem aquém do pedido, muito pelo contrário, previsibilidade e controlo eram as palavras de ordem. Aprumada, dando bom feedback ao condutor, a CL 500 entregava-se alegremente, sem reacções descompensadas e com bastante segurança no eixo dianteiro. A jante de 19" e os pneus mistos (Pneus Dunlop Trailmax Mixtour) tiveram trabalho redobrado sem grandes queixas, »



471 CC
46,2 CV
6 850 €

» Mais dados técnicos aqui



"NAS ESTRADINHAS DE CURVAS QUE A EQUIPA DA HONDA ESCOLHEU, O RITMO ERA ELEVADO, TALVEZ DEMASIADO PARA O PROPÓSITO"

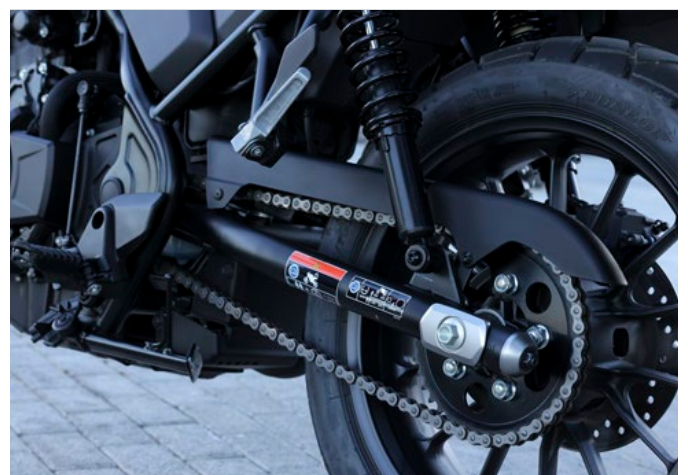
mas mais tarde outros cenários colocariam à prova os seus atributos.

Da parte da tarde, um pequeno trajecto fora estrada para umas fotos cheias de estilo, faziam parte do programa. A CL 500 tem uma boa posição de condução em pé, e os apoios dos joelhos no depósito surgem com propósito definido. Não sendo uma moto para fazer o Paris Dakar, o seu acelerador directo a potenciar a tracção, o bom o comportamento das suspensões neste contexto mais agressivo e sobretudo a estabilidade de todo o conjunto, renderam-nos umas boas imagens. Tudo fácil e com...desculpem a repetição...estilo. Nesta altura trocámos para a versão equipada com o assento mais alto, e com as proteções de punhos, pára-lamas, e mica em branco. Uma imagem

irreverente e descomplexada, da qual rapidamente ficámos fãs. Não só a posição de condução melhora substancialmente, como ficamos com pinta de playmobil réplica trail dos anos 70. Épico. Até temos uma placa para colocar autocolantes de todos os eventos cool onde faremos muitas stories com hashtags.

A caminho do centro de Sevilha para testarmos as suas valências citadinas, o trajecto nas vias mais rápidas faz-nos perceber que a posição de condução (guiador largo, poisa-pés com borracha amovível) não é desconfortável para tiradas maiores, seguimos relaxados e em registo de passeio.

O 192 Kg não se sentem nas manobras, e a embraiagem leve será uma mais valia para os que >>





derem o salto vindo das scooters. A sua agilidade fará dela uma arma perfeita para enfrentar o trânsito e humilhar as hordas de entregadores de Uber Eats nos arranques de semáforos

E como tínhamos escolha, mudamos outra vez de moto, um pouco na filosofia do modelo, que no catálogo de acessórios (A Honda CL 500 estará disponível em três packs com acessórios pré-definidos: Adventure, Style e Travel) permite uma grande personalização ao gosto do condutor.

Sinais dos tempos, a atenção ao detalhe é muito importante.

Para nós, velhos Petrolheads, o braço oscilante tubular e as cabeças de motor de pintura brilhante a contrastarem com o preto mate reinante em toda a mecânica, ficaram-nos no goto. Para um recém-encartado que largou as 125, poder escolher uma moto que o irá fazer destacar-se da multidão (com a facilidade e competência que lhe permite evoluir) tem na Honda CL 500 uma proposta com uma qualidade e solidez inegáveis.

Não é difícil colocar no mercado uma moto simples. Difícil é fazer uma moto simples mas super completa nos seus atributos fundamentais. »


*"PARA NÓS, **VELHOS PETROLHEADS**, O BRAÇO OSCILANTE TUBULAR E AS CABEÇAS DE MOTOR DE PINTURA BRILHANTE A CONTRASTAREM COM O PRETO MATE REINANTE EM TODA A MECÂNICA, FICARAM-NOS NO GOTO."*




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

TESTE HONDA CL 500

A Honda mais uma vez conseguiu-o na perfeição, é um caso típico em que a soma das partes eleva o conjunto.

Um motor simpático e uma ciclística descomplicada e eficaz, com um design que serve de base para todo o tipo de customizações, serão a receita ideal para um sucesso garantido junto das gerações mais jovens.

Por 6,850 € temos uma moto divertida e muito funcional, que nos surpreende e cativa de forma descomplexada. Para nós a escolha recai na versão playmobil... //



EQUIPAMENTO

Blusão REV'IT! Flare 2

Capacete Nexx G.100R Gallon

Luvas REV'IT! Sand 4

Calças REV'IT! Jeans Lombard 3 RF

Botas REV'IT! Delta H2O



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



Agilidade PURA

VOGE 350 AC

A gama neo-retro da Voge cresceu, e vem disponibilizar no mercado nacional a nova 350 AC, uma moto naked que se destaca pela facilidade de condução, por uma elevada qualidade dos acabamentos e por outros fatores relevantes que aqui lhe vamos dar conta.

Texto: André Sanches **Fotos:** Luis Duarte



» Galeria de fotos aqui





"O ARREDONDADO **FAROL FRONTAL** INTEGRA A ASSINATURA LUMINOSA DA VOGÉ ATRAVÉS DA HABITUAL LUZ DIURNA EM FORMA DE "V".

Para os motociclistas que pretendem elevar a fasquia e subir de cilindrada, a Voge concebeu a 350 AC. Esta proposta da marca premium da Loncin é dirigida aos motociclistas que pretendem uma moto com maior cilindrada, sem darem um passo maior que a perna.

Seja para o uso diário ou para uma viagem mais longa, a Voge 350 AC não tem preconceitos e transporta-nos para qualquer lado com o seu carácter diferenciado e cheio de estilo.

Com novidades face à sua irmã (300 AC), a que mais capta a atenção é, sem dúvida, a nova unidade motriz bicilíndrica de média/baixa cilindrada. Ansiosos por sentir os comportamentos da mesma, fizemo-nos à estrada.

As primeiras impressões do motor revelam a sua suavidade na entrega de potência juntamente com um som de escape pouco ruidoso e uma quase ausência de vibrações.

O bom desempenho do pequeno bicilíndrico revela-se sobretudo os regimes acima das 5000 rpm, facilmente atingidos graças à caixa de velocidades bem escalonada, que é trabalhada através de um seletor de mudanças simples e preciso e de uma leve manete de embraiagem.

Após rapidamente nos adaptarmos ao motor e à posição de condução confortável de costas direitas e pernas dobradas ligeiramente, a Voge 350 AC inspira-nos confiança.

Interiorizamos que qualquer manobra mais apertada é facilmente executada graças à sua agilidade e à baixa altura do assento ao solo (760mm). Com isto, os 165 kg de peso tornam-





321,8 CC
40,7 CV
5 095 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"A **VOGE 350 AC** BENEFICIA PELA ISENÇÃO DO IMPOSTO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO UMA VEZ QUE NÃO ULTRAPASSA OS 350CC"*

se imperceptíveis. E não fosse a boa resposta do motor com os seus cerca de 40 cv podia-se mesmo afirmar que estaríamos aos comandos de uma 125cc.

Soma a esta destreza uma travagem muito eficaz com uma boa dosagem e um ótimo feedback na manete regulável do travão dianteiro.

O travão traseiro também evidenciou boas capacidades ao transmitir uma boa mordida de fácil dosagem, que se agradece nas manobras em velocidades mais reduzidas. De referir que a travagem é assistida por um ABS de dois canais.

Em andamentos vivos as suspensões da Voge 350 AC seguem firmes, absorvendo decentemente as irregularidades do asfalto, dando ao condutor uma segurança superior, permitindo aproveitar uma estrada sinuosa mesmo quando conduzimos

com a faca nos dentes.

Livre de qualquer ajuda electrónica à condução, a Voge 350 está equipada com um moderno painel de instrumentos composto por um ecrã LCD de 5 polegadas de muito fácil leitura que é completado por um pequeno ecrã digital com informações úteis (média de consumo, voltagem da bateria, relógio, temperatura exterior e odómetro). Possui ainda uma conveniente tomada USB na lateral esquerda do painel de instrumentos.

A atenção e o cuidado à qualidade dos materiais usados na Voge 350 AC são notáveis. O depósito saliente nas laterais com a assinatura da Voge, o radiador abraçado pelas pequenas carenagens laterais, as subtis pegas em metal para o passageiro, o suporte de matrícula vindo do braço oscilante e uma ponteira de escape que dá nas



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



vistas pelo seu tamanho e colocação, são alguns pormenores que tornam a Voge 350 AC muito interessante.

O arredondado farol frontal integra a assinatura luminosa da Voge através da habitual luz diurna em forma de "V". Esta vem acompanhada, em cima e em baixo, pelas ópticas de médios e máximos e, tal como o farol traseiro, em LED.

Durante a mais de centena de quilómetros concretizados aos comandos desta Voge 350 AC salientaram-se os consumos, que em velocidade elevadas andaram em volta dos 4 litros e nas velocidades mais tranquilas nos 3 litros aos 100 km, valores apresentados pelo computador de bordo.

A Voge 350 AC beneficia pela isenção do Imposto Único de Circulação uma vez que não ultrapassa os 350cc mas retira destes uma potência muito perto do limite permitido pela carta de condução de categoria A2.

O seu contido preço de 5.095€ e os impressionantes 5 anos de garantia são fortes argumentos que certamente darão que pensar na altura de trocar para uma moto com mais cilindrada. //

*"LIVRE DE QUALQUER AJUDA ELECTRÓNICA À CONDUÇÃO, A VOGÉ 350 ESTÁ EQUIPADA COM UM MODERNO PAINEL DE INSTRUMENTOS COMPOSTO POR UM ECRÃ **LCD DE 5 POLEGADAS** DE MUITO FÁCIL LEITURA"*



EQUIPAMENTO

- Capacete Schubert E2
- Blusão Alpinestars T-SP-1
- Luvas REV'IT! Striker 2
- Botas Alpinestars Faster 3

DESENHADA para Impressionar



CFMOTO 450SR

A convite da CFMoto Portugal, estivemos em Istambul na apresentação da mais recente pequena desportiva da marca, a 450 SR. Design impactante e uma ciclística estruturada para receber um bloco motriz muito interessante, são pormenores reveladores de que nada foi deixado ao

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Marca

A cidade que serve de ponte entre o Oriente e o Ocidente foi a escolhida para a marca chinesa fazer a sua primeira grande apresentação em solo europeu. Um evento em grande, de dois dias, onde dois palcos distintos serviriam para os jornalistas terem contacto com dois modelos diferentes.

O primeiro dia estaria reservado para o teste em pista da grande novidade, a 450 SR, e no dia seguinte, um contacto pelos arredores da antiga Constantinopla, para podermos constatar o seu comportamento num ambiente menos técnico.

A magnitude desta apresentação tomou forma quando, numa sala de eventos com vista para a recta da meta do Intercity Istanbul Park, o CEO da CFMoto pegava no microfone enfrentando uma multidão de jornalistas e representantes da marca vindos dos quatro cantos do globo.

Estamos a falar de cerca de 180 pessoas oriundas da América, Médio Oriente, Sudoeste

Asiático, Austrália e obviamente Europa. Uma clara demonstração de intento organizativo e um verdadeiro desafio carregado de ambição.

Enquanto a tela gigantesca passava vídeos com imagens de acção em pista da pequena desportiva, a atmosfera crescia em expectativa pelo levantar do pano, até porque desde a primeira aparição na EICMA de 2021, que os média tinham ficado bastante curiosos.

E de facto, a marca de Hangzhou não quis deixar de demonstrar que a sua dimensão global (mais de 3000 concessionários no planisfério) e as suas parcerias com marcas conceituadas (Bosch, Continental, Kayaba, Brembo, Shell, etc) têm como fito entregar produtos com uma qualidade tecnológica ao nível dos grandes jogadores do mercado.

Relembremos mais uma vez a joint-venture com o grupo de Pit Beirer (detentor da KTM) no que toca ao desenvolvimento de novos modelos.

A 450 SR tem pinta de moto grande. As asas proeminentes são um pormenor mais estético do que funcional (prometem 2 Kg de downforce a 120»





"A 450 SR TEM PINTA DE **MOTO GRANDE**. AS ASAS PROEMINENTES SÃO UM PORMENOR MAIS ESTÉTICO DO QUE FUNCIONAL"

km/h), mas dão-lhe uma atitude aguerrida que se estende por todas as restantes linhas. Temos uma iluminação full Led com uma assinatura distinta (desenhando a sua forma de forma progressiva, quando a ligamos), e até uns pequenos sliders se mostram bem enquadrados na carenagem lateral.

Toda a sua fluidez revela muito cuidado na aerodinâmica e a sensação geral é de bastante atenção ao pormenor. A CFMoto afirma que passaram mais de 30 horas no túnel de vento para dar forma a mais de 20 modificações até chegarem ao produto final. Na parte ciclística, temos suspensões com enfoque desportivo (forquilha invertida e monoamortecedor traseiro com estrutura multi-link), travões Brembo (disco de 320 mm, mordido por pinças Brembo M40 e ABS da Bosch), e um quadro tubular em liga (sendo que as jantes utilizam o alumínio na sua composição).

O motor aguerrido (bicilíndrico paralelo com 449,5cc, cambota desfasada a 270° debitando 47

cv às 10.000 rpm e 39,3 Nm às 7750 rpm) esconde no seu interior pistões forjados e foi inteiramente desenvolvido pela marca.

O peso total da pequena desportiva queda-se nos 179 Kg pronta a rolar e se estes números ainda não fossem suficientes para ficarmos entusiasmados, o selector da caixa de velocidades tinha a possibilidade de ser montado de modo invertido, tipo "race-shift". Estava na altura de vestir o fato...

Agora seria altura de vos deliciar com momentos de condução épicos numa pista fantástica, pejos de despiques intermináveis, faca nos dentes, imagens heróicas aos comandos de uma moto muito divertida, mas... o clima não colaborou.

Choveu copiosa e insistentemente o dia todo, daquela moinha que ensopa os equipamentos e torna o asfalto num lago dos cisnes, o que não pareceu incomodar muito os artistas de stunt que nos brindaram com malabarismos engraçados. No >>

449,5 CC
47 CV
6 490 €





"O MOTOR DA 450 SR SURPREENDE PELA DISPONIBILIDADE. TEM UNS MÉDIOS REGIMES COM CANTAR DE GALO"

entanto para nós, uma pista desconhecida, à chuva, indicava que nas primeiras sessões (seriam 3 no total), os ânimos teriam de ser refreados.

A CFMoto 450 SR tem uma posição de condução espaçosa para as suas dimensões. O assento (795 mm de altura na sua versão standard) fica bem encaixado atrás do depósito, as pernas estão bem recolhidas e privilegiam a posição de "ataque" ao cronómetro.

Com o corpo a exercer peso no eixo dianteiro, graças à posição dos avanços, atrás da pequena bolha aerodinâmica encontramos um ecrã TFT de 5" a cores com um design cativante e de informação completa.

Não há ajustes electrónicos, não há mapas de condução e a IMU (servida numa TBox 4G que consegue comunicar através do smartphone através de um app dedicada) é um extra que servirá apenas para ler a telemetria da moto.

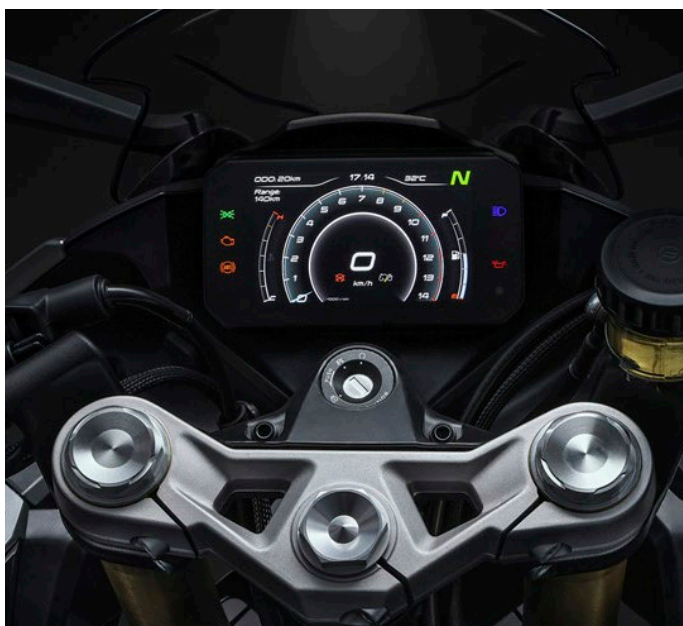
Rapidamente sentimos a agilidade do conjunto, os 179 kg estão bem distribuídos e toda a geometria da direcção está desenhada para criar soluções ao invés de problemas. As primeiras voltas são feitas a medo, seguindo um guia que nos mostrava as trajectórias sem elevar o ritmo em demasia.

Como sempre, existem os artistas que sabem mais do que os outros, e assim que lhes foi possível, ultrapassaram o piloto de Moto 3 do CEV que servia de guia. Escusado será dizer que no final da terceira volta, tínhamos dois gregos a deslizar em direcção à lama da escapatória. O primeiro milho...

Paulatinamente, fomos ganhando confiança. Os pneus CST entregavam toda a sua alma desportiva e um verdadeiro acto de fé começava a assumir os seus contornos holísticos. O excelente piso e o traçado largo e fluido do Intercity Istanbul Park ajudava-nos a tentar perceber os pontos







de desaceleração, e assim, ganhar ritmo sem grandes exageros.

A 450 SR tem uma travagem bastante modulável, algo que nos agradou particularmente nestas condições. A suspensão, em conjunto com o quadro, aceitam e alisam as irregularidades de modo a comunicarem ao piloto todos os esforços que estão envolvidos na equação. Sim, porque ao fim de umas voltas, os erros na procura de limites começam a aparecer, e nessa altura a estabilidade ciclística ajuda-nos a ganhar compostura. Começavam a aparecer os primeiros sorrisos no capacete.

Após a retemperadora pausa para almoço, o espírito estava em alta, e a única coisa que quebrava a boa energia do grupo era voltar a vestir uns fatos absolutamente encharcados. Picanços eram prometidos, e muita bazófia era alimentada pela segurança dos números da máquina em questão.

O motor da 450 SR surpreende pela disponibilidade. Tem uns médios regimes com cantar de galo e não se deixa intimidar para lá das 10k rotações, sendo que facilmente atinge os 190 km/h (bem embalado), tendo como único senão o facto de por vezes "enrolar" quando



"NÃO HÁ AJUSTES ELECTRÓNICOS, NÃO HÁ MAPAS DE CONDUÇÃO E A IMU (SERVIDA NUMA TBOX 4G QUE CONSEGUE COMUNICAR ATRAVÉS DO SMARTPHONE ATRAVÉS DE UM APP DEDICADA) É UM EXTRA QUE SERVIRÁ APENAS PARA LER A TELEMETRIA"

RST

COLEÇÃO 2023

AGORA DISPONÍVEL



RACE



ROAD



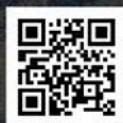
URBAN



TOURING



CLASSIC



RST-MOTO/2023-COLLECTION

TRUST IS EVERYTHING

TESTE CFMOTO 450SR

voltamos ao acelerador após a travagem.

IA diversão que este bicilíndrico oferece, casa na perfeição com a embraiagem deslizante e com uma caixa de velocidades competente, sem sobressaltos dignos de nota. É, sem dúvida, um 450 cheio de genica, mais do que suficiente para galvanizar uma condução entusiasmada.

O dia acabou em apoteose com o aparecimento de um cão na recta da meta. Bandeiras amarelas, animal avistado na relva e nenhum dos dois pilotos que seguiam lado a lado a fundo, cortou o acelerador! A travagem foi disputada com risos nervosos de miúdos inconscientes...

O dia seguinte estava reservado para um tour pela cidade de Istambul. No nosso imaginário, pensamos que iríamos mimetizar a passagem épica na ponte onde o Toprak bateu os 400km/h, visitar a Mesquita Azul e sermos gozados pelos senhores que vendem gelados nas bancas de rua.

O dia mais solarengo permitiu-nos uns bons quilómetros de estrada com a 450 SR. Em condições mistas (bom e mau piso), conseguimos enquadrar a experiência de condução da mesma no mundo real.

O feedback que vos podemos dar é bastante positivo, fora do ambiente desportivo de um

circuito, esta é uma máquina que tem uma condução simpática e envolvente, boa para o dia-a-dia. As suspensões conseguem ter um comportamento bastante saudável, o motor é afável a baixas rotações e a posição de condução desportiva não se torna muito penalizante nos pulsos. Mas sim, os CST gostam muito mais do piso abrasivo de um circuito, do que do asfalto sujo dos arrabaldes de Istambul.

A CFMoto tem vindo a surpreender-nos com a sua atitude assertiva, comprometida com a qualidade geral e focada num sucesso europeu. Os seus modelos são apanágio disso mesmo, e seu patamar evolutivo está longe de estagnar.

Esta pequena desportiva tem alma de moto grande, postura provocadora e um carácter que deve ser levado a sério. O valor por ela pedido estará tabelado pelos mercados do Sul da Europa e deverá rondar os 6.490 €.

As suas principais rivais serão a KTM 390 RC, a Yamaha R3 e a Kawasaki Ninja 400. E agora que abrimos a caixa de Pandora da pilotagem à chuva, nada nos impede de tentarmos montar um comparativo de pista com as quatro... independentemente do clima, a diversão está garantida! //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx SX 100 R

Luvras REV'IT! Chevron 3

Fato Macna Tronniq

Botas Dainese Nexus



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

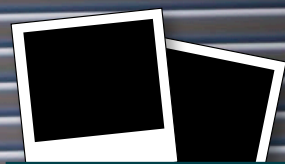


Prazer INFERNAL

DUCATI DIAVEL V4

O novo motor V4 Granturismo é a grande estrela desta nova Ducati que apresenta características dinâmicas e estilísticas marcantes, capazes de lhe causarem uma séria crise de identidade.

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



» [Galeria de fotos aqui](#)





"SEM QUALQUER DÚVIDA QUE A NOVA DUCATI DIAVEL V4 É UMA MOTO DE UM **SEGMENTO APARTE**"

Era uma vez uma cruiser com ambições. Nasceu provocadora, para desassossegurar tudo e todos com a sua atitude pouco digna para a sua classe. Farta de ser apenas melhor que as outras, jurou que havia de mudar da classe power cruiser, para onde a pudessem perceber melhor. Roubou um desportivo motor V4 e tornou-se numa nova classe de moto que não tinha concorrência, e que era muito difícil de classificar.

Eventualmente esta poderia ser uma história que qualquer moto do futuro contaria às suas netas. Mas a verdade é que a Ducati Diavel sempre foi considerada uma falta de respeito para o seu segmento.

Por diversas razões empurrada para uma classe em que a desportividade é apenas uma coisa que as outras motos têm, sempre foi incompreendida no seio do universo cruiser. Demasiado rápidas

para serem conduzidas com os pés para a frente, demasiado modernas para serem clássicas, pouco ágeis para serem desportivas, tanto a primeira como a segunda geração deste modelo enfrentavam uma séria crise de identidade.

Apesar do prazer de condução que conseguiam proporcionar, faltava-lhes um pouco para poderem ser apreciadas por quem não prescinde de acelerações vigorosas e inclinações vertiginosas. Com uma agilidade algo limitada pela exagerada dimensão do pneu traseiro e pela longa distância entre eixos, eram apenas compensadas pelo baixo centro de gravidade e pela avantajada disponibilidade do motor.

No entanto, com esta nova versão equipada com o motor que deriva do da Panigale V4, a Diavel V4 ganhou um comportamento dinâmico mais eficaz, que a torna num caso sério para os amantes da velocidade. Sobretudo para aqueles mais experientes e a quem as costas, os braços e os joelhos, castigados por muitos anos a rolar, já não >>

1 158 CC
168 CV
26 795 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO DA DIAVEL V4,
BASTANTE INTEGRADA NA MOTO, CONTRIBUI TAMBÉM
PARA UMA EFICAZ CENTRALIZAÇÃO DE MASSAS"*

são o que eram e já não permitem grandes tiradas e respetivas doses de adrenalina aos castigadores comandos de motos desportivas.

Para conseguir tal feito, relativamente à Diavel 1260 S, a Ducati emagreceu a Diavel V4 em 13kg, poupando 5kg no motor (que pesa apenas 66,7kg) e 8kg nos restantes componentes.

O novo motor V4 Granturismo, que debita quase 170 cavalos a partir de um binário de 126 Nm, faz com que os 236 quilos de peso do conjunto, em ordem de marcha, pareçam substancialmente mais leves. Na realidade, a relação peso/potência da Diavel V4 (1,4 cv/kg) é melhor do que, por exemplo, a de uma Kawasaki Z900 (1,68cv/kg) ou de uma Honda CB1000R (1,48 cv/kg), levando ainda de vantagem um binário consideravelmente superior ao de ambas (aproximadamente mais 20Nm). Isto permite que a Diavel V4 registre um

arranque de 0 aos 100km/h em apenas 3 segundos e uma extrema facilidade em atingir velocidades perfeitamente obscenas.

Equipado com uma cambota contra-rotante, este motor V4 Granturismo proporciona uma melhoria significativa da aceleração à saída das curvas, já que ao invés de contribuir para o aliviar da suspensão dianteira e respectiva carga no amortecedor traseiro, potencia o efeito inverso, mantendo o conjunto mais estável, proporcionando assim uma maior confiança graças a uma maior precisão da roda dianteira.

Tendo trocado o sistema de distribuição desmodrómico por um convencional sistema de retorno das válvulas por mola, os intervalos de manutenção para afinação foram alargados para os 60.000 quilómetros e a resposta a baixos regimes tornou-se mais suave, sem no entanto perder



CAMPANHA KYMCO



ZERO É SEMPRE ZERO



DINK R 125 | PVP 3.390€

0% JUROS | 0% ENTRADA | 48 MESES | TAEG 3,2%
VALOR FINANCIADO 3.390€ | PRESTAÇÃO 70,63€ | MTIC 3.599,90€

Exemplo para um contrato de crédito da Dink R 125 a 48 meses. PVP de 3.390,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.390,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 70,63€. Comissão de abertura de crédito no valor de 150,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 3,2%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.599,90€. Campanha válida até 31/07/2023. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal, S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 2590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco. Não acumulável com outras campanhas em vigor.





"EQUIPADA COM RIDING MODES, POWER MODES, CORNERING ABS, TRACTION CONTROL E WHEELIE CONTROL"

capacidade de resposta nos regimes mais elevados.

O novo motor V4 Granturismo tem ainda em conta o conforto dos ocupantes, e consegue mitigar o calor irradiado desligando a bancada de cilindros traseira, quando os requisitos de potência assim o permitem. Ao ralenti ou a baixos regimes, os dois cilindros traseiros vêm a cortada a alimentação de combustível, aliviando a pressão térmica, facto que também contribui para consumos mais razoáveis.

A posição de condução da Diavel V4, bastante integrada na moto, contribui também para uma eficaz centralização de massas, que permite abusar da fabulosa travagem na entrada das curvas e da demolidora resposta do acelerador na saída delas.

A confiança proporcionada pelo pacote eletrónico é apenas limitada pelo bom-senso e pela certeza de que em caso de eventual excesso, ainda há margem para resolver a situação.

Equipada com Riding Modes, Power Modes, Cornering ABS, Traction Control e Wheelie Control, é difícil encontrar surpresas no caminho, já que estas ajudas eletrónicas asseguram que o quadro e os componentes de qualidade integrados nos diversos sistemas: travagem, suspensão e entrega de potência, vão cumprir a sua função em conjunto e sem falhas, para que se possa ter uma experiência de condução realmente inesquecível.

E nem lhe faltam todas as mordomias que a tecnologia disponibiliza: Quick Shifter, Power Launch, Cruise control, Hands-Free, ecrã TFT a cores de 5" TFT, Ducati Multimedia System, com integração do Smartphone, comutadores retroiluminados, iluminação Full-LED e piscas dinâmicas.

Poder-se-à argumentar sobre a agilidade,





TESTE *DUCATI DIAVEL V4*

considerando que a Diavel V4 tem ainda uma considerável distância entre eixos, um pneu traseiro escandalosamente largo e uma inclinação lateral um pouco mais reduzida. Não deixando de ser um facto, isso é compensado por uma maior estabilidade e por uma excelente distribuição de peso, com um centro de gravidade muito baixo, que inclusivamente facilita as manobras a baixa velocidade e à mão.

Durante a semana que dela pude desfrutar e ficar a conhecer, vão ficar recordações difíceis de esquecer. Não pela sua estética ou elan, mas sim pelo seu comportamento dinâmico. A avassaladora competência do conjunto e a confiança que suscita em qualquer circunstância, a suavidade do motor mesmo a baixa rotação, a facilidade com que sobe de regime, mesmo nas relações de caixa mais altas, o excelente desempenho do quickshifter e da caixa

de velocidades e o funcionamento imperceptível das ajudas eletrónicas à condução com todos os benefícios que daí advêm, deixaram-me deveras satisfeito e impressionado.

Isso e o conforto a bordo, proporcionado pelo perfeito encaixe no assento e por uma triângulo ergonómico muito bem estudado, que me garantiram muitos quilómetros de prazer, durante os quais tive oportunidade de castigar, e bem, os fabulosos pneus Pirelli Diablo Rosso III. Pude ficar sem qualquer dúvida que a nova Ducati Diavel V4 é uma moto de um segmento aparte. Não é uma desportiva convencional, mas que não é definitivamente uma cruiser, seja ela de que género for. É, no entanto, e a vários níveis, uma moto que realmente pode proporcionar um prazer infernal a qualquer motociclista que a possa ter na sua garagem. //



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N87

Blusão RSW Pierce

Jeans Rev'it! Lombard 2 RF

Luvras RSW MS_019

Botas TCX Climatrek Surround GTX

TRUE SPIRIT



Z900RS

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

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



Recomendamos Lubrificantes **LEPSA**

Recomendamos Equipamentos **SCORPION**

Recomendamos Equipamentos **AG**

Recomendamos Equipamentos **AG**

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



Passeando pela Grécia/Balcãs ESPANHA, 2022

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

No dia seguinte, 20 de agosto de 2022, a minha mão estava uma verdadeira bosta! Sentei-me na praça e terminei o desenho que começara no dia anterior, enquanto gelava a mão e o pulso, a ver se desinchavam um pouco.

Eu estava cheia de vontade de seguir caminho e explorar coisas. O meu estado de espírito estava longe do dia anterior e a última coisa que me apetecia fazer era seguir direto para o meu destino.

Era cedo, não havia ninguém na rua e isso era fantástico para eu conduzir sem ter de andar a meter muitas mudanças, era só rolar!

Os dedos estavam tão inchados que era muito difícil mexe-los, o pulso estava uma verdadeira bola e fechar a mão era tarefa completamente impossível.

Oh valha-me Deus, como iria eu conduzir com uma mão inútil? Será que fora o esforço do dia anterior que provocara aquele inchaço todo? Se assim fosse a coisa iria piorar de dia para dia?

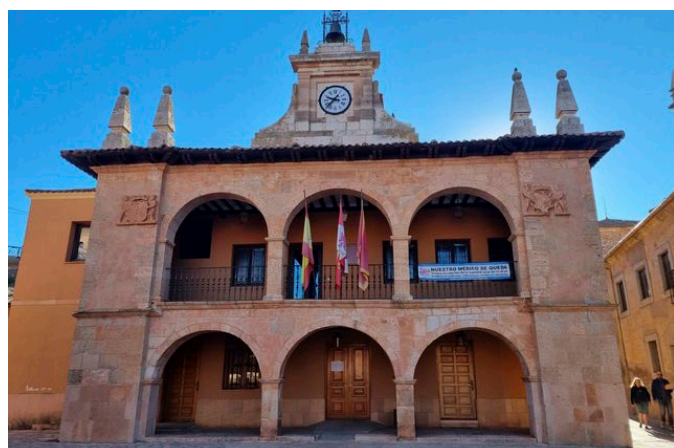
Comecei timidamente indo tomar o pequeno almoço a Ayllón, uma terrinha muito mimi ligada à história de Portugal e ao tratado de paz depois da batalha de Aljubarrota.

Muito fixe, a Plaza Mayor estava toda por minha conta, por isso pude por-me por ali a comer croissants enquanto apreciava o ambiente medieval em redor, com o Edifício do Ayuntamiento ao fundo.

Não é por acaso que Ayllón faz parte dos “Los Pueblos Más Bonitos de España” porque é muito fofinha, cheia de história e vestígios do passado.

Na varanda do Ayuntamiento um cartaz falava da reforma da saúde rural, parece que em Espanha as coisas também não estão fáceis com a saúde!

A igreja de San Miguel, ao fundo da Plaza, do outro





lado do Ayuntamiento, chamou-me a atenção é claro!

As construções românicas sempre me chamam a atenção. Mas era muito cedo, estava fechada. Apenas pude apreciar os pormenores do exterior.

Todo o pueblo é encantador e muito agradável para passear e apreciar os pormenores.

Do lado de fora da muralha fica o Río Aguijejo, onde a minha motita me esperava.

Tão bom passear ao sábado, com as estradas ao meu dispor!

Aos poucos a minha mão marota estava a conseguir finalmente voltar a apertar a embraiagem, por isso eu estava animada para procurar um pueblo que queria muito visitar.

E valeu a pena parar. O nome Calatañazor deriva do árabe “be Qal`at an-Nusur”, que significa “Castelo das Águias”.

A vantagem desta terrinha é que fica no topo de um monte, mas tem bom acesso, a moto vai até à porta e depois as ruas não sobem muito. E são lindas de morrer, com as casinhas cor de terra, sustentadas por vigas e colunas de madeira, com ar de serem mais velhas que o mundo.

O castelo é do século XIV ou XV, está bastante aruinado, mas permite uma bela perspetiva sobre o pueblo e o vale. Fica ali à beirinha também, não é preciso escalar nenhuma montanha para lá chegar.

E o pueblo é bem giro visto de lá de cima da torre.

Ao fundo a Iglesia de Nuestra Señora del Castillo, românica, é imponente! A sua origem é do sec XII, foi alterada posteriormente, mas não perdeu a sua imponência. Estava fechada, uma pena, teria gostado de a ver por dentro.

E as ruas, cheias de sol, voltaram a encantar-me ao





ir embora. Acho que vou ter de voltar lá um dia, para explorar também a redondeza com calma, quando eu estiver plenamente recuperada desta mão, para que nada me prenda de explorar.

No caminho para o meu destino decidi ir pelo parque Natural de Moncayo. O dia estava quente, eu já tinha o rosto a ficar queimado, porque como não conseguia abrir e fechar o capacete, mantinha-o aberto, por isso achei que andar pelo meio da natureza, entre arvores e sombras, seria fantástico! E realmente foi uma bela escolha de caminho, fresco e lindo, até parei várias vezes para registar perspetivas da bela estrada.

Até a paisagem mudar abruptamente.

E foram tantos quilómetros de terra queimada! A luta com o fogo deve ter sido feroz, porque havia pedaços de terra lavrada e algumas casas ao longe que foram protegidas por contra-fogos. Nitidamente tinham pegado fogo a arbustos menores junto de habitações e terrenos de vinha e fruta, para que o incêndio maior não passasse, e ele contornou e seguiu.

Santo Deus, a sensação foi de entrar num cemitério da natureza! A tragédia não era antiga, ainda cheirava a fumo e a cinzas.

O Mosteiro Real de Santa María de Veruela, estava bem no limite da linha de fogo. Acredito que foram momentos de terror e luta para que o fogo não chegasse até ele.

Não tive vontade de entrar e visitar, ficará para uma próxima vez, apenas visitei em redor sem me meter lá dentro.

Embora as fotos apareçam sem ninguém, havia bastante gente lá dentro e eu estava muito antissocial para entrar.

Há coisas em Espanha que me fascinam, como as casitas, armazéns ou caves construídas debaixo da terra. Existem em diversas zonas do país, já visitei várias em diferentes sítios, ali só olhei de longe. É sempre uma visão que me surpreende!

E cheguei a Alquézar, para mim um dos pueblos mais bonitos que conheço em Espanha.

Não só é uma terra lindíssima, como fica situada junto do Cânion do Rio Vero e do Parque Natural de la Sierra de Guara, por isso, por ali, toda a gente se tenta a aderir a atividades na natureza e algumas mais radicais no Canion. A minha atividade por lá, a cada vez que passo, tem sido sempre passear pelas ruelas, desenhar e beber sangria, mas um dia vou ficar mais tempo para poder explorar também a natureza em redor.

Fui cedo para o meu destino, em Adahuesca, não muito longe de Alquezar. Sabia que havia petiscos no hostel e boa cerveja, por isso fui para o aconchego comer e beber e pôr gelo no meu pulso, que já não queria caber na luva.

Estava visto que os meus dias terminariam como começavam, com gelo até adormecer tudo, desde a pele até ao osso. Esse seria o segredo para fazer funcionar esta mão e ela dar-me um pouco de paz.

Vamos ver como é que a mão acorda amanhã, porque a vontade de explorar está a aumentar e não poderá ser uma mão marota a parar-me... ou poderá? //

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



Renovado E IRRESISTÍVEL

O SCHUBERTH E2 FOI REVELADO NO FINAL DO ANO DE 2022 E O ANDAR DE MOTO TEVE A OPORTUNIDADE DE O TESTAR EM DIFERENTES SITUAÇÕES DURANTE MUITOS DIAS E EM MOTOS DÍSPARES.

O grande destaque do Schuberth E2 vai para a sua versatilidade que conjuga 3 estilos de capacete diferentes num só (aventura, integral e modular) enquanto confere a mais recente certificação ECE 22.06.

Todo ele foi desenhado a pensar na maior segurança do motociclista, basta tomarmos atenção aos elementos de qualidade constituintes do Schuberth E2, que tornam a sua estrutura robusta e finalizada com bons acabamentos e pormenores que fazem a diferença.

Tudo isto sem descurar o elevado conforto. Todas as almofadas interiores parecem afeiçoar-se à nossa cabeça e os seus enchimentos suaves e generosos proporcionam-nos um aconchego para várias horas de uso constante.

Como capacete modular, o ruído aerodinâmico no seu interior é sentido, sobretudo devido às diminutas fendas existentes para a abertura e encaixe da queixeira, mas que ainda assim, passa completamente despercebido se dermos uso às colunas HD integradas de fábrica.

Sem a pala montada no Schuberth E2 a resistência aerodinâmica é diminuta, inclusive nas velocidades mais altas e, surpreendentemente, com a pala (desenvolvida em túnel de vento) esta é igualmente baixa, porém denotamos uma leve vibração vinda da mesma quando circulamos mais rápido, e que depende em muito da aerodinâmica da moto.

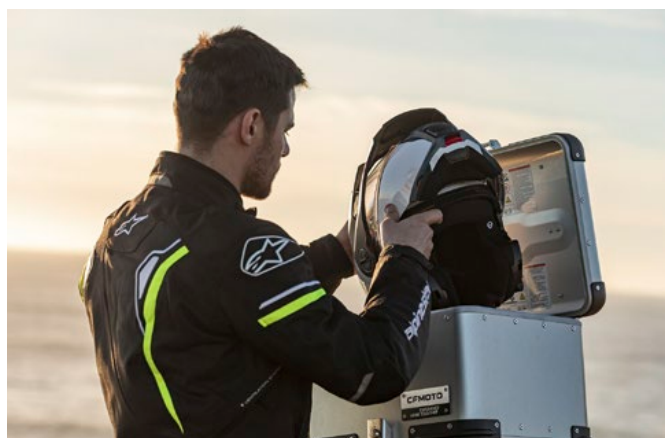
A ampla viseira instalada no capacete modular E2 da Schuberth oferece uma boa visibilidade e proteção graças à sua densidade. Nos dias

mais húmidos o pinlock efetuou a sua função perfeitamente ao não a deixar embaciar, mesmo sem entradas de ar abertas.

Com a meteorologia indecisa que temos vivenciado em Portugal, ora chove ora faz sol, também foi possível pôr à prova a ventilação interior do Schuberth E2. Caracteriza-se pela sua eficiência, que nos dias mais quentes nos proporcionou uma rápida e fluida substituição do ar abafado dentro do capacete por outro mais fresco vindo do exterior.

O estilo do Schuberth E2 é inspirado na aventura e reúne boas características para realizar grandes viagens com um elevado conforto. Ainda que pareça pesado quando o carregamos, em utilização não damos conta desse fator e não podemos esquecer que, incluído no peso está o pré equipamento de intercomunicação (duas colunas e três antenas).

Já disponível para venda em todos os distribuidores oficiais em Portugal, o Schuberth E2 dispõe de uma grande variedade de cores e grafismos com tamanhos desde o XS (43) ao XXXL (65) por um preço a variar entre os 699€ e os 799€, dependendo da decoração. //



CAISMOTOR

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



**1290 SUPER
ADVENTURE S**



f @ /caismotor



Companheiras **DE VIAGEM**

AS TOURATECH DESTINO TOURING GTX FORAM CONCEBIDAS ESPECIFICAMENTE PARA AS GRANDES VIAGENS SOB QUALQUER CLIMA ATMOSFÉRICO.

Quer seja debaixo da chuva intensa na auto-estrada, no calor das cidades ou mesmo em temperaturas negativas, a versatilidade das Destino Touring GTX vem da sua capacidade de enfrentar as mais adversas condições mantendo o máximo conforto ao motociclista.

Estas botas Touring da Touratech são dotadas de membrana Gore-Tex, totalmente impermeável e, ao mesmo tempo, respirável para as temperaturas mais elevadas.

Principalmente fora da moto, as palmilhas Ortholite asseguram o máximo conforto nas caminhadas, em conjunto com a ótima aderência da sola fabricada em acetato-vinil de etileno (material reconhecido pela sua maleabilidade) e o fácil ajuste ao pé.

Além de um elevado conforto, as botas para motociclistas devem garantir proteção, portanto, as Touratech Destino Touring GTX integram uma sola intermédia em polipropeno para garantir rigidez, assim como na zona do calcanhar e tornozelo. Tudo isto confere às botas Touring GTX um certificado de segurança EN 13634-201, segundo as normas europeias.

Desenvolvidas em parceria com a REV'IT!, as botas Touratech Destino Touring GTX são fabricadas em pele e têm um reforço de material na zona do pedal das mudanças, refletores na parte de trás e fechos discretamente tapados.

As botas Destino Touring GTX da Touratech estão disponíveis do tamanho 39 ao 48 nos revendedores oficiais por um preço recomendado de 319,90€.



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

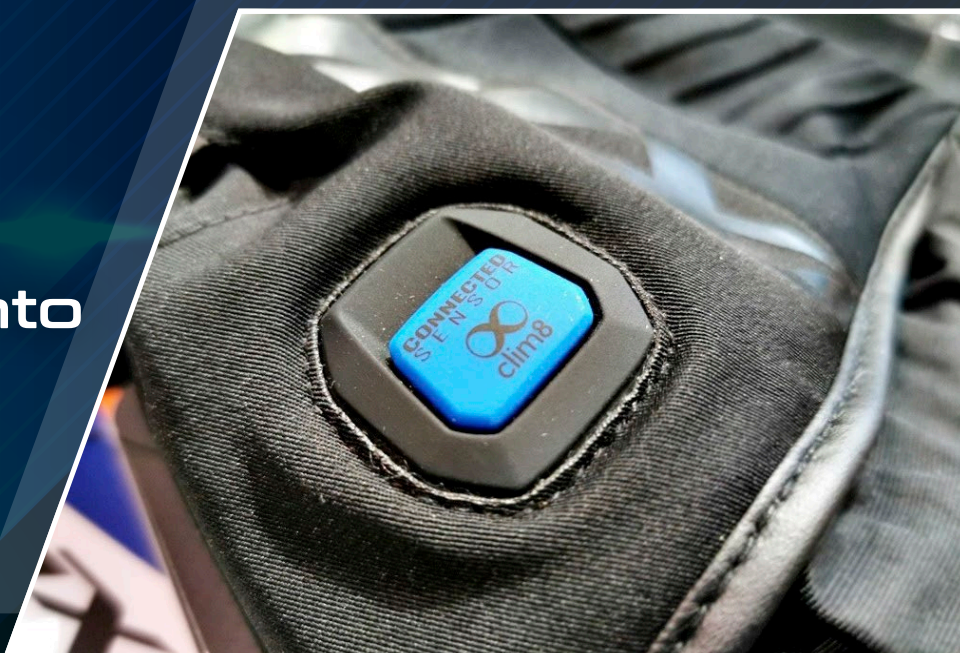


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Três modos DE SOM

À SEMELHANÇA DE OUTRAS GAMAS DA FABRICANTE ALEMÃ ESPECIALISTA EM ESCAPES, THE JEKILL AND HYDE COMPANY, APRESENTA AGORA UMA NOVA LINHA DE ESCAPES PARA A TRIUMPH BONEVILLE T120.

Depois de terem lançado sistemas de escape para a Speed Twin Bobber, Speedmaster e Thruxton, a Dr. Jekyll revela os escapes Spy especificamente dedicados à Boneville T120.

Os sistemas de escape incorporam válvulas, controladas eletronicamente por meio de um botão no guidador, que regulam a saída de gases de escape e, dependendo da posição das válvulas, alteram o som do motor.

Tal como no escape para a BMW R1200/1250 GS/A da The Jekyll and Hyde Company, o Spy para a T120 também disponibiliza 3 modos. O mais silencioso, modo Dr. Jekyll, o mais sonante, o Mr. Hyde, e o modo dinâmico que se insere no meio dos dois em termos de decibéis.

O escape Spy para a Triumph Boneville T120 está disponível em preto ou cromado com dois tipos de final da ponteira. Pode customizar e adquirir o Spy ao seu gosto aqui. //





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



Um kit para limpeza DE CORRENTES DE TRANSMISSÃO

MANTENHA FACILMENTE A SUA MOTO EM BOAS CONDIÇÕES.
PROLONGUE A VIDA DO SEU KIT DE TRANSMISSÃO.

O MINT da Oxford é um kit de limpeza de correntes de transmissão que se revela perfeito para manter a moto em boas condições, prolongando a vida da corrente, cremalheira e pinhão de ataque.

O Chain Cleaner, um produto com uma poderosa fórmula que é extremamente eficaz na dissolução do lubrificante antigo e contaminado com sujidade agarrado à corrente. A embalagem tem uma capacidade de 500ml.

A Chain Brush é uma escova multifacetada, especificamente concebida para limpar de

forma rápida e prática os 3 lados da corrente ao mesmo tempo, tornando fácil uma tarefa pouco agradável mas necessária.

O All Weather Lube é um lubrificante viscoso, destinado a ser usado em motos de estrada, que conta com uma fórmula especial aditivada com inibidores de corrosão. A embalagem tem uma capacidade de 500ml.

O Kit de limpeza Mint da Oxford está disponível nas lojas da especialidade por um P.V.P. recomendado de 33,57€ (IVA incluído),

Para mais informações contacte a Multimoto, a importadora oficial da Oxford para Portugal. //

Por bons E MAUS CAMINHOS

A FABRICANTE DE PNEUS MITAS ANUNCIOU UM NOVO PNEU MISTO PARA UMA UTILIZAÇÃO 70% EM ESTRADA E 30% EM OFF-ROAD.



A concepção do pneu Enduro Trail-ADV da Mitas foi focada em fornecer aos motociclistas uma boa estabilidade em estrada aberta ao mesmo tempo que garante um bom desempenho nos trilhos.

Integrando diferentes tipos de borracha (multicomposto) de forma a fornecerem uma maior duração, os pneus Mitas Enduro Trail-ADV promovem boa aderência nas curvas mesmo em baixas temperaturas e sob condições de piso molhado graças ao elevado teor de sílica incorporado na sua composição.

O Mitas Enduro Trail-ADV irá estar disponível no mercado nacional a partir de maio de 2023 nas medidas 120/70ZR19 e 170/60ZR17 nos revendedores autorizados. Nos meses seguintes, mais medidas irão sendo disponibilizadas.

Pelas palavras de Gustavo Pinto Teixeira, vice-presidente do segmento de duas rodas e pneus especiais da Trelleborg Wheel Systems, "o Mitas Enduro Trail-ADV inclui as nossas mais recentes inovações técnicas e vem satisfazer as demandas específicas dos modernos motociclistas Adventure". //





Conforto E PROTEÇÃO

O EQUIPAMENTO DA BMW MOTORRAD EM DESTAQUE ESTE MÊS SÃO AS SAPATILHAS SEOUL GORE-TEX, INTEGRADAS DO CATÁLOGO DE EQUIPAMENTOS 2023 DA FABRICANTE ALEMÃ.

Com aparência descontraída e jovial, as sapatilhas Seoul apresentam elementos de elevada qualidade para uma maior proteção e versatilidade no uso diário.

A membrana Gore-Tex irá proteger os pés do motociclista contra as intempéries e as proteções colocadas no calcanhar e tornozelo asseguram a proteção contra os impactos fortes.

Além do conforto proporcionado pelo fácil ajuste realizado por um subtil fecho de correr interior e uma tira de velcro, as sapatilhas Seoul Gore-Tex promovem ainda um boa aderência através da sua sola fabricada num material resistente ao óleo e ao combustível.

O material predominante na sua composição é pele (70%) e os restantes são poliuretano (20%) e poliéster (10%).

As sapatilhas Seoul Gore-Tex são unissexo e estão disponíveis nos revendedores oficiais, em tamanhos do 36 ao 48 e nas cores preto ou branco, por um preço de venda ao público recomendado de 250€. //



Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM

UM
 CONQUER THE WORLD



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125

3.790€



Renegade Vegas 125

3.860€



Renegade Classic 125



Toda a gama em 125cc



Potência 12cv



Refrigeração líquida



Conduz com carta de automóvel

Multimoto



www.umiberica.com



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



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

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



Tecnologia ALEMÃ

JÁ DISPONÍVEL NOS DISTRIBUIDORES OFICIAIS, O SCHUBERTH S3 É A COMBINAÇÃO PERFEITA ENTRE DESEMPENHO E SEGURANÇA

O novíssimo SCHUBERTH S3 integra os mais recentes padrões de segurança, aerodinâmica e desempenho acústico da marca alemã, sendo também o primeiro capacete integral SCHUBERTH a receber a nova homologação ECE 22.06.

Este novo capacete integral desportivo representa a combinação perfeita entre desempenho e segurança, com o conforto requerido nos capacetes de turismo.

Durante o desenvolvimento do capacete S3, os técnicos e pilotos de teste passaram longos períodos no túnel de vento da SCHUBERTH e nas estradas alemãs, otimizando o seu desenho para garantirem a melhor proteção, aerodinâmica e desempenho acústico aos motociclistas.

Para a SCHUBERTH, a segurança é prioridade no desenvolvimento de qualquer equipamento. O S3 é, ao lado do C5 e do E2, o terceiro capacete que cumpre as mais recentes normas de segurança da homologação ECE 22.06. A calota exterior é

fabricada em material compósito, com recurso à patenteada tecnologia SCHUBERTH, sendo reforçada com fibra de carbono para uma melhor capacidade de absorção de impactos e um peso reduzido.

Equipado com S.R.S. (Schubert Rescue System) o S3 permite aos serviços de emergência removerem mais facilmente as almofadas laterais, e conseqüentemente o capacete, reduzindo assim a força aplicada no pescoço do motociclista, em caso de acidente.

Elevados padrões de conforto são uma das principais características de qualquer capacete SCHUBERTH. No caso do S3, quatro elementos principais asseguram um excelente desempenho: a geometria do EPS, a ventilação do capacete, o desempenho acústico e a qualidade dos forros.

O S3 oferece um fluxo de ar permanente graças a uma ventilação ajustável e um extrator de ar integrado no spoiler traseiro. Está equipado com duas entradas de ar sobrepostas na zona da

MOTO PONTO

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

queixeira e um filtro lavável e substituível, para uma respiração adequada enquanto se conduz em condições extremas. Os botões ergonómicos oferecem um ajuste fácil das duas aberturas dos ventiladores frontais.

Os forros do S3 foram especialmente concebidos para combinar um ajuste firme e garantir a segurança a alta velocidade, mas também para oferecer um conforto sem compromissos ao percorrer longas distâncias.

Os forros do S3 são fabricados em tecidos antibacterianos e respiráveis, de alta qualidade, fabricados em Itália, e que respeitam as rigorosas normas OEKO-TEX STANDARD 100.

Para oferecer um conforto inigualável a todos os formatos de cabeça, o novo SCHUBERTH S3 faz parte do “Programa de Ajuste Individual Schubert”, que oferece a possibilidade de customizar o forro interior do capacete, através da aplicação de forros mais ou menos espessos na zona da face e do topo da cabeça.

O novo S3 está preparado para receber o sistema de comunicação SCHUBERTH SC2, dotado de tecnologia MESH 2, pelo que conta com as colunas HD e as três antenas para o rádio FM, intercomunicação Bluetooth e rede, pré-instaladas de fábrica.

O SC2 é muito simples de instalar no capacete, basta encaixar o microfone, remover a tampa localizada na parte posterior do capacete, a tampa do suporte do controlo remoto, ligar ambos, e está pronto para andar de moto.

Com um peso anunciado de 1610g (1640g com acessórios) para o tamanho M, o SCHUBERTH S3 é proposto numa grande variedade de cores e decorações, com tamanhos que vão desde o XS(53) ao 3XL(65), e já está disponível nos distribuidores oficiais da marca pelo preço de 549€ para as cores lisas e 649€ para os modelos decorados. //



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



Prático E RESISTENTE

UM SUPORTE PARA SMARTPHONES, COMPATÍVEL COM TODAS AS MOTOS.

O SHAD X-Frame ajusta-se rapidamente a qualquer tipo de telemóvel com tamanhos compreendidos entre 135x65mm e 180x90mm.

Este suporte pode ser fixado ao espelho ou a guiadores com diâmetro entre os 20 e os 40 milímetros, de forma simples e rápida (sistema Shad quick click), graças à sua fixação universal, e é facilmente ajustável mesmo com luvas calçadas. A sua estrutura em poliamida e fibra de vidro reforçada garante uma elevada resistência.

O suporte de smartphone SHAD X-Frame é fabricado em borracha para aderir corretamente garantindo uma grande confiança na sua utilização. Graças ao seu sistema de rotação, o telemóvel pode ser usado na vertical e na horizontal.

A fixação superior em borracha que deve ser usada em pisos mais irregulares e a alça de segurança estão incluídas de série. Na versão para retrovisor, os dois extensores M8 e M10 são

vendidos como acessórios opcionais (X15G-MAR).

Com um preço de venda ao público de 46,00€ (IVA incluído), este suporte já se encontra disponível nas lojas da especialidade.

Para mais informações, contacte a Multimoto, o importador oficial Shad para Portugal. //



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



O nível ACIMA!



A GARMIN LANÇOU O SEU MAIS RECENTE SISTEMA DE NAVEGAÇÃO PARA ORIENTAR OS MOTOCICLISTAS NAS MAIORES AVENTURAS POR ESTRADA E FORA DELA.

O Garmin zūmo XT2 chega recheado de novidades, a começar pelo maior ecrã, agora com 6 polegadas de diagonal, e um brilho mais forte, face à versão anterior, o zūmo XT.

Além de resistente à água, o novo zūmo XT2 inclui um suporte para o guiador capaz de resistir às vibrações causadas pelos pisos mais irregulares.

Antes de arrancar para a rota definida, o mais recente sistema de navegação da Garmin permite tirar o máximo proveito das aventuras de moto com a personalização da rota, auxiliada por imagens visuais no GPS ou na aplicação Tread no smartphone, além de informar o trânsito em tempo real, o clima e as notificações no smartphone quando emparelhado.

A descoberta de novos lugares está agora mais facilitada com o Michelin Scenic Roads e o Guia Verde Michelin que ajudam a enveredar por rotas

populares e preferidas por muitos motociclistas. Estas podem ser visualizadas previamente através de imagens satélite Birdseye Direct de alta resolução.

Quem pretender mais aventura pode explorar o Garmin Adventurous Routing, que foi aprimorado para encontrar colinas, curvas e as vistas mais impressionantes, com 4 níveis de dificuldade diferentes.

Com recurso ao Group Ride Mobile pode acompanhar-se ao vivo no sistema de navegação a localização dos companheiros presentes na mesma viagem para não existirem desencontros. Em caso de zonas sem cobertura é necessário adquirir o Group Rider Tracker.

O sistema de comunicação instalado no capacete pode ser emparelhado ao zūmo XT2 (salvo incompatibilidade) para receber as instruções de navegação via áudio, realizar chamadas de voz e

desfrutar de música durante a viagem (por meio do bluetooth emparelhado com o smartphone). O GPS pode ser configurado para advertir sobre curvas mais fechadas, mudanças de velocidade, radares e outros.

Para ultrapassar para lá das fronteiras da Europa e do Médio-Oriente (pré-instalados) é apenas necessário descarregar gratuitamente do Garmin Express os mapas adequados (África, América do Norte, América do Sul, Austrália e Nova Zelândia).

Terminado o percurso é possível aceder às informações de velocidade, aceleração, desaceleração e outros por meio da aplicação Tread.

O Garmin zūmo XT2 permite ser emparelhado com o dispositivo de comunicação por satélite inReach compatível, que permite mensagens bidirecionais, partilha de localização e alertas SOS em caso de emergência.

O zūmo XT2 já se encontra disponível para venda nos revendedores autorizados por um preço recomendado de 599,99€. //



Wingmotor

MARQUE UM TEST DRIVE

Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt



"SEGUNDA pele"



O CONJUNTO FORMADO PELO BLUSÃO , PELAS JEANS LOMBARD 3 RF E PELAS BOTAS LINK GTX, TEM-ME ACOMPANHADO NOS MEUS TESTES AO LONGO DOS ÚLTIMOS MESES. NOS DIAS TRISTES DE INTEMPÉRIE, OU EM ÉPICAS JORNADAS SOLARENGAS, ESTA FOI A MINHA "SEGUNDA PELE".

Texto: Pedro Alpiarça

Existe todo um mundo para além dos fatos completos. Aliás, na maior parte das vezes que nos servimos da moto para nos deslocarmos, a escolha recai num bom blusão e numas intemporais calças de ganga. Não só privilegiamos o conforto e a simplicidade da indumentária, como deixamos de lado o look alienígena dos equipamentos de duas peças. Conseguimos assim misturar-nos melhor com a mole humana que não percebe o mundo das duas rodas (e que se assustam facilmente), caminhando no meio deles, quase incógnitos.

JEANS REV'IT! LOMBARD 3 RF

Começando então pela peça mais consensual, as calças de ganga. A sua polivalência e capacidade de se poderem combinar com qualquer tipo de blusão (mantendo uma imagem descontraída e confortável), sem perder algumas fundamentais características de segurança, tornam-nas indispensáveis no arsenal de equipamento de qualquer motociclista.

As REV'IT! Lombard RF (de Regular Fit) vão na sua terceira geração, uma evolução justificada pela sua popularidade junto do público. Disponíveis em preto ou azul escuro (ambas as cores em tom "lavado"), o seu corte é constante ao longo de toda a perna, sem secções mais estreitas ou apertadas, o que lhe dá um vestir bastante confortável e um aspecto casual. Temos os cinco bolsos tradicionais em quaisquer jeans, com costuras discretas no desenho e na cor.

O material utilizado na sua construção é denominado de CORDURA® DENIM, em que o algodão da ganga tradicional é reforçado com fibras de nylon, aumentando assim a sua durabilidade e resistência à abrasão. Neste particular e importante capítulo, as Lombard conseguem uma certificação AA (o nível intermédio) da norma europeia EN 17092 standard, para equipamentos de protecção pessoais. Claro que as proteções SEESMART™ CE-nível 1 nos joelhos e nas ancas (incluídas de fábrica), também contribuem para esta certificação. Leves, bastante



maleáveis, e com ajuste no seu posicionamento (para melhor se adaptarem aos diferentes tamanhos), a sua presença é uma garantia de segurança fundamental para transformar estas calças em algo mais parecido a uma armadura. As costuras nas zonas atreitas a impactos são reforçadas para uma maior performance de integridade na resistência à abrasão.

E o conforto? A REV'IT! melhorou a sua última geração das Lombard dotando-as de maior elasticidade na sua composição, facilitando assim todos os movimentos de entrada e saída da moto.

Ao longo dos últimos meses, o espectro de temperaturas de utilização foi bastante exigente, desde os 8°C de Janeiro aos dias mais quentes do despoletar da Primavera. Estas calças mantêm a sua neutralidade térmica, típica das jeans normais, conseguindo a proeza de serem aconchegantes no frio e bastante respiráveis no calor. E, surpresa das surpresas, se as usarmos com a bainha virada para fora, encontramos um útil reflector da 3M™ Scotchlite™ na parte exterior da perna. Os pormenores são tudo...

BOTAS REV'IT! LINK GTX

Passemos então às botas Link GTX. Desenvolvidas a pensar nos amantes das motos de turismo mais despachado, as Link GTX prometem ser as companheiras ideais para as várias épocas do ano. A sua construção em pele com uma membrana de GORE-TEX, é uma garantia de impermeabilidade e de respirabilidade. No seu interior encontramos uma palmilha da OrthoLite® X 40, uma clara aposta no conforto e na manutenção da sua forma ao longo do tempo. Os movimentos do tornozelo são facilitados pelas secções em fole nas zonas onde importam, e o longo fecho corrido tipo zipper (ajudando assim a operação de calçar/descalçar) é selado em toda a sua extensão com painéis de velcro extra forte.

Como a segurança não pode ser descuidada, zonas reforçadas para protecção ao impacto podem ser encontradas na biqueira da bota, na envolvente do calcanhar e tornozelo, sendo que os painéis laterais também recorrem à mesma estrutura. O aspecto robusto das Link GTX deve-se em grande parte ao formato da sua sola, com borracha anti derrapante desenvolvida pela própria REV'IT!. Outros apontamentos que revelam a qualidade das mesmas, são os painéis perfurados na lateral (atingindo o tal equilíbrio térmico através da respiração), os reforços texturados para potenciar o contacto com os selectores da moto, e a discreta mas bastante útil faixa reflectora na zona do calcanhar.

A convivência com as Link está directamente





*"ZONAS REFORÇADAS PARA PROTECÇÃO AO IMPACTO
PODEM SER ENCONTRADAS NA BIQUEIRA DA BOTA, NA
ENVOLVENTE DO CALCANHAR E TORNOZELO"*

associada à palavra conforto. Contrariamente ao que a sua imagem volumosa poderia antever, sentem-se leves no andar e eficazes na postura, mantendo a sua impermeabilização nas condições mais rigorosas, sem se tornarem insuportavelmente quentes nos dias em que a temperatura sobe. A sua qualidade de construção e aparente simplicidade fazem delas umas botas de turismo prontas para testemunhar muitos e bons quilómetros.

BLUSÃO REV'IT! VERTICAL GTX

Por fim, e de longe a peça deste conjunto mais complexa a nível técnico, encontramos o blusão Vertical GTX. De design bastante limpo e ligeiramente desportivo, sem grandes volumes e com linhas fluidas, mostra uma clara intenção de misturar elegância com eficácia. Até porque todas as soluções apresentadas estão muito próximas das que se podem encontrar num qualquer blusão topo de gama, e o exemplo perfeito deste paradigma é a utilização do GORE-TEX laminado na camada exterior. E se por esta altura estão a imaginar um blusão pesado e pouco flexível, o Vertical consegue surpreender, pois o uso da tal película mágica que nos deixa sequinhos e confortáveis recorre à tecnologia 2L (membrana + tecido), uma solução mais leve e maneável que a camada tripla (3L). Continuamos a sentir aquela

sensação de capa semi-rígida que os blusões com GORE-TEX possuem, mas neste caso, sem cairmos em exageros, com bastante liberdade de movimentos. O corte é típico de um blusão de turismo, passando a cintura até à zona das ancas, e possui ajustes na cintura e nos antebraços. Os punhos servem-se de um velcro (bem robusto e assertivo) para garantir o bom casamento com as luvas, e ainda existe um elástico que permite "selar" toda a base do blusão junto ao





corpo. Só quem já sentiu o frio a entrar pela zona da cintura, naquelas jornadas épicas de temperaturas baixas, é que percebe o quanto este último ajuste é útil. No fecho da gola, conseguimos ajustar o seu diâmetro através do sistema Flexisnap, que permite a sua adaptação ao uso de balaclavas ou golas térmicas.

Mantendo o apanágio da discrição e da fluidez, temos dois bolsos frontais apenas com a aba visível, um bolso grande no fundo das costas (segundo o mesmo princípio de “bolso luva”) e um muito útil bolso para cartões e pequenos objectos na manga esquerda (especialmente útil para o pagamentos de portagens).

No seu interior encontramos mais dois bolsos com fecho. Todos estes compartimentos são à prova de água.

No capítulo da ventilação, o REV'IT! Vertical GTX faz uso de dois grandes painéis frontais que permitem a entrada de ar na parte superior do corpo. O seu funcionamento é prático e intuitivo, recorrendo a um sistema de imans com bloqueio para fácil operação em andamento. Quando fechados, a sua estanquidade é garantida pelo do sistema VCS / Aquadefence, uma espécie de goteira de borracha que se esconde debaixo do fecho de velcro/zipper. Em conjunto com estes ventiladores frontais, temos duas saídas de ar na zona dos ombros. Como complemento indispensável temos um forro térmico destacável.

E sendo este um blusão de gama média/alta, as protecções dos ombros, cotovelos e costas têm homologação CE de nível 2 (o mais elevado)

sendo que o Vertical está ainda preparado para acolher duas proteções de peito, que são vendidas separadamente. Tendo em conta que falamos de um tecido à base nylon 400D, os dois AA da certificação europeia (resistência à abrasão e integridade do conjunto em situações extremas) provam o seu valor nesse patamar de segurança. Podemos encontrar apontamentos reflectores (laminados) no peito, ombros e costas, e o colete reflector da marca tem encaixes próprios disponíveis.

O REV'IT! Vertical GTX poderá ser adquirido em três cores, o elegante Azul Escuro, o clássico Preto, e um não menos espectacular Branco.

A versatilidade deste blusão foi largamente provada pela eclética montra de motos em que o utilizei. Maxi-scooters, Sport-Tourings e até Nakeds, sendo que em todas elas este equipamento provou estar contextual, provando ser um verdadeiro all-rounder, seja pelo design bastante apelativo, seja pela tecnologia que incorpora. A sensação de eficácia a toda à prova explica-se com um gesto decidido, aquela escolha que nos parece certa nos dias em que as variáveis são muitas. Aconteceu-me bastante e não falhou. //



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

 **HONDA**

Relação peso-potência líder da sua classe



ACM aposta forte NAS CAMADAS JOVENS

A Academia de Condução Moto (ACM) tem bem assente nas suas bases o objectivo de diminuir a sinistralidade rodoviária com motociclos e pretende levar essa mensagem aos jovens motociclistas.

Focados em ensinar uma condução segura através de aulas práticas e breves aulas teóricas, o seu intuito é transmitir aos motociclistas a forma correta de conduzir um veículo de duas rodas.

Uma das faixas etárias fortemente afetadas por sinistros rodoviários com motos é a dos jovens, e portanto, Domingos Simões, fundador da ACM, aposta em alcançar os motociclistas ou futuros motociclistas mais jovens para combater tal infortúnio.

Desta maneira, e a título de exemplo para iniciativas futuras, Domingos Simões e António Fonseca (ambos formadores da ACM) deslocaram-se à Escola Secundária José Saramago, em Mafra, para realizarem uma palestra destinada aos

estudantes interessados em começarem a usufruir do prazer de andar de moto.

Uma palestra dinâmica que contou com temas bastante importantes, referentes à segurança dos motociclistas e com um começo impactante graças à exibição de um anúncio de prevenção rodoviária de origem australiana.

Seguidamente foram abordados temas como os equipamentos dos motociclistas e a importância da segurança passiva e ativa, visão cromática, aperto do capacete e a sua viseira, entre outros.

No final da palestra foi oferecida uma participação numa formação da ACM a uma aluna presente.

E porque aprender nunca é demais, se tiver possibilidade inscreva-se para realizar uma das formações disponibilizadas pela ACM. //





Para que serve O REDLINE NO CONTA-ROTAÇÕES?

Regra geral, os motociclistas compreendem que o excerto final a vermelho do conta-rotações serve para não colocar o motor em esforço, mas qual o porquê da sua existência ou porque difere de moto para moto?

Antes de responder, necessitamos de estar cientes que o motor é composto por diversas peças que trabalham em constante movimento e, como qualquer material, os seus componentes têm um limite de resistência e duração.

Peças como o pistão e a biela possuem massa e portanto são afetados pela inércia. Para tal, estas peças constituintes do motor têm de resistir às mudanças de velocidade causadas pelo movimento recíproco a que são sujeitas, não vá o pistão soltar-se da biela ou a biela da cambota.

Naturalmente, as peças vão-se desgastando, atingindo o seu limite de resistência e, por ventura, poderão quebrar-se caso não lhes seja providenciada a devida utilização ou cuidados de manutenção.

Tenhamos como exemplo um pistão, dos quatro que existem no motor da Honda CBR600RR e que tem um peso de aproximadamente 110 gramas. Este mesmo pistão irá realizar o seu movimento recíproco (sobe e desce) cerca de 500 vezes por segundo quando a cambota atingir as 15.000 rpm.

A força G sofrida pelo pistão, ao atingir o ponto morto superior e o ponto morto inferior do seu curso a esta altíssima rotação da unidade motriz é de 17.000. Isto traduz-se numa força aplicada sobre a biela de 204 kg, equivalente a um peso ligeiramente superior ao total da CBR600RR.

Desta forma conseguimos entender sucintamente o stress ao qual as peças do motor estão sujeitas. A criação de um limitador de rotações nasce principalmente por este motivo e de maneira a evitar que os componentes do motor ultrapassem

os seus limites de tensão, caso contrário, os danos ao motor poderiam ser graves.

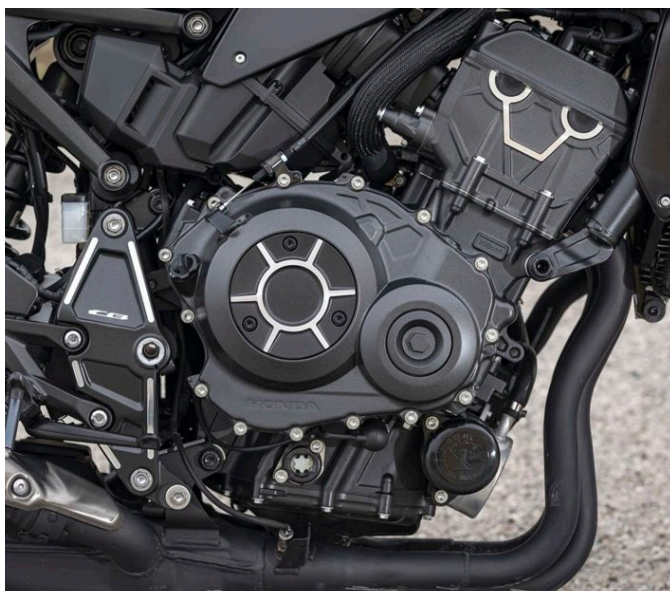
Mas a inércia não existe apenas no interior dos cilindros. Num motor a 4 tempos, as válvulas controlam a entrada de gasolina e a saída dos gases de escape. A sua abertura é comandada, normalmente, pelas árvores de cames e o seu accionamento é efetuado por cames e molas.

Porém, quando as rotações do motor são muito elevadas, as válvulas podem perder o contacto com as árvores de cames, devido à limitação da força de expansão da mola. Este fenómeno é chamado de “flutuação de válvulas” e pode resultar num contacto da válvula com o pistão, caso esta ainda esteja aberta quando o pistão chega ao seu ponto mais elevado, o chamado ponto morto superior..

Em motores a 2 tempos ou nos desmodrómicos da Ducati este problema da flutuação de válvulas não acontece, graças ao diferenciado sistema de acionamento de abertura e fecho válvulas. Ainda assim, estes motores não estão isentos de conter um limite de regime de funcionamento e uma redline, isto porque todas as peças dinâmicas integradas no motor estão também, obviamente, sujeitas às leis da física.

Mas porque o redline varia de moto para moto? É simples. Mais uma vez tem que ver com a inércia das peças constituintes de um motor. Uma moto desportiva, apresenta normalmente as árvores de cames que atuam diretamente sobre as válvulas, na cabeça do motor. Um sistema de admissão composto por poucas peças em movimento e por conseguinte menos inércia.

Por outro lado, numa cruiser de alta cilindrada, >>





os sistemas de admissão diferem. Por exemplo, os motores Harley-Davidson fazem abrir as válvulas de admissão e escape por meio de hastes e balanceiros acionados pela rotação da cambota, sendo que o seu fecho é igualmente assegurado por molas. Isto para além das grandes massas de volume dos pistões, bielas e outros.

Desta forma, com mais peças em movimento cria-se, conseqüentemente, mais inércia e daí a existência de uma redline a mais baixa rotação.

Além destes motivos, é importante também considerar o curso do pistão. Quanto maior for a distância que percorre, maior será a sua aceleração e conseqüente inércia, ao subir e descer no interior do cilindro. Assim, quanto menor o curso, maior é a capacidade do motor atingir regimes de rotação mais elevados.

Há ainda outros motivos pelos quais o limite de rotações do motor pode ser influenciado, como o sistema de admissão ou o tipo de linha de escape, que influenciam a intensidade da combustão e a velocidade dos gases produzidos..

Todavia, não é preciso ficarmos reticentes ao colocar o ponteiro (ou as barrinhas digitais) do

conta-rotações na zona vermelha, até porque a grande maioria das motos possui um limitador de rotação, o conhecido “corte” eletrônico, para evitar que sejam ultrapassados os limites de stress das peças constituintes no motor.

Resumindo toda a informação que está para trás e respondendo à questão do título. O redline serve apenas para manter o motor da moto “inteiro” e saudável. E não, não está lá apenas para ser usado em concentrações motards ou encontros de fim-de-semana.

Para terminar, não deve temer usar todos os regimes proporcionados pelo motor da nossa moto. Usufrua de todas rotações disponíveis, consciente no entanto que quanto mais elevados forem os regimes a que conduz, mais frequente deve ser a manutenção, maior vai ser o consumo de combustível e, potencialmente menor irá ser a longevidade do motor.

Mas não se iniba de desfrutar em pleno do motor da sua moto. Apenas se deve preocupar em praticar uma condução cautelosa, de acordo com a sua experiência e de utilizar equipamentos de proteção adequados. //



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.





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Não percas MAIS TEMPO, VAI!

Como diz o Jorge Palma “tira a mão do queixo e não penses mais nisso!”.

Haverá sempre milhares de desculpas para não ir, mas apenas uma coisa importa, aquela que te assola o coração e que te traz de volta o brilho nos olhos...

O tempo é um instante, depois de 30 anos a olhar para os aventureiros que passavam rua fora, chegou a altura de me fazer ao caminho também.

Ganhei coragem e deixei para trás as desculpas que não me deixavam ser feliz!

Nesta jornada tudo é emoção, o dia que fui buscar a rodas grandes, o dia que me fiz à estrada, o dia que caí, o dia que pedi ajuda, o dia em que prestei ajuda, o dia que chorei dentro do capacete, o dia que ri a bandeiras despregadas, o dia que cantei como Pavarotti, desafinadíssimo, enfim, uma amálgama de vivências que ficam para sempre gravadas na tua memória.

Lembro-me das fronteiras, são uma marca especial nas lembranças, as fronteiras são sempre emocionais, sabes que vais entrar num Mundo novo, com aqueles guardas gélidos e as dúvidas que percorrem as veias e te enchem de ansiedade.

Lembro-me do guarda búlgaro que conseguiu manter a compostura gélida até ao último segundo, altura em que não aguentou mais e esboçou um maravilhoso sorriso, “welcome!”

Lembro-me na fronteira da Albânia com a Macedónia do Norte, quando a guarda fronteiriça foi assaltada por uma vontade enternecedora de dar um mimo àquela meia leca que estava em cima de uma moto tão grande, a única coisa que tinha era uma pastilha! Sim, deu-me a pastilha mais ternurenta que tinha





no pacote, devolveu-me os documentos de sorriso encantador e mandou-me seguir.

Confesso que a admiração e ternura que vou sentindo Mundo fora, de cada vez que alguém me diz, parabéns pela coragem, é algo que me enche de força para seguir!

Hoje, olho para trás e a única coisa que me arrependo é de não o ter feito mais cedo. Ao longo desta jornada tive a oportunidade única de me conhecer verdadeiramente, não há nada mais gratificante do que sentires orgulho em ti, sentir que cada vez que ligo a rodas grandes tenho o destino nas minhas mãos.

Nesta crónica, quero deixar um carinho especial à pessoa que me inspirou nesta minha aventura, a minha querida amiga Paula Kota que anda nisto há tanto tempo, e que tantas vezes me tirou o sono com as suas crónicas, num irrequieto pulsar do coração que também quer ir.

Se esta crónica ajudar alguém a desafiar os medos e ousar ser feliz estrada fora, aqui deixo o meu testemunho.

Depois de em 2017 ter sido operada à cabeça e pensar que não me levantaria mais de uma cama, cá estou eu estrada fora, com a força de quem ultrapassou as fronteiras da alma e as transformou em destinos.

Beijinho Paula! //

moto center

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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

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

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



Honda conquista a sua 14ª vitória NAS 24 HORAS DE LE MANS

Uma vitória peremptória da Honda que assim reafirma a sua posição como uma das mais conceituadas marcas no universo da competição

Ao cabo de 24 horas, 827 voltas ao circuito Bugatti e 3.461 quilómetros percorridos, a edição de 2023 da mítica prova 24 Horas de Le Mans em motos, foi ganha pela Honda #1 da F.C.C. TSR Honda. Com 693 voltas na liderança da prova, os pilotos Mike Di Meglio, Josh Hook e Alain Techer conquistaram assim para a Honda a 14ª vitória nas 24 Horas de Le Mans, tendo apenas de lidar com a ameaça da Yamaha YART N°7, afastada da liderança quando um problema persistente



numa pinça de travão atrasou a equipa austríaca um par de voltas, tendo no entanto e ainda assim, conseguido reclamar o segundo lugar do pódio.

Um ritmo elevado registou valores recorde significativos, como os 309,2 km/h de velocidade máxima da BMW #37 da BMW Motorrad World Endurance Team, com Jérémy Guarnoni aos comandos, durante a 476ª volta, sendo que a melhor volta foi completada em apenas 1'35"751, também pela mesma moto, mas com o piloto d'Ilya Mykhalchuk aos comandos, tendo assim a equipa justificado perfeitamente a subida ao terceiro lugar do pódio.

A Honda Viltais nº 333 cortou a meta com 8 voltas de atraso, reclamando para si o quarto lugar da geral, com pouco mais de um minuto de avanço sobre o quinto classificado, a Ducati ERC nº 6 que contava com David Checa e Chaz Davies no plantel.

Gregg Black caiu violentamente com a Suzuki Yoshimura SERT poucos segundos após a partida.

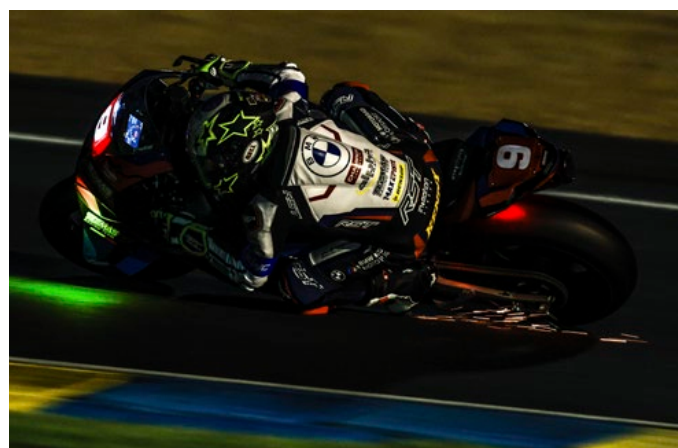
No entanto, a moto negra e vermelha com o nº 12 regressaria novamente à pista, mas apesar do esforço de Sylvain Guintoli não voltou à luta com as formações de fábrica, acabando por terminar em 7º lugar, com 23 voltas de atraso para a equipa vencedora.

Pouco mais abaixo, a acabar no Top 11 da geral e 9º da classe SBK, com 34 voltas de atraso, a clássica formação Suíça da Bolliger alinhava na sua habitual Kawasaki, com o piloto português Pedro Nuno a fazer equipa com Marcel Brenner e Nico Thoni.

Nas Superstock, a luta esteve ainda mais empolgante, com a recém-formada Equipa BMW Tecmas-MRP a conseguir uma vitória improvável e a terminar a prova em 8º da geral.

A 3ART Best of Bike terminou em segundo lugar, seguida da Honda No Limits.

34 equipas acabaram a prova e 20 ficaram pelo caminho. //





Energica EVA Ribelle RS

ESTREIA-SE NO SUPER HOOLIGAN CHAMPIONSHIP

Após 4 anos consecutivos a ser patrocinadora oficial e protagonista do Campeonato Mundial de MotoE da FIM (que a partir de 2023 vai ser substituída pela Ducati), a fabricante italiana Energica, volta à pista em solo norte americano, para competir no MotoAmerica Super Hooligan National Championship.

A primeira ronda do campeonato decorreu entre 9 e 10 de março de 2023 no circuito Daytona International Speedway e a Energica EVA Ribelle RS da equipa Tytlers Cycle Racing, com Stefano Mesa aos seus comandos, conseguiu alcançar a 7ª e 5ª posições na primeira e segunda corridas, respetivamente. O piloto colombiano correu com a naked elétrica da Energica pela primeira vez neste campeonato

americano, conseguindo assim provar que a moto elétrica italiana é capaz de acompanhar máquinas com motor a combustão interna como, por exemplo, as Indian FTR 1200, as BMW R NineT e outras.

Desta forma a Energica EVA Ribelle RS comprovou o seu elevado desempenho com bons resultados e consequentemente aumentou a confiança da equipa para a próxima corrida que decorrerá de 23 a 25 de junho de 2023. //

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS

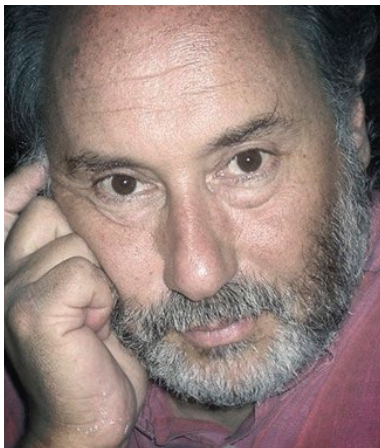


Nascida para explorar, a nova Aprilia Tuareg 660 foi projetada para ultrapassar os mais duros desafios da condução fora de estrada, garantindo um conforto e prazer de condução inigualáveis. Com uma excelente relação peso/potência e uma performance fenomenal tanto na terra como no asfalto, a Aprilia Tuareg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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

A questão DA HONDA REPSOL

Mais do que trazer à Honda uma vitória inesperada, a primeira por um piloto sem ser Marc Márquez desde 2018, quando, ironicamente, também foi a LCR que venceu com Cal Crutchlow, o sucesso de Rins no Texas levanta questões interessantes.

São 5 anos, que não apagam o extraordinário recorde de Márquez no COTA, (vitórias consecutivas de 2013 a 2018, mais 2021) mas põem as coisas em perspetiva.

Para lá das estatísticas imediatas trazidas pela vitória de Rins, a segunda no Texas após bater Márquez na Suzuki em 2019, o sucesso do piloto catalão, que agora ganhou metade das suas últimas 6 corridas, coloca em foco a política de contratação da Honda, decerto também influenciada pela Repsol.

Agora, não há nada de errado na Repsol, uma empresa líder espanhola, querer dois pilotos espanhóis nas motos que financia. O problema é que estão porventura a repetir o erro cometido já há uns anos atrás com Jorge Lorenzo: deixar-se impressionar mais pelos títulos que pela capacidade do piloto propriamente dita.

Debrucemo-nos sobre os atuais pilotos Honda por um momento. A Honda tinha por onde escolher devido à situação algo artificial, que felizmente não ocorre todos os anos, de uma equipa e marca, a Suzuki, parar de competir, deixando dois pilotos espanhóis de topo apeados, Joan Mir e Alex Rins.

Aqui é que a porca torce o rabo... é que entre Joan Mir (1 vitória em MotoGP a caminho de um título algo fortuito, talvez mais devido à gestão da Suzuki

por Davide Brivio, que o catapultou de seguida para a Formula 1, do que ao piloto) e Alex Rins (5 vitórias em MotoGP e uma capacidade de tirar coelhos da cartola que podia ser uma panaceia para os problemas da Honda, mas sem título de MotoGP) a Repsol deixou-se influenciar pela vaidade de poder dizer que tinha 2 pilotos campeões mundiais na equipa.

Resultado: Até agora, Mir, 2 quedas e 5 pontos no Campeonato a caminho de 19º e Rins, pontos em todas as corridas, num total de 47, incluindo 2 pódios com uma vitória no Texas e 3º posto no campeonato a 17 pontos do líder.

Para não falar do facto de que o lugar na Repsol carrega com ele um salário de cerca de 3 milhões, e Rins na LCR deve ganhar cerca de metade.

Pode ser que isto se venha a equilibrar e Rins se tenha adaptado logo à exigente Honda, que exige ser guiada no limite e favorece o seu estilo de parecer prestes a cair a qualquer momento e Mir, mais cerebral, esteja ainda por se sentir à vontade na RCV.

Porém, também temos de levar em conta que a LCR não tem tudo o que a HRC tem, como Rins já tinha indicado em relação a atualizações para 2023.

Também temos de ter em conta que quer a Honda, quer a Repsol, tinham legítimas aspirações de ver Marc Márquez em forma de novo em 2023, por isso talvez o #2 não interessasse assim tanto... mas a MotoGP tem uma maneira de punir decisões tomadas por razões espúrias ou erradas, e esta de preferir Mir a Rins ainda poderá provar-se das mais desastrosas dos últimos anos... //



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)**.

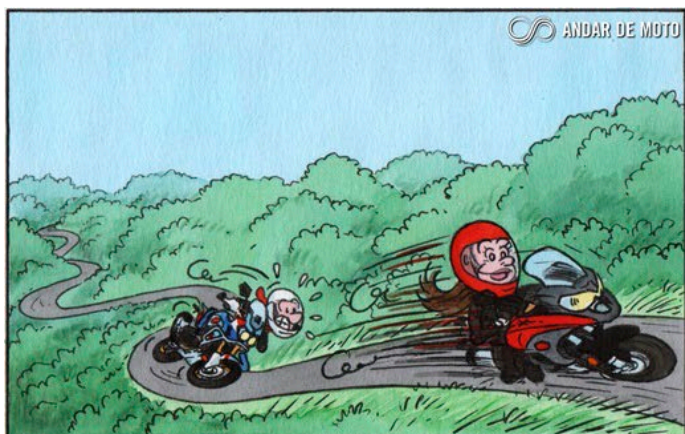
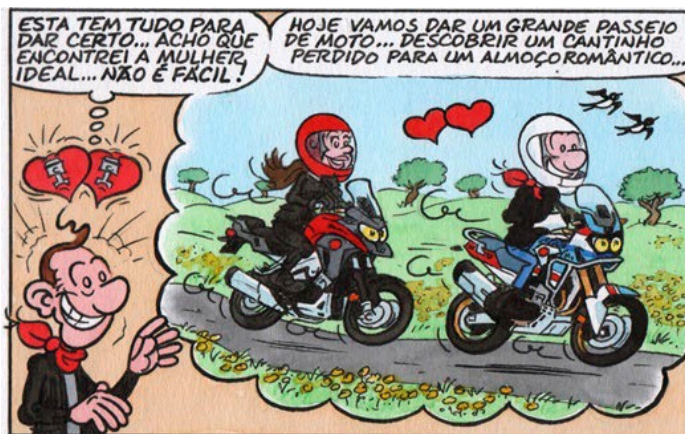
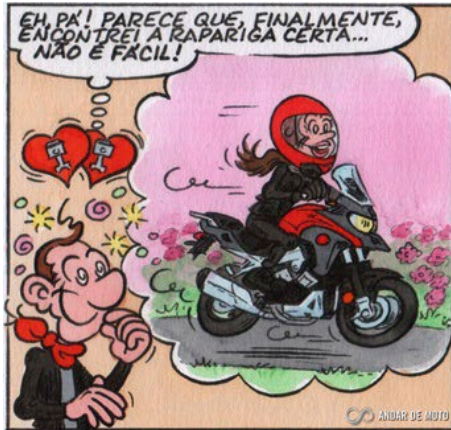
Sem rival no que toca às 2 e 3 rodas, esta é a scooter perfeita para entrar no futuro, através de uma experiência de condução refinada, **possível de conduzir também com Carta B**.

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO[®]

piaggio.pt



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Márcia Monteiro

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

Fotos: Paulo Ministro

Solitude - A NOVA FORMA DE VIAJAR DE MOTO

Na verdade, esta forma de viajar não é nova, mas a forma como é interpretada tem ganho novos contornos. Eu tenho o hábito de viajar na minha própria companhia sem sentir qualquer tipo de desconforto. Mas aquilo a que muitas pessoas chamam de solidão, na verdade tem outro nome. Apresento-vos a "Solitude".

A solitude é um estado de isolamento voluntário, prazeroso e positivo enquanto que a solidão é um estado de isolamento involuntário e doloroso. A solitude está sempre associada a emoções positivas decorrentes de um equilíbrio entre o saber estar sozinho(a) ou na companhia de outras pessoas. A solitude reflete-se no prazer que sentimos em estarmos apenas connosco próprios, ou como alguns dizem, "sermos a nossa melhor companhia".

Quando abraço a minha solitude e parto à descoberta com a minha moto, sigo muito mais tranquila. Não preciso preocupar-me com a hora do arranque nem com quem está ou não está. Não fico ansiosa com a escolha do local porque na verdade eu sigo ao sabor do vento. Se quero andar, ando. Se quero parar, paro. Eu marco o ritmo, eu decido. Pelo caminho, cumprimento outros camaradas, mas sigo a minha jornada, comigo mesma, na minha solitude. Se quero acelerar, acelerar. Se quero abrandar, abrir a viseira para sentir o vento no rosto, assim o faço. Só olho para os espelhos para assegurar manobras porque tudo o resto é em frente, livre, leve e despreocupada. E se no final do destino me apetecer acrescentar mais uns km's, eu decido novamente e vou. Não há nada tão prazeroso como sermos donos da nossa liberdade e a solitude é sem dúvida um estado em

que eu adoro estar. Ainda no outro dia saí de moto na minha solitude, só para tomar um café e quando dei por mim já estava a cruzar a fronteira com Espanha. Não o fiz só dessa vez... e acreditem, é tão mas tão libertador. Às vezes os meus colegas dizem-me que gostavam de vir comigo e algumas vezes até vamos juntos. Mas a verdade é que isso obriga a uma logística diferente que nem sempre me apetece tratar. Às vezes eu só quero mesmo é partir à descoberta sem preocupações.

Não pensem que sou anti-social, não sou. Adoro estar com os meus camaradas das motos, fazer viagens e conviver. E faço-o muitas vezes, felizmente. Mas se me perguntarem qual é a minha forma de viajar preferida, acho que já sabem a resposta. E vocês? Preferem andar de moto sozinhos ou acompanhados?

Boas curvas. //

"A solitude é um estado de isolamento voluntário, prazeroso e positivo enquanto que a solidão é um estado de isolamento involuntário e doloroso"



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.

