

5° ANIVERSÁRIO



NOVIDADES

SUZUKI

- » GSX-8S
- » V-STROM 1050DE
- » V-STROM 800DE

- » **TESTE**
KAWASAKI NINJA 1000 SX
YAMAHA TRACER 9 GT+
- » **DESPORTO**
MOTOGP - 1000 GP'S
- » **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

Afinal ainda há esperança

Num dos meus recentes passeios de moto aconteceram-me duas coisas que nunca antes me tinham acontecido. Se uma delas não passou de um incidente, a outra foi uma agradável e inesperada surpresa.

Especificando, a primeira situação foi uma mala lateral de uma moto abrir-se em andamento, cerca de 200 quilómetros depois de ter sido fechada e andado rápido e por maus caminhos, no meio do Alentejo. Dei pelo facto num cruzamento, quando a tampa aberta raspou no asfalto. O seu interior vazio, fez-me calcular rapidamente o prejuízo. Que chatice! Enquanto pensava se valeria a pena voltar atrás e tentar encontrar alguma coisa no meio da estrada, ouço um carro a buzinar, ao longe, e a fazer sinais de luzes.

Uma vaga esperança brilhou no meu espírito. Efectivamente, uma alma generosa tinha passado por mim, em sentido contrário, viu a mala da moto aberta, percebeu que mais à frente havia coisas espalhadas no chão. Parou, recolheu-as e voltou cerca de 10 quilómetros para trás na esperança de me encontrar e mas devolver, ou entregá-las no posto da GNR local.

Apesar de faltarem vários dos items, pelo menos a roupa, a bolsa de higiene e o kit de

ferramentas estavam ali. Fiquei desapontado pela falta do Tablet mas, a avaliar pelo local onde as coisas foram encontradas, as expectativas de que ele tivesse sobrevivido ao trambolhão eram escassas.

Agradei a gentileza ao senhor, aproveitei para lhe pedir recomendações para um restaurante e segui a sua sugestão. Chegado ao local já sabiam da minha história e tinha mesa à minha espera, uma vez que o simpático cavaleiro era cliente frequente e os tinha avisado da minha visita.

Aproveitando a situação, em jeito de agradecimento pelo simpático gesto, ao sair deixei-lhe ficar pago um “petisco” e um cartão com o meu contacto.

Ao final do dia recebi uma chamada de um número desconhecido. Era o referido senhor a dizer que, depois de ter tratado dos seus assuntos, no regresso a casa, ao passar pelo local onde tinha encontrado as minhas coisas, ainda encontrou o meu Tablet, obviamente completamente destruído e sem funcionar, e as fotocópias dos documentos da moto que eu também tinha guardado na referida mala.

Porque ainda há pessoas assim, renovei a minha esperança no futuro da humanidade. //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 24 BMW R12 NINE T / R18 ROCTANE
- 28 BENELLI TRK 502 E 502 X
- 38 QJ MOTOR SRT 700 X
- 40 KEEWAY RK V125 C
- 42 HARLEY-DAVIDSON ELECTRA GLIDE HIGHWAY KING
- 44 HONDA EM1 E
- 46 SEGWAY SNARLER E VILLAIN



TESTE

- 50 SUZUKI GSX-8S
- 60 SUZUKI V-STROM 1050DE
- 70 SUZUKI V-STROM 800DE
- 80 YAMAHA TRACER 9 GT+
- 88 KAWASAKI NINJA 1000 SX

REPORTAGEM

- 116 BMW EXPERIENCE DAY 2023
- 120 ACADEMIA DE CONDUÇÃO MOTO

DESPORTO

- 126 MOTOGP - 1000 GP'S

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: AFINAL AINDA HÁ ESPERANÇA
- 6 PEDRO ALPIARÇA: CORTESIA E CIVISMO
- 22 CRISTIANA CERA: A EVOLUÇÃO NATURAL
- 48 ADELINA GRAÇA: EM ROMA SÊ ROMANO
- 96 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS ATÉ ORDESA, 2022
- 124 PAULO ARAUJO: QUANDO O CLIENTE É O MENOS IMPORTANTE
- 130 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 132 ANDRÉ SANCHES: MAIS UNS GRAUS ACIMA... E DESCARTA-SE O EQUIPAMENTO



**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
Ensaíador

Cortesia E CIVISMO

Tenho a plena noção de que os tempos em que vivemos são profícuos à falta de paciência e de noção de sentido cívico. Andamos fartos da rotina, cansados das falhas do sistema, sem esperança na chegada de dias melhores. Ao mais pequeno rastilho explodimos sem margem de razoabilidade, como se naquele preciso momento conseguíssemos justificar ao mundo todos os nossos dramas interiores. Mas é preciso ter noção do próximo, amearhar-mo-nos dos seus céus tempestuosos e ceder na postura irada.

Todos os dias, percorro uma das artérias mais complicada da grande Lisboa, em plena hora de ponta. Sendo um privilegiado (cada vez mais) por conduzir um veículo que me permite ocupar espaços mais exíguos, saio de casa meia hora mais tarde do que seria normal, na certeza de que trânsito compacto não me impede a marcha, apenas diminui a fluidez de movimentos. E todos os dias assisto aos comportamentos exageradamente desadequados dos meus colegas das duas rodas.

O cenário é clássico, sempre que rolamos no meio dos automóveis, basta existir um que demore mais tempo a desviar-se, cai o Carmo e a Trindade e soltam-se os cães do Inferno. Buzina-se, vocifera-se e lançam-se olhares provocadores do interior do capacete. Como se um crime fosse cometido, como se tivesse sido declarada guerra contra o clã. Pois que na verdade, quem incorre na ilegalidade, é o motociclista, aquela manobra não lhe é permitida, o que não significa que não seja tolerada. Não temos o direito de exigir espaço para passar, quando não existe esse quadro legal no código da estrada.

Atenção que não me refiro à brusca mudança de

direcção (aquele clássico pisca aberto e guinar de volante sem olhar para o espelho), ou à condução errática causada pelo uso do telemóvel. A situação que aqui exponho é a assumpção que temos o direito de ocupar o espaço entre duas faixas de rodagem sempre que o contexto nos é vantajoso. Por isso é que vamos de moto, certo?

Pois agora coloquem-se do outro lado. Sentados ao volante, atrasados para mais um dia de trabalho, dobrando ou triplicando o tempo num trajecto que está pejado de outros desgraçados no mesmo estado de espírito. E mesmo assim, têm de levar com os tipos das motos a exigirem passagem, de forma categórica e rude. Selvagens!

Se pedimos cortesia aos restantes utilizadores da estrada, temos de ter o civismo de agradecer, é tão simples quanto isso. Gentileza gera gentileza, e a inteligência emocional distancia-nos dos animais. E se somos cada vez mais, não somos iguais aos outros, por isso temos de lhes mostrar que temos noção do nosso privilégio. Parece simples, certo? //

"Se pedimos cortesia aos restantes utilizadores da estrada, temos de ter o civismo de agradecer..."



Ducati Monster Simply Fun!

Com linhas limpas, compacta e leve, a Monster é pura diversão concentrada e tem uma condução surpreendentemente fácil. Com o motor Testastretta 11° de 111 cv, ciclística desportiva, eletrónica avançada ao serviço do motociclista e uma ergonomia minuciosamente desenhada, tem tudo o que é necessário para uma condução precisa e vibrante.

Está apta para todos, já que se encontra disponível uma versão de 35 kW*, ou com um kit de suspensão rebaixada que pode adaptar-se segundo a altura, podendo satisfazer desde os mais jovens aos mais experientes. A Monster é minimalista, mas tem tudo o que sempre quiseste.

**Vem testar a Monster, agora com oferta de até 1.200€ em boutique ou acessórios
Ducati Performance até 31/05/2023**
Ducati Monster: é hora de diversão!

*A Monster também está disponível para os detentores de carta de condução limitada A2, numa versão com potência reduzida a 35 kW.
Modelo mostrado na imagem:

Cilindrada 937 cc | Potência 111 cv (82 kW) às 9.250 rpm | Binário máximo 9,5 kgm (93 Nm) às 9.500 rpm | Peso a seco 166 kg.

Mais informações no teu Ponto de Venda Autorizado e em [Ducati.pt](https://www.ducati.pt)





Inspeções periódicas às motos arrancam a 1 de janeiro de 2024

PUBLICADA EM DIÁRIO DA REPÚBLICA A 5 DE MAIO DE 2023, MAIS UMA ATUALIZAÇÃO RELATIVA ÀS IPO DOS MOTOCICLOS.

PARA QUE O DECRETO-LEI N.º144/2012, de 11 de julho, seja adequado conforme a Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu, o governo aprovou novas alterações ao mesmo, incluído a data de início para as IPO às motos em Portugal continental, como descrito no Decreto-Lei n.º 29/2023, de 5 de maio, artigo 18º, alínea 2:

“A obrigatoriedade de inspeções periódicas a motociclos, triciclos e quadriciclos, bem como a reboques e semirreboques referidos no n.º 3.1 do anexo i ao presente diploma produz efeitos a partir do dia 1 de

janeiro de 2024.”

É ainda necessário encontrar uma conformidade nas cilindradas abrangidas pois a Diretiva 2014/45/UE refere os motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindrada superior a 125cc, mas o Decreto-Lei Decreto-Lei n.º144/2012, de 11 de julho, engloba apenas os veículos do mesmo tipo, com cilindradas superiores a 250 cc.

O novo documento já refere os aspectos sobre os quais as inspeções devem ser feitas.

O novo decreto estabelece ainda as atualizações

ao nível da formação dos inspetores, para que estes sejam certificados e habilitados por formações do IMT, I.P. e possuam experiência na área.

Os centros adaptados para as inspeções das motos irão também ser supervisionados pela entidade competente, o IMT, I.P., para averiguar a atividade de inspeção técnica de veículos e outros aspetos referentes ao centro de inspeções.

O tema das IPO aos motociclos é alvo de muita controvérsia por parte dos motociclistas, não só em Portugal mas um pouco por toda a Europa, pelo que já se realizaram várias manifestações contra a implementação das mesmas.

As principais razões que objetam esta medida são a sua comprovada falta de relevância em termos de sinistralidade e a não responsabilização das entidades em caso de acidente causado por falha mecânica posterior ao acto da inspeção, o que torna as IPO numa despesa inútil e desperdício de tempo para os utentes.

Estas alterações ao Decreto-Lei n.º144/2012, de 11 de julho, aprovadas em Conselho de Ministros, entram em vigor 30 dias após a sua publicação em Diário da República, dia 4 de junho de 2023. //



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

OFERTA DAS DESPESAS DE LEGALIZAÇÃO*

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



VÁLIDO
PARA TODOS
OS MODELOS

AGORA ATÉ
**31 DE
MAIO**

BLUROC

MOTORCYCLES



blurocmoto.pt



<https://blurocmotorcycles.com/pt-pt/>



Importador | motoxpert



Multimoto com Escapes IXIL

A MULTIMOTO É O NOVO REPRESENTANTE PARA TODO O MERCADO PORTUGUÊS DA MARCA DE ESCAPES IXIL

A **IXIL** é uma marca que nas últimas décadas tem produzido produtos com uma excelente qualidade, sendo que a sua especialização é a produção de escapes para motos, e que, no seu passado recente, tem equipado modelos de conceituadas marcas como a Kawasaki, a BMW, a Aprilia, a Suzuki e a Yamaha, entre outras.

A IXIL está inserida no mundo da alta competição, onde adquiriu bastante confiança por parte dos pilotos de classe mundial, sobretudo em competições como o Moto GP, onde os seus produtos, materiais e tecnologias são testados a toda a prova de forma a atingir a máxima qualidade e performance.

A marca catalã iniciou a sua actividade em 1955 e assume um forte compromisso com os seus clientes. Focada na inovação e no desenvolvimento de produtos com valor acrescido, disponibiliza várias gamas de escapes, como a popular linha IXIL RC, em aço inox e fibra de carbono, específica para motos

naked e desportivas, com um design inspirado nos bólides de MotoGP.

Para mais informações pode contactar a Multimoto //



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



“Club Michelin 3xplorer”, uma Coleção Exclusiva de NFT

A MICHELIN ANUNCIA A SUA ENTRADA NA WEB3 COM UMA COMUNIDADE VINCULADA A UMA COLEÇÃO EXCLUSIVA DE NTF.

O “**CLUB MICHELIN 3XPLORER**”, é uma comunidade aberta a todos, ligada a uma Coleção Exclusiva de NFT com 5000 unidades.

Os titulares dos cartões de membro terão acesso privilegiado às obras em formato NFT. Com esta iniciativa a marca de francesa de Clermont-Ferrand mostra a sua vontade em continuar a explorar novos horizontes ao lado dos seus clientes. Desta forma, os membros do Club Michelin 3xplorer serão proprietários de uma obra digital única, que representa o símbolo da marca, o boneco Bibendum.

Os membros do clube terão ainda a oportunidade de aceder a experiências exclusivas, como por exemplo a gala de revelação da famosa seleção do Guia MICHELIN, com a presença dos melhores chefs e de assistir

com a equipa MICHELIN Motorsport ao centenário das 24 Horas de Le Mans ou às corridas de MotoGP.

Esta coleção NFT é a primeira etapa da estratégia da Michelin para o mundo da Web3, e é um teste-munho do compromisso da marca em criar novas experiências para os seus clientes, consolidando, ao mesmo tempo, a relação com a sua comunidade de seguidores.

Para este projeto, a Michelin trabalhou com parceiros de referência, como a getbulldog.xyz, startup especializada em Web3 e NFT; a [Goeland Studio](https://goelandstudio.com), agência de criação digital, especializada em realidade virtual e aumentada; e a [Exclusible](https://exclusible.com), empresa especializada na conceção de experiências Web3 e metaverso. //

ZERO JUROS · ZERO ENTRADA

ZERO

ZERO RAZÕES PARA ADIAR



650MT · 48 MESES X 145,21€
0€ ENTRADA · 0% JUROS · TAEG 3,7%
PVP/FINANCIAMENTO 6.970€ · MTIC 7.467,75€

Exemplo para um contrato de crédito do 650MT a 48 meses. PVP de 6.970,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 6.970,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 145,21€. Comissão de abertura de crédito no valor de 375,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 3,7%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 7.467,75€. Campanha válida até 31/8/2023. 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 3 - Intermediação de Crédito, Lda. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 4281 e atua como Intermediário de Crédito a título vinculado em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV, IUC e despesas de transporte. Não acumulável com outras campanhas em vigor.





Burger King Portugal investe na mobilidade elétrica

A EMPRESA ESTÁ A IMPLEMENTAR UM PLANO DE ELETRIFICAÇÃO DA SUA FROTA DE HOME DELIVERY EM PORTUGAL, QUE SERÁ 100% ELÉTRICA ATÉ AO FINAL DE 2024

A **BURGER KING** Portugal já possui 100 motos elétricas na sua frota de Home Delivery, e espera para breve ter mais 120 motos elétricas para dedicar a mais 15 restaurantes espalhados por todo o país, com o objetivo de a tornar 100% elétrica até ao final do próximo ano.

Com um investimento total de 1,8 milhões de euros, a empresa está a substituir progressivamente a restante frota própria com motores de combustão interna, composta por cerca de 500 veículos, por esta alternativa elétrica, com o objetivo de reduzir o seu

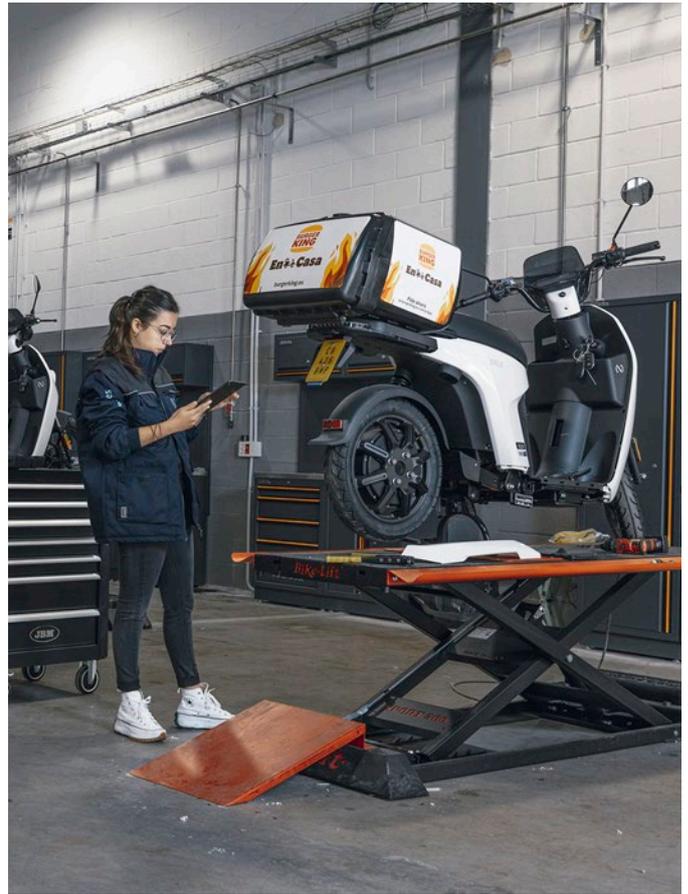
impacto ambiental.

Os novos veículos são motocicletas da marca NUUK, modelo Ciklo P 2.0, especificamente concebidas para serviços profissionais de distribuição. Com um motor de 2 kW integrado na roda traseira, consegue uma velocidade máxima de 45km/h, e a sua bateria de 2.7Ah permite até 80 quilómetros de autonomia, necessitando de 5 horas para uma carga total.

O seu custo por quilómetro é 75% inferior ao dos modelos alimentados a combustível fóssil e não emite qualquer tipo de gás poluente ou ruído, minimizando

também os elevados níveis de poluição sonora.

A Burger King Portugal prevê que é possível poupar 54 toneladas de CO2 durante a vida útil de cada veículo, totalizando 450 toneladas para as 120 motas, o que equivale a plantar cerca de 2600 árvores. //



Wingmotor

**MARQUE UM
TEST DRIVE**

Rua José Estêvão, 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt





Concentração motard de Góis 2023

O GÓIS MOTO CLUBE JÁ ANUNCIOU AS DATAS E O CARTAZ DA CONCENTRAÇÃO MOTARD DE GÓIS 2023.

A CELEBRAÇÃO do 30º aniversário da Concentração Motard de Góis vai acontecer entre os dias 17 e 20 de agosto de 2023, no habitual Parque Natural de MotoTurismo onde são esperadas muitas surpresas.

As bandas que irão atuar no palco sagres da Concentração de Góis são as seguintes:

Dia 17 de agosto de 2023 (quinta-feira)

Rock N Riders

Rock à Lady

Quim Barreiros

Dia 18 de agosto de 2023 (sexta-feira)

Não há 2 sem 3

Hybrid Theory - The Linkin Park Tribute Show

Blasted Mechanism

Dia 19 de agosto (sábado)

David Antunes & The Midnight Band + convidado surpresa

Xutos & Pontapés

Os bilhetes estarão em breve disponíveis para venda através da plataforma online ou podem ser adquiridos presencialmente nos dias do evento.//

TIGER SPORT 660



FOR THE RIDE



4 ANOS DE GARANTIA

SHIFT ASSIST

OFERTA DAS MALAS LATERIAS

**VERSÃO A2
DISPONÍVEL**

Saiba mais em: triumphmotorcycles.pt

TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 TRIUMPH PORTO: 224 108 000 TRIUMPH ALGARVE: 289 090 366 TRIUMPH CENTRO: 236 023 404 TRIUMPH CASCAIS: 210 396 222



Curso de Condução do AIA Racing School

INSCRIÇÕES ABERTAS PARA UM NOVO CURSO DE CONDUÇÃO A REALIZAR NO DIA 16 DE JULHO DE 2023

COM A LOTAÇÃO esgotada para o próximo Curso de Condução que está agendado para o dia 20 de Maio, a Racing School do Autódromo Internacional do Algarve abriu inscrições para um novo Curso de Condução agendado para o dia 16 de Julho de 2023, para o qual as inscrições estão já abertas.

O curso conta, como sempre, com a participação do piloto Miguel Praia como um dos seus instrutores, numa acção que visa não apenas 'ajudar' aqueles que querem utilizar a sua moto em pista, seja em 'track-days' ou competição, mas igualmente a melhorar e desenvolver técnicas de condução que podem ser uma mais valia numa utilização quotidiana da moto.

O número de vagas para este curso é limitado, pelo que se estiver interessado deve rapidamente fazer a sua inscrição ou pedir mais informações através do website oficial do Autódromo Internacional do Algarve ou do endereço de e-mail: racingschool@autodromodoalgarve.com //

NOVA DATA

CURSO MOTO

16 DE JULHO

RESERVE JÁ!

racingschool@autodromodoalgarve.com

YAMAHA
RACING SCHOOL

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





Evento molhado, evento abençoado Chuva não afasta fãs do DGR

O HIPÓDROMO MANUEL POSSOLO, EM CASCAIS, ACOLHEU, DIA 21 DE MAIO DE 2023, A 11.ª EDIÇÃO DO DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE.



O DGR é um evento global que reúne apaixonados de motos e motorizadas, preferencialmente de estilo retro e clássico, e que tem por objetivos recolher fundos e alertar para a necessidade de se fazerem cada vez mais pesquisas sobre o cancro da próstata. O encontro, que acontece em vários países do mundo e que em Portugal se realizou em 10 cidades em simultâneo, ainda contribui para financiar programas de saúde mental masculina em nome da Movember Foundation.

Em Cascais registaram-se 1058 motociclistas que angariaram mais de nove mil e setecentos euros; valores que colocaram Portugal no Top 5 dos maiores países do mundo que organizam este "Ride For a Cause", ou seja, os que mais dinheiro angariam.

A tarde começou com um concerto de Fast Eddie Nelson, músico que trouxe os seus mais recentes temas originais de blues ao DGR, enquanto centenas de motociclistas chegavam ao hipódromo e faziam a já tradicional foto-

grafia no palanque temático. A chuva começou a cair em força nos instantes finais da sua atuação, mas mesmo assim foram dezenas os adeptos do evento que vestiram as suas fatiotas mais catitas e se aperaltaram para o passeio que é mais que um motivo para sair de casa arranjado: trata-se de incentivar cada vez mais homens a cuidarem da sua saúde.

2023 trouxe um motivo especial de comemoração, sendo que este ano se cumpriu uma década de parceria com uma das mais emblemáticas marcas de motos do mundo, a Triumph Motorcycles.

"Este evento é patrocinado globalmente pela Triumph. Localmente claro que não podíamos deixar de estar presentes porque as nossas motos casam muito bem com a estética deste evento que apoia causas de grande valor; estamos a falar de problemas que muitas vezes são invisíveis, por isso, é preciso chamar cada vez mais a atenção das pessoas para estas doenças", alerta Vítor

Sousa, da Triumph Motorcycles Portugal.

A linha clássica moderna, de uma elegante herança britânica da marca, tem um estilo perfeitamente condizente com o evento (nomeadamente o modelo Bonneville), mas, o mais importante, é a sua capacidade de usar a paixão pelo motociclismo como um veículo de mudança de comportamentos, o que muito contribui para o crescimento da comunidade global DGR.

O passeio, designado por "Ride For a Cause", este ano teve como líder o conhecido ator e apaixonado por motos José Fidalgo, que vai trabalhar durante todo o próximo ano neste evento: "vamo-nos associar a instituições credíveis que fazem rastreio ao cancro da próstata e cuidam da saúde mental, criando condições para que essa parceria se fortaleça. Este é o meu principal objetivo. Temos uma mobilização tão forte que queremos angariar mais fundos".

A chuva não demoveu os mais corajosos, mas o roteiro inicialmente previsto para a volta da tarde teve de ser encurtado, o que não deixou de trazer algum desânimo, como relatou ao Andar de Moto: "o ano inteiro sem chuva... e só hoje é que está a chover! É pena, mas temos de tirar dividendos disto. Só aconselho que quem não se sente confiante que não faça o passeio", sublinhou o ator.

Tiago Gonçalves, da organização portuguesa do DGR,

não podia estar mais satisfeito ao final do dia: "Foi espetacular! Apesar da chuva e de termos que cancelar algumas das atividades que estavam previstas, ficámos ao nível dos países que têm das organizações mais fortes. Temos uma dinâmica giríssima! A fundação Movember trabalha o ano todo para sensibilizar para o cancro da próstata e saúde mental masculina. Agora vai passar a haver também um evento destes com carros".

Houve ainda exposições e passatempos especiais na tenda principal, com a presença dos patrocinadores, cafés, gelados e até... um barbeiro para ajudar ao visual! //



moto center

REVISÕES

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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENKU

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



Cristiana Cera

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

A evolução NATURAL

Posso afirmar veementemente que no meu percurso das motos nunca dei um passo maior que a perna. E neste caso a minha perna é bem curta! Aliás, é mesmo por ter perna curta (155cm de altura) e noção de alguns limites que isso acarreta, que sempre fui muito ponderada aquando a escolha das motos.

Como já vos contei, comecei a andar de moto numa Diana G3, para quem não conhece, é uma moto de 50cc tipo Casal Boss, baixinha. A meu ver, estas motos são perfeitas para nos iniciarmos na condução. Pouca potência, pouca velocidade e poucas mudanças! Inicialmente achei que esta moto serviria bem para a minha “ambição” de motard (risos), ir à loja na pequena aldeia onde vivo e dar uns passeios aqui pelo Concelho do Cartaxo.

Logicamente, o bichinho cresceu dentro de mim e a baixa velocidade (que nem um semáforo de velocidade conseguia disparar) começou a saber a pouco.

Após 6 meses a conduzir a Diana G3 decidi então tirar a carta de moto. Com a carta veio a compra da Yamaha SR 250, que transformei na Azulinha. Rebaixei o assento, adaptei-a à minha estatura e fui ganhando confiança. Inicialmente a moto parecia-me enorme e pesada, mas adaptei-me e pensei: agora sim estou satisfeita!

Em conversa com amigos comecei a ouvir que isto não iria ficar por aqui, (queria, iria querer outra moto mais potente) mas não acreditei, estava muito satisfeita e nunca fui pessoa de grandes velocidades. Estavam enganados! Esta moto iria servir-me por muitos anos, não precisava de outra, estavam doidos.

Já diz o ditado: pela boca morre o peixe. Um ano



volvido, comprei a moto dos meus sonhos, a Triumph Bonneville de 2005 ainda a carburadores. Rebaixei o assento e algumas pequenas alterações para me sentir mais segura. Era uma moto muito pesada para mim, mas habituei-me rapidamente. Dava-me muito gozo conduzir em modo de passeio, suave.

Olhava para motos maiores e pensava sempre que nunca as conseguiria conduzir, pois tinha a noção dos meus limites.

Por vicissitudes, passados 2 anos, tive de vender a Triumph e comprei a Moto Guzzi V7 Special.

A diferença da Moto Guzzi era abismal, nervosa, pedia velocidade. A primeira vez que a acelerei e senti aquele puxão para o lado pensei: “o que fui fazer à minha vida. Eu nunca me vou habituar a esta moto”. Deixei-a cair algumas 5 vezes, mas não desisti.

Decidi fazer nesse ano a viagem aos Picos da eu-



ropa com um grupo de amigos. Depois fiz os Pirenéus, sul de França e costa Brava, a maioria do percurso, sozinha. No final dessas duas viagens a destreza e o à-vontade que ganhei com a moto, foi visível. Parecia-me já uma moto super fácil de conduzir.

Só uns meses após ter a Moto Guzzi é que voltei a pegar na Yamaha. Digo-vos, estava capaz de sacar um cavalinho nela de tão leve que me parecia. Como era possível a Yamaha, agora, parecer-me tão leve e tão fácil de conduzir!?

Acham que fiquei por aqui? Não! Após a viagem aos Pirenéus percebi que queria começar a fazer viagens maiores e para isso necessitava de uma moto mais confortável feita para este tipo de viagens. Nunca tinha pensado para mim numa moto como a BMW G 650 GS, mas acabou por ser a escolhida. Na verdade, quando me foi sugerida senti-me logo capaz de a conduzir, não senti nenhum limite que mentalmente me impedisse

de a experimentar. Obviamente que tive de rebaixar um pouco o assento e ainda assim apenas chego com a ponta do pé ao chão, mas não me faz diferença. Consigo sentir-me muito confortável a manobrá-la.

Olho para trás e penso: conduzir uma moto destas e a chegar apenas com uma ponta do pé ao chão era impensável para mim, há uns anos. A verdade é que sinto que fiz um percurso na evolução das minhas motos, muito natural, a prática com cada uma delas, todas um pouco maiores que as anteriores foram-me dando confiança para superar os desafios maioritariamente mentais. As quedas que tive foram sempre parada, apenas por não estar habituada ao peso e nunca dei “um passo maior que a minha perna”.

Já são 5 motos na lista e 4 na garagem. Vício? Sim, sem dúvida, mas foi uma evolução. Evolução essa, muito natural.

Venha a big trail, estou quase pronta! //



Segunda GERAÇÃO

10 anos depois da primeira geração e na celebração dos 100 anos da fabricante bávara, surge a nova BMW R12 nineT.





Foi há 10 anos que foi lançada a primeira geração da BMW R nineT, quando a BMW Motorrad celebrava 90 anos de existência. Agora, 10 anos depois desta primeira geração e na celebração dos 100 anos da fabricante bávara, surge a nova BMW R12 nineT.

Caracterizada pela vasta customização que permite, a nova BMW R12 nineT vem alargar ainda mais as opções de equipamento com uma gama de acessórios originais BMW Motorrad de alta qualidade e feitos à medida.

Com provas dadas e de maneira a manter a herança da marca de motos bávara, a unidade motriz da BMW R12 nineT encontra-se na mesma configuração boxer, como a da primeira moto da BMW Motorrad, a R 32. Mas atualmente o

bicilíndrico conta já com arrefecimento a óleo e, sem dúvida, um melhor desempenho.

A nova geração da nineT vem com um estilo ainda mais clássico, um design simples e muita atenção ao detalhe, especialmente notada no novo guarda-lamas frontal, no farol com iluminação LED e no painel de instrumentos composto por duas partes tradicionalmente redondas.

Na secção traseira, a BMW R12 nineT recebeu um farolim, com iluminação LED, inserido no assento para facilitar a customização para “short tail”.

Por enquanto o seu preço e disponibilidade não são conhecidos. Esperam-se mais informações acerca da BMW R12 nineT no segundo semestre de 2023, depois da sua apresentação aquando das cerimónias do 100º aniversário da marca. //





Vestida DE NEGRO

O quinto membro da família BMW R 18 foi anunciado antecipando a celebração do 100º aniversário da marca.

Design clássico e simples inspirado na mitica BMW R 5, a BMW R 18 Roctane integra tecnologias contemporâneas para tornar a condução mais agradável

O maior motor boxer da BMW Motorrad, com 1,802 cc (110.0 cu in), continua a ser o coração da R 18 Roctane. Com uma entrega acima dos 150 Nm de binário e uma potência declarada de 91 cv, o boxer de alta capacidade destaca-se pelo seu acabamento em negro.

Para perpetuar a tradição de longa data, a BMW R 18 Roctane é composta por um quadro tubular

duplo em aço e um braço oscilante a envolver a transmissão, evocando semelhanças ao cardões da BMW R5.

Embora não tendo regulação eletrónica, a suspensão frontal e traseira garantem o máximo conforto para viagens tranquilas e oferecem um curso de 120 e 90 mm, respectivamente.

A posição de condução contínua tipicamente descontraída graças ao posicionamento dos poisa-pés e ao guiador alto, enquanto garante ao motociclista o total controlo da BMW R 18 Roctane.

O aspecto clássico da R 18 Roctane é apenas



afetado em parte pela iluminação LED e adaptativa no farol, que possui alguns traços atuais. A restante tecnologia é apenas perceptível ao motociclista (controlo de tração, punhos aquecidos, modos de condução, keyless. entre outras).

Sobressai ainda a roda de 21 polegadas na dianteira e 18 polegadas na traseira, ao estilo bagger, e a possibilidade de ser limitada a 35 Kw de potência para os motociclistas titulares de

carta A2.

A BMW R 18 Octane não tem ainda previsão de disponibilidade nem de preço, mas virá acompanhada de muitos acessórios, como malas laterais (27L) pintadas à cor da moto, ecrã frontal com faróis auxiliares e indicadores de mudança de direção suspensos. De base a R18 será pintada de preto mas é possível escolher entre Cinzento Mineral Metálico Mate e Manhattan Metálico Mate para acabamentos da pintura. //

CAISMOTOR

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



**1290 SUPER
ADVENTURE S**



f @ /caismotor

APRESENTAÇÃO *BENELLI TRK 502 E 502 X*



Nova IMAGEM

As versões trail mais desejadas da Benelli adquirem novidades neste ano de 2023.

Líderes de vendas do segmento trail de média cilindrada em Portugal no ano de 2022, as versões TRK 502 e 502 X foram alvo de um restyling mais focado na aventura.

Pretendendo enaltecer o dinamismo e um caráter mais focado na aventura à Benelli TRK 502, a casa de Pesaro concedeu-lhe um novo grafismo verde “floresta”.

Além disso, a trail de média cilindrada da Benelli recebeu também uma pintura preto

mate nas proteções de mão, pedais de travão e mudanças, manetes de travão e embraiagem.

Com esta atualização, as Benelli TRK 502 e 502 X vêm responder à constante procura destes modelos pelos motociclistas com carta de condução A2 e acompanhar os estilos mais contemporâneos.

Além da nova cor verde a TRK 502 continua disponível nas cores branco, azul e cinza por uma preço de 6.380€ enquanto a TRK 502 X terá apenas as cores branco, azul e cinza, e contará com um preço de 6.780€. //

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Desportivas V4 da Aprilia GANHAM VERSÃO LIMITADA

As edições especiais da Aprilia RSV4 Factory e Tuono V4 Factory foram destapadas por Maverick Viñales e Aleix Espargaró perante o público presente no Grande Prémio das Américas.

A revelação destes modelos em fim de semana de corridas foi pensado de forma a transmitir o propósito para o qual a Tuono V4 e a RSV4 foram destinadas, as pistas. Dotadas de componentes topo de gama, estas versões limitadas, tanto a Aprilia Tuono V4 Factory como a RSV4 Factory receberam um novo grafismo, Speed White com jantes

vermelhas, adornado com a inscrição "Aprilia", à moda dos protótipos de MotoGP.

Ambas as versões serão comercializadas a partir de maio de 2023 até ao final do mesmo ano. A Aprilia RSV4 Factory Speed White estará disponível pelo valor de 25.999€ e a Aprilia Tuono V4 Factory Speed White por 20.499€, aos quais acrescem ainda despesas de documentação e transporte. //



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

Modelos H-D FAST JOHNNIE



Inspirada nos Muscle Cars de alta performance dos anos 60 e 70 esta coleção apresenta um trio de motos de edição limitada.

A Harley-Davidson apresenta a Fast Johnnie, uma novidade de 2023 da Enthusiast Motorcycle Collection, com 3 motos de edição limitada a 2000 unidades a nível global, com pinturas custom e tratamentos gráficos de fábrica.

Um esquema cromático em Celestial Blue com listas racing brancas, está disponível de fábrica em três modelos Harley-Davidson 2023: Low Rider ST, Street Glide ST e Road Glide ST.

O esquema de pintura Fast Johnnie explora temas de design icónicos apresentados nos muscle cars e pony cars de alta performance das décadas de 60 e 70 do século 20, contrastando o "racing" ou "rally" sobre uma cor base ousada e uma personagem ou logótipo simbólico incorporado no pacote gráfico.

Ambos os elementos serviram para criar uma diferença visual óbvia entre a versão de alta performance e a versão standard do mesmo modelo.

A personagem Fast Johnnie aplicada no lado esquerdo do depósito de combustível também aparece nas motos das equipas de fábrica Harley-Davidson Screamin' Eagle que competem na MotoAmerica King of the Baggers series.

Foi inspirado na história de um leitão chamado Johnnie, adotado em 1920 pelo piloto da Harley-Davidson e membro da "Wrecking Crew", Ray Weishaar, e que se tornou uma mascote da equipa.

Este leitão dava a volta de honra em cima do depósito de combustível de uma moto Harley-Davidson para comemorar a vitória numa corrida e está na génese da lenda relacionada com a origem do apelido "HOG", que ainda hoje é usado de forma coloquial para citar os motociclistas da marca.

"O efeito gráfico de striping é um sinal poderoso para a geração que atingiu a maioridade durante esta era e ainda hoje é impactante", comenta Brad Richards, Vice-presidente de Design e Diretor Criativo da Harley-Davidson.

"A cor base Celestial Blue selecionada para

o esquema Fast Johnnie lembra uma música popular da era dos muscle cars. Para a faixa gráfica, criámos uma cor branca custom formulada para refletir autenticamente a época, executada num clássico padrão thin-wide-thin nas laterais e na parte superior da carroceria da moto, num aceno obvio à cultura americana.”

No depósito e no guarda-lamas dianteiro, a inscrição “Harley-Davidson” substitui um dos elementos stripe. Dependendo do modelo da moto, o striping é aplicado nos guarda-lamas dianteiro e traseiro, na parte superior e nas laterais do depósito de combustível, na parte frontal da carenagem e nas tampas laterais e alforjes. Um logótipo Enthusiast Motorcycle Collection pode ser visto também no guarda-lamas traseiro.



LOW RIDER ST FAST JOHNNIE ENTHUSIAST MOTORCYCLE COLLECTION

A Harley-Davidson Low Rider ST é uma moto cruiser sport-touring para os motociclistas que apreciam o estilo West Coast e a performance do motor Milwaukee-Eight 117 V-Twin.

As características mecânicas são idênticas às do modelo Low Rider ST 2023, mas apresenta características de estilo especiais:

- Celestial Blue com detalhes custom em branco
- Logótipo Enthusiast Collection no guarda-lamas traseiro
- Gráficos em ambos os lados do depósito – Fast Johnnie à esquerda e Bar & Shield à direita

STREET GLIDE ST FAST JOHNNIE ENTHUSIAST MOTORCYCLE COLLECTION

A Harley-Davidson Street Glide ST combina o potente motor Milwaukee-Eight 117 com fortes influências de estilo West Coast e novos acabamentos em preto e bronze. A icónica carenagem batwing remete para o estilo tradicionalista. As características mecânicas são



idênticas ao modelo Street Glide ST 2023.

Características especiais de estilo da Street Glide ST

- Celestial Blue com detalhes custom em branco
- Escape Screamin’ Eagle
- Logótipo Enthusiast Collection no guarda-lamas traseiro
- Gráficos em ambos os lados do depósito – Fast Johnnie à esquerda e Bar & Shield à direita

ROAD GLIDE ST FAST JOHNNIE ENTHUSIAST MOTORCYCLE COLLECTION

O elegante modelo Harley-Davidson Road Glide ST projeta mais estilo do que nunca e tem o apoio do motor Milwaukee-Eight 117. Elementos de estilo West Coast e acabamentos em preto e bronze diferenciam esta moto de outras performance bagger da gama.

O conforto lendário e a carenagem fixa “sharknose” atraem condutores que gostam da estrada aberta. As características mecânicas são idênticas ao modelo Road Glide ST 2023.

Características especiais de estilo da Road Glide ST

- Celestial Blue com detalhes custom em branco
- Escape Screamin’ Eagle
- Logótipo Enthusiast Collection no guarda-lamas traseiro

- Gráficos em ambos os lados do depósito – Fast Johnnie à esquerda e Bar & Shield à direita //





Uma marca AMBICIOSA

A QJ Motor disponibilizou a sua gama para um breve contacto na Catalunha, em Espanha. Acompanhe este contacto para ficar a saber mais sobre estas apostas da QJ Motor.

Recentemente integrada no mercado nacional pela mão do grupo MB Motor, a QJ Motor dedicou-se a estudar quais os segmentos mais apetecidos em território luso e, com essa base, compôs a sua gama principal que abrange os segmentos trail, naked e custom.

Dos diferentes estilos de motos, um dos que representa uma grande fatia do bolo em Portugal é o segmento aventureiro e, por isso, a QJ Motor oferece duas opções: a SRT 800 e 800X que vem bem equipada e com bons acabamentos e a SRT 550 que partilha algumas semelhanças com a sua irmã mais potente mas é, em parte, mais dedicada aos motociclistas detentores de carta A2.

As propostas street são igualmente duas, a SRK 700, uma streetfighter de média/alta cilindrada, e a SRV 550, uma scrambler neo-retrô que partilha a unidade motriz A2 com a SRT 550.

Por último, testámos também a custom SRV 300, a única desta gama que monta um motor com configuração diferente do habitual bicilíndrico paralelo. O pequeno, mas frenético, V-twin de 296 cc respira o tradicional espírito custom e encaixa que nem uma luva na sua ciclística.



QJ MOTOR SRT 800 E 800 X

Para mover os 254 kg em ordem de marcha, a SRT 800 disponibiliza 76 cv, extraídos do bicilíndrico com 754 cc.

Este é o modelo mais potente dos cinco, porém também é o mais pesado, mas o centro de gravidade mais baixo disfarça este pormenor e torna a mota estável e ágil em andamento.

A QJ Motor SRT 800 conta ainda com uma variante para os mais aventureiros que está equipada com roda de 19 polegadas na dianteira em vez do par de jantes com 17 polegadas. >>



APRESENTAÇÃO GAMA QJ MOTOR



QJ MOTOR SRT 550

A QJ Motor SRT 550 apresenta várias características para uma moto aventureira, como por exemplo, as barras de proteção nas laterais.

Tal como a sua irmã mais potente oferece uma boa proteção aerodinâmica e uma confortável posição de condução que difere apenas na colocação dos pés, um pouco mais para a frente relativamente à SRT 800.

Com bons acabamentos, a SRT 550 consegue abranger uma maior clientela graças à sua potência que se situa nos 47 cv, o limite imposto pela categoria A2.



QJ MOTOR SRK 700

Compacta, esguia e leve a QJ Motor SRK 700 dispõe de muitas parecenças com a, já testada pelo Andar de Moto, SRK 400.

A potência oferecida pelo motor bicilíndrico paralelo é de 74 cv para mover os escassos 196 kg (em ordem de marcha). Características estas que facilmente nos levam a querer entrar no capítulo da pilotagem.

O aspeto e equipamento da SRK 700 é contemporâneo e com linhas agressivas que não nos deixam indiferentes.



QJ MOTOR SRV 550

A naked com aparência neo-retro destaca-se pela regulação remota do amortecedor traseiro e a travagem com duplo disco na frente.

Os acabamentos de qualidade, a posição de condução e a ciclística ágil são alguns aspetos muito positivos da SRV 550, pelo que é possível desfrutar das viagens com muita diversão.

QJ MOTOR SRV 300

A custom da gama foi a única a receber um motor com formato em V que, juntamente com o sistema de escape, produz um som de fazer inveja a algumas motos estranguladas pelo Euro 5.

Não só se distingue pela unidade motriz muito disponível, mas também pela sua condução com posição descontraída, baixo centro de gravidade e muita agilidade.

Uma boa receita para saborear umas belas curvas ou estrada aberta sem exagerar na velocidade.

Os 5 modelos que compõem a gama principal da QJ Motor afirmam-se muito competitivos graças aos seus preços e à oferta de 6 anos de garantia.

Assim que disponíveis para teste em território nacional, esperamos usufruir das mesmas, com mais tempo, para comprovar as sensações sentidas nesta apresentação. //



O poder, a diversão e a qualidade são aliados de uma máxima segurança em estrada.

Os produtos CHAMPION e FERODO são fabricados com os mais altos padrões de qualidade.



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

@lusomotoss
www.lusomotoss.com

APRESENTAÇÃO QJ MOTOR SRT 700 X

Versátil E ACESSÍVEL

Um novo modelo que suscitou muita expectativa no último salão de Milão, a tão aguardada SRT 700 X.



A SRT 700 X junta-se à gama da QJ Motor no segmento Trail/Adventure.

Posicionando-se como alternativa aos modelos SRT 800/X e SRT 550 da marca destaca-se pela sua competitiva relação qualidade-preço, sendo uma excelente opção para aqueles que procuram uma Trail/Adventure de média cilindrada.

Dotada de um motor bicilíndrico com uma cilindrada de 698 cc, que debita 54kW (72,5cv) de potência e a possibilidade de ser limitada a 35Kw para ser compatível com a carta A2, a QJ MOTOR SRT 700 X está equipada com suspensão Marzocchi, travões Brembo e pneus Metzeler.

Conta ainda com um painel de instrumentos com ecrã TFT, Iluminação integral em LED e beneficia também de 6 anos de garantia, tal como todos os modelos da QJ Motor.

A SRT 700 X estará disponível em Portugal a partir da segunda quinzena de maio de 2023 em 3 cores: cinzento, vermelho e branco, com um PVP recomendado de 7.990€

A campanha de lançamento faz a oferta de 3 malas de alumínio (Top Case de 45 litros + Malas Laterais de 37 e 30 litros).

Para mais informações contacte a QJ MOTOR //



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

APRESENTAÇÃO *KEEWAY RK V125 C*



» Galeria de fotos aqui



Gama REFORÇADA

Mais um modelo cruiser que evidencia um estilo clássico bem típico do seu segmento

A Keeway RK V125 C junta-se a outros modelos recentemente apresentados pela marca (V-Cruise 125 e V302C) para reforçar a sua aposta na gama Cruiser.

Com notórias as semelhanças com a sua "irmã" V-Cruise 125, não lhe fica nada atrás nas inovações tecnológicas que apresenta, como sejam o tradicional farol arredondado em LED com luzes diurnas incorporadas e o painel de instrumentos digital a preto e branco também de formato arredondado.

Mas ao contrário da V-Cruise 125, que está equipada com um sistema de transmissão por correia Continental, a nova "RK" adoptou um sistema de transmissão tradicional por corrente.

Como motorização, a RK V125 C emprega



um motor V-Twin com 3 válvulas por cilindro, refrigeração por líquido e sistema de injeção eletrônica, que proporciona um débito de 14,0 cv de potência às 8.500 rpm, assim como um binário de 14.4 Nm às 6.500 rpm.

Outros pontos fortes da RK V125 C são a forquilha invertida, um sistema de travagem com um único disco de travão de 300 mm na frente e outro de 240 mm na traseira, que garantem um comportamento e aumentam a confiança com e sem passageiro.

As rodas estão equipadas com pneus largos, de medidas 120/80-17 na frente e 140/70-17 na traseira.

Os 690 mm de altura do assento ao solo permitem aos admiradores deste segmento fazer-se à estrada com todo o estilo e confiança.

A Keeway RK V125 C já está disponível em Portugal, nos concessionários Keeway, nas cores Preto e Vermelho, por um PVP recomendado de €3.880,00€ (IVA incluído. Acresce Despesas de Documentação/Transporte e ISV).

Mais informações deste modelo no site oficial da Keeway Portugal (clique aqui) //



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

Reviver O PASSADO



O regresso aos anos 60, com o terceiro capítulo do programa Harley-Davidson Icons Motorcycle Collection.

Com o novo modelo Electra Glide Highway King, a Harley-Davidson apostou num exercício de nostalgia. Jantes raiadas, pneus com faixa lateral branca, para-brisas bicolor, assento solo com suspensão e um esquema cromático cuidadosamente selecionado inspirado num verdadeiro ícone da Harley-Davidson, o modelo FLH Electra Glide de 1968, uma moto que dominou as estradas numa época em que os mapas ainda eram em papel e os telemóveis apenas existiam em obras de ficção.

Em 1968 a Electra Glide era o modelo que liderava a gama de motos Harley-Davidson. Osmotociclistas que desejavam um pouco mais

de conforto e conveniência para viajar podiam encomendar a sua moto realmente luxuosa, equipada com o conjunto de acessórios King of the Highway, que constava de alforjes laterais em fibra de vidro, para-brisa, porta-bagagens sobre o guarda-lamas traseiro e proteções de motor.

Combinado o estilo dos anos 60 com o conforto e a tecnologia de uma Harley-Davidson Grand American Touring da actualidade, este modelo de edição limitada da Icons Motorcycle Collection é uma nova interpretação de uma moto icónica. Nesta coleção limitada, cada modelo é numerado individualmente e a produção global da Electra Glide Highway King não excederá os 1.750 exemplares.

A Highway King vai estar disponível em duas opções de cores: Hi-Fi Magenta (limitada a 750 unidades) e Hi-Fi Orange (limitada a apenas 1.000 unidades). Os alforjes rígidos têm acabamento em Birch White, tal como a moto que a inspira, e um painel Black Denim no depósito de combustível, separado da cor primária com uma faixa de realce também em branco.

O emblema do depósito é, também ele, muito semelhante ao usado em 1968. Um gráfico da Icons Motorcycle Collection e um emblema com o número de edição limitada estão gravados a laser na consola. O para-brisas amovível apresenta uma seção inferior colorida que combina com a cor da pintura.

O assento solo possui uma cobertura preta e branca e um friso cromado, estando montado sobre uma mola helicoidal ajustável e um amortecedor, outra referência ao estilo dos modelos Harley-Davidson FL da década de 1960.

Jantes de aço raiadas e cromadas e pneus com faixa lateral branca reforçam o aspecto nostálgico, assim como os suportes cromados do guarda-lamas dianteiro e dos alforjes, e a tampa do filtro de ar.

A base do modelo Electra Glide Highway King é o quadro Harley-Davidson Touring single-spar com um design de espinha dorsal rígida.

Foi projetado para longas distâncias. Um único comando ajusta hidraulicamente a pré-carga dos amortecedores traseiros para uma condução e controlo ideais com base na carga da moto.

A forquilha de 49 mm de diâmetro, tem tecnologia dual bending valve, que proporciona características de amortecimento linear para uma condução suave e precisa.

O motor Milwaukee-Eight 114 V-Twin, focado na performance, está preparado para receber todos os kits Harley-Davidson Screamin' Eagle Stage Upgrade para aumentar o desempenho, e vem equipado de fábrica com um escape Screamin' Eagle.

Farol e lâmpadas auxiliares de halogénio fornecem uma iluminação excecional, complementando o estilo nostálgico.

A travagem está a cargo do sistema Reflex linked Brembo, garantindo um enorme poder de desaceleração.

A Electra Glide Highway King apresenta ainda de série um conjunto completo de Rider Safety Enhancements da Harley-Davidson, incluindo Cornering Enhanced Anti-Lock Brake System, Cornering Enhanced Electronic Linked Braking, Cornering Enhanced Traction Control System, Cornering Drag-torque Slip Control System e Vehicle Hold Control. //

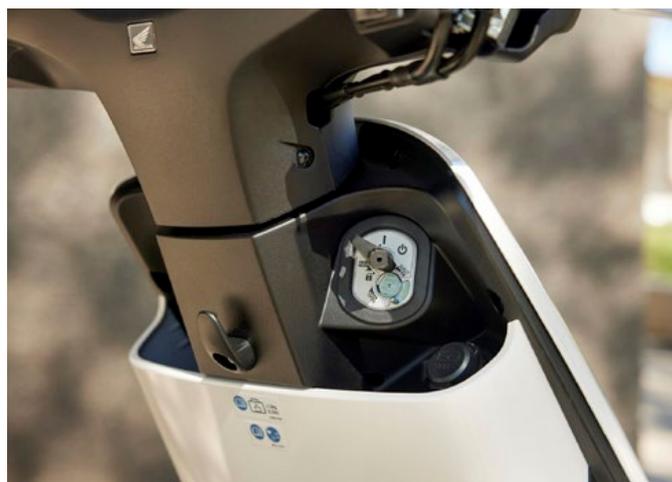


APRESENTAÇÃO *HONDA EM1 e:*

A primeira moto elétrica DA FABRICANTE A CHEGAR À EUROPA

Dos esperados 10 modelos elétricos da Honda a serem introduzidos no mercado, chega-nos o primeiro, a Honda EM1 e:.





Com um aspecto compacto e simples a Honda EM1 e: oferece uma mobilidade fácil e eficaz graças ao quadro tipo berço, forquilha hidráulica telescópica, travão de disco à frente e tambor atrás interligados por um sistema CBS e duplo amortecedor traseiro na traseira.

Montado na roda de trás encontramos o motor elétrico alimentado pelo módulo de baterias Honda Mobile Power Pack e: que está colocado sob o assento e que é removível a fim de facilitar o carregamento em casa.

Um painel de instrumentos digital, comutadores de alta qualidade, estrado longo e plano, espaço de arrumação sob o assento com uma capacidade de 3,3 litros e uma tomada USB, vão tornar os trajetos diários mais fáceis. De mencionar ainda que a EM1 e: está preparada para transportar passageiro e pode acomodar uma top-case.

Focada nas movimentações dentro da cidade, a Honda EM1 e: tem um peso de apenas 95 quilos, uma altura do assento ao solo de 740 mm, uma autonomia de aproximadamente 41,3 km e uma velocidade máxima de 45 km/h.

A Honda anuncia ainda uma forma ecológica para o fim de vida das baterias, oferecendo a possibilidade de leasing, aluguer ou subscrição, consoante o país, para o módulo Honda Power Pack e:, para a EM1 e: e para o carregador.

Ainda assim, o tempo de vida esperado desta baterias é de cerca de 2.500 recargas, sendo que demoram cerca de 160 minutos para recarregarem dos 25% aos 75%.

A Honda EM1 e: irá estar disponível nas cores Branco Pérola Sunbeam, Prata Metalizado Digital e Preto Metalizado Ballistic Mate. //



APRESENTAÇÃO *SEGWAY SNARLER E VILLAIN*



Novas versões

“BLACK EDITION”

A Segway Powersports tem agora mais razões para se destacar no mercado com uma nova cor e ainda mais equipamento.

A imponência e exclusividade dos ATV Snarler AT6 LX T3 e dos SSV Villain SX10 X T1, líderes de vendas no seu segmento no fecho do ano 2022 (dados ACAP), foi agora reforçada com a nova cor preto mate, e ainda mais equipamento.

SNARLER AT6 LX T3 “BLACK EDITION”

A versão “Black Edition” do ATV Snarler AT6 LX T3 acrescenta ao modelo de série os para-choques frontal e traseiro pintados na cor preta e ainda o kit de proteção inferior completo, em alumínio, da XRW Racing Parts.

Chega ao nosso mercado com um PVP recomendado de €9.690,00€;(acresce custos de Documentação e Transporte).

SSV VILLAIN SX10 X “BLACK EDITION”

Já o SSV Villain SX10 X “Black Edition” recebe de origem um conjunto de acessórios altamente completo, composto por para-choques frontal e traseiro na cor preta, kit de painéis de porta inferiores,

kit de proteção inferior completo, em alumínio, kit de palas de proteção de jantes traseiras e kit de extensões dos guarda-lamas frontais, ambos em PHD.

Ainda contam com suporte de roda sobressalente e roda completa original e um conjunto de proteções também com o carimbo da XRW Racing Parts.

O seu PVP recomendado é de €22.990,00 (acresce custos de Documentação e Transporte).

Ambas as versões estão já disponíveis para entrega imediata, sendo uma aposta forte da Segway Powersports Portugal. //



Motorway / Linhaway
os seus concessionários

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

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

**MOTORWAY: 213839591
LINHAWAY: 214658791**

@MOTORWAYLINHAWAYHONDA



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Em Roma SÊ ROMANO

Em 2022 resolvi passar o Mediterrâneo e o Adriático para uma aventura nos Balcãs.

A aventura começou com a chegada ao porto de Civitavecchia, depois de 24 horas passadas no Cruise Roma com partida em Barcelona. Isto sem contar com a tirada seguida, de Lisboa a Barcelona, que, confesso, fizeram sentir todos os ossinhos do corpo! Coisa a não repetir.

Em Roma sê Romano! Se há coisa que os Tugas sabem fazer bem é adaptar-se aos lugares, mas conduzir em Roma é um saco de gatos, uma perfeita loucura, caos completo, não há como descrever, é mais ou menos como estares numa máquina de lavar em plena centrifugação à procura da moeda que ficou nas calças.

Bem, com o tempo consegues fazer orgulhosamente quase tantos disparates quanto eles, mas claro, há sempre um romano que consegue surpreender com mais uma manobra acrobática.

Depois de sair de Civitavecchia e ter passado pela loucura de Roma, cheguei, com o coração ainda a mil e com o dicionário de impropérios completamente gasto, a Artena.

Artena é uma cidade a sul de Roma absolutamente maravilhosa, para quem não conhece vale mesmo a pena!

O centro histórico que se desenvolve ao longo da colina do Monte Lepini é de uma beleza extraordinária, mas foi também uma espécie de cereja no topo do bolo, depois de Roma.

Explicando melhor.

Quando defines o teu itinerário nos “google maps” desta vida, há uma coisa que tu não vês. A primeira, os que lá conduzem, a segunda, como será a estrada e o acesso.

Já tinha experimentado o caldeirão de Roma, quando cheguei a Artena e precisava de chegar ao centro histó-



rico, deparei-me com uma cidade em plena encosta, em que os sopés das portas batem nos telhados das casas vizinhas. A primeira imagem do acesso, antes de entrar nas ruas apertadas, foi uma rotunda numa parede, sim, não estou a exagerar muito, o desnível de cota era tão grande que, se parasses na rotunda e tivesses de colocar o pé no chão do lado esquerdo, mesmo que tivesses 3 metros, caías de cabeça para baixo.

Depois, imaginem entrar naquelas ruas apertadas com uma inclinação incrível e calçada Romana. Um autêntico teste aos nervos já desfeitos depois de Roma. Assim que cheguei ao largo da zona histórica parei a moto e pen-



sei: chiça, sobrevivi hoje... Agora finalmente o descanso merecido.

Pois, pensava eu!

Entretanto, chega um simpático Italiano, dono do hostel onde iria ficar depois de toda a epopeia, com uma amabilidade fora de série e que prontamente se dispôs a levar as malas, a quem perguntei?

“Onde fica o Hostel?”

“Lá em cima?”

“Em cima onde?”

“Lá no pendurico!”

Nãoooo! Depois de tanto subir com a moto, agora tinha de fazer uma etapa de alpinismo por ruas estreitas, com escadinhas a perder de vista, de capacete na mão e parte das malas na outra.

“Então, mas não há outra forma de lá chegar que não seja a pé? (perguntei)”

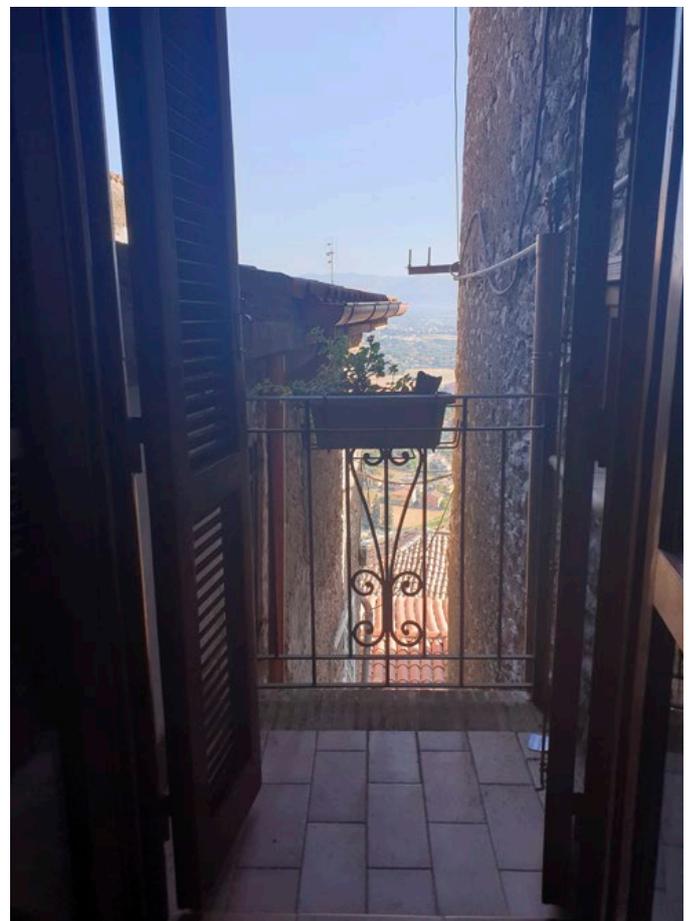
“Não, é domingo e as mulas que levam os turistas e as malas estão em dia de descanso.”

Pensei, mas que raio se passa hoje? Só falta mesmo o piano cair-me em cima.

A subida foi, como seria de esperar, um tormento face ao cansaço que já tinha, mas a extraordinária beleza da cidade, a boa disposição do Italiano, que brincava com a situação, e umas paragens nuns bares, subida acima, foi um tónico para passar o tempo todo a rir até chegar ao quarto que, diga-se, tinha uma vista de cortar a respiração.

Na manhã seguinte, tinha um pequeno-almoço fabuloso na varanda, com uma vista perfeita sobre a colina, feito pela amável esposa do Italiano.

Tinha valido o esforço. O sentimento era, ainda nem cheguei ao porto de Bari e já vivi um milhão de emoções. //



RAZÃO E emoção



SUZUKI GSX-8S

A nova Suzuki GSX-8S surge com argumentos sólidos e consistentes para atacar o segmento das naked de média cilindrada. Um novo motor e um quadro desenvolvidos de raiz, dão o mote para a típica eficácia que a marca sempre nos entregou. Fomos testá-la com o Douro aos nossos pés...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Rui Jorge

Existe aqui um pormenor bastante relevante, pois temos de ter noção de que já se passaram uns anos desde que a Suzuki nos brindou com uma moto completamente nova. Mas finalmente, este ano de 2023 vê nascer dois modelos importantíssimos para a marca (na verdade, são três, se contarmos com a última versão da V-Strom 1050). Um motor bicilíndrico paralelo e um quadro que servem de base para uma streetfighter e uma trail de média cilindrada.

Depois da sua retirada do MotoGP, o mundo ficou em choque, mas a marca não ficou parada, fazendo renascer a mítica Hayabusa, a super-naked GSX-S 1000 e a competente turístico-desportiva GSX-S 1000 GT que dela deriva. Mas nunca o mercado esteve tão predisposto a modelos mais acessíveis na cilindrada, no peso e sobretudo que assentem os seus argumentos na facilidade de utilização. As naked de carácter desportivo preenchem o coração daqueles que não abdicam das emoções fortes, com a razoabilidade de também não

quererem perder os pontos na carta de condução de uma vez só.

A GSX-8S chega-nos com uma imagem impactante e provocadora, mas ao mesmo tempo familiar. As suas linhas angulosas e a silhueta compacta, assumem a centralização de massas e uma propositada atenção dedicada ao eixo dianteiro. O farol frontal (iluminação full LED) em escada, mimetiza a GSX-S 1000, e passa a ser referência de identidade nos novos modelos da marca (também encontramos esta montagem na nova V-Strom 800 DE). Na paleta cromática à disposição (Azul “Pearl Cosmic Blue”, Branca “Pearl Tech White” ou Preta “Metallic Mat Black/Glass Sparkle Black”), caiu-nos no goto aquele Azul, diferente de tudo o que existe no mercado e que dá um carácter muito especial à moto. Vestelhe uma aura diferente, e não sendo demasiado adolescente, conseguirá tirar uns anos de vida aos seus proprietários mais calvos, sobretudo aqueles que procuram um estilo mais atrevido.

E este é o pressuposto que a Suzuki persegue nesta sua nova naked. Uma diversão adulta, controlada e competente. Capaz de dar



» Galeria de fotos aqui



"A GSX-8S CHEGA-NOS COM UMA **IMAGEM IMPACTANTE E PROVOCADORA**, MAS AO MESMO TEMPO FAMILIAR."

responsabilidade aos "miúdos", e um sorriso na cara aos mais "velhos". Passamos a explicar tão estapafúrdia analogia...

A GSX-8S tem uma postura refinada na sua condução, em que as expressões "solidez" e "competência" são muitas vezes repetidas. O novo bicilíndrico paralelo (com defasamento de cambota a 270°; 776 cc debitando 83 cv às 8500 rpm e 78 Nm às 6800 rpm) não impressiona nos seus números, mas também não desilude, pelo contrário. Desde as baixas rotações que mostra a sua personalidade baseada num binário sempre presente, e com uma progressão muito interessante independentemente da mudança. Não é fulgurante no último terço, mas a sua linearidade cheia de ímpeto acaba por convencer-nos, sobretudo nos médios regimes. A ausência de vibrações (graças a um novo sistema de 2 veios de equilíbrio primário, patenteado pela marca, denominado de "Cross Balancer"), é notória, e os

injectores de alta pressão contribuem para a boa parametrização do acelerador electrónico, cujo tacto é absolutamente infalível.

Os mapas de motor são bem escalonados e apenas alteram a sensibilidade do punho direito na entrega de potência. Sem se mostrar demasiado preguiçoso, ou demasiado intempestivo, encontramos no mapa B a resposta ideal para a maior parte das situações, calmo e modulável em cidade e comunicador e entusiasta nos ritmos mais vivos. Sendo que no meio está a virtude, não deixamos de experimentar a bonomia do modo C (contextual em situações de baixo atrito), ou o mais directo modo A, cuja ausência de respostas bruscas (aquele típico ON/OFF de acelerador quando voltamos "à carga") é demonstrativa do bom trabalho efectuado neste departamento.

Como ajudas à condução temos uma almofada de segurança electrónica baseada em 3 níveis de controlo de tracção e a possibilidade de o



776 CC
83 CV
8 999 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A GSX-8S TEM UMA **POSTURA REFINADA** NA SUA CONDUÇÃO, EM QUE AS EXPRESSÕES "SOLIDEZ" E "COMPETÊNCIA" SÃO MUITAS VEZES REPETIDAS. "

podermos desligar em andamento (sem ter a moto estacionária) é uma realidade que agradecemos. Mesmo desligando a ignição, a GSX-8S recorda-se da nossa escolha, não nos castrando a criatividade dinâmica. Porquê desligar o controlo de tração, poderão perguntar? Porque a estabilidade ciclística assim nos permite...mas já lá vamos.

Toda a interação com o sistema (mapas de motor e ajudas electrónicas) é simples e directa, operando apenas 3 comutadores no punho esquerdo. O ecrã TFT de 5" a cores prima pelo seu display simples e informativo, sem querer inventar a roda a nível de design, e nós agradecemos este pragmatismo nipónico. É uma pena a Suzuki não ter considerado a conectividade com os periféricos mini computadores que também servem para fazer chamadas (vulgo smartphones). Até porque grande parte da concorrência consegue ter esta tecnologia

disponível.

Antes de falarmos do ex-libris desta máquina (a sua ciclística), uma nota de apreço especial para o Quick-Shifter bidireccional instalado de série. Esta peça de hardware faz toda a diferença numa condução empenhada, elevando a fluidez da mesma e fazendo brilhar o correcto escalonamento da caixa de velocidades. Outros sistemas presentes são o arranque fácil (Suzuki Easy Start System, em que basta um toque no botão de start para dar vida ao motor), e o Low RPM Assist, que aproveita o mais leve movimento na embraiagem (de dupla função, assistida e deslizante) para elevar as rotações do motor, facilitando os arranques.

Outra das peças de engenharia desenvolvidas de raiz, é o novo quadro de duplo berço, criado especificamente para este bloco motriz que é comum à nova trail com o mesmo motor. O



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

TESTE SUZUKI GSX-8S

braço oscilante em alumínio foi desenvolvido especificamente para a GSX-8S, assim como o sub-quadro (pintado no tal Azul Cósmico). De ergonomia simpática e bastante espaçosa (810 mm de altura do assento ao solo, tendo este um design e construção “confortavelmente desportivo”), a afinação mais desportiva da suspensão (Forquilha KYB invertida com 43mm de diâmetro e 130mm de curso; e mono amortecedor KYB com ajuste de pré-carga) rapidamente lhe indica o propósito. O andamento sobre as estradas mais partidas não é desconfortável graças à boa leitura das irregularidades no curso inicial da forquilha, sendo que o amortecedor traseiro tem um comportamento um pouco mais rude neste cenário. Nos pisos mais irregulares conseguimos perceber onde está o cerne do trabalho ciclístico

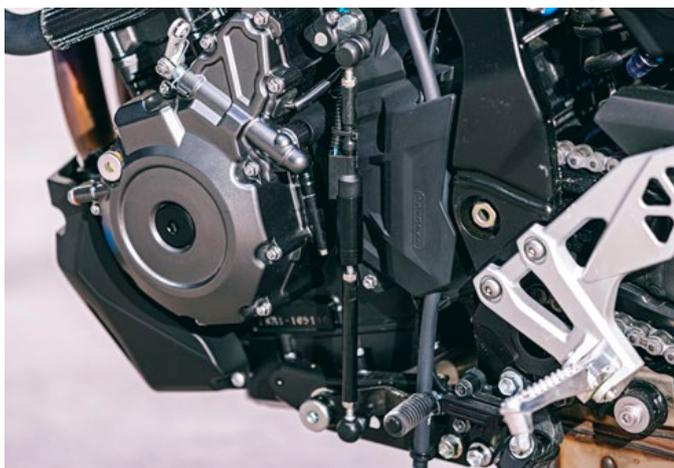
"OS MAPAS DE MOTOR SÃO BEM ESCALONADOS E APENAS ALTERAM A SENSIBILIDADE DO PUNHO DIREITO NA ENTREGA DE POTÊNCIA."

desenvolvido, e a maneira segura como a GSX-8S lida com estes eventos, conquistando-nos de sobremaneira.

O grande truque ciclístico, para o equilíbrio dinâmico, tem a ver com a sua geometria. A generosa distância entre eixos (1465 mm) não lhe retira agilidade, mas torna-a menos reactiva aos movimentos mais bruscos, e até porque a suspensão de afinação mais desportiva ajuda a ganhar confiança na frente, logo, a sensação de aprumo é constante. A GSX-8S tem na sua estabilidade o argumento ideal para conseguirmos puxar pelo seu lado mais divertido. A sua agilidade surge a meio da curva, onde mantém a linha cegamente, mas com margem de manobra para possíveis correções.

A travagem (duplo disco dianteiro de $\varnothing 310$) >>





TESTE SUZUKI GSX-8S

mm mordido por pinça radial Nissin de 4 pistões e disco de \varnothing 240 mm mordido por pinça Nissin) eficaz e bastante modulável, ajuda-nos a preparar as entradas em curva.

Embora não tenha uma direcção que funcione à velocidade do pensamento, a sua precisão é garantia de que vamos acertar nos pontos que queremos, e este é um dos maiores elogios que lhe podemos fazer. A confiança na sua previsibilidade é ajudada pelos Dunlop RoadSport 2 (120/70 R17 no eixo dianteiro e 180/55 R17 no eixo posterior), entregando bastante feedback ao condutor. Lembra-se de termos ficado surpreendidos com o facto de podermos desligar o controle de tracção em andamento? A GSX-8S é aquele tipo de moto que dá gosto desligar o seu cérebro digital para lhe tentarmos descobrir os limites, uma clara demonstração da sua boa comunicação mecânica com o condutor.

Nas toadas mais tranquilas, agradecemos os baixos consumos (conseguimos fazer facilmente médias abaixo dos 5 litros/100 km, para um depósito de 14L), e os 202 Kg a cheio não se

sentem exagerados nas manobras a baixas velocidades. A Suzuki propõe malas laterais semi-rígidas e um deflector frontal, para quem quiser fazer de Chaves a Faro pela nossa N2...

A Suzuki GSX-8S aparece de mansinho num dos segmentos mais concorridos do mercado. Os valores motrizes e a electrónica, estão a par das concorrentes, mas mesmo não tendo conectividade com o smartphone, o Quick-shifter de série é muito bem vindo. É uma moto sólida e consistente, e a sua entrega a baixos e médios regimes fazem dela uma máquina que gosta mais de rolar embalada do que propriamente aos gritos. Os quase 9 mil euros (8.999 €) por ela pedidos colocam-na ligeiramente acima das rivais mais directas, e teremos de fazer um comparativo para o tal épico jogo das diferenças. Uma coisa é certa, a sensação geral de um dia bem passado aos seus comandos, mostrou-nos que faz jus à expressão: "Moto que nunca mais acaba!"; dando-nos tudo aquilo que lhe pedimos. E este Azul ao vivo é absolutamente fantástico. Teremos aqui a simbiose perfeita entre razão e emoção? //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N80-8 50th Anniversary

Blusão REV'IT! Hyperspeed Air

Luvras REV'IT! Chevron

Calças REV'IT! Lombard 3 RF

Botas TCX RO4D WP





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

TESTE *SUZUKI V-STROM 1050DE*

COMPETENTE e Refinada



» Galeria de fotos aqui



SUZUKI V-STROM 1050DE

A Suzuki subiu a parada para a sua aventureira de alta cilindrada. Chega mais tecnológica e mais apta para sobreviver aos maus caminhos. Fomos andar nela!

Texto: Rogério Carmo Fotos: Rui Jorge

Longe vai o ano de 1988 quando a primeira DR750S com o seu icónico para-lama dianteiro em estilo “bico de pato”, evocava a DR-Zeta, o protótipo de fábrica que impressionou tudo e todos no Rally Paris-Dakar, conduzida por Gaston Rahier.

Não tão longe, mas 2002, nasceu a primeira versão da V-Strom 1000, apresentada então como uma “maxi trail”, ainda antes do mercado reconhecer as vantagens desta tipologia de moto.

Em 2014, a V-Strom teve a sua segunda geração, apresentando carenagens diferenciadas, com um guarda-lamas elevado, saída de escape por baixo e equipada com controle de tração.

Seria apenas em 2020 que chegaria a terceira geração da V-Strom maior, então definida como 1050 graças ao seu motor de 1.037 cc, disponível em duas versões, uma delas algo mais especializada e tecnológica, um pouco mais adaptada a uma utilização fora de estrada, denominada de XT. Ambas apresentavam um

motor mais potente e com mais binário e já incorporavam uma maior assistência eletrônica à condução, chamada S.I.R.S (Suzuki Intelligent Ride System). Destacavam-se pelo icónico guarda-lamas dianteiro inspirado nas DRZs do passado.

Para 2023, a Suzuki melhorou a V-Strom 1050 em resposta à demanda do mercado.

As novas 1050 e 1050DE (Desert Express), apresentam uma arquitetura comum de motor e quadro, mas têm diferenças de geometria, com medidas e componentes da ciclística que proporcionam mais conforto para viagens longas e uma melhor resposta em asfalto, na versão base, e uma maior especialização offroad, sem abdicar da sua utilização em estrada, na versão DE.

E foi precisamente esta versão DE, que a Moteo, o importador nacional da Suzuki Motos, pôs à disposição dos meios de comunicação especializados, para um teste bastante completo.

Partindo de Estremoz, em direção a Castelo de Vide, com regresso por Campo Maior, pude completar cerca de 250 quilómetros de estradas diversas, desde as mais remotas e degradadas, às >>



V-Strom 1000 (2002)



V-Strom 1000 (2014)



V-Strom 1050 (2020)



V-Strom 1050 (2023)



"COM UMA **CICLÍSTICA COMPLETAMENTE REDESENHADA**, QUE INCLUI UM BRAÇO OSCILANTE MAIS LONGO, UMA MAIOR DISTÂNCIA ENTRE EIXOS E ALTURA LIVRE AO SOLO"

modernas vias rápidas, que me permitiram avaliar o desempenho desta verdadeira "papa-léguas".

Com uma ciclística completamente redesenhada, que inclui um braço oscilante mais longo, uma maior distância entre eixos e altura livre ao solo, um maior curso de suspensões e uma roda de 21 polegadas na dianteira, a renovada Suzuki V-Strom 1050 DE não teme nem os maus caminhos, nem a estabilidade necessária para enfrentar a estrada mais contorcida ou os caminhos mais degradados.

Com uma afinação da suspensão bastante desportiva, mas completamente regulável, tive necessidade de retirar um pouco de carga da mola do amortecedor traseiro (tarefa fácil graças ao regulador remoto convenientemente instalado debaixo do assento), sobretudo para proteger um

pouco o fundo das costas e garantir um pouco mais de tração na saída das curvas, sobretudo as que mostravam pisos mais irregulares. A forquilha KYB mostrou-se perfeitamente capaz de digerir os maiores impactos, contribuindo para a sensação de robustez que o conjunto proporciona.

A posição de condução, por seu lado, mostrou-se perfeita, e apenas tive que me habituar à grande altura do conjunto, que tão só me permitia colocar no chão as biqueiras das botas, para não ser surpreendido pela "falta de chão". Sim, um dos grandes problemas que alguns motociclistas vão encontrar nesta moto será a grande altura do assento ao solo. Apesar de a ficha técnica referir 880 mm, a largura do assento, que diga-se de passagem é bastante confortável, rouba





1037 CC
107 CV
15 999 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

TESTE SUZUKI V-STROM 1050DE

alguma altura de perna. No entanto o fabricante disponibiliza um assento opcional mais baixo.

O painel de instrumentos, em TFT a cores e 5 polegadas de diagonal, reflete a simplicidade que o pacote eletrónico apresenta. Com menus bastante intuitivos e uma sinalética simplificada, apesar da grande quantidade de informação que disponibiliza, a sua leitura é fácil e rápida, assim como as alterações que a eletrónica permite.

O Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.) disponibiliza 3 modos de entrega de potência, 3 níveis de intervenção do Controlo de Tração, que também pode ser desligado através de um botão dedicado, e ainda um modo G (de gravilha) para condução fora de estrada, que retarda a resposta ao acelerador e permite que a roda traseira patine

ligeiramente, para ajudar nas manobras mais técnicas. Em estrada aberta, o Cruise Control é mais uma comodidade.

Na mesma lógica, também o ABS, que é controlado por uma unidade de medição de inércia, pode igualmente ser regulado em dois níveis de intervenção, além de poder ser desligado. Ainda na travagem, o sistema combinado permite que ao travar a roda da frente, seja simultânea e automaticamente activado o travão traseiro, garantindo uma maior estabilidade já que o sistema consegue inclusivamente compensar a inclinação do piso e a carga carregada na moto, aplicando mais ou menos força de travagem na roda traseira, evitando a sua descolagem do piso, maximizando a eficácia. O sistema assegura ainda >>

"O MOTOR TEM UM CARÁTER CALMO MAS CONSISTENTE AO LONGO DE TODA A FAIXA DE REGIME, COM UMA RESPOSTA PRONTA AO ACELERADOR ELETRÓNICO"





S3

RIDING AHEAD

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



Saiba mais



SCHUBERTH

TESTE SUZUKI V-STROM 1050DE

a funcionalidade de "Hill Hold Control", que mantém a moto travada durante 30 segundos após a paragem numa subida, sem ser necessário pressionar a manete ou o pedal do travão.

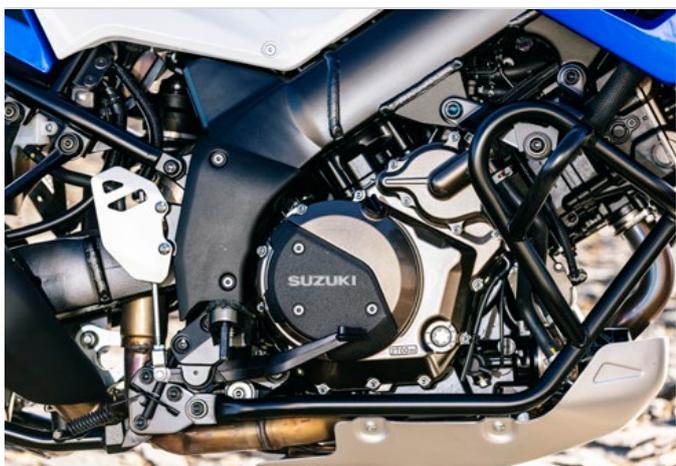
Tudo isto contribui para uma elevada sensação de confiança, que se agradece sobretudo nas situações que exigem uma condução mais empenhada, e sem retirar prazer à condução, coisa que o "velho" bicilíndrico em V a 90° não se nega a oferecer, graças às grandes intervenções técnicas de que tem vindo a ser alvo ao longo da sua impressionante carreira. A sua excelente entrega desde baixa rotação, torna a condução bastante despreocupada, com a opção de, sempre que necessário, permitir aumentar o ritmo e desfrutar do quick shifter integral que, nestas novas versões, é equipamento de série.

"O PAINEL DE INSTRUMENTOS, EM TFT A CORES E 5 POLEGADAS DE DIAGONAL, REFLETE A SIMPLICIDADE QUE O PACOTE ELETRÓNICO APRESENTA"

Numa condução mais entusiasmada, nota-se alguma inércia nas mudanças de direção, consequência de um centro de gravidade relativamente elevado e também do efeito giroscópico causado pela roda dianteira de 21 polegadas de diâmetro. A travagem é contundente, com uma vincada mordida inicial na roda dianteira, que contrasta com a suave intervenção do travão traseiro.

O guiador largo, que se adapta perfeitamente à condução em pé, a barra de suporte para o GPS com uma tomada acessível no discreto painel de instrumentos, os comandos ergonomicamente colocados, a grande visibilidade proporcionada e o conforto proporcionado pelo assento e suspensões, tornam o posto de condução perfeito para enfrentar grandes tiradas em quaisquer





TESTE SUZUKI V-STROM 1050DE

circunstâncias. Pena o ecrã pára-brisas não ter uma regulação fácil, já que apenas apresenta duas posições, sendo necessário recorrer a ferramentas para alterar a sua altura. No entanto, na posição mais elevada, apesar de não ser muito alta, consegui chegar ao fim do dia com o capacete praticamente livre de insetos e sem problemas de turbulência.

O motor tem um caráter calmo mas consistente ao longo de toda a faixa de regime, com uma resposta pronta ao acelerador eletrónico e uma boa elasticidade que permite uma grande despreocupação com a caixa de velocidades cujo escalonamento foi muito bem conseguido. O som emitido pelo escape é bastante interessante, com uma nota grave que desejamos fazer cantar com a ajuda do quickshifter.

Resumindo, a Suzuki V-Strom 1050DE é uma moto honesta, que cumpre tudo o que promete, perfeitamente capaz de enfrentar grandes viagens por qualquer caminho desde que não se lhe exijam prestações enduristas. O seu peso e a sua grande altura do assento ao solo podem ser um argumento dissuasor para os motociclistas de estatura mais baixa, mas o seu aspecto imponente,

a excelente qualidade de construção e o grande nível de equipamento de série são argumentos que os motociclistas mais exigentes não vão deixar de apreciar. E ainda, graças a sistemas como o Easy Start (arranque com apenas um toque) e o Low RPM Assist (que controla a aceleração automaticamente durante o arranque e evita que o motor se vá abaixo), vai agradar também aos motociclistas menos experientes.

Para os menos aventureiros, a Suzuki disponibiliza uma versão base da V-Strom 1050 com uma vocação mais estradista, que utiliza os mesmos motor e quadro, mas que está equipada com uma jante dianteira de 19 polegadas e uma suspensão com menos curso, que a tornam mais leve e lhe conferem uma significativamente menor altura do assento ao solo.

A Suzuki V-Strom 1050DE está disponível em 3 opções cromáticas, destacando-se a nova versão azul e branca, da amarela e da negra.

Com um preço de 15.999€, que merece destaque pelo nível de acessorização que oferece, esta Suzuki tem uma boa relação qualidade/preço, para além de ser competente e refinada. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth C5
Luvas Rev'it! Dirt 3
Blusão Macna Proxim Night Eye
Jeans REV'IT! Lombard 2 RF
Botas TCX Clímatrek Surround GTX





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

A MIÚDA do lado



SUZUKI V-STROM 800DE

A Suzuki V-Strom 800DE chega ao nosso mercado numa altura em que a maior parte dos jogadores já se posicionou no segmento. E se este grita aventura e irreverência, a nova trail tem todos os argumentos para entrar na discussão. Fomos conhecê-la melhor.

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Rui Jorge

A V-Strom 800DE, evoca um nome icónico para a marca desde 2002. E o poder da sua versatilidade continua bem vivo, de tal forma que a Suzuki tinha preparado para nós um percurso misto (com maior incidência no asfalto, é certo). Como cartão de visita temos suspensões de curso longo totalmente ajustáveis, jante de 21" e electrónica dedicada ao Off-Road. Será que a postura simpática e acolhedora esconde um lado mais atrevido?

O seu perfil estético poderia dar alguns indícios de uma sã loucura, as mesmas linhas angulosas que encontramos na irmã mais velha (a V-Strom 1050DE) misturam-se com o novo look frontal assinado pela montagem dos faróis em escada (toda a iluminação é Full LED), em tudo semelhante à GSX-8S, repetindo a tentativa de familiarizar a imagem desta "nova era". E o tradicional "bico de pato" remanescente da DR Big não foi esquecido! As proporções desta trail não são intimidatórias, há uma sensação de boa

distribuição de volumes sem grandes exageros nos acessos aos comandos. Por demasiadas vezes as marcas exageram nas quotas ergonómicas, ou com assentos demasiado altos (assumindo que somos todos nórdicos), ou com guidores demasiado largos e afastados (acreditando que somos todos nórdicos com vontade de fazer rally-raids). Há bom senso nas medidas desta nova V-Strom, não só o assento de 855 mm nos oferece uma boa acessibilidade ao solo, como a posição de condução surge natural e sem esforço. A qualidade dos acabamentos no cockpit é digna de nota, desde as tampinhas que protegem os parafusos de fixação do guiador e da simplicidade dos comutadores (semelhantes aos da nova naked), até à peça plástica que faz a integração do depósito com o conjunto defletor frontal, há aqui atenção ao detalhe e sobretudo bom gosto na execução da peça. Um aventureiro não tem de ser feio, porco e mau, e a moto que o acompanha não pode ficar aquém dos seus intentos.

Abordando o tópico da aventura, a V-Strom 800 DE claramente demonstra que quer ser levada a sério. O pequeno defletor frontal assinala esse



» [Galeria de fotos aqui](#)



"O SEU **PERFIL ESTÉTICO** PODERIA DAR ALGUNS INDÍCIOS DE UMA SÃ LOUCURA, AS MESMAS LINHAS ANGULOSAS QUE ENCONTRAMOS NA IRMÃ MAIS VELHA

propósito, as jantes são raiadas e com câmaras de ar (montando pneus mistos de origem, uns Dunlop Trailmax Mixtour nas medidas 90/90 R21 no eixo dianteiro e 150/70 R17 no eixo posterior), e inclusivamente a distância ao solo é a maior de qualquer V-Strom até à data (assim como o curso da suspensão, 220 mm em ambos os eixos). Atenção que apenas estamos a aflorar o "hardware" que pretende levar esta máquina por caminhos tortuosos. Mas liguemos o motor e comecemos do princípio.

Se no dia anterior, na apresentação da naked GSX-8S, a nova unidade motriz já nos tinha revelado todos os seus segredos, erradamente assumimos que não iríamos ser surpreendidos de sobremaneira com este conjunto. Como estávamos enganados...

Muito embora os valores fossem exatamente iguais (um bicilíndrico paralelo com defasamento de cambota a 270°; 776 cc debitando 83 cv às

8500 rpm e 78 Nm às 6800 rpm), a transmissão final com uma cremalheira maior resultava no efeito de maior disponibilidade (como se tivesse uma caixa mais curta). A sensação de "fisga" patrocinada pelo elevado binário, era tão mais acentuada quanto a notória transferência de massas derivada do maior curso das suspensões.

Tendo em conta que a V-Strom pesa quase mais 30 Kg do que a naked, a sensação de ganho de velocidade instantânea deixava o grupo de jornalistas boquiaberto. Feliz, claro! Mas algo estupefacto.

As sequências encadeadas eram resolvidas com acelerador aberto a meio da curva, e a moto, ainda com ângulo pronunciado, resolvia a questão com a ajuda do quick-shift (também de série!). Dado o ritmo asfáltico elevado, resistimos ao facto de endurecer a suspensão (apenas um pequeno ajuste na pré-carga), algo que evitava o afundamento excessivo da frente em travagem



776 CC
83 CV
11 499 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE SUZUKI V-STROM 800DE

(conjunto Nissin irrepreensível, com duplo disco dianteiro de 310 mm e disco traseiro de 260 mm de diâmetro). Tornava-se evidente o nível superior das suspensões Showa, totalmente ajustáveis (220 mm de curso em ambos os eixos), sem dúvida uma mais valia desta nova proposta da Suzuki.

Tal como na GSX-8S, a caixa de ar encontra-se debaixo do assento, sendo que o seu posicionamento se torna contextual em cenários onde o fácil acesso ao filtro de ar é deveras relevante. A linha de escape específica eleva o silenciador para ganhar vantagem na transposição de obstáculos e, fruto do desenho da mesma, pareceu-nos favorecer a resposta do motor (em relação à naked).

Basicamente, a manhã que seria mais “tranquila”, estava a ser surpreendentemente divertida. Com esta gloriosa forma de trabalhar uma jante 21”,

a electrónica ia dando avisos sobre os excessos cometidos...

Em comum com a GSX-8 (para além dos habituais “Low RPM Assist” e o “Easy Start System”) temos 3 mapas de condução (A,B e C), com um gradiente de entrega de potência, mas sem limitações. No que toca ao controle de tracção, existem 3 níveis de intervenção, e a VStrom entrega-nos mais um, denominado de Gravel, um pouco mais condescendente nas situações de baixo atrito. Basicamente permite pequenas escorregadelas controladas... O módulo de ABS difere do da naked porque tem um modo específico de Off-Road, e inclusivamente conseguimos desligar o seu accionamento na roda traseira. Toda esta informação surgia no novo ecrã TFT de 5”, em todo semelhante ao da sua irmã mais despida, com a mesma interação simples

"A NOVA SUZUKI V-STROM 800 DE É UMA ÓPTIMA MOTO PARA VIAJAR. A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É EXTREMAMENTE APRAZÍVEL..."



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

TESTE SUZUKI V-STROM 800DE

e despreocupada (também sem conectividade com smartphone, mas com uma ficha de USB disponível). Consistência e solidez, recordam-se?

Chegados ao fora de estrada, o percurso escolhido levava-nos para o tradicional percurso em torno das eólicas, uma opção desafiante para qualquer maxi-trail com pneus mistos. Para quem já experimentou travar antes de uma curva, ou até mesmo ganhar tracção na mais infame das subidas de gravilha, conhece a sensação maravilhosa de estar em cima de berlindes...com sapatos de gala!

Se a baixas velocidades o equilíbrio reinou (resultante de um centro de massas bem distribuído), nesta realidade tornou-se mais difícil escamotear o peso de 230 Kg (o depósito de 20L, o sub-quadro reforçado, o sistema de

"COMO CARTÃO DE VISITA TEMOS SUSPENSÕES DE CURSO LONGO TOTALMENTE AJUSTÁVEIS, JANTE DE 21" E ELECTRÓNICA DEDICADA AO OFF-ROAD."

escape, etc; são as razões principais deste aumento, até porque a moto não se sente nem "pesada", nem particularmente "grande"), mas mais uma vez, o brilhante comportamento das suspensões ajudam a ganhar compostura e a recuperar a confiança. Gostávamos de ter tido mais tempo para testarmos as suas apetências aventureiras, sobretudo porque gostámos bastante do comportamento da electrónica (o modo Gravel está bem parametrizado, e o ABS no modo mais permissivo permite-nos travar sem grandes dramas).

Mas fora destas realidades mais extremas, desçamos um pouco à Terra e dediquemo-nos a fazer serviço público (especializado, pois claro). A utilização primordial dada pela maior parte dos seus potenciais compradores será sobretudo »





TESTE SUZUKI V-STROM 800DE

turística (com a devida polivalência que a tipologia da máquina permite, obviamente).

A nova Suzuki V-Strom 800DE é uma ótima moto para viajar. A posição de condução é extremamente aprazível, o assento é confortável para o condutor e para o passageiro (temos uma grelha com pegadas integradas), e nem os poisa-pés com apoio em borracha foram esquecidos. Tal como a concorrência, não temos cruise-control nem um descanso central, mas no vasto catálogo de acessórios, podemos escolher malas de alumínio ou até mesmo um deflector de vento maior (de notar que os apoios do mesmo têm 3 posições de ajuste) para maior conforto aerodinâmico. Não só a ciclística acarinha esta opção, mas também a capacidade motriz parece ter coração de moto maior. Esta afirmação é justificada com o permanente “morder de calcanhares” à V-Strom 1050DE do guia, sem dificuldades aparentes. A autonomia superior a 400 km (consumos na ordem dos 5l/100km para um depósito de 20L), também entra nesta equação.

Por fim, quem quiser seguir apenas o apelo

estético, a Suzuki brindou-nos com este espectacular amarelo com apontamentos azuis, com um cinzento mate com apontamentos amarelos, e com um negro com apontamentos azuis.

As paixões não se discutem, especialmente quando somos surpreendidos!

Gostámos bastante do casamento deste bicilíndrico com a nova VStrom 800DE (desde 11.499 €). A sua personalidade baseada na entrega de binário, aliada a uma cremalheira de dimensão superior à da GSX-8S, torna a sua condução viva e entusiasmante em estrada. As suspensões são outro dos pontos fortes desta máquina, com um perfil de funcionamento de nível muito elevado, e com o importante factor de ajuste total em ambos os eixos. Se conseguimos comprovar a sua versatilidade? Sem dúvida. No fora de estrada mostra-se competente e os que a escolherem para tiradas maiores irão certamente ser felizes ao longo de muitos e bons quilómetros. Os que seguirem o coração, vão adorar a estética revivalista e ao mesmo tempo provocadora. Por nós, estão desculpados! //



EQUIPAMENTO

Capacete NEXX X.WED 2 CARBON Zero Pro
Fato REV'IT! Sand 4 H2O
Luvas REV'IT! Sand 4
Botas REV'IT! Discovery GTX

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



DUAS numa só

YAMAHA TRACER 9 GT +

A mistura de dois segmentos numa só moto parece um tema complicado, mas a Yamaha não desistiu e, uma vez que a produção da turística FJR 1300 chegou ao fim, havia que entregar aos clientes algo mais inclinado para essa vertente.

Texto: André Sanches Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"AS SOBERBAS **SUSPENSÕES SEMI-ATIVAS** COM DOIS MODOS DE ATUAÇÃO SÃO COMANDADAS PELO RADAR, QUANDO VIAJAMOS COM O CRUISE-CONTROL ADAPTATIVO"

O resultado final é a Tracer 9 GT+. Considerada uma sport-touring pela Yamaha pois consegue englobar de forma homogênea as refinadas competências turísticas e desportivas.

A fim de constatararmos todas as capacidades da nova sport touring, Yamaha Tracer 9 GT+ percorremos belas e sinuosas estradas de montanha e também algumas vias rápidas oferecidas pela deslumbrante ilha mediterrânica, a Sardenha.

Sem querer descurar a bonita fauna e flora proporcionadas, tenho que admitir que estive ainda mais deliciado com a unidade motriz, apesar de sempre atento às cabras trepadeiras, não fossem elas atirar-se para a estrada.

Este motor, denominado de CP3, ganhou 42cc e teve a caixa de admissão modificada para oferecer um ainda melhor desempenho e,

consequentemente, melhor som do seu coração tricilíndrico. A tarefa foi bem executada até porque o escape também sofreu alterações e faz-nos desejar rodar constantemente nos altos regimes só para o ouvir cantar e sentir a sua preponderância.

A incansável travagem com fácil dosagem aliada eletronicamente às suspensões semi-ativas com dois modos de ação, A1 e A2, transformam a Tracer 9 GT+ na arma perfeita para degustar umas belas curvas. Nunca sentimos estar a abusar e mesmo que assim fosse, as eficazes ajudas eletrónicas fariam questão de não nos deixar errar.

Mas deixemos a ação de parte e passemos à vertente que mais foi trabalhada na Yamaha Tracer 9 GT+, a ergonomia para as longas viagens.

A nível de conforto e versatilidade a Yamaha Tracer 9 GT+ equipa um novo assento, com uma nova altura deste ao solo, uma posição de condução de costas direitas, um maior ecrã frontal, punhos aquecidos e malas laterais com maior capacidade. >>>

890 CC
119 CV
16 900 €

» Mais dados técnicos aqui





"EM TERMOS DE **DESEMPENHO**, A TRACER 9 GT + GANHOU A TERCEIRA GERAÇÃO DO QUICKSHIFTER YAMAHA E O SEU PESO TOTAL FOI REDUZIDO"

Em termos de desempenho, a Tracer 9 GT + ganhou a terceira geração do quickshifter Yamaha e o seu peso total foi reduzido enquanto que manteve a capacidade do depósito de combustível nos 18,7 litros para oferecer tiradas mais longas com menos paragens para abastecer. A Yamaha anuncia uma autonomia máxima de aproximadamente 370 km.

Quanto ao equipamento electrónico, esta versão da fabricante japonesa vem agora equipada com um ecrã LCD a servir de painel de instrumentos, muito intuitivo e conectável ao telemóvel, que nos dá acesso a uma grande quantidade de informações importantes e nos permite escolher o modo de condução ou personalizar o modo Custom ao nosso gosto, através do novo joystick no comutador esquerdo que se revelou muito prático e a transmitir um bom feedback.

Nas imprescindíveis ajudas à condução temos o

ajuste da intervenção do ABS, controlo de tração, o anti-wheelie e o quickshift com up-shift e down-shift que pode agora ser utilizado em desaceleração e aceleração, respectivamente.

A grande novidade é, sem dúvida, o radar. Colocado entre os faróis frontais de forma discreta, este incorpora uma variedade de funções muito úteis às viagens nas auto-estradas. Como o cruise control adaptativo, que é facilmente configurável a partir do comutador e oferece 4 distâncias diferentes a manter do veículo da frente. Permite também efetuar ultrapassagens com o acionar do pisca esquerdo e ainda auxiliar-se do travão motor e dos travões para reduzir a velocidade caso detecte um obstáculo mais lento na sua frente.

Durante a sua utilização, o cruise control adaptativo revelou-se excepcional. Permite utilizar o quickshifter enquanto ativo e apenas a única função que não



PACKTALK EDGE

SOUND BY



OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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

Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt

 **cardo**®



consegui testar foi a ultrapassagem ao ligar do pisca esquerdo. De resto, o cruise control atua de forma muito precisa, mesmo em baixas velocidades.

Também as soberbas suspensões semi-ativas com dois modos de atuação são comandadas pelo radar, quando viajamos com o cruise-control adaptativo, de modo a serem ajustadas no momento das travagens com o intuito de manterem a sua firmeza sem transferir demasiado peso para a frente da moto.

Mesmo sem cruise control ativo o radar está em constante funcionamento e mantém comunicação contínua com o sistema de travagem da Tracer 9 GT+ para que nas travagens efetuadas pelo motociclista, caso sejam insuficientes para abrandar a moto antes de um eventual embate, a mordida das pinças seja intensificada, assegurando a segurança do motociclista.

*"ESTA VERSÃO DA FABRICANTE JAPONESA VEM AGORA EQUIPADA COM UM **ECRÃ LCD** A SERVIR DE PAINEL DE INSTRUMENTOS, MUITO INTUITIVO"*

Importante mencionar que esta ajuda pode ser desligada apesar de a sua intervenção apenas acontecer quando o motociclista já está a realizar a travagem, pelo que a moto nunca irá travar sozinha. Mesmo forçando uma situação para que esta funcionalidade do sistema atuasse, não senti a sua intervenção na travagem.

Com um motor incansável, uma ciclística fenomenal, uma excelente ergonomia e uma parafernália de ajudas eletrónicas, a Yamaha Tracer 9 GT+ demonstrou grandes capacidades para percorrer muitos quilómetros sobre o asfalto de forma descomplicada ou até mesmo mais agressiva, e sem nos desgastar intensivamente o físico.

A sua chegada ao mercado nacional já está prevista para julho de 2023, com preços a partir de 16.900€. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert E2
Blusão Dainese Street Master
Luvas REV'IT! Striker 2
Calças RSW PETER
Botas TCX Jupiter 5



SHAD

ENGINEERED FOR RIDING



CLICK
SYSTEM



PATENT PENDING



VERIFICAR
COMPATIBILIDADES

NOVO CLICK SYSTEM / DESIGN E FUNCIONALIDADE

BOLSAS DE DEPÓSITO COMPATÍVEIS COM O CLICK SYSTEM.

E 03C



E091CL



TR15CL



MÚSICA Clássica



KAWASAKI NINJA 1000 SX

Vestir um poderoso tetracilíndrico com uma roupagem turística é uma velha receita de sucesso e uma combinação infalível com provas dadas no universo motociclístico. A Kawasaki Ninja 1000 SX faz parte deste selecto grupo, e nós fomos perceber se ainda faz sentido viajar com as pernas recolhidas e avanços na vez de um guiador.

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

Comecemos por esclarecer que a nossa entoação não apela ao radicalismo. Nos tempos que correm é fácil cair no engodo das más interpretações, ferindo susceptibilidades e atropelando convicções.

Esta Sport-Touring nutre o seu purismo com soluções adaptadas a uma desportividade confortável. Os avanços são peças híbridas, desenhadas para elevarem a postura corporal do condutor no ponto de equilíbrio correcto entre a assertividade no eixo dianteiro e o prazer de rolamento sem sacrificar os pulsos.

As pernas recolhidas? Apenas o suficiente para exponenciar a movimentação do corpo quando procuramos o apex nos 45° de inclinação. E aqui se revela a fórmula mágica que faz esta tipologia de motos funcionar. Uma vontade latente de ser confortável e eficaz a despachar quilómetros, e um ADN desportivo que adora ser desafiado.

Com jante de 17" na roda dianteira, claro.

Comecemos por esclarecer que a nossa entoação não apela ao radicalismo. Nos tempos que correm é fácil cair no engodo das más interpretações, ferindo susceptibilidades e atropelando convicções.

Esta Sport-Touring nutre o seu purismo com soluções adaptadas a uma desportividade confortável. Os avanços são peças híbridas, desenhadas para elevarem a postura corporal do condutor no ponto de equilíbrio correcto entre a assertividade no eixo dianteiro e o prazer de rolamento sem sacrificar os pulsos.

As pernas recolhidas? Apenas o suficiente para exponenciar a movimentação do corpo quando procuramos o apex nos 45° de inclinação. E aqui se revela a fórmula mágica que faz esta tipologia de motos funcionar. Uma vontade latente de ser confortável e eficaz a despachar quilómetros, e um ADN desportivo que adora ser desafiado. Com jante 17" na roda dianteira, claro.

O design desta Ninja é sóbrio, elegante mas sem as exuberâncias típicas de quem quer chamar a atenção. Está presente o verde típico da marca japonesa, mas o >>



» [Galeria de fotos aqui](#)



"O **DESIGN** DESTA NINJA É SÓBRIO, ELEGANTE MAS SEM AS EXUBERÂNCIAS TÍPICAS DE QUEM QUER CHAMAR A ATENÇÃO. "

preto domina as formas angulosas do conjunto, e toda a iluminação usa a tecnologia LED.

Há uma sensação de qualidade estrutural e de dedicação ao detalhe, nota-se muita solidez histórica na engenharia aplicada. Aos seus comandos sobressai o novo ecrã TFT de 5" (com ligação à App Rideology da Kawasaki), e o seu interface é descomplicado e directo, assim como a apresentação de todas as informações essenciais.

Nos primeiros metros em que rolamos com esta Ninja, a mesma sensação prevalece. Todos os inputs têm uma resposta bastante franca, sem rodeios, uma comunicação baseada na mecânica e não no algoritmo. O motor é suave a baixas rotações, a embraiagem é consistente sem se tornar demasiado viril, e o Quick-Shifter funciona sem dramas. Sinal de uma moto equilibrada, os

235 Kg não se sentem a baixas velocidades.

A dúvida sobre a linha ténue entre macio/mole esbateu-se assim que subimos o ritmo e carregamos inércia numa condução mais empenhada, o espectro de funcionamento destas suspensões está muito bem calibrado. Não há afundamentos exagerados, nem oscilações preocupantes em ângulo, esta estrutura dinâmica tem uma estabilidade à prova de bala.

E ainda bem, porque o seu coração tetracilíndrico (quatro cilindros em linha, com 1.043 cc; 142 cv às 10.000 rpm; 111 Nm às 8.000 rpm) merece ser bem acompanhado. Tal como um tenor que projecta a sua voz, a orquestra tem que saber enquadrar-lhe o protagonismo. E que voz! Esta analogia que vos trazemos, serve para vos enquadrar no espírito clássico da acção. >>>

1043 CC
142 CV
15 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A REGULAÇÃO DO **ECRÃ FRONTAL** (ENTREGANDO UMA BOA PROTECÇÃO AERODINÂMICA) PODIA SER ELÉCTRICA..."

Num mundo motociclístico onde cada vez mais reinam os bicilíndricos, existe algo de intemporal no funcionamento de um bom quatro em linha. Cheio, poderoso e contínuo, a sua resiliência a mostrar serviço faz-nos pensar que este é daqueles motores que gostaríamos de ter sempre na nossa garagem.

Ajudado por uma excelente sensibilidade do acelerador, conseguimos alterar-lhe a personalidade através dos seus mapas de gestão electrónica (Sport, Road, Rain e Rider, tendo este último modo a capacidade de ajustarmos a entrega de potência em dois níveis e o controlo de tracção em 3, ou desligá-lo por completo), ainda que acabemos a maior parte do tempo no modo Sport. Não porque somos heróis, mas porque a sua

comunicação com o condutor é clara e linear, típica da expressão "dá aquilo que lhe pedires".

Em caso de exagero, podemos sempre contar com um controle de tracção e ABS sensíveis à inclinação, graças a Unidade de Medição Inercial que os controla.

Os Bridgestone Battlax Hypersport S22 surgem na forma de um generoso 190 traseiro pronto para ser castigado, e a travagem (Duplo disco semi-flutuante de 300 mm mordido por duas pinças de montagem radial de 4 êmbolos opostos; Disco de 250mm na roda traseira mordido por pinça de 1 êmbolo) potente e doseável, também entra nesta orquestra com as notas certas. Não é difícil andar rápido com uma moto destas, não é difícil andar controlado com uma moto destas, não é difícil



RIDE BOLD



Ninja 650

Ninja de nome e Ninja por natureza.

A identidade da família Ninja vai além das linhas desportivas ou do motor bicilíndrico paralelo da Ninja 650. A performance elevada do motor em conjunto com a leveza do chassis, tornam a Ninja 650 equilibrada e fácil de conduzir. A Ninja 650 oferece carácter desportivo e versatilidade às viagens diárias na cidade.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

Instagram: [/kawasakiportugal](https://www.instagram.com/kawasakiportugal) ou Facebook: [/kawasaki.pt](https://www.facebook.com/kawasaki.pt)

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes

SEMPRE EM

RETIROS

Recomendamos Equipamentos



viajar com uma moto destas. Percebe o padrão?

Claro que há pontos a serem melhorados. A regulação do ecrã frontal (entregando uma boa protecção aerodinâmica) podia ser eléctrica, o aquecimento de punhos podia ser de série, a montagem de uma top-case da marca devia ser compatível com as generosas malas laterais (disponíveis no pack Tourer e Tourer Performance, surgindo neste último um silenciador Akrapovic).

Mas nenhum destes pequenos pormenores consegue tornar enevoada a capacidade turística da Ninja 1000 SX. Estamos confortavelmente sentados (graças a um assento muito bem desenhado, com 835 mm de altura ao solo), temos consumos comedidos para a performance disponível (na ordem dos 6 L/100 km, para um depósito de 19 L), e sobretudo temos uma máquina que gosta de fazer quilómetros de

"ESTÁ PRESENTE O VERDE TÍPICO DA MARCA JAPONESA, MAS O PRETO DOMINA AS FORMAS ANGULOSAS DO CONJUNTO..."

forma entusiástica e competente.

Como grande rival aparece a Suzuki GSX-S 1000 GT, e nós faremos de tudo para vos entregar um comparativo com estes dois monstros. Até porque, nos dias que correm, as maxi-trail que dominam o espectro moto turístico do mercado, têm compradores que não fazem questão de as levar por maus caminhos.

Serão necessários 15.990 € para ter uma Kawasaki Ninja 1000 SX na garagem. Uma moto super completa e muito sofisticada dentro da simplicidade do conceito. Gostando ou não de música clássica, aqueles que tiverem os horizontes mais largos saberão entender que as grandes obras são trabalhadas ao longo de muitos anos, na busca da perfeição. Os outros? Um dia vão perceber. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X.VILITUR Stigen

Blusão REV'IT! Vertical GTX

Luvas REV'IT! Sand 4

Calças jeans REV'IT! Lombard 3 RF

Botas REV'IT! Link GTX





Passeando pela Grécia/Balcãs ATÉ ORDESA, 2022

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

Dado o estado da minha mão esquerda propus-me fazer pelo menos um desenho por dia e o de ontem ficou fofinho! Claro que acabei por ter dias em que fiz mais que isso, mas vamos ver se tenho um decente por cada dia.

Inicialmente a ideia de ficar hospedada duas noites naquele hostel era para me dar tempo de passear um pouco calmamente pelos Pirenéus Catalães, mas agora que estava ali, as montanhas assustavam-me um pouco... E se eu não conseguisse fazer subidas íngremes, com curvas vertiginosas ou pisos esquisitos? Afinal eu sou traumatizável como toda a gente e imaginar uma estrada a subir vertiginosamente na minha frente provocava um frio dentro de mim...

O gatinho do hostel veio amenizar os meus pensamentos. Os gatos sempre se aproximam de mim e me fazem sentir bem!

No dia anterior era para ter ido ao Castelo de Montearagón, mas não tive coragem... estava muito cansada, o braço doía todo, a mão não me inspirava confiança. Iria tentar ir lá acima hoje.

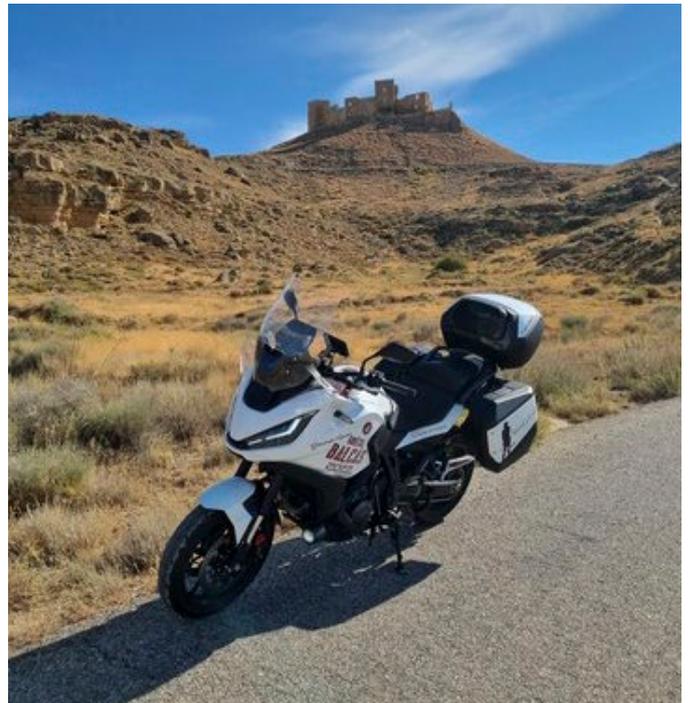
Perto da minha morada ficava a Ermita y Convento de San Joaquín, não é muito antiga, lá pelo século XVIII, mas é impressionante! Talvez pela sua cor de terra que lhe dá aquele aspeto de coisa com história e isso fez-me parar.

E então fui até aos domínios do Castelo de Montearagón.

Na realidade eu não fui lá acima ontem porque tive medo...

Porque visto de lá de baixo o monte parecia-me íngreme, com uma estrada que subia a pique, e isso aterrorizava-me... subir aterrorizava-me.

Felizmente, como em tudo, quando a gente traz os fantasmas para a luz do dia, eles parecem menos assustadores





e subi, sossegadamente pela estrada serpenteante e efetivamente íngreme, até chegar lá acima, em segurança.

E depois de subir, passear por terra batida não me stressou nada. Fiz amizade com um ciclista e dei umas voltas por ali atrás dele.

Foi o meu momento de relax depois do stress de subir pela primeira vez após o acidente.

“Só entendes os teus traumas quando os trazes para a luz do dia. Um acidente deixa medos, mas quem não tem medo não é um herói, é um inconsciente. O segredo é não deixar os medos transformarem-se em pavor ou pânico.”

A estradinha subia, nada de especial, nada que eu já não tenha feito pior, mas foi numa subida que eu me magoei tanto...

Tive de acionar o meu modo automático, aquele que já me fez subir estradinhas incríveis, e subi.

Agora siga para a montanha que o castelo foi só um estégio.

Sim, desenhei-o cá de baixo, pode ser que amanhã mostre o desenho, acho que não ficou nada de especial...

Segui para norte. Às vezes passo em sítios inspirada pelo nome, e uma terra chamada Latas definitivamente despertou a minha atenção!

O lugar não tem muita coisa, mas tem uma Igreja de San Martín muito bonita. Uma construção românica, do século XII, sempre prende a minha atenção, pena estar fechada.

Então fui-me enchendo de coragem e subindo os montes, podia ir a direito mas fui curtindo a estrada na direção de Viu, outro nome que me despertou a atenção. Tão bom voltar a apreciar o prazer de conduzir descontraída pela montanha...

Pausa no Camping de Viu para almoçar. Um dia tenho de





voltar ali para explorar todo o vale de Ordesa, como eu já fiz um dia há muito tempo, há umas 5 motos atrás...

Não é apenas o espaço delimitado e oficial do Parque Nacional de Ordesa que é extraordinário, é todo o vale e o caminho até ele. Assunto para uma viagem só.

Desta vez fiquei-me por Torla e as paisagens deslumbrantes em redor.

Não tive coragem de subir e enfiar-me no meio dos turistas, como eu costumo dizer, às vezes a beleza de uma aldeia na montanha é mais deslumbrante num enquadramento de fora, do que nas suas ruas cheias de turistas e selfies e souvenirs e essas tretas todas.

Como não se pode passar mais além de moto limitei-me a desenhar... é, voltei a desenhar um pouco.

Broto é um ponto de partida para a montanha, cheio de gente, cafés, esplanadas e movimento, mas eu concentrei a minha atenção na Igreja de San Pedro Apostol, que mais parece um castelo ali ao lado da estrada principal.

A igreja é do século XV, mistura gótico e renascentista. O tempo passou por ela deixando marcas de todas as épocas, até hoje.

O interior surpreendeu-me, pois esperava que fosse mais degradado, mas está em perfeitas condições com mais um estilo no altar: o barroco.

De todos os estilos presentes, o mais antigo é o que mais me fascina, aquele que a viu nascer.

O rio Ara atravessa o pueblo e, na realidade, está por todo o lado, acrescentando beleza a toda a paisagem. Pena haver tantos fios de eletricidade na frente. Porque é que há sempre tantos fios de eletricidade, telefone e sei lá mais o quê, a estragar um enquadramento perfeito?

Mais à frente, quem desce o mapa na direção do sítio onde eu deixei a minha mala para dormir a segunda noite, fica Fiscal. Com um nome destes e umas torres a espreitar ao longe, eu tive de ir ver.

O coração da localidade é a Iglesia de la Asunción e o arco na praça, o pormenor mais curioso. Chamam-lhe o Pórtico de Jánovas, pois trata-se do pórtico de uma igreja do pueblo “fantasma” de Jánovas.

Um dia tenho de ir visitar Jánovas, que tem uma história de destruição e reconstrução que vale a pena conhecer.

Hoje, ao regressar do parque de Ordesa, já me aventurei por ruínas até aqui. É bastante cansativo e até violento para a minha mão, pois nem sempre o piso é o melhor, o que faz trepidar muito o guiador, e as curvas são aos milhares, o que implica usar bastante a embraiagem, mas cá cheguei feliz e contente... e cansada!

E segui apreciando terrinhas com nomes interessantes. Aguas ao longe! Como será viver numa terra que se chama Aguas?

Até chegar a Adahuesca, a minha casa. Como um passeio tão simples rendeu mais de 300km, não sei, mas estava cansada e com uma mão completamente pendente, inchada e morta de dor.

Não importa o que tenho planeado, sempre faço apenas o que quero e posso, sem pressas e, desta vez, sem pressões. E a voltinha que dei acabou por ser bem interessante!

Desta vez não jantei sozinha, fiz amizade com o Franck, um hospede francês lá do sítio, e fomos comer umas tretas e beber um vinho na praça do pueblo.

Gosto de provar os vinhos das localidades onde passo e aquele era mesmo de Adahuesca. Que bem que soube!

Amanhã é dia de ir até Barcelona para apanhar o ferry para Civitavecchia. Ferries sempre me assustam, tenho sempre medo de me enganar, embarque errado ou não conseguir embarcar por ter feito algum erro na reserva, eu sei lá! Mas desta vez tinha medo de não ter mão para subir para o ferry, para circular lá dentro, para estacionar naquele piso metálico e cheio de cebo do porão...

Deixa para lá, amanhã vê-se! //

NOVA VERSÃO
TRK502X



NOVOS **GRAFISMOS**
NOVOS **ACABAMENTOS**
A MESMA **AVENTURA!**

ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.

ZERO DESCULPAS
PARA NÃO SER AVENTUREIRO

PRESTAÇÃO 48 X 141,25€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 6.780€ TAEG 3,8% MTIC 7.274,33€

Exemplo para um contrato de crédito da TRK 502 X a 48 meses. PVP de 6.780,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 6.780,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 141,25€. Comissão de abertura de crédito no valor de 375,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 3,8%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 7.274,33€. Campanha válida até 31/08/2023. 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 n.º 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, IUC e despesas de transporte. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

CAMPANHA PARA TODA A GAMA BENELLI

SABE MAIS EM **ZERODESCULPAS.BENELLI.PT**

 Multimoto



 info@benelli.pt

 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes  **CEPSA**

EQUIPAMENTO *REV'IT! HYPERSPEED 2 H2O*



Conforto **DESPORTIVO**

URBANO E DESPORTIVO, O REV'IT! HYPERSPEED 2 H2O OFERECE A FUNCIONALIDADE E ELEGÂNCIA NECESSÁRIAS AO USO DIÁRIO.

Este é um blusão com influências no mundo da competição. Os deslizadores nos ombros promovem o estilo desportivo, enquanto os painéis fabricados em “softshell” asseguram um ajuste perfeito e o forro “hydratex G-liner” mantém a humidade afastada.

À prova de água e com forro térmico destacável, o Hyperspeed 2 H2O é extremamente versátil adaptando-se à chuva e ao frio.

Com fechos de ventilação estrategicamente colocados na zona das costas e braços, o fluxo de ar é regulável e pode ser canalizado em redor do corpo, garantindo o conforto nos dias mais quentes. Para tal, também as proteções SEESMART colocadas nos ombros, cotovelos e costas (vendida em separado) são perfuradas, para que o ar circule livremente e proporcione a ventilação desejada.

O Hyperspeed 2 H2O apresenta diversos pontos

de ajuste, na cintura, nos pulsos e na zona dos braços.

Para arrumação, este blusão da REV'IT! conta com um bolso no forro térmico, dois no exterior e ainda um, impermeável, no interior do blusão. O Hyperspeed 2 H2O está ainda equipado com um forro de rede e um fecho de ligação para as calças REV'IT!, que evita que o blusão suba na zona das costas.

Para aumentar a visibilidade, apresenta logótipos refletivos na frente e nas costas.

O REV'IT! Hyperspeed 2 H2O está disponível em quatro cores (preto/amarelo, preto/azul, preto/vermelho e preto/branco), em tamanhos entre o S e o 3XL, com um PVP recomendado de 279,99€.

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



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

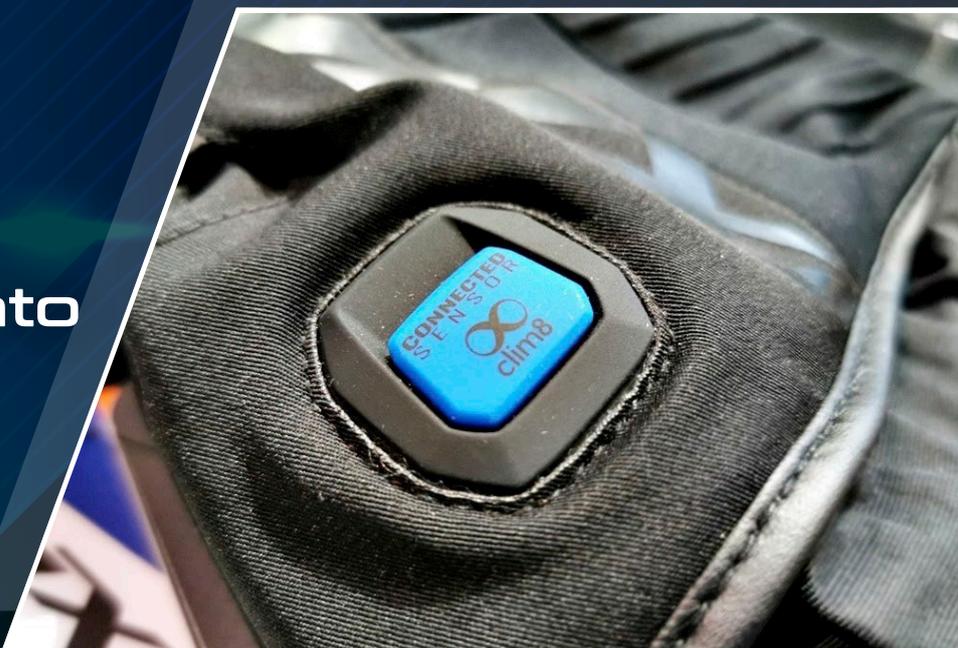


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Leveza de LUXO

O NOVO NEXX Y.10 É PROJETADO PARA O PROTEGER ONDE QUER QUE VÁ.

Inserido no segmento de capacetes Jet, o novo Nexx Y.10 concilia conforto, versatilidade, segurança e um estilo contemporâneo.

Graças à sua calota fabricada com recurso à tecnologia Polyfusio, que lhe confere uma alta resistência aos impactos, o Y.10 está homologado com a mais recente norma Europeia ECE 22-06.

Além de uma viseira transparente, ampla e inquebrável, o Nexx Y.10 incorpora uma viseira de sol mais pequena, manualmente acionada ou retraída através da subtil pega situada na sua extremidade.

Apesar de bastante arejado devido ao seu estilo Jet, algumas versões do Y.10 têm sistema de ventilação no topo para regularmos a temperatura no interior do capacete.

O interior removível é fabricado em tecido respirável, com tratamentos antibacteriano e anti transpiração, e permite ao motociclista utilizar os seus óculos confortavelmente.

O Y.10 cabe debaixo da maioria dos assentos

das scooters e está disponível do tamanho XXS ao XXL. De mencionar que o novo capacete Jet da Nexx está preparado para acomodar um sistema de comunicação. //



LEONCINO125



**ESTILO!
DIVERSÃO!
AGILIDADE!**

ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.

**ZERO DESCULPAS
PARA NÃO SER AVENTUREIRO**

**PRESTAÇÃO 48 X 72,71€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 3.490€ TAEG 3,1% MTIC 3.701,50€**

Exemplo para um contrato de crédito da Leoncino 125 a 48 meses. PVP de 3.490,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.490,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 72,71€. Comissão de abertura de crédito no valor de 150,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 3,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.701,50€. Campanha válida até 31/08/2023. 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, IUC e despesas de transporte. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

CAMPANHA PARA TODA A GAMA BENELLI

SABE MAIS EM ZERODESCULPAS.BENELLI.PT

 Multimoto



 info@benelli.pt

 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes  **CEPSA**



A nova mochila AIRBAG DA HELITE

EXTREMAMENTE RESISTENTE E DOTADA DE UM AIRBAG REUTILIZÁVEL, ESTA MOCHILA É IDEAL PARA MÚLTIPLAS UTILIZAÇÕES.

A H-MOOV é um novo modelo da empresa francesa especialista em airbags, Helite. Com uma capacidade de carga para um volume de 23 litros e um peso de até 8kg, esta mochila inclui no seu interior um airbag que foi cientificamente estudado para garantir uma elevada proteção dos órgãos vitais do motociclista, em caso de acidente.

O grande volume de expansão (entre os de 17 litros do tamanho standard e os 28 litros do tamanho grande) garante proteção da nuca e do pescoço, evitando hiperflexão, além de promover uma compressão dos órgãos internos vitais, incluindo rins e ancas, e da coluna vertebral.

O sistema de insuflação extremamente rápido

pode ser despoletado por um sistema mecânico ou por um sistema eletrónico. Uma grande vantagem deste airbag reside no facto de a operação de recarga do sistema, depois de uma ocorrência, pode ser feita pelo próprio utilizador, bastando para tal substituir o cartucho de gás, que pode ser adquirido em separado.

A mochila, além de diversos compartimentos de arrumação, ainda conta com uma capa à prova de água.

Para mais informações e preços dos diversos modelos, contacte a Helite através dos contactos abaixo:

<https://helitemotoairbag.es/portugal/>

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

**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 acrescentam o ISV, Ecovalor e despesas de legalização e transporte.

BRIXTON
MOTORCYCLES



Um novo CAPACETE MODULAR

FABRICADO EM FIBRA DE CARBONO PELAS MÃOS DOS MESMOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS NA PRODUÇÃO DOS CAPACETES DE FÓRMULA 1

A SCHUBERTH apresentou o seu novo capacete modular, o C5 CARBON, o primeiro capacete da marca a ser fabricado pela exclusiva divisão Schubert Performance. Destaca-se pela calota ser fabricada à mão e composta exclusivamente por fibras de carbono, pelos mesmos técnicos especializados na produção dos capacetes de Fórmula 1.

Graças à laminação manual e ao processo de cura em autoclave, a calota externa do C5 CARBON combina um peso extremamente baixo, com um desempenho inigualável.

Quando concluído o exclusivo processo de laminação o molde de carbono é colocado numa câmara de vácuo, onde as fibras são cuidadosamente comprimidas, antes do processo de cura em autoclave.

Uma combinação de pressão e temperatura num espaço de tempo preciso, que dura até 4 horas, transforma as camadas de fibra de carbono e a sua resina numa peça única, capaz de oferecer uma resistência muito superior com um peso extremamente baixo.

Equipado com um avançado sistema de ventilação composto por uma entrada de ar dupla na área do queixo e que inclui um filtro lavável e substituível, canais incluídos na calota interior em EPS fazem circular o ar em redor do crânio dirigindo-o para um novo spoiler colocado na traseira, que conta com um exaustor incorporado para facilitar a renovação do ar no interior do capacete extraíndo assim a humidade causada pela transpiração.

Este novo capacete C5 cumpre com a nova e mais exigente norma de homologação ECE-R 22.06, incluindo a certificação P/J que lhe permite circular legalmente com a queixeira aberta.

Tal como toda a colecção SCHUBERTH, o C5 CARBON está equipado com o sistema Anti-Roll-Off-System, que se encontra ligado à correia de retenção numa posição mais avançada para proporcionar um maior conforto.

O C5 CARBON vai estar disponível brevemente no mercado nacional, em tamanhos entre o XS e o XXXL, com um preço de venda ao público recomendado de 1499€. //

CAMPANHA KYMCO



ZERO É SEMPRE ZERO



DTX 125 | PVP DESDE **5.580€**

0% JUROS | 0% ENTRADA | 48 MESES | TAEG 2,3%
VALOR FINANCIADO 5.580€ | PRESTAÇÃO 116,25€ | MTIC 5.828,21€

Exemplo para um contrato de crédito da DTX 125 a 48 meses. PVP de 5.580,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 5.580,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 116,25€. Comissão de abertura de crédito no valor de 150,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,3%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 5.828,21€. 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.





Diferentes MAS IGUAIS

UM CONJUNTO DE CASACO E CALÇAS DISPONÍVEL EM VERSÕES DE HOMEM E SENHORA.

Desenvolvido especificamente para os fãs de enduro, o Namib GORE-TEX é composto por casaco e calças e está disponível em versões para ambos os sexos.

O material exterior do casaco GS Namib GORE-TEX da BMW Motorrad GORE-TEX é composto por três camadas que o mantêm estanque à água, e incorpora opções de ventilação reguláveis que asseguram uma temperatura ideal e um excelente conforto.

Com protetores NP3 no dorsal e nas articulações de ombros e cotovelos, mereceu a classificação AA da classe de proteção. Oferece várias possibilidades de arrumação que o tornam ideal para qualquer aventura, com dois bolsos estanques à água na parte da frente, dois bolsos de peito e um bolso grande nas costas.

Possui ainda fechos de correr de união com as calças, um curto e outro em toda a volta e a gola incorpora um capuz.

Ambas as versões, de homem e senhora, têm um PVP recomendado de 1.213,00€.

As calças GS Namib GORE-TEX são o complemento ideal para o casaco. O seu fabrico semelhante torna-as igualmente estanques à água e extremamente confortáveis.

Estão igualmente equipadas com proteções NP3 para as articulações e para as ancas, merecendo também classificação de proteção AA.

O cós e as pernas das calças são ajustáveis, contando com inserções elásticas que garantem uma maior liberdade de movimentos. Os dois bolsos estanques à água estão equipados com fechos de correr. Para maior conforto, as calças possuem fecho de união com o casaco.

Ambas as versões, de homem e senhora, têm um PVP recomendado de 715,00€.

Este equipamento está disponível nos concessionários BMW (clique para ver qual está mais perto de si). //

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)



O teu kit de malas com 50% de desconto! Leva-o, agora, por apenas ~~1.320€~~ 660€.

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



Visibilidade **ACRESCIDA**

A MARCA FRANCESA DE CAPACETES ACABA DE APRESENTAR O SEU MAIS RECENTE E INOVADOR CAPACETE, SHARK SKWAL 13, O PRIMEIRO DO MUNDO COM LUZES DE TRAVAGEM INTEGRADAS.

A par com novas as luzes de travagem agora integradas, o Shark Skwal i3 mantém as luzes LED brancas na frente, que melhoram a visibilidade no meio do trânsito. Três modos determinam a operação das luzes dianteiras, mas que não alteram a função das luzes de travagem.

O Skwal i3 integra um acelerómetro axial de três eixos que deteta quando a travagem está a ocorrer e a intensa luz vermelha é acionada de imediato.

O Skwal i3 é ainda o primeiro capacete a usar o novo sistema 'Best Fit' da SHARK, que segue uma campanha de digitalizações tridimensional da forma da cabeça, que permitiu definir o melhor ajuste possível.

Homologado com a norma UN ECE 22.06, possui uma calota exterior em policarbonato injetado LEXAN que permite a deformação em condições

extremas de calor, e é fabricada em duas medidas para melhor ajustar as suas dimensões aos tamanhos disponíveis, e possui uma calota interior multidensidade em EPS.

A viseira de classe óptica 1 dispõe de um sistema patenteado de remoção sem ferramentas, sendo altamente resistente aos riscos e vem equipada com Pinlock 70.

A viseira solar instalada no interior é de fácil acionamento e também foi sujeita a tratamento anti-riscos e anti-embaciamento.

Compatível com a utilização de intercomunicadores, já está disponível em Portugal em 13 decorações diferentes, tamanhos que vão do XS ao XXL e um preço de venda ao público recomendado de 319,99 €

Para mais informações visite o website oficial da Shark //

Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM

UM
 CONQUER THE WORLD



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125

3.790€



Renegade Vegas 125

3.860€



Renegade Classic 125



Toda a gama em 125cc



Potência 12cv



Refrigeração líquida



Conduz com carta de automóvel

Multimoto

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

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



Pneus Mitas Touring Force

CHEGAM ÀS MAXI SCOOTERS

A GAMA DE PNEUS SPORT TOURING DA MITAS CHEGA COM NOVAS MEDIDAS ESPECIFICAMENTE PARA AS MAXI SCOOTERS.

Projetados para um bom desempenho e segurança em qualquer tipo de estrada pavimentada e situação, os pneus da linha Touring Force da Mitas são fabricados com compostos que proporcionam uma longa vida útil ao mesmo tempo que integram um alto teor de sílica para uma maior aderência à chuva ou com temperaturas mais baixas.

Os pneus Mitas Touring Force foram desenvolvidos com o objetivo de oferecer uma boa estabilidade e agilidade para enfrentar os circuitos urbanos.

Com cada vez mais motociclistas a apostar nas maxi scooter ou nas scooters de três rodas para o dia-a-dia, a Mitas alargou as medidas da linha Touring Force para as medidas de 15 polegadas.

Assim, os pneus Mitas Touring estarão disponíveis a partir de maio de 2023 com as medidas 120/70R15 para a roda dianteira e 160/60R15 para a roda traseira. //



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



A bateria mais robusta, CONFIÁVEL E DURÁVEL DA BS BATTERY

UMA NOVA GERAÇÃO DE BATERIAS DE LÍTIO, MAIS LEVAS, POTENTES, FIÁVEIS E FÁCEIS DE INSTALAR.

A BS Battery tem vindo a adquirir experiência e conhecimentos no meio desportivo, onde tem parcerias com muitas das principais formações que militam em diversas modalidades do motociclismo desportivo, nomeadamente no âmbito das provas de velocidade, enduro e rally, assumindo-se como uma referência da indústria no mercado internacional de motociclismo.

Equipas como a GMT94 Yamaha Team (WorldSSP), a Sherco Racing Factory Team (Rally - Enduro) e a Monster Energy Yamaha Rally Team, põem os seus produtos à prova nas condições mais duras e exigentes.

Com muito bons resultados na pesquisa e desenvolvimento no setor das baterias de lítio, a BS Battery desenvolveu um produto com uma estrutura exclusiva, extremamente resistente, para garantir uma utilização sem problemas nas condições mais extremas.

A nova bateria de lítio BSLi é assim mais robusta, confiável e durável, apresentando um design

exclusivo, com terminais em latão ultra robustos e um envólucro exterior em fibra compósita que pode resistir a temperaturas até aos 230° C, sendo ainda completamente à prova de água, 70% mais leve que uma bateria convencional equivalente e com uma grande longevidade, já que tem uma duração superior a 2.000 ciclos de carga/descarga.

Com tecnologia LiFePO4, os 12 modelos disponíveis proporcionam 12.8V, com capacidades entre os 2 e os 12 Ah e todos vêm equipados com um voltímetro bem visível que permite facilmente verificar o estado de carga. As dimensões disponíveis permitem que seja instalada na maioria dos modelos de motociclos do parque circulante: motos, scooters, SSV-UTV e ATV.

Apesar de durante longos períodos de imobilização o seu índice de descarga ser irrelevante, a BSLi-02 permite cargas rápidas e permite uma grande liberdade de instalação, com 180° de ângulo de posicionamento. É ainda amiga do ambiente e extremamente segura.

Para mais informações, contacte a Lusomotós, importadora para Portugal da marca BS Battery. //



WWW.URBET.PT

GADIRO

E - 1 2 5



VALOR DA
OFERTA
129,90
1,€

OFERTA SUPORTE
+ TOP-CASE 30L

Promoção Válida de **11 de Maio** até **30 de Junho** de 2023



Uma imersão NO MUNDO BMW

Os dias 12, 13 e 14 de Maio de 2023 voltaram a ser especiais para a BMW Motorrad, pois houve lugar para mais um BMW Experience Day no Autódromo do Estoril.

Texto: Miguel Sá Monteiro Fotos: Bruno Ribeiro

Os entusiastas das duas rodas tiveram a oportunidade única de experimentar a emoção e a excelência de vários modelos icónicos da marca num ambiente controlado e supervisionado.

Durante o evento, os participantes foram recebidos por instrutores especializados que compartilham os seus conhecimentos e dicas sobre condução.

Além disso, o BMW Experience Day também ofereceu a oportunidade de interagir com outros entusiastas, compartilhar histórias e criar memórias duradouras. Foi uma celebração da paixão pelas 2 rodas e uma maneira de experimentar o que a BMW tem de melhor, desde a adrenalina das super desportivas S1000RR até à elegância das R1250RS e R18B.

O evento foi dividido, tal como habitualmente, em diferentes experiências aos comandos de uma moto: Experiência em pista, Off Road, How slow, Feel the turn e Scenic Ride. Para além destas experiências mais reais, também havia um simulador à disposição dos participantes.

EXPERIÊNCIA EM PISTA

Esta é sem dúvida a experiência mais emocionante para todos os participantes pois não é todos os dias que se pode conduzir num autódromo. E numas condições tão privilegiadas pois o número de participantes simultaneamente em pista era muito reduzido. Para esta experiência a BMW escolheu as suas motos de 1000cc mais potentes: S1000XR, S1000R, S1000RR e a irmã mais pequena F900R.

Nós escolhemos a mais desportiva S1000RR pois no ano passado optámos pela versão S1000R. E pudemos confirmar tudo o que já sabíamos sobre esta moto – é adrenalina em estado puro!



Uma aceleração e velocidade balísticas, uma aderência e estabilidade fenomenais e uma travagem fora de série que nos fazem sentir um verdadeiro piloto de moto GP. Isto é ainda mais impressionante perante o forte vento que nesse dia se fazia sentir no Autódromo do Estoril.

Apesar das condições adversas, nunca a moto foi imprevisível nem a sua enorme estabilidade foi posta em causa. Uma salva de palmas para os engenheiros da BMW.

Mas apesar de admitirmos que estamos perante um produto excepcional, temos consciência que uma moto como esta só fará sentido para quem faça alguma utilização da mesma em pista, pois é impossível usufruir de todas estas características em estradas públicas.

Tivemos ainda a oportunidade de ver ao vivo os modelos mais desportivos da gama M, M1000RR e M1000R mas não tivemos oportunidade de experimentá-los em pista.

SCENIC RIDE

Durante o evento, os participantes puderam desfrutar do prazer de conduzir os vários modelos disponíveis nas estradas panorâmicas ao redor da serra de Sintra.

Nós tivemos oportunidade de experimentar as irmãs R1250 R e R1250RS. A característica mais diferenciadora entre ambas prende-se com a protecção aerodinâmica, ausente do modelo R. O que também contribui para as diferentes opções adoptadas para a secção frontal.

Enquanto a R apenas tem uma única óptica frontal semelhante à existente na S1000R, a RS adopta um estilo mais agressivo, com 2 ópticas estreitas, ao estilo do que acontece na S1000RR. >>>





A BMW R1250RS é uma moto sport-turismo que combina o melhor dos dois mundos: equilíbrio perfeito entre desempenho desportivo e conforto para longas viagens. O seu motor boxer de 1250 cc oferece um binário poderoso, enquanto o sistema ShiftCam garante uma resposta suave em todas as faixas de rotação.

É a moto ideal para enfrentar trajectos sinuosos ou mais longos, graças ao seu conforto e à sua boa protecção aerodinâmica. E é de facto uma moto que justifica plenamente a sua sigla RS, pois possui uma inserção em curva fantástica com uma estabilidade “à prova de bala”.

A sua suspensão está muito bem trabalhada pois permite um óptimo compromisso entre desportividade e conforto, permitindo absorver a maior parte das irregularidades do asfalto.

Para nós, este nicho de mercado onde está inserida a R1250RS faz muito sentido. Na verdade, muitos dos clientes que compram motos direccionadas para longas viagens e acabam por optar por motos de aventura, raramente as utilizam em fora de estrada. E esta moto terá sempre um cariz mais desportivo que esse tipo de motos para enfrentar belas estradas de serra. Basta atentar ao posicionamento em que a BMW insere esta moto: na gama Sport, junto à super-desportiva S1000RR. Isto diz muito sobre a excepcional qualidade desta moto. É sem dúvida uma das melhores escolhas do catálogo da BMW.

A BMW R1250R, por sua vez, é uma moto “roadster” que não nos fornece qualquer protecção aerodinâmica e que conjuga a essência dos modelos clássicos com

a fiabilidade e a inovação tecnológica da BMW. Para quem quer sentir o vento na face é a melhor opção. O seu design elegante e minimalista, principalmente nesta versão triple black, combinado com o poderoso motor boxer, proporciona uma óptima experiência de condução.

Tanto a versão RS como a R possuem uma óptima posição de condução que nos permite uma postura mais direita e com os braços relaxados. Também apreciamos a sua altura ao solo mais baixa em contraposição com outras motos de aventura, que permite colocar mais facilmente ambos os pés no chão.

OFF ROAD

Nesta experiência os participantes são convidados a testar as suas habilidades no todo o terreno. Os monitores propõem exercícios específicos que ajudam a perceber as diferenças existentes (que são várias) para a condução em estrada:

Colocação do peso do corpo em diversas posições para melhor tracção, condução em pé, etc. Depois são efectuadas algumas voltas a um percurso idealizado pelos monitores para que possam ser testados os conhecimentos apreendidos. Para esta experiência escolhemos a mais pequena das aventureiras, a G310 GS.

Esta moto de média cilindrada é pensada para as primeiras incursões fora de estrada e para os desafios do trânsito urbano. É uma moto simples que não tem os ecrãs digitais ou o pacote tecnológico das irmãs maiores, mas isso também

não é suposto neste segmento.

É uma ótima moto de iniciação pois é bastante fácil de conduzir, o seu motor de 313 cc oferece a potência necessária para enfrentar terrenos difíceis, enquanto a sua altura de assento confortável e suspensões de longo curso garantem uma condução suave, sendo bastante mais leve que as motos de cilindrada superior.

As experiências “How slow” e “Feel the turn”, lançavam um divertido desafio aos participantes.

Enquanto que no “How Slow” os convidados tinham de efectuar um percurso no maior tempo possível sem colocar os pés no chão, no “Feel the turn” era exactamente o oposto, num percurso de slalom e rotundas improvisadas. A primeira experiência foi feita aos comandos da eléctrica CE 04 e a segunda com os modelos G310GS e G310R. Pelo que pudemos comprovar, a moto eléctrica da BMW é uma excelente opção para o trânsito citadino sendo muito ágil e tem uma baixa altura ao solo. O binário máximo instantâneo sempre disponível também é uma enorme ajuda para todas as situações.

Em resumo, o que mais nos impressiona na BMW,

para além da qualidade reconhecida das motos que produz, é a sua homogeneidade. Para alguns puristas, estas motos poderão não ter o mesmo carisma de algumas marcas transalpinas mas é difícil apontar falhas relevantes às suas motos.

Mesmo as motos de maiores dimensões são muito fáceis e dóceis de conduzir, com uma inserção em curva muito suave e neutra, que até parece que se pilotam sozinhas - desde a incontornável R1250 GS até às fantásticas motos da série K1600 e da gama R18. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Marque um test drive.

Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



Relação peso-potência líder da sua classe



Pela diminuição DA SINISTRALIDADE

A segurança nunca é demais quando nos referimos aos motociclistas e a Academia de Condução de Motos (ACM) trabalha arduamente neste sentido, proporcionando diversas formações que pretendem instruir os motociclistas no que diz respeito à condução correta da moto.

Texto: André Sanches Fotos: ACM

Após a aprovação no exame de condução de moto, os motociclistas podem ficar convencidos que estão prontos para enfrentarem as peripécias das estradas. Porém, na realidade, não é bem assim e, para aprendermos mais sobre este assunto, fomos até à Malveira para acompanhar e participar no 1º módulo do curso de condução da ACM.

O dia prometia chuva e assim foi, todavia nada que fizesse adiar a formação. Começámos cedo com um pequeno briefing onde foram explicadas algumas informações pertinentes relativamente à segurança dos motociclistas, como o uso de equipamento de proteção, a posição correta em cima da moto, com quanto dedos se devem manusear as manetes, entre outros aspetos, e ainda uma demonstração física, realizada pelos formadores, dos desafios que iríamos enfrentar.

A meio da manhã o sol começou finalmente a espreitar por trás das nuvens cinzentas que cobriam o céu, trazendo consigo condições meteorológicas propícias à prática do “desporto”.

A formação contou com cerca de duas dezenas de motociclistas, a maioria membros do Lisboa Chapter Portugal da Harley-Davidson que, tal como todos os restantes, participaram neste curso para ganharem mais confiança em cima das suas motos.

Fomos repartidos por grupos, compostos aproximadamente por 5 motociclistas cada, para que os formadores conseguissem dedicar a máxima atenção a todos os participantes.

Distribuídos os grupos pelas pistas de obstáculos, formadas por cones no solo, seguiu-se aquilo por que todos ansiavam. O som dos motores a trabalhar e as motos a rolarem sobre o asfalto já seco.

Começámos com o tradicional desafio do “oito” e até aí tudo parecia fácil. Arrancar, não acelerar, deixar a moto ir ao ralenti e feito. Porém, este “oito” teve as suas dificuldades acrescidas, uma vez que os limites exteriores, que não deviam ser ultrapassados, iam sendo alterados pelo formador, reduzindo o espaço de manobra.

Neste caso e nos outros, o recurso à embraiagem, a criação de uma trajetória imaginária e a colocação da visão sempre na direção para onde >>



REPORTAGEM 1.º MÓDULO ACM



desejamos levar a moto, são ações imprescindíveis para executarmos com sucesso todas as pistas de obstáculos elaboradas pela ACM.

Após várias tentativas e muita dedicação para conseguir dominar completamente a moto a baixas velocidades, realizamos uma merecida pausa para almoço na sede do grupo motard “Os Abobras” a fim de restituir forças para a tarde.

Já almoçados, regressamos mais confiantes para concluir os desafios impostos, com menos dificuldade. Num instante, o dia chegara ao fim.

A animação, confraternização e um apoio incondicional de todos os formadores e participantes, tornou o dia de aprendizagem num dia bem passado a andar de moto. Junta-se o útil ao agradável, literalmente, e termina-se o dia em grande com os agradecimentos por parte da ACM, entrega de diplomas de participação e uma foto conjunta.

Sem dúvida que todos adquirimos conhecimentos teóricos e práticos no 1.º módulo da ACM e, com certeza, que os restantes módulos têm muito mais para nos ensinar. O “rumo à sinistralidade zero”, mote que guia a ACM, vai-se conquistando pouco a pouco, mas para tal é necessário começarmos por nós próprios, e apostarmos na formação, não importando a experiência que pensamos ter! //





RACE STAR DLX FLEX

† FASTHOUSE



Street Punk

Para o punk de rua com um trabalho de um dia - o Race Star DLX Flex oferece um desempenho de primeira qualidade numa concha de carbono de 3k. O Bell ProTint™ photochromic face shield ajusta-se a quaisquer condições de luz que encontre, mais a nossa tecnologia proprietária Flex™ proporciona uma gestão progressiva da energia.



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO myBihr.com

AVISO: O motociclismo é um desporto perigoso que pode resultar em ferimentos graves ou mesmo na morte. Para uma utilização correcta do seu capacete, consulte o manual do proprietário.

BELHELMETS.COM



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Quando o cliente É O MENOS IMPORTANTE

É interessante, e ligeiramente preocupante, notar como certas soluções de marketing prevaleceram, não porque apresentem uma vantagem para o cliente, mas sim por representarem conveniência para o fabricante e distribuidor.

No mundo da distribuição de peças de motos, costumava ser normal, para vender, um concessionário ter que ter as peças em stock - não fazia sentido um cliente chegar ao balcão e dizerem-lhe para voltar uma semana mais tarde para conseguir um cabo de embraiagem ou uma manete, o cliente iria simplesmente ao concessionário seguinte.

Depois, veio a globalização da distribuição, com grandes entrepostos em Espanha ou na Holanda que, com o advento das ordens pela internet e armazenagem por robot garantiam distribuir as peças em cerca de 24 horas.

Em Portugal, certas marcas, gabam-se de que uma encomenda feita num concessionário num dia de manhã, pode ser entregue no dia seguinte à tarde.

Isto fez com que, em vez de serem servidos ao balcão no momento, os clientes agora encontram lojas que não têm qualquer provisão de stock e os mandam voltar dois ou três dias mais tarde... após deixar um sinal. Nem vale a pena ir a outro concessionário, porque este lhes dirá o mesmo.

A conveniência é do retalhista que, com zero investimento em stock e em espaço, assegura a sua venda com pagamento adiantado, com conveniência também para o distribuidor, que pode de uma posição central abastecer toda a sua rede sem custos de armazenamento local.

A inconveniência, essa é toda para o consumidor final, que pelo contrário, tem a garantia de nunca encontrar a peça que precisa no próprio dia, tendo que esperar vários dias pela sua chegada e ainda pagar adiantado.

Certamente, a informatização trouxe vantagens a toda a cadeia... mas neste caso, é o cliente final o menos beneficiado. //

"É interessante, e ligeiramente preocupante, notar como certas soluções de marketing prevaleceram, não porque apresentem uma vantagem para o cliente, mas sim por representarem conveniência para o fabricante e distribuidor."

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



Um milhão DE EMOÇÕES

O campeonato do mundo de velocidade completou 1000 Grandes Prémios. Fique a conhecer alguns dados que testemunham as emoções que eles nos proporcionaram ao longo de quase 75 anos!

Texto: Paulo Araujo Fotos: MotoGP

A estrada para chegar ao 1000º Grande Prémio que decorreu há dias em França, não foi plana nem sem alguma tragédia e drama pelo meio. À medida que as motos evoluíram e as classes se definiam, o espetáculo, que é mais antigo que a Formula 1, profissionalizou-se até chegar ao formato actual.

O Campeonato Mundial de Velocidade de Grandes Prémios começou em 1949, com quatro classes para motos individuais: 500cc, 350cc, 250cc e 125cc.

A PRIMEIRA CORRIDA a contar para a classificação do Campeonato Mundial teve lugar na Ilha de Man, na segunda-feira, 13 de Junho de 1949, ganha por Freddie Frith numa Velocette, da categoria de 350cc.

Na actualidade **HONDA** é o fabricante mais bem sucedido nas corridas de GP, somando 817 vitórias, à frente da Yamaha (520), Aprilia (295), MV Agusta (275), Kalex (165) e Suzuki (162).

VALENTINO ROSSI é o piloto com mais partidas em GPs: 432, o que significa que ele correu em mais de 43% de todos os Grandes Prémios que se realizaram. Valentino Rossi é também o piloto que soma mais pódios, com 235, à frente de Giacomo Agostini (159), Dani Pedrosa (153), Jorge Lorenzo (152), Angel Nieto (139) e Marc Márquez (139).

Até hoje, **125 PILOTOS** diferentes conquistaram um título de Campeão Mundial, para um total de 284 títulos. Giacomo Agostini detém o recorde com 15, à frente de Angel Nieto (12+1), Mike Hailwood (9), Rossi (9) e Carlo Ubbiali (9).

A seguir nesta verdadeira lista de heróis está o recentemente desaparecido Phil Read com 8 títulos.

Agostini é o piloto mais bem sucedido, com 122 vitórias em GPs, à frente de Rossi (115) e Nieto (90). Marc Márquez é o quarto com 85 vitórias, à frente de Hailwood com 76.

Assen é o traçado mais antigo ainda em uso, e também aquele que acolheu o maior número de Grandes Prémios.

Realizou um evento todos os anos desde que o Mundial começou em 1949, até 2019. O TT holandês de 2020 foi cancelado devido à pandemia, o que fez com que, até agora, 73 TT holandeses contassem para o Campeonato do Mundo.

DESDE 1949

73 CIRCUITOS diferentes acolheram um Grande Prémio da categoria rainha, incluindo o do Estoril de 1999 a 2012; Mandalika é a mais recente adição, juntando-se ao calendário em 2022.

Desde 1949, **30 FABRICANTES** diferentes conquistaram títulos mundiais de Grandes Prémios. A Honda lidera com 72 títulos, à frente da Yamaha (37), MV Agusta (37), Aprilia (19) e Suzuki (15). É difícil >>



"A PRIMEIRA CORRIDA A CONTAR PARA A CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO MUNDIAL TEVE LUGAR NA ILHA DE MAN, NA SEGUNDA-FEIRA, 13 DE JUNHO DE 1949, GANHA POR FREDDIE FRITH..."



imaginar agora a quantidade de diferentes fabricantes que competiram neste campeonato, mas nele incluem-se nomes como Aermacchi, BSA, Norton, Harley-Davidson, Horex, NSU, BMW, MZ, Casal, Jawa, Moto Guzzi, Benelli, Kawasaki, Velocette, e várias outras, muitas delas artesanais.

29 PAÍSES acolheram pelo menos um Grande Prémio desde 1949. A Espanha lidera com 143 provas, à frente da Itália com 103. 29 foram também as nacionalidades que ganharam Grandes Prémios, categoria a que Portugal se juntou com as vitórias de Miguel Oliveira. A Itália lidera com 876 vitórias, à frente da Espanha (700) e do Reino Unido (413). Se em 1949 houve apenas seis GP, todos realizados na Europa, em 2023 estão previstos 20 GP, em 17 países diferentes.

19 NACIONALIDADES estão representadas nos 125 Campeões do Mundo coroados desde 1949. A Itália lidera com 80 títulos mundiais, à frente da Espanha (57) e do Reino Unido (45).

Dos 125 Campeões Mundiais, 70 (mais de metade) conquistaram apenas um título - mas 55 são múltiplos Campeões do Mundo. Em 1972, no GP de Barcelona, Nuno André em 10º tornou-se o único português a pontuar até Miguel Oliveira.

Quanto a efemérides anteriores, o **100º GP** teve lugar em Barcelona com as classes de 50, 125 e 250 a comporem as grelhas. Hans Georg Anscheidt, agora uma lenda do MotoGP, venceu a corrida inaugural de 50cc, enquanto o primeiro vencedor de GP do Japão, Kunimitsu Takahashi, venceu a corrida de 125cc. Jim Redman, outra lenda do MotoGP, foi o vencedor na classe de 250cc.

O famoso circuito de Spa-Francorchamps acolheu o **200º GP** numa altura em que Giacomo Agostini estava no seu auge. Sem surpresas, o lendário italiano venceu a corrida de 500cc na Bélgica a caminho de conquistar o seu quinto título consecutivo na categoria rainha. Rodney Gould e Angel Nieto venceram as corridas de 250cc e 125cc, com a vitória de Nieto a ser a sua primeira na classe. A lenda espanhola ainda terminou em segundo para Aalt Toersen na corrida de 50cc.

Os **300 GPs** foram atingidos na Suécia, com o bicampeão do mundo Pierpaolo Bianchi a vencer a corrida de 125, enquanto Gregg Hansford conseguiu uma dupla vitória nas 250 e 350. Barry Sheene venceu o evento de 500, mas o ícone britânico seria derrotado para o título de 1978 pelo "Rei" Kenny Roberts.

Le Castellet, em França, assinalou os **400 GPs**, com o italiano Luca Cadalora a vencer Fausto Gresini e a

conquistar o primeiro lugar na classe de 125.

O venezuelano Carlos Lavado venceu a corrida de 250cc a caminho de um segundo Campeonato, enquanto Eddie Lawson subiu ao degrau mais alto no GP de França de 500cc para o ajudar a conquistar também o seu segundo título.

A meio caminho, os **500 GPs** chegaram e partiram em Barcelona com Noboru Ueda a conquistar a vitória na classe de 125. Max Biaggi foi o vencedor das 250 a caminho de 4º no Campeonato de 1993, enquanto Wayne Rainey conseguiu a penúltima vitória da sua carreira nas 500.

100 GPs depois, foi novamente a vez de Barcelona acolher o marco histórico dos **600 GPs**. Simone Sanna e Olivier Jacque brilharam nas corridas de 125 e 250, enquanto o eventual Campeão do Mundo Kenny Roberts Jr conquistava a sua terceira vitória do ano na categoria rainha.

A Alemanha foi o palco para o **700º GP** com Mattia Pasini a bater Alvaro Bautista para a vitória nas 125. Yuki Takahashi superou Alex De Angelis para as honras da classe intermédia, enquanto Valentino Rossi liderou uma divisão dos quatro primeiros por menos de um segundo, para conquistar uma famosa vitória em Sachsenring.

A marca dos **800** foi atingida no GP de França de 2012, também em Le Mans, um fim-de-semana recordado por Louis Rossi, que conquistou uma vitória de sonho em casa na corrida de Moto3. Tom Lüthi e Jorge Lorenzo foram os vencedores de Moto2 e MotoGP, com este último a conquistar o seu segundo título da categoria rainha.

Para o **GP 900**, em 2017 em Aragón, três nomes muito conhecidos partilharam os 25 pontos da Moto3, Moto2 e MotoGP: Joan Mir, Franco Morbidelli e Marc Márquez. Como curiosidade final, os três acabaram por conquistar os títulos nas suas respectivas classes.

Mas a verdade é que o marco do **1000º** Grande Prémio foi bastante diferente dos anteriores. O nível tecnológico das motos tem vindo a assumir uma importância cada vez maior no desempenho, obrigando os pilotos a níveis de preparação física e psicológica nunca antes vistos, os mecânicos e os engenheiros a serem cada vez mais especializados e as marcas a níveis de investimento quase obscenos. Faz-nos pensar como será o 1100º GP. //

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

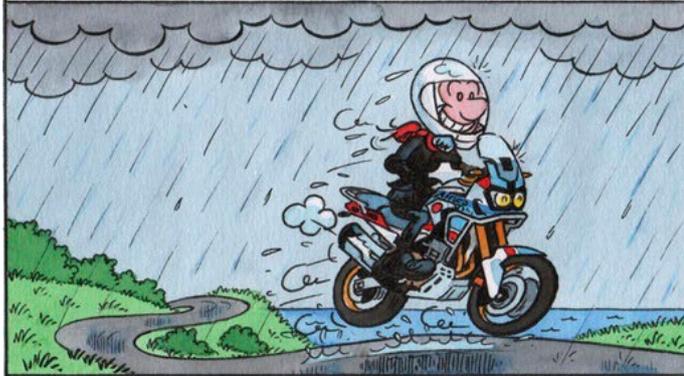
Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

DEPOIS DO LONGO E DURO INVERNO, EM QUE O VERDADEIRO MOTARD NUNCA DEIXA DE GOZAR O INDESCRITIVEL PRAZER DE ANDAR DE MOTO...

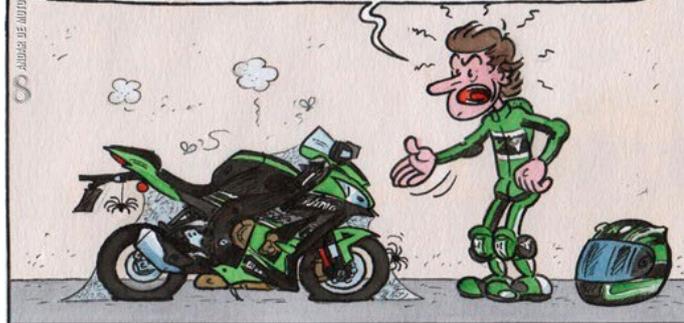


FINALMENTE, COMO TODOS OS ANOS, LÁ CHEGA A PRIMAVERA, O BOM TEMPO, OS PASSARINHOS E AS FLORES... E OS MOTOCICLISTAS SAZONAIS.



OS DIAS FICAM MAIS QUENTES, A NATUREZA DESPERTA... E MUITAS MOTOS COMEÇAM A SAIR DUM LONGO PERÍODO DE HIBERNAÇÃO.

EH, PÁ! HOJE EM DIA, ESTAS PORCARIAS JÁ NÃO DURAM NADA! AINDA NO ANO PASSADO LHE METI UMA BATERIA NOVA, JÁ ESTÁ OUTRA VEZ SEM BATERIA!... VOU TER QUE TROCAR DE MOTA!



SÓ AGORA?!... DEIXASTE A MOTO PARA A REVISÃO EM OUTUBRO, FICOU PRONTA NO MESMO DIA... JÁ ESTAMOS EM ABRIL!...

EH... POIS!... É QUE ESTAVA DE CHUVA... NÃO TIVE TEMPO...



SÓ SE FOSSE PARVO É QUE VINHA BUSCA-LA E TINHA QUE PAGAR A CONTA... AGORA É QUE ESTÁ BOM PARA ANDAR DE MOTO!

AINDA NO MÊS PASSADO, ÉRAMOS SÓ NÓS AQUI... VEM O BOM TEMPO, APARECE ESTA MALTA TODA!

É TODOS OS ANOS A MESMA COISA!

COMPRASTE UMA MOTA NOVA?

EH, PÁ! A OUTRA JÁ TINHA 2 ANOS, QUASE 5 MIL QUILOMETROS... TINHA QUE TROCA-LA!



OLHA! ATÉ ESTE NABO APARECE... VÊ-SE, MESMO QUE O BOM TEMPO JÁ VEIO PARA FICAR!

POIS É! MAS AINDA VEM ENLATADO... HÁ-DE TER A MOTO PARADA HÁ MAIS DE 6 MESES, ESTA-SE MESMO A VER QUE FICOU SEM BATERIA!



EH, PÁ! QUE GRANDE AZAR! ROUBARAM-ME A MOTA!...

O QUÊ?!... OH! NÃO!... FOI QUANDO? AGORA?...



EH, PÁ! NÃO SEI QUANDO É QUE FOI!... DEIXEI-A, COMO SEMPRE, NO ESTACIONAMENTO DO CENTRO COMERCIAL AO PÉ DE CASA, DA ÚLTIMA VEZ QUE A USEI... AGORA, QUE COMEÇOU O BOM TEMPO, QUANDO FUI LÁ BUSCA-LA, JÁ LÁ NÃO ESTAVA!...



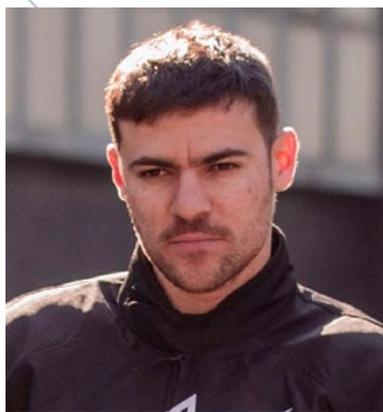
MOTOS USADAS



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



ANDAR DE MOTO



André Sanches
Jornalista e Motociclista

Mais uns graus acima... E DESCARTA-SE O EQUIPAMENTO

Ainda nem chegou a estação do ano mais quente, mas já podemos sentir na pele, literalmente, dias de calor dignos de verão. Vivenciámos temperaturas a rondar os 25 graus, houve ainda alguns dias que chegaram mesmo a alcançar os 30 graus, e mais dias como estes esperam-nos durante os próximos meses, quem sabe, até setembro.

Impressiona-me o facto de existirem equipamentos para todos os gostos. Com certos feitios, propósitos, estilos, preços e até nas mais variadas combinações de cores, veja-se bem. Ainda assim, continuamos a ver motociclistas de t-shirt e, por vezes, até de calções e chinelos enquanto andam de moto.

Claro que não está explícito no código da estrada o uso obrigatório de equipamentos de proteção específicos para a prática do motociclismo. Além do capacete, todos os equipamentos de proteção complementares são apenas aconselhados.

Eu compreendo as desculpas mais habituais do tipo: “dá imenso trabalho a vestir o equipamento”; “vou só ali ao café”; “está muito calor para andar de blusão”; e o famoso, “mas vou devagar”.

Aceito as desculpas arrançadas e agrada-me saber que os motociclistas são confiantes neles próprios e na sua condução. Contudo, na maioria das vezes, os culpados dos acidentes não somos nós, motociclistas. São os outros!

Com base num estudo da Federation of European Motorcyclists' Associations publicado em 2016, a principal causa de acidentes de moto na Europa sem terceiros envolvidos é a queda em travagem de emergência, para evitar um obstáculo (na maioria automó-

veis), seguida de queda por óleo ou combustível no asfalto. Já nos acidentes de colisão, a análise refere que todos envolvem carros. De mencionar que não é explícito na investigação de quem foi a culpa nos casos averiguados, mas dá para tirar certas conclusões.

Infelizmente não encontrei nenhuma investigação sobre as lesões mais comuns, mas entre as mais diversas, uma que o equipamento poderá evitar é, sem dúvida, as perigosas queimaduras causadas pelo deslizar no asfalto no decorrer de uma queda. Queimaduras essas que podem chegar a ser de 3º grau!

Viajar sem equipamento em pleno verão, quando as temperaturas podem ultrapassar os 40 graus, pode também dar direito a um escaldão na pele que esteve exposta ao sol.

Atualmente os equipamentos, quer de verão, quer de inverno ou para todo o ano, oferecem uma excelente qualidade, segurança e acomodam as mais recentes tecnologias, que há anos seriam impensáveis e, ainda assim, conseguem contar com preços muito acessíveis.

Pense nisso! //

"...continuamos a ver motociclistas de t-shirt e, por vezes, até de calções e chinelos enquanto andam de moto."



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.

