



COMPARATIVO

- » HONDA CB750 HORNET
- » SUZUKI GSX-8S



TESTE
ENERGICA
XPERIA

- » **TESTE**
BMW R1250R
CFMOTO 650 GT
DUCATI STREETFIGHTER V4S
KYMCO AK 550 / CV3
YAMAHA NIKEN GT
- » **DESPORTO**
TT ILHA DE MAN
- » **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



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.**



E agora, por apenas 300€
aproveite todas estas vantagens:



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

¹ O Honda Plus inclui o valor equivalente ao prémio de seguro de Responsabilidade Civil Automóvel, 'Honda Base', referente à primeira anuidade.

² Honda Mapit - Inclui um ano de Ligação GPRS, com informação e alertas no seu telemóvel, ver estatísticas das suas rotas ou mesmo partilhar a sua localização.

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Raio dos Pilaretes

Há uns dias tirei umas boas horas do meu tempo para ler e resumir um estudo que a FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations), Federação Europeia das Associações de Motociclistas, acaba de publicar e que aponta o caminho a seguir para reduzir o drama da sinistralidade rodoviária relativamente ao motociclismo.

Esse estudo foca-se em boa parte na infraestrutura rodoviária, ou melhor, nas suas deficiências, que podem resultar em ameaças reais para os veículos de duas rodas. Além da aderência do piso, o seu desenho e as bermas, sendo estes os pontos principais, o estudo também menciona o mobiliário existente. Paragens de autocarro, cabinas telefónicas, sinalização vertical, barreiras de proteção, postes de iluminação e canteiros são alguns exemplos. Se bem que em muitos deles pouco há a fazer, além de questionar a sua imperativa necessidade e de os manter devidamente protegidos e o mais afastados possível das faixas de rodagem, outros há que deviam ser repensados tendo em conta a sua utilidade ou benefício e o risco que representam para os motociclistas.

E sim, falo dos pilaretes! Essas aberrações que as Câmaras Municipais tanto adoram e que usam prolificamente apenas para provar a incivilidade e egoísmo dos seus munícipes automobilistas. Colocar pilaretes mesmo na beira do passeio, praticamente à face da faixa de rodagem, apenas para que os automóveis não possam estacionar em cima do passeio é uma aberração e um atentado à segurança. Além do seu custo de instalação e de manutenção, o seu custo em vidas de motociclistas já é significativo. Pessoalmente já perdi um amigo e outro ficou incapacitado para o resto da sua vida, precisamente por terem tido o azar de caírem e impactarem diretamente com esses objetos. Numa época em que a mobilidade necessita mesmo dos veículos de duas rodas para manter as cidades vivas e a vida dos cidadãos mais facilitada, os conselhos do estudo deviam ser leitura obrigatória de qualquer edil. Perante a impassividade das autoridades que tanto apregoam sobre a segurança rodoviária e a sinistralidade só me apraz dizer: Porque não metem os pilaretes no...?

Podem ler o resumo do estudo se clicar [aqui](#) //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 30 BMW M 1000 XR
- 32 HARLEY-DAVIDSON CVO STREET GLIDE E CVO ROAD GLIDE
- 36 INDIAN FTR "TOKYO CONNECTION"
- 38 MUTT MUSHMAN
- 40 TRIUMPH SPEED 400 E SCRAMBLER 400X
- 46 VERGE TS PRO SIGNATURE EDITION
- 48 YADEA VF F200

COMPARATIVO

- 52 SUZUKI GSX-8S VS HONDA CB 750 HORNET

TESTE

- 64 DUCATI STREEFFIGHTER V4S
- 74 EXPERIA ENERGICA
- 84 BMW R1250R
- 94 YAMAHA NIKEN GT
- 100 CFMOTO 650 GT
- 108 KYMCO AK550 / CV3

REPORTAGEM

- 132 25º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS
- 146 WHEELS AND WAVES 2023
- 148 1º ENCONTRO NACIONAL HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA
- 150 AS MELHORES ESTRADAS - ROTEIRO ALGARVE

DESPORTO

- 156 MOTOGP
- 162 TOURIST TROPHY DA ILHA DE MAN 2023

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: RAI0 DOS PILARETES
- 6 PEDRO ALPIARÇA: PÉROLAS
- 28 MÁRCIA MONTEIRO: "DIZ-ME QUE MOTO CONDUZES E EU DIR-TE-EI QUEM ÉS"
- 50 ADELINA GRAÇA: RESPEITO POR TODOS OS POVOS
- 114 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS DIA DE EMBARCAR, 22/08/2022
- 160 PAULO ARAUJO: AS TRIBULAÇÕES DA DORNA
- 166 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 168 ANDRÉ SANCHES: A TERAPIA



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira

André Sanches
Pedro Alpiarça
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge
Susana Esteves

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

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

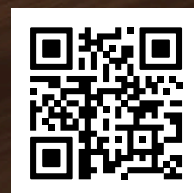
MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Ensaaiador

Pérolas

O dia já ia longo em cima da moto. Tinha sido uma manhã trabalhosa mas profícuca a ligar pontos, a juntar estradas para dar sentido a algumas voltas circulares (caindo no anglicismo de lhes chamar de “Loops”). Na escolha de um determinado troço que se possa considerar digno de um roteiro, por vezes forçamos quilómetros com pouco interesse, apenas para podermos ter o luxo de rolar naquela secção específica.

Recordo-me de ter parado num miradouro para reorientar os azimutes, pegar nos mapas e fazer contas ao que conseguiria ainda explorar, antes de começar a pensar no regresso. Sendo um optimista por natureza, cedo aprendi que nos dias longos a andar de moto, a gestão de cansaço implica ter muito cuidado nos finais. Confesso que já me despistei a cerca de 5 minutos do destino final. A ânsia de chegar levou à displicência, a concentração diminuiu, e as consequências são amargas demais quando colocamos em perspectiva os eventos. Um “era já ali” demasiado caro, para o ego e para a mecânica danificada.

Com esta reserva de energias em mente, comecei a planear a última descida da serra, sendo que o regresso ao hotel seria feito no meio do transito algarvio, sem grande história ou entusiasmo.

Mas havia a hipótese de testar mais uma estrada, só por descargo de consciência, sem grandes expectativas.

Plano delineado, mais uma playlist escolhida, e volto a aquecer a borracha desenhando as trajectórias com a fluidez necessária para não forçar o andamento.

Todas as estradas têm uma cadência que, quando lhes apanhamos o ritmo, permite-nos quase prever (sempre com reservas de segurança) a curva seguinte,

numa espécie de transe motociclístico. Neste registo de endurance, dei por mim a ter de negociar curvas cada vez mais desafiantes, com bom asfalto e vistas deslumbrantes que surgiam sem pedir licença. Tinha descoberto uma pérola. Não existiam quebras na sua harmonia, esta pequena estrada de serra era absolutamente perfeita e nem o cansaço me permitia ignorá-la. Cheguei ao topo e voltei para trás. Fiz tudo de novo, mas com o gradiente inverso, só para confirmar de que estava na presença de algo único. Foram dados gritos de entusiasmo dentro daquele capacete e dancinhas ridículas foram ensaiadas no descanso das (poucas) rectas. Um êxtase patrocinado pela luz dourada do fim do dia.

A sensação de descobrirmos uma estrada épica, sobretudo quando nunca tínhamos tido qualquer referência sobre a sua existência, é um evento único que nos marca. Deixamos algo de nós naqueles quilómetros onde nos tornamos unos com a máquina que adoramos. Sorte a vossa. Aqui a partilhamos. Só não consegui descobrir-lhe o nome... //

"Todas as estradas têm uma cadência que, quando lhes apanhamos o ritmo, permite-nos quase prever a curva seguinte"



4 | Ever
DUCATI

4 anos de garantia

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

Nova Ducati Multistrada V4 Rally Unlock Earth

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

Nova Multistrada V4 Rally: unlock earth.

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

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

*Promoção válida até 31/08/2023 para toda a gama Multistrada V4 com exceção da MTS V4 Pikes Peak..





Recorde de mototurismo: 15 países em 22 Horas



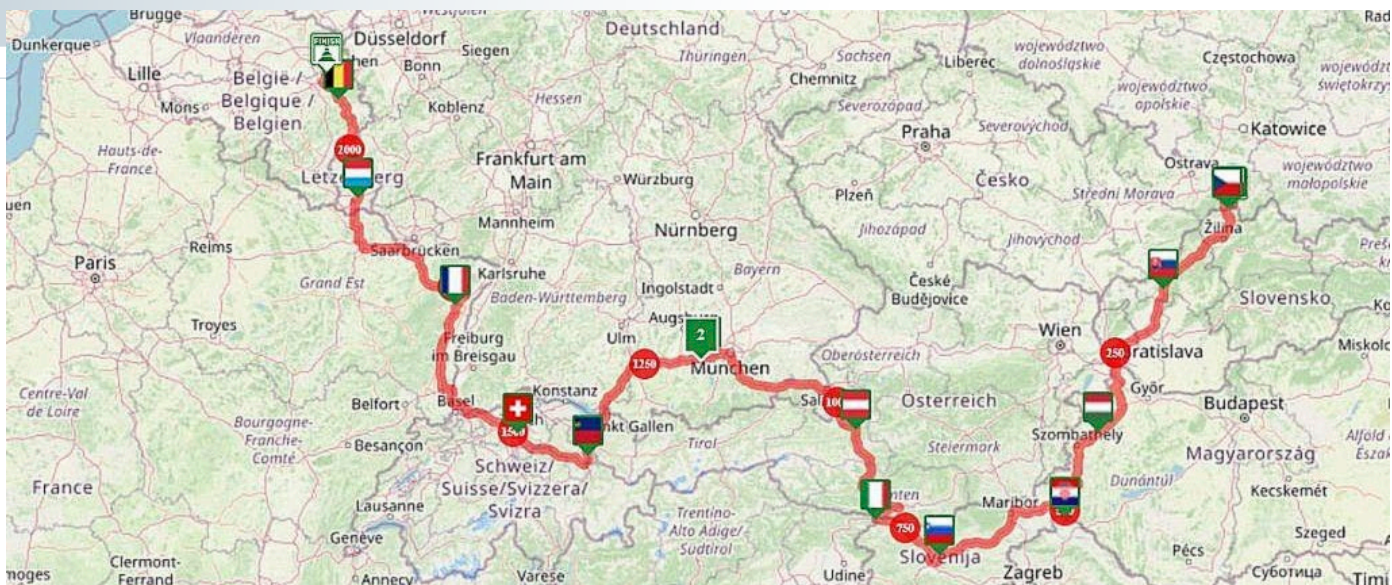
THIERRY SARASYN, O MOTOCICLISTA BELGA QUE JÁ TINHA CONSEGUIDO A FAÇANHA DE VISITAR 13 PAÍSES NUM ÚNICO DIA, CONSEGUIU SUPERAR-SE.

THIERRY SARASYN é um piloto profissional, conhecido pelas suas tentativas de bater recordes de distância aos comandos de uma moto e já tinha conseguido registar o recorde de visitar 13 países em menos de 20 horas, como o Andar de Moto então noticiou.

Para enfrentar este novo desafio, Sarasyn passou por um treino específico e seguiu um plano de nutrição personalizado para garantir as condições físicas e mentais necessárias para efetuar este desafio.

Durante a sua viagem fez pausas a cada duas horas para descansar e abastecer a sua moto e foi acompa-





nhado por um veículo de apoio com pessoal pronto para intervir em caso de emergência.

A sua rota foi constantemente monitorizada em tempo real através de um sistema de monitorização por satélite. Esse sistema de monitorização também certificava que os limites de velocidade de cada um dos 15 países visitados não seriam ultrapassados durante a tentativa.

A viagem, que durou 22 horas, foi feita aos comandos

de uma Kawasaki Versys 1000 SE, equipada com pneus Bridgestone Battlax T32, e totalizou 2200 quilómetros; começou na Polónia e terminou na Holanda, passando pela República Checa, Eslováquia, Hungria, Croácia, Eslovenia, Itália, Áustria, Alemanha, Liechtenstein, Suíça, França, Luxemburgo e Bélgica, por esta ordem.

Tudo isto sem exceder os limites de velocidade legais, enfrentando os perigos da chuva, o tédio da condução noturna e o desgaste físico. //

BORN LEGEND

NEO

MYTOS

WWW.MYTOS.PT



De design moderno e elegante, a **NEO** é a scooter elétrica perfeita para quem procura mobilidade urbana eficiente, económica e ecológica. Com uma bateria de longa duração e carregamento fácil, a **NEO** é uma opção prática e sustentável para o seu dia-a-dia.





Moto Morini com novo representante

A PURETECH É, A PARTIR DE 1 DE JUNHO DE 2023, A REPRESENTANTE OFICIAL PARA PORTUGAL DA MARCA ITALIANA MOTO MORINI.

PARA A PURETECH a estratégia de implantação da Moto Morini no mercado português está bem definida e passa, num primeiro momento, por dar a conhecer todo o potencial da mítica marca italiana cuja origem remonta a 1937.

O objetivo seguinte será o de reforçar a rede de concessionários permitindo-lhe estar mais perto dos clientes e fazer crescer a sua cota no mercado nacional.

A Moto Morini é contemporânea da Ducati, com quem partilhou o local de nascença, sendo durante anos a fio, a grande rival da outra casa de Bolonha. Mais tarde, entre 1986 e 1999, as duas marcas chegaram a partilhar o mesmo teto, numa época mais difícil das suas histórias. Apesar de diferentes, as semelhanças persistem, como sempre aconteceu, no capítulo estético e da inovação tecnológica.

A Moto Morini foi adquirida em 2018 pela Zhongneng Vehicle Group, mantendo a unidade fabril e de desenvolvimento em Trivolzio, 35 quilómetros a sul de Milão, na região da Lombardia. De uma forma sustentada, reúne

as vantagens do design italiano, da tecnologia europeia e do fabrico chinês.

A Moto Morini tem nos modelos X-Cape 649 (que o Andar de moto já teve oportunidade de testar) e Seiemezzo, nas versões STR e SCR, os seus principais trunfos, enquanto prepara o alargamento da gama com diversas opções e cilindradas entre os 300 e os 1200 centímetros cúbicos, incluindo um novo motor V2 CorsaCorta, que irá motorizar, entre outras propostas, um novo modelo de tipologia maxi-trail.

Para Joaquim Cidade, diretor geral da Puretech Motor, “este novo desafio foi criado por circunstâncias de mercado e resulta, desde logo, de um grande reconhecimento internacional por parte dos fabricantes da importância da Puretech no mercado Português. Aliás, só assim se justifica a confiança de uma marca com a enorme história de sucesso da Moto Morini”.

A operação em Portugal começará de imediato, com a chegada das primeiras unidades ainda na primeira quinzena de junho. //

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



Com a KTM, a MV Agusta dá mais um passo para ressurgir das cinzas

O FUTURO DA MÍTICA MARCA ITALIANA ESTÁ BASTANTE MAIS PROMISSOR, COM A INTERVENÇÃO DA PIERER MOBILITY AG, LEVANDO A KTM AG A ADQUIRIR 25,1% DE AÇÕES DA MV AGUSTA MOTOR S.P.A

A 29 DE DEZEMBRO DE 2022, a MV Agusta tinha anunciado que, após decisão jurídica, todas as dívidas pendentes e todas as obrigações referentes ao Acordo de Credores tinham sido totalmente liquidadas. Finalizava assim o processo de reestruturação da MV Agusta Motor S.p.A..

Para tal foi fundamental o empenho da família Sardarov que através da empresa ComSar, liderada pelo próprio CEO Timur Sardarov, que assumiu o controlo da empresa há 4 anos e a sustentou financeiramente, desde o início de 2017, injetando mais de 180 milhões de euros para salvaguardar todas as práticas comerciais e operações diárias, saldar todas as dívidas com credores e garantir que a empresa desenvolvesse um plano de negócios sólido para o futuro.

Esse plano culmina agora com a recente aquisição de uma participação no capital da empresa pela PIERER Mobility AG. Assim, a KTM AG (empresa do grupo austriaco liderado por Stefan Pierer que além da KTM também detém as marcas GASGAS e Husqvarna Motorcycles) adquiriu 25,1% de ações da MV Agusta Motor S.p.A. por

via do incremento do capital social da empresa.

Efectivamente, já em Setembro de 2022, a marca italiana tinha anunciado uma parceria com a PIERER Mobility AG, com a qual assinou um acordo comercial que transferia para a subsidiária norte-americana da KTM, a responsabilidade comercial e o respetivo apoio ao cliente, dos motociclos da MV Agusta.

Esta injeção de capital vai agora permitir à MV Agusta criar uma rede de distribuição própria global, que irá ter 180 concessionários até final de 2023, e que garantirá o mesmo nível premium e exclusivo por todo o mundo, proporcionando uma maior proximidade com o cliente através de um maior profissionalismo e melhor nível de serviço.

Assim, a exclusividade da MV Agusta não virá apenas da qualidade, design e sofisticação dos seus modelos, mas também através da experiência que clientes e fãs irão ter ao entrar em contacto com a marca.

Actualmente a MV Agusta tem uma capacidade de produção potencial de 15.000 unidades por ano, sendo cada moto fabricada à mão pelos melhores mecânicos

da indústria, que têm uma verdadeira obsessão por detalhes e perfeição, e que combinam o seu amor e paixão pelo seu ofício, com o uso da mais avançada tecnologia.

Com mais de 78 anos de história e um palmarés invejável nas pistas desde o seu início, a MV Agusta é uma verdadeira lenda, também pelo fato de sempre se ter mantido fiel às suas raízes. A produção permanecerá na fábrica histórica de Schiranna, à beira do lago Varese que dispõe de área de mais de 130.000 metros quadrados, dos quais mais de 20.000 são cobertos.

Para melhorar a imagem da presente localização, vai entrar em curso um ambicioso plano de modernização das instalações que, uma vez concluído, irá refletir a preocupação ambiental da marca.

A renovação irá criar modernos espaços de trabalho para todos os departamentos, desde as linhas de produção aos escritórios e gabinetes de investigação.

Além de Schiranna, a MV Agusta tem ainda outra pérola escondida, bem no coração da Itália, em San Marino, uma terra que respira paixão pelo desporto motorizado. Trata-se do CRC (Centro Ricerche Castiglioni S.r.l) que é o coração do design e da engenharia de sonho da MV Agusta, que agrupa 40 dos melhores engenheiros e designers do setor, que em conjunto utilizam as mais

avançadas tecnologias para desenvolver impressionantes obras de arte sobre 2 rodas.

Timur Sardarov, que continuará a ser CEO da MV Agusta Motor S.p.A., disse:

“O futuro da MV Agusta nunca foi tão brilhante e guarda muitos momentos emocionantes para nós. A empresa está trabalhando no desenvolvimento de novos modelos que, de acordo com a situação dos respectivos mercados, verão a luz nos próximos meses e anos”.

Luca Martin, COO e membro do conselho da MV Agusta Motor S.p.A. disse:

“Na MV Agusta criamos emoções e podemos dizer que somos a marca de motociclos mais desejada e exclusiva do mundo. Com o apoio da Pierer Mobility AG, poderemos implementar estruturas comerciais e processos de fabrico que nos permitirão alcançar cada vez mais entusiastas em todo o mundo e criar uma relação única com todos eles. Queremos chamar cada um de nossos clientes pelo nome.”

Ainda não está disponível qualquer informação sobre o futuro da marca no nosso país, sendo que recentemente as motos da MV Agusta chegavam a Portugal através da Ton-Up Garage, no Porto e da Benimoto, na Benedita (Alcobaça). //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

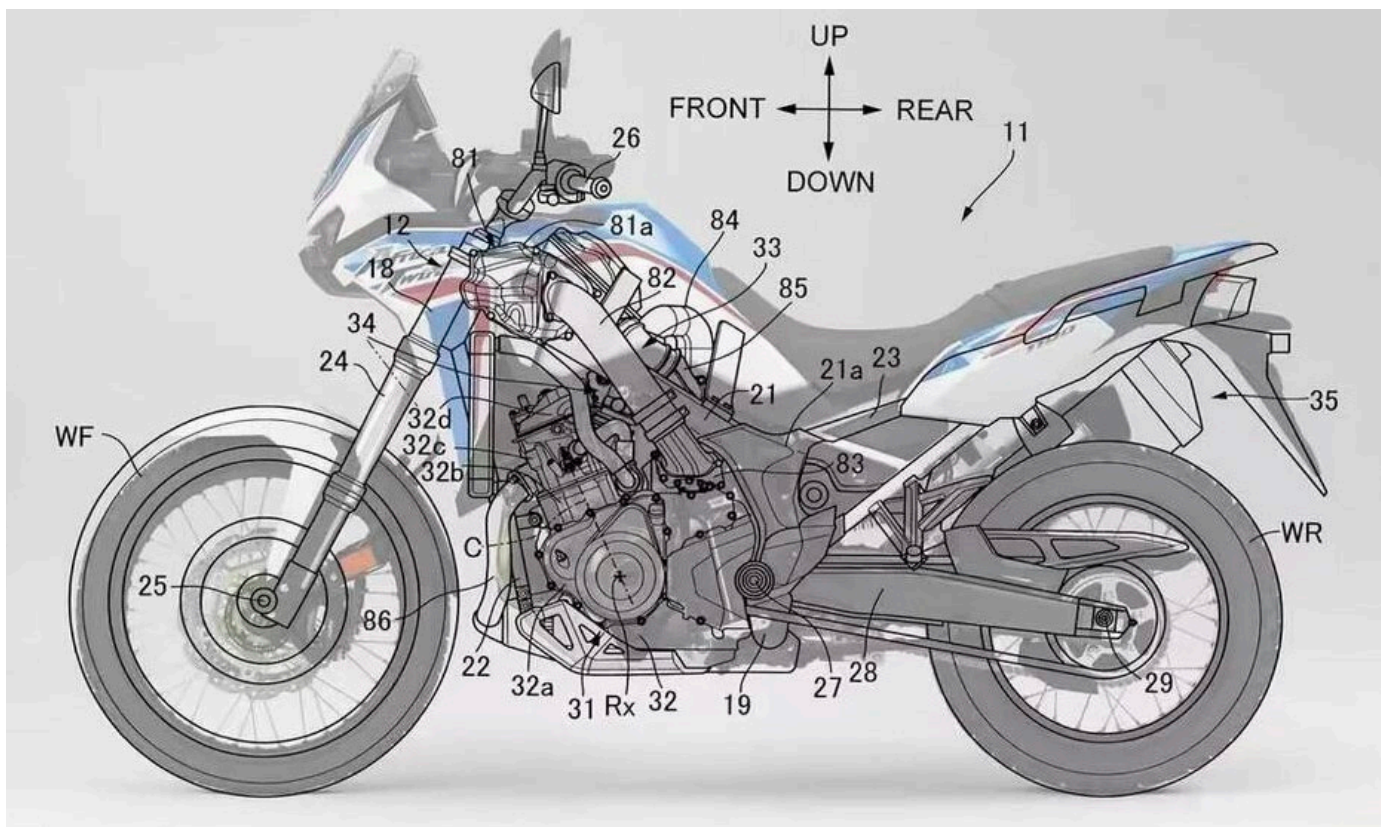
Marque um test drive.

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

 **HONDA**

Relação peso-potência líder da sua classe



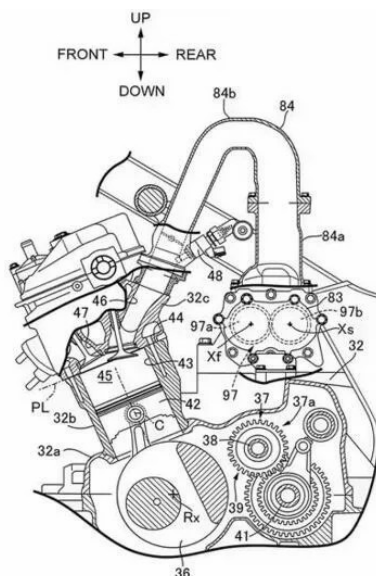
Próxima Honda Africa Twin com motor sobrealimentado?

OS NOVOS PEDIDOS DE PATENTE RECENTEMENTE APRESENTADOS PELA HONDA, SUGEREM QUE A FABRICANTE JAPONESA ESTÁ A TRABALHAR NUMA VERSÃO SOBREALIMENTADA DO MOTOR BICILÍNDRICO EM LINHA COM 1084CC.

NAS IMAGENS reveladas é possível observar uma Honda CRF 1100 L Africa Twin com um sistema de sobrealimentação colocado atrás da bancada dos cilindros. Uma vez que o bloco 1100 equipa outros modelos, será também de esperar a adaptação aos mesmos.

Porquê sobrealimentar um motor já tão robusto? Bem, na década de 80 os turbos estavam no auge, uma vez que não havia a tecnologia que existe atualmente, as fabricantes viam-se obrigadas a extrair potência de outras formas. Hoje em dia, o turbo tem as grandes vantagens de permitir a reduzir a cilindrada mantendo a potência, reduzir o consumo de combustível e aumentar o desempenho do motor.

Segundo a revista alemã Motorrad, o sistema é se-



melhante a um compressor, com entradas de ar vindas da frente da moto, que passa pelo compressor e entra diretamente na admissão.

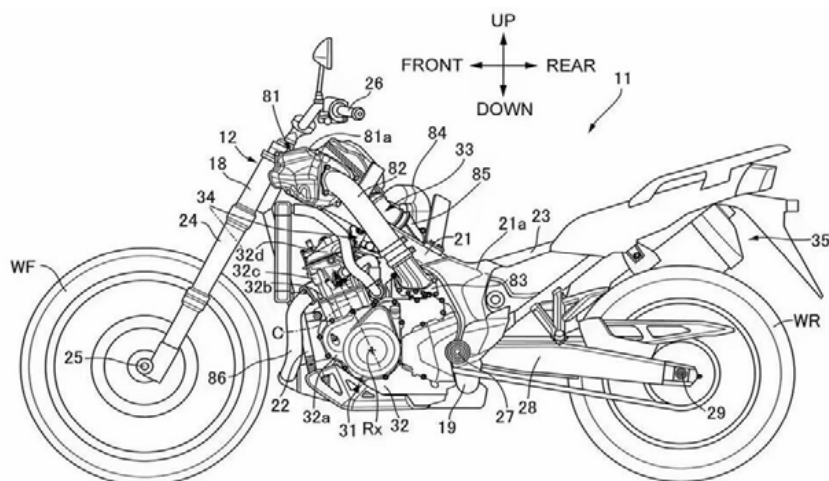
Também a injeção parece sofrer alterações uma vez que foram acrescentados injetores nos tubos da admissão, logo a seguir ao compressor. Podem também servir de complemento à injeção direta.

A atuação deste tipo de sobrealimentação funciona proporcionalmente à velocidade do motor, fornecendo a mesma quantidade de ar nos diferentes regimes, gerando assim uma maior disponibilidade de binário,

ao invés de um maior pico de potência, sem qualquer delay.



Com esta inovação, a Honda aumenta as prestações do motor 1084 cc sem precisar de aumentar a cilindrada e poderá mesmo vir a ser comparável a motores de 1200/1250 cc. Esta pode também ser uma maneira de cumprir com as cada vez mais restritas normas Euro 5.

Mesmo sendo apenas um pedido de patente, ficamos a saber que existem planos em curso para desenvolver uma Honda sobrealimentada. //



CAISMOTOR

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

  /caismotor

KTM

**1290 SUPER
ADVENTURE S**





RGNT Sport Extended

A FABRICANTE SUECA DE MOTOS ELÉTRICAS, RGNT, ANUNCIOU O LANÇAMENTO DE DOIS MODELOS DA GAMA SPORT EXTENDED (SE).

PREPARADAS para tornar as cidades mais silenciosas, as novas edições limitadas da RGNT, Classic e Scrambler, confirmam que as motos elétricas não precisam de apresentar uma aparência futurista.

Måns Danielsson, CEO da RGNT, afirma que “estes dois novos modelos amadureceram em termos de design e são fiéis à nossa visão (da fabricante) de design autoconfiante. Ambos os modelos têm agora ainda mais componentes desenvolvidos internamente.”

O aspeto clássico faz reviver a época em que as motos eram desenvolvidas para durar muito tempo. Estas RGNT não fogem à tradição e são fabricadas à mão, sem saltar qualquer passo que comprometa a qualidade da moto e com recurso a materiais de qualidade. Originando desta forma uma obra de arte sobre duas rodas.

As RGNT SE são altamente customizáveis ao gosto do cliente (guarda-lamas, assento, depósito de com-

bustível, entre outros) e incorporam uma série de novidades. Como o acelerador eletrónico “One Drive” que permite regeneração das baterias ao enrolar o punho no sentido inverso e, consequentemente, serve de travão de motor.

Foi também acrescentado o novo modo de condução “Boost” que disponibiliza temporariamente um pico de potência de mais 20 kW ao rodar o acelerador.

O motor colocado na roda traseira debita uma potência de 21 kW, que faz as RGNT atingirem os 120 km/h. As baterias que alimentam a unidade motriz demoram cerca de 3 horas a carregar dos 20 aos 80% e permitem uma autonomia aproximada de 148 quilómetros.

Na Europa as RGNT Classic SE e Scrambler SE já estão disponíveis para encomenda através do site da marca, com um preço de 14,495€ e 15,495€, respetivamente. //

DOMINATE



Z 900

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

Tu dominas os limites da tua condução.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

[@ /kawasakiportugal](#) ou [f /kawasaki.pt](#)

RECOMENDAMOS

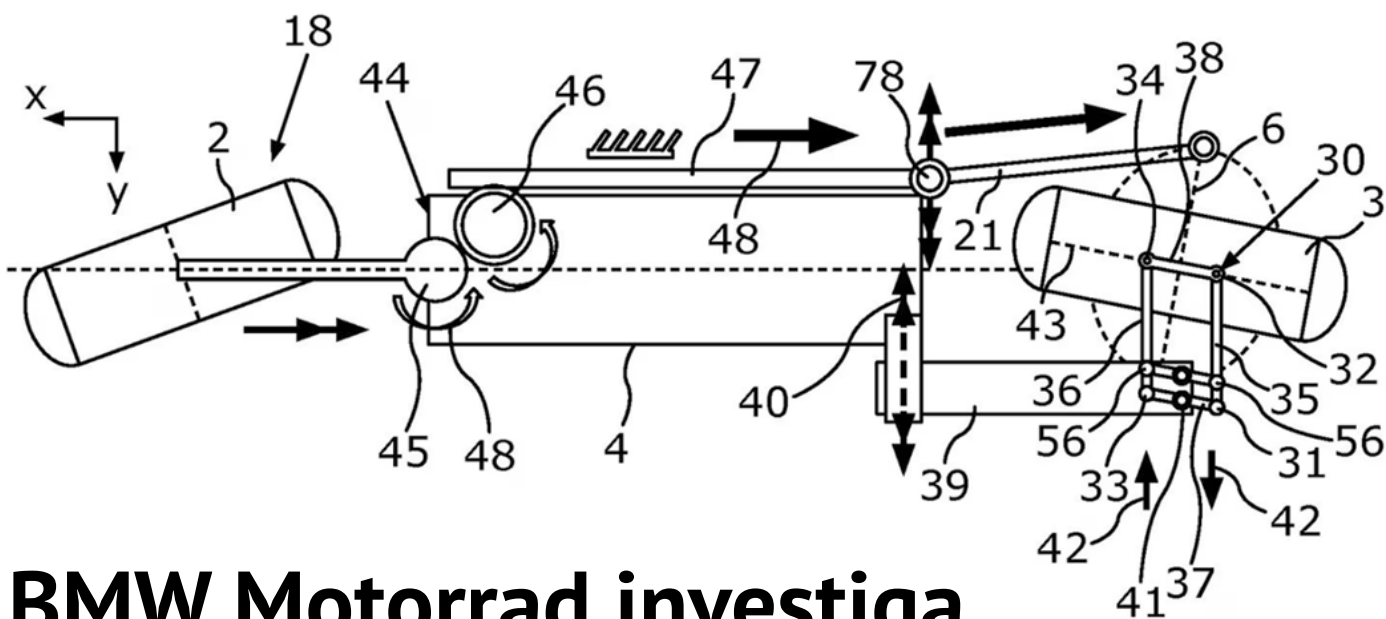
CEPSA

RECOMENDAMOS

SEMPRE

RECOMENDAMOS

* Domina



BMW Motorrad investiga direção às duas rodas

UMA TECNOLOGIA QUE PODE VIR A ORIGINAR UM VASTO LEQUE DE NOVAS POSSIBILIDADES DE DESIGN NAS MOTOS.

COM TRÊS PEDIDOS de patente separados, a BMW ilustrou dezenas de soluções para a funcionalidade de virar ambas as rodas de uma moto.

As diferentes ilustrações incluem motos elétricas e de motor a combustão interna com transmissão por correia, corrente ou veio para a roda traseira e ainda uma vasta gama de sistemas que permitem virar a roda de trás.

O intuito desta investigação da BMW Motorrad será diminuir o diâmetro nas inversões de sentido ou manobras apertadas face às motos que só possuem direção na roda frontal.

Nos desenhos pertencentes às patentes foi representado o estilo de moto chopper. E não foi por acaso. A forquilha com um grande ângulo de inclinação não permite uma grande brecagem da direção e a longa distância entre eixos não beneficia as manobras mais apertadas.

É precisamente neste estilo de motos e eventualmente outros, que entra a solução da BMW Motorrad, a direção ativa às duas rodas.

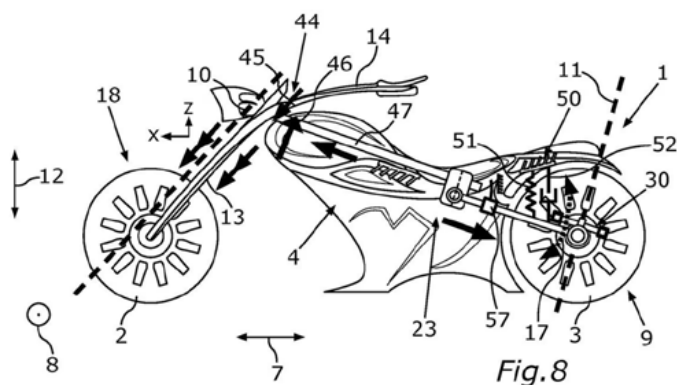
Conseguimos observar nas ilustrações das patentes da BMW Motorrad que há vários métodos para direcionar a roda traseira (elétrica, hidráulica e mecanicamente), mas em todas elas a roda traseira utiliza o mesmo eixo de direção.

Os diferentes sistemas para direcionar a roda traseira existem para que possam acomodar diferentes

tipos de unidade motriz.

A possibilidade de diminuir a capacidade de brecagem da roda dianteira é também uma vantagem desta patente da BMW Motorrad que vem trazer novas possibilidades de designs, mais aerodinâmicos, especialmente para a pista, pois permite dividir a brecagem pelas duas rodas.

Mas a direção na roda traseira não é novidade. No sector das motos, Ian Drysdale, um engenheiro australiano, desenvolveu em 1990 o protótipo Dryvtech 2x2x2, uma moto com tração e direção às duas rodas. Ainda antes disso, em 1980, a Honda patenteou várias ideias para motos com direção traseira e no ano passado, 2022, na 40ª concentração de faro, o Mortágua Fighter apresentou a Violent Dream com direção à roda traseira. //



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.

SABE MAIS EM ZERODESCULPAS.BENELLI.PT



Triumph conquista Recorde do Guinness para a Maior Distância Percorrida numa moto em 24 Horas.

IVÁN CERVANTES PERCORREU MAIS DE 4000 QUILÓMETROS NO ANEL DE ALTA VELOCIDADE DO CENTRO TÉCNICO DE NARDÒ, EM ITÁLIA.

IVÁN CERVANTES, 5x Campeão do Mundo de Enduro e Embaixador Global da Triumph, conquistou oficialmente o título do GUINNESS WORLD RECORDSTM para 'A maior distância percorrida numa moto em 24 horas (individual)'.

Aos comandos de uma Tiger 1200 GT Explorer, no impressionante anel de alta velocidade do Centro Técnico de Nardò, em Itália, Cervantes percorreu mais de 4012 km num período de 24 horas, batendo o recorde anterior de 3406 km, alcançado pelo americano Carl Reese, em 26 de fevereiro de 2017, com uma margem de mais de 600 km, a uma velocidade média de 167,79km/h.

A tentativa de recorde foi testemunhada e validada por um juiz do GUINNESS WORLDRECORDS em 30 de abril de 2023, com uma distância final confirmada de 4012,53 quilómetros, praticamente equivalente a viajar de Lisboa até Bruxelas e regresso a Lisboa, em apenas 24 horas!



Rodando consistentemente a velocidades superiores a 200 km/h, Iván superou o recorde existente com incríveis 5 horas de sobra na janela de 24 horas. Não contente em simplesmente bater o recorde, propôs-se definir uma nova referência para este desafio: 4000 quilómetros. Nas 5 horas que se seguiram, cumpriu mais 606 km.

O júri oficial do GUINNESS WORLD RECORDS validou a distância final percorrida em 24 horas, com uma cifra de 4012,53km.

A moto utilizada para esta tentativa foi uma Tiger 1200 GT Explorer, escolhida aleatoriamente da linha de produção da fábrica da Triumph em Hinckley, no Reino Unido. Nenhuma modificação especial foi feita na moto, além de completar a rodagem recomendada e o primeiro serviço, antes da tentativa ser realizada.

A família Tiger 1200 foi projetada para oferecer um conforto excepcional e, para esta tentativa de recorde, características como o depósito de combustível de 30 litros e as excelentes ergonomia e proteção aerodinâmica foram inestimáveis para garantir que Iván pudesse continuar a pilotar, quaisquer que fossem os desafios que encontrasse ao longo do monótono caminho.

Punhos e assentos aquecidos proporcionavam conforto adicional durante as horas frias da madrugada e chuvadas inesperadas, enquanto o potente motor triplo T-Plane e a electrónica avançada forneciam potência e controlo sem esforço.

As luzes LED de alta intensidade garantiram que Iván tivesse sempre uma visibilidade excepcional durante a condução, mesmo na escuridão total da remota instalação

de testes em Nardò.

Sublinhando o excelente desempenho e fiabilidade da Tiger 1200, a única manutenção necessária na moto foi uma única mudança de pneus, planeada a meio da tentativa, em que os pneus Metzeler TOURANCE Next de série, foram trocados quando a noite chegou e a chuva começou a cair.

Iván Cervantes é 5 vezes Campeão Mundial de Enduro, 21 vezes Campeão Espanhol de Enduro e 5 vezes Campeão Espanhol de Motocross. Em julho de 2021, Iván foi apresentado como um dos novos embaixadores Off-Road da Triumph, ajudando a desenvolver a próxima gama de motos de motocross e enduro.

Desde que se juntou à equipa Triumph, Iván tem tido grande sucesso ao pilotar e competir motos de aventura Triumph, selando vitórias na Baja Aragón, 1000 Dunas Raid e Basella Maxi-Trail Race.

Em preparação para a tentativa de recorde, além do treino físico intensivo na sua própria Tiger 1200 Rally Pro, Iván começou a planear cuidadosamente sua estratégia de nutrição esono, em parceria com o professor Andrew Bagshaw da Universidade de Birmingham.

No final, o piloto espanhol comentou:

"A Tiger 1200 GT Explorer foi a moto perfeita para esta tentativa. É muito confortável para rodar em longas extensões. A parte mais difícil foi o clima, porque começou a chover, mas esta moto tem um ecrã muito grande e excelente proteção aerodinâmica, o que me ajudou bastante. É uma moto muito especial para mim. Não é fácil conduzir 24 horas seguidas mas, no final, o recorde é meu com esta moto incrível!" //



PRINCIPAIS FACTOS:

- Duração da tentativa: **24 horas**
- Distância total percorrida: **4012,53 quilómetros**
- Localização: **Anel de Alta Velocidade, Nardò, Itália**
- Extensão de uma volta: **12.649km**
- Número de voltas: **317**
- Velocidade de cruzeiro: **Superior a 200km/h**
- Velocidade média em 24 horas: **167,79 km/h**
- Litros de combustível utilizados: **520**
- Média de consumo: **12,5 l/100Km**
- Número de pitstops: **18**
- Número de mudanças de pneus: **1**
- Horas de sono: **0**





Aprilia Tuareg Racing mostra resultados muito positivos

DEPOIS DE CONFIRMAR O REGRESSO AOS RALIS COM A TOUAREG, EM 2024, A APRILIA DÁ-NOS NOVIDADES DE COMO SE ESTÁ A DESENVOLVER O PROJETO OFF-ROAD.

O PROTÓTIPO derivado da aventureira de média cilindrada da casa de Noale, a Touareg 660, está a ser aprimorado pela Aprilia Racing e a Gcorse a fim de melhorar as suas capacidades off-road, especialmente no deserto.

Primeiramente o foco deste projeto foi aperfeiçoar a estrutura do quadro com o intuito de garantir uma maior estabilidade a altas velocidades fora de estrada e melhorar o curso das suspensões.

Os próximos passos serão virados para refinar ainda mais a unidade motriz e o acrescento de um depósito de combustível suplementar.



Este protótipo está, por enquanto, equipado com suspensões Öhlins by Andreani, um sistema de escape completa SC Project, filtro de ar Sprint e pneus Metzeller.

Os testes realizados em provas do Campeonato Italiano de Motorally mostraram a grandes competência da Aprilia Tuareg Racing na classe G-1000 (multi-cilíndricas com mais de 600cc).

Com Jacopo Cerutti e Francesco Montanari aos comandos de duas aventureiras bicilíndricas da Aprilia, a marca do grupo Piaggio tem vindo a dar mostras de uma elevada competência e resistência.

Cerutti já soma 4 vitórias e dois segundos lugares, sendo o actual líder da sua categoria e sexto da tabela geral e Montanari também já subiu ao pódio por 3 vezes, mantendo-se em 3º lugar da sua categoria. Um resultado impressionante tendo em conta que nestas provas defrontam na geral as muito mais leves motos monocilíndricas, como as GASGAS 350, BETA 390 e HUSQVARNA 450 (por exemplo), além de, na sua classe, uma armada de Yamaha Tenere 700, uma delas pilotada pelo dakariano Alessandro Botturi, que é o seu mais direto adversário. //



ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

A SHOT OF MOTORCYCLING

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901

PVPR desde **4.589€**
Oferta matrícula
gratuita até 30/09/2023

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901



Solicita um teste em www.royalenfield.com

@ROYALENFIELD EUROPE



O Rider 2023 contou com mais de 80 participantes

O JÁ TRADICIONAL PASSEIO DE MOTAS E AUTOMÓVEIS CLÁSSICOS, ORGANIZADO PELO MUSEU DO CARAMULO, FOI PARA AS ESTRADAS DA REGIÃO CENTRO E DO PLANALTO BEIRÃO NOS DIAS 9, 10 E 11 DE JUNHO.

O DESAFIO da organização para o evento deste ano foi amplamente superado tendo recebido mais de 80 participantes provenientes de Portugal, Espanha, França, Inglaterra e Países Baixos, que tiraram o pé a motos tão nobres e intemporais como uma Laverda 1000, Honda CB750, BMW K1 ou até mesmo uma AJS 350 M16, de 1952

Por seu lado, mas com quatro rodas, destacaram-se alguns modelos como um Chevrolet Corvette Stingray, um Alfa Romeo GT Junior 1300 Scalino, um Ferrari 400i ou ainda um Rolls-Royce de 1961 que pertenceu à Princesa Margarida, irmã da Rainha Isabel II.

O primeiro dia do Rider foi marcado pela chuva, que pôs à prova a destreza e resistência de máquinas e

condutores tanto das duas como das quatro rodas.

Os percursos eram delineados por setas, ao longo das passagens pelo Grande Hotel do Luso e Penacova, ou pelas sublimes curvas de Góis, ou pelas paisagens monumentais da Serra da Lousã que ofereceram um colorido especial aos participantes que, por seu lado, proporcionavam enormes sorrisos a quem via passar a comitiva de motos e automóveis clássicos.

No segundo dia, já com São Pedro a dar tréguas, a caravana do Rider saiu para as estradas do Planalto Beirão, com visitas à AM Sport e a uma colecção particular de veículos clássicos.

Em Viseu, uma paragem permitiu desfrutar da Quinta de Marzovelos, com a gastronomia tipicamente beirã em

evidência. Inevitavelmente a caravana fez-se à estrada pelas vinhas do Dão, com paragem na Quinta de Lemos, para visitar e ficar a conhecer a história dos seus vinhos e dos seus proprietários.

Ao final da tarde os participantes tiveram a oportunidade de ver as coleções de Arte e Veículos do Museu do Caramulo, seguido do jantar de grupo que foi servido no Caramulo Experience Center, dando a conhecer não só pratos e iguarias tradicionais da região, mas também algumas das actividades que se desenrolam diariamente neste novo pólo do núcleo museológico do Caramulo.

O último dia do Rider 2023 começou pelas estradas da Serra do Caramulo e Vouzela, fazendo recordar alguns dos troços do Rally Dão Lafões.

À chegada ao Caramulo, os participantes foram recebidos por um Benz Dreirad de 1886, um Peugeot Type 19 de 1899, e o triciclo Cudell de Dion de 1898, veículo que foi recentemente adicionado à colecção permanente do Museu do Caramulo e que, nesta ocasião especial, fez a sua apresentação oficial aos amantes e conhecedores do mundo dos Clássicos, fechando assim com chave de ouro a 12ª edição do passeio de motas e automóveis clássicos organizado pelo Museu do Caramulo. //



Wingmotor

**MARQUE UM
TEST DRIVE**



Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt



Lusomotos é o distribuidor nacional das suspensões YSS

OS PRODUTOS DA FABRICANTE DE SUSPENSÕES YSS, JÁ PODEM SER ADQUIRIDOS EM SOLO PORTUGUES GRAÇAS À LUSOMOTOS, A IMPORTADORA NACIONAL DA MARCA.

CONSIDERADA a maior produtora do mundo de amortecedores para motos, a YSS dispõe uma gama de suspensões para cerca de 3100 modelos de motos, scooters, carros, ATVs, quads, UTVs e outros veículos.

Sediada na Tailândia, a YSS está presente em mais de 40 países e é reconhecida pelo uso de componentes de alta qualidade e pela tecnologia de ponta aplicada nos seus produtos.

Antes de serem entregues aos clientes, todas as suspensões YSS são devidamente projetadas, fabricadas e testadas, prontas a ser montadas na moto facilmente.

A sua representação na competição também está bem assente com equipas no Rally Dakar, World Super Sport 300 e Superbikes a conquistarem bons resultados.

Para aquisição de suspensões YSS, que usufruem de uma garantia de dois anos, é só navegar pelo site da fabricante. //





Abraça as possibilidades Aproveita o momento

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

Vem conhecê-la num concessionário oficial CFMOTO.



Adventure

Sport

Heritage

700CL-X



Márcia Monteiro
Marketeer, “Mulher do Norte”
e motociclista em estrada
e fora dela (Off Road).

“Diz-me que moto conduzes E EU DIR-TE-EI QUEM ÉS”

O velho ditado refere que “diz-me com quem andas e eu dir-te-ei quem és” e se analisarmos esta expressão com algum cuidado, percebemos que tem a sua lógica. Sabemos à priori que as pessoas com quem convivemos dizem muito sobre nós, ou pelo menos, dizem alguma coisa. Se não vejamos... os grupos sociais a que pertencemos, por norma têm valores, características ou comportamentos com os quais nos identificamos. Não é por acaso que o melhor aluno da turma, normalmente integra um grupo de amigos igualmente estudiosos. Também não é por acaso que o CEO de uma empresa milionária integra um grupo de amigos com o mesmo estatuto social. Será que existem exceções? Sim, claro que existem, como tudo na vida. Mas se analisarmos esta expressão aplicada às motos, será que é igual? Eu diria que a maior parte das vezes é. Quantos de nós não conhecemos aqueles que parecem não conhecer regras, que vivem intensamente e levam tudo ao limite? Sim, são os aceleras que conduzem as motos desportivas. E aqueles que só querem chinelo no pé, calções e uma vida leve e despreocupada? Esses mesmos... os bacanos das vespas. E aqueles que combinam o estilo vintage com a sofisticação... estes são óbvios, são os das café racers. Também existem os mais puristas que vivem o espírito motociclista

de forma visceral... se calhar vamos vê-los a passar com coletes de cabedal com frases inspiradoras nas costas. Temos os aventureiros, os espíritos livres que gostam de explorar lugares inóspitos e esses certamente vamos encontrá-los com malas laterais nas motos ou com os equipamentos sujos de lama. Há os que só querem diversão e provavelmente vamos encontrá-los com os seus amigos montados numas 50. Há os indecisos (onde eu me incluo) que possuem uma moto de estrada e outra de todo o terreno... bem, na verdade não somos propriamente indecisos, apenas gostamos de ter várias opções de escolha consoante o estado de espírito. Prefiro chamá-los de diversificados. Esta lista poderia continuar... No entanto, conforme mencionei nuns parágrafos atrás, existem sempre exceções. Quantos de nós já não nos enganámos no carácter de uma pessoa porque não a conhecíamos verdadeiramente? Isto também acontece com as motos... às vezes não imaginamos que determinado(a) motociclista possui diversas características enquanto pessoa porque fundamentamos a nossa opinião com base na moto que conduz. Em caso de dúvida, nada melhor do que convidar para uma cerveja e esclarecer o assunto. Mas que seja apenas uma porque se conduzir, não beba.

Boas curvas. //

**É HORA DE
ARRASAR!**

STOCK OFF

Crossfire 125 XS

PVP:

~~2.499 €~~

PVP CAMPANHA:

1.999 €

WOW

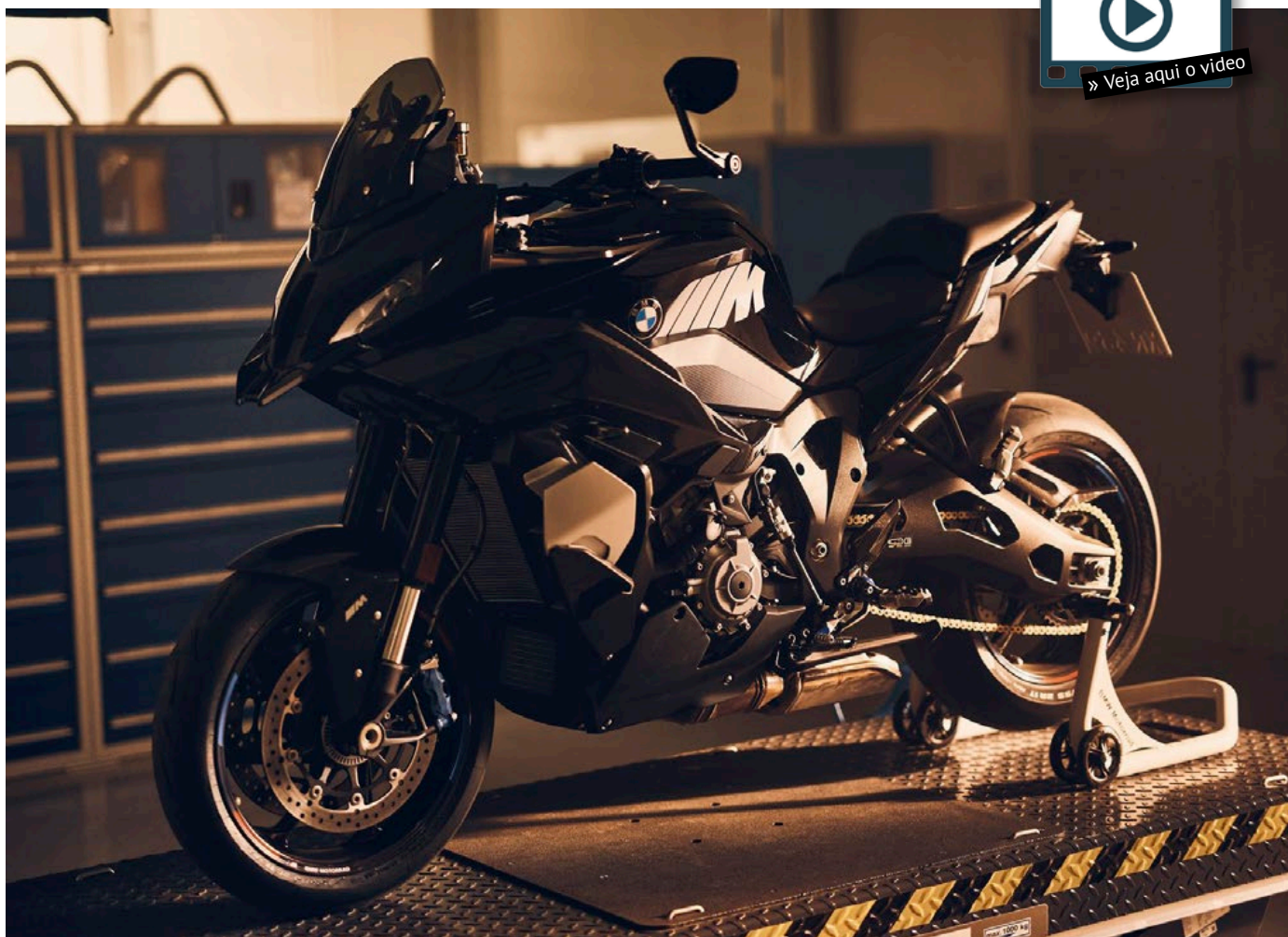


**Porque todos merecemos
uma Brixton**

Ao PVP de campanha acrescentam o ISV, Ecovalor e despesas de legalização e transporte.
brixton-motorcycles.com

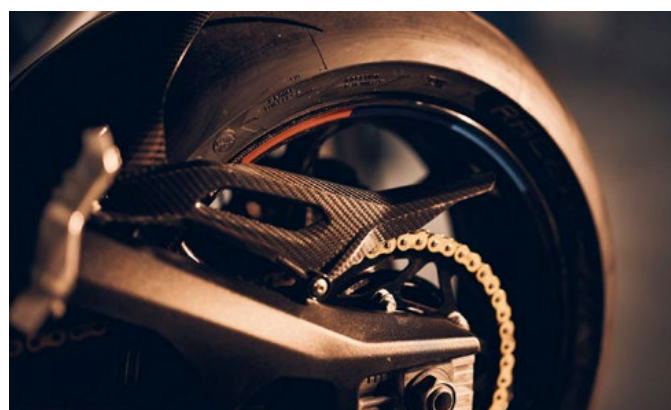
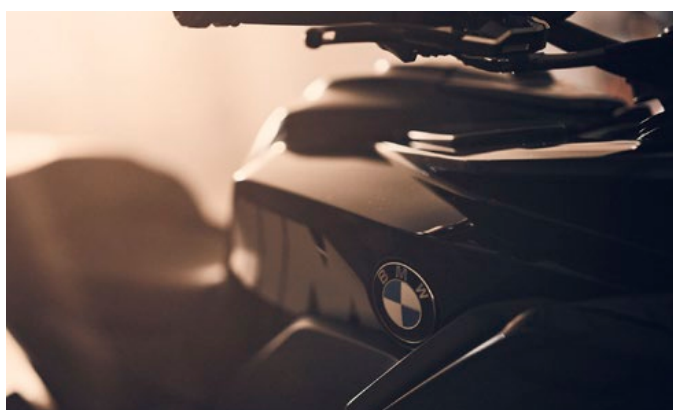
BRIXTON
MOTORCYCLES

APRESENTAÇÃO *BMW M 1000 XR*



Uma **HYPER TOURING**

O terceiro membro da família M da BMW Motorrad foi anunciado no ano de aniversário da fabricante alemã.



Este conceito da BMW M 1000 XR baseia-se na criação de uma moto que engloba competências para percorrer muitos quilômetros e proporcionar uma condução tranquila ou até para realizar um track day.

O acrescento da letra “M” ao seu nome simboliza o sucesso da marca nas competições realizadas pelos modelos de alta performance BMW Motorrad ao redor do mundo. Assim, a fabricante alemã decidiu por bem aumentar a família com um modelo mais versátil e com altas prestações, a BMW M 1000 RR.

A unidade motriz é composta por um tetracilíndrico em linha com a tecnologia ShiftCam e componentes que lhe reduzem o peso, não só no motor mas em toda a BMW M 1000 XR. O resultado são 200 cv de potência para apenas 223 kg em ordem de marcha que conseguem por a M 1000 RR a atingir os 280km/h.

Se pretender aprimorar ainda mais este modelo pode incluir no ato da compra o pacote M Competition que irá reduzir ainda mais o peso da M 1000 XR e conceder-lhe uma melhor



performance dinâmica.

Nas carenagens laterais frontais estão instaladas umas asas aerodinâmicas para promover uma maior estabilidade e aderência da roda dianteira nas velocidades mais altas.

Tal como as suas irmãs, M 1000 RR e M 1000 R, a BMW M 1000 XR equipa pinças “M” desenvolvidas com base nas motos de competição BMW utilizadas no campeonato mundial de Superbikes.

Por enquanto a BMW M 1000 XR é apenas um protótipo mas será publicada mais informação sobre a mesma na segunda metade do ano de 2023. //





Supra SUMO

Uma nova referência em binário e cilindrada, o maior instalado de fábrica numa moto Harley-Davidson Touring

A Harley-Davidson acaba de anunciar o lançamento de dois modelos premium da Custom Vehicle Operations (CVO): as novas CVO Street Glide e CVO Road Glide oferecem uma dinâmica melhorada com o novo e poderoso motor Milwaukee-Eight VVT 121.

O novo motor V-Twin Milwaukee-Eight VVT 121 (de 121ci - polegadas cúbicas - equivalentes a 1982cc) estabelece uma nova referência para o binário e cilindrada instalados de fábrica numa moto Harley-Davidson Touring. A debitar um binário máximo de 189 Nm e uma potência de 115cv.

Apresenta cabeças de cilindro otimizadas com refrigeração por líquido, abertura de válvulas variável (VVT - variable valve timing), uma admissão otimizada e um sistema de escape de alta performance.

Pela primeira vez, os modelos CVO Street Glide e CVO Road Glide oferecem modos de condução selecionáveis – Road, Sport e Rain – que controlam eletronicamente uma combinação específica de configurações de entrega de potência, efeito travão-motor, Cornering-Antilock Braking System (C-ABS) e Cornering-Traction Control System (C-TCS).

O conforto aerodinâmico e térmico é garantido por carenagens totalmente novas com um design de para-brisa “flutuante” e por aletas de controlo de ar ajustáveis. Em testes de túnel de vento, o “helmet buffeting” foi reduzido, em média, em 60% por comparação com os modelos de 2022 equivalentes. >>



[» Galeria de fotos aqui](#)



APRESENTAÇÃO HARLEY-DAVIDSON CVO



O novo sistema de refrigeração do motor melhorará ainda mais o conforto térmico do condutor em comparação com os modelos CVO anteriores. Todos os aspetos do design, influenciam a performance geral e o conforto do condutor e passageiro foram cuidadosamente revistos durante o desenvolvimento destes novos modelos.

O peso a seco foi significativamente reduzido, em 14 kg, para o modelo CVO Street Glide e em 17 kg para o modelo CVO Road Glide – em comparação com os modelos que substituem.

Os componentes de suspensão de alta performance, dianteiros e traseiros, são assinados pela SHOWA e promovem uma condução confiante enquanto proporcionam uma melhoria dramática no conforto dos ocupantes em comparação com os modelos CVO anteriores, graças a um curso da suspensão traseira aumentado em 50 por cento. Na travagem, componentes de topo de gama da Brembo oferecem uma excelente dosagem da e uma maior performance.

Um novo design, desenvolvido a partir das formas familiares das anteriores motos Harley-Davidson Grand American Touring, incorpora carenagens com ventilação e indicadores de mudança de direção em LED integrados.

Elementos de design adicionais incluem um guarda-lamas dianteiro recortado, um novo depósito de combustível com uma capacidade para 22,7 litros e malas laterais com uma nova forma



» Galeria de fotos aqui



tridimensional, em harmonia com as carenagens e com o depósito de combustível. As novas jantes Combo Cast Laced de alumínio fundido rematam o aspecto requintado do conjunto

Cada modelo estará disponível em duas opções de pintura e acabamento altamente detalhadas.

Dark Platinum (standard) com pinstriping Bright Smoked Satin e interior da carenagem da mesma cor. Motor e filtro de ar em Gloss Black com detalhes em Scorched Chrome no motor.

Whiskey Neat/Raven Metallic (opcional e com custo adicional) - em dois tons e interior da carenagem da mesma cor. Este complexo esquema de pintura é aplicado à mão. Os painéis Raven Metallic são colocados sobre a base laranja Whiskey Neat, com detalhes em aerógrafo e uma pinstripe laranja brilhante.

Ambos os esquemas de pintura serão realçados pelos acessórios Adversary Collection instalados nas motos.

Os modelos Harley-Davidson CVO Street Glide e CVO Road Glide apresentam ainda um novo conjunto de tecnologia de infotainment alimentado pelo novo sistema operativo Skyline. Um ecrã a

cores touch screen TFT de 12,3 polegadas substitui toda a instrumentação analógica e a maioria dos interruptores. Este impressionante display é customizável em três opções de visualização distintas e é compatível com dispositivos Apple e Android.

A conectividade Wi-Fi permite a ligação sem fios a sistemas de intercomunicação instalados nos capacetes. Ambos os modelos apresentam compartimentos de armazenamento ampliados com tomada USB-C.

Um sistema de áudio Harley-Davidson de alta performance "powered by Rockford Fosgate" Stage II está equipado com quatro altifalantes e é alimentado por um novo amplificador de 500 watts.

Ambos os novos modelos CVO vão ser apresentados ao público em Budapeste, Hungria, durante o evento comemorativo do 120º aniversário que se vai realizar de 22 a 25 de junho 2023 e em Milwaukee durante o Harley-Davidson Homecoming™ Festival, de 13 a 16 de julho de 2023.

Ambos os modelos chegarão aos concessionários oficiais Harley-Davidson em todo o mundo em meados de julho, mas os seus preços ainda não foram revelados. //

FLIP UP

*Desfusa da cidade.

SCORPION EXO

ENJOY THE CITY*

EXO-TECH

APPROVED ECE 22.06

5 ANOS DE GARANTIA • DUPLA HOMOLOGAÇÃO P/J • KWIKFIT™
KWIKWICK II & III™ • FIVELA MICROMÉTRICA • PINLOCK™ • SPEEDVIEW™

Multimoto

multimoto.pt info@multimoto.pt



Tokio CONNECTION

Uma Indian FTR com personalização realizada em conjunto pela Indian Motorcycles de Inglaterra e a Revista SideBurn foi revelada ao vivo no Bike Shed Moto Show.

A Indian e a Sideburn Magazine estabeleceram uma parceria com Toshiyuki "CHEETAH" Osawa, atualmente um dos mais criativos personalizadores de motos, para desenvolver uma Indian FTR que mistura 3 culturas diferentes, a americana, a

inglesa e a japonesa.

A mente brilhante desta criação, Cheetah, um dos mais respeitados customizadores em todo o mundo, foi um grande impulsionador para o ressurgimento das pistas flat track de terra no Japão. Com uma agenda apertada, Cheetah, conseguiu entregar o trabalho a tempo e revelou-

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

se muito feliz:

“Estou muito intrigado com o Reino Unido neste momento. Está a transbordar de artesanato e de várias tecnologias novas e tradicionais que me interessam. É por isso que estou tão feliz por estar a pisar o Reino Unido pela primeira vez e por estar num palco tão glamoroso como o Bike Shed Moto Show. Muito obrigado por esta oportunidade”

Cheetah concebeu a moto com base na premissa de um depósito de gasolina de uma só peça, resultando também como estrutura da carenagem do assento, tal como se vê em muitas motos de flat track, mas com um depósito maior do que o normalmente usado nas motos de competição.

A cultura japonesa e inglesa destacam-se pelos gráficos da pintura. Logotipos e letras que apelam à caligrafia japonesa foram feitos à mão por Tomomi "Shakin'" Shimizu e o design da pintura foi realizado com recurso à técnica do "Spinning", uma vez que Cheetah afirma que "o Reino Unido é um país louco" e trespassou essa ideia pela pintura.

Naturalmente, também inclui elementos que refletem a identidade da Indian Motorcycle, como na superfície superior da tampa do depósito, onde foi gravado um painel que representa a identidade americana.

Gary Inman, fundador da Sideburn, também comentou: *"Tokyo Connection' é a construção personalizada mais ambiciosa que tentámos fazer nos nossos 15 anos de história por algumas razões. A primeira foi o facto de a FTR ser uma moto de grande aspecto, do século XXI, vinda diretamente da fábrica, pelo que não é fácil melhorá-la. A outra dificuldade foi escolher um parceiro criativo localizado no outro lado do planeta. Felizmente, o Cheetah é um profissional completo." //*





Aventuras URBANAS

A Mutt Motorcycles é uma conceituada marca britânica de motos personalizadas, que recentemente apresentou um novo modelo em versões de 125 e 250cc

A Mutt Mushman oferece uma experiência única de condução pois combina um estilo retro com características modernas. Disponível em duas versões, de 125cc e 250cc, promete conquistar corações com seu design e desempenho.

O charme clássico resulta de um design inspirado nas motos dos anos 60 e 70, com linhas suaves e uma postura robusta, capaz de se destacar em qualquer ambiente urbano, graças ao seu depósito de combustível em forma de amêndoa, ao assento estreito e ao guidador alto, que em conjunto oferecem uma posição de condução confortável e

relaxada.

A atenção aos detalhes é evidente em toda a moto. Desde os acabamentos cromados até o painel de instrumentos minimalista, a Mushman reflete o compromisso da Mutt Motorcycles com a qualidade e o estilo autêntico.

A Mutt Mushman 125cc está equipada com um motor monocilíndrico refrigerado a ar, proporcionando uma entrega de potência suave e responsiva, graças à sua caixa de cinco velocidades.

Apresenta travões de disco dianteiro e traseiro assinados pela Brembo, garantindo uma travagem de confiança mesmo nas situações mais exigentes.

A suspensão ajustável oferece uma condução confortável e estável em diferentes tipos de piso, tornando-a uma escolha versátil para as aventuras urbanas do dia a dia.

A Mutt Mushman 250cc é a opção ideal para aqueles que desejam um pouco mais de potência e desempenho. Equipada também com um motor monocilíndrico com refrigeração a ar, esta versão proporciona uma experiência de condução emocionante e vigorosa. O seu sistema de escape produz um som cativante e inconfundível, adicionando uma dose extra de carácter à moto.

Assim como a versão 125cc, a Mushman 250cc possui travões de disco dianteiro e traseiro, assistidos por um sistema de travagem Anti-lock Braking System (ABS), que proporciona uma travagem mais segura e eficiente.

A suspensão ajustável proporciona uma condução suave e estável, permitindo que os utilizadores enfrentem os desafios das ruas da cidade com confiança.

Em ambas as versões a Mutt Mushman é uma moto que combina o melhor do estilo clássico com a tecnologia actual. O seu design atraente e as suas características técnicas fazem-na destacar-se onde quer que vá, revelando-se um meio de transporte prático e elegante para a cidade.

Pode encontrar a gama completa da marca inglesa na Mutt Motorcycles Portugal na rua da Alegria, 1023, no Porto, ou num revendedor autorizado da marca, que lhe podem dar todas as informações sobre as especificações técnicas, opções de personalização, preços e disponibilidade de entrega. //



APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED E SCRAMBLER 400



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui

Nova GERAÇÃO

A Triumph acaba de apresentar uma nova gama de motos neo-retro com motores monocilíndricos com uma capacidade de 400cc

E Speed 400 e a Scrambler 400 X são dois novos modelos que se juntam à gama Triumph em 2024, resultantes da parceria da Triumph com a Bajaj Auto que o Andar de Moto já tinha revelado.

Concebidos de origem com um novo motor monocilíndrico, estes novos modelos foram pensados para proporcionar uma condução divertida, ágil e inspiradora de confiança aos motociclistas de todas as idades e níveis de experiência.

Integralmente projectadas e concebidas em Hinckley, no Reino Unido, estas duas novas adições à gama de 'modern classics' da marca foram desenvolvidas com a mesma atenção aos detalhes que os modelos mais célebres da Triumph.

Ambas são imediatamente reconhecíveis como membros da família Triumph graças às suas silhuetas intemporais, com os seus depósitos de combustível exclusivos e perfis clássicos do motor, tendo sido concebidas para oferecer toda a qualidade, sensação e presença das suas companheiras de maior cilindrada.

Acabamentos de alta qualidade e detalhes elegantes como as tampas de motor revestidas



a preto, forquilhas com jarras anodizadas a dourado e pintura de alta qualidade rematadas com detalhes do logotipo que garantem que o acabamento nesses novos modelos é igualmente premium como em todos os modelos da marca.

A grande novidade destes modelos é o motor da série TR, que celebra a histórica linhagem Triumph Trophy, cujas raízes remontam aos modelos de corrida monocilíndricos do início do século XX e tornados famosos na competição offroad, nomeadamente nos Six Days Trial.

Este novo motor monocilíndrico de 398 cc



APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED E SCRAMBLER 400



está equipado com injeção de combustível e é refrigerado por líquido, mas apresenta aletas de arrefecimento maquinadas para combinar desempenho com um estilo clássico moderno. Com engenharia de ponta, para proporcionar um desempenho superior à sua classe, promete uma entrega de potência responsiva, divertida e característica, juntamente com uma nota de escape rica e evocativa.

Detalhes técnicos referem uma cabeça de cilindro DOHC e uma cambota que foi pesada e equilibrada para otimizar a inércia numa condução a baixa velocidade. Um conjunto de quatro válvulas com uma baixa massa recíproca e revestimentos DLC que reduzem o atrito, contribuem igualmente para o desempenho e suavidade de funcionamento.

A gestão de motor Bosch tem acelerador 'ride-by-wire' que proporciona uma resposta linear e intuitiva do acelerador, com entrega de potência previsível para um maior prazer de condução, com segurança e muito controlo.

Em ambos os modelos o sistema de controlo de tração pode ser desligado facilmente e o sistema de ABS de dois canais da Bosch, que equipa



ambos os modelos, pode, na Scrambler 400 X, ser desativado para um controlo personalizado em condução fora de estrada.

A caixa de seis velocidades é apresentada como leve e precisa, com relações perfeitamente distribuídas para tirar o máximo partido do motor que tem uma potência máxima anunciada de 40 cv com 37,5 Nm de binário máximo.

A embraiagem está equipada com um sistema de assistência que reduz o esforço da alavanca da embraiagem para reduzir a fadiga durante a paragem/arranque numa utilização urbana, ao mesmo tempo que evita o bloqueio da roda traseira durante as reduções de caixa mais violentas.

O painel de instrumentos de inspiração retro conta com um grande velocímetro analógico e um ecrã LCD integrado que inclui tacómetro digital e outras informações pertinentes, sendo claramente visível em todas as condições de iluminação.

Uma tomada de carregamento USB-C, convenientemente localizada, permite o carregamento em movimento de dispositivos montados no guiador, como smartphones e sistemas de navegação.

A iluminação totalmente em LED foi concebida

para para desempenho e presença, por isso o potente farol apresenta uma distinta luz de condução diurna, enquanto o farolim traseiro também inclui uma assinatura luminosa moderna. Indicadores de mudança de direcção finos e contemporâneos completam o aspecto altamente tecnológico de ambos os modelos.

Tanto a Speed 400 como a Scrambler 400 X estão equipadas de série com um bloqueio da direcção e um immobilizador antirroubo. O chip do transponder integrado na chave de ignição garante que apenas o proprietário pode ligar o motor.

Para ambos os modelos a Triumph anuncia um intervalo de serviço, líder da classe, de 16.000 quilómetros e uma garantia de quilometragem ilimitada válida por dois anos.

Além destas características comuns, e como seria de esperar, ambos os modelos beneficiam de uma ciclística específica, partilhando apenas o novo quadro, a subestrutura traseira aparafusada e braço oscilante em alumínio fundido.

A Speed 400 apresenta uma forquilha 'big-piston' de 43 mm, uma unidade de suspensão traseira 'monoshock' com reservatório externo, jantes leves de 17 polegadas e geometria e distância entre >>



APRESENTAÇÃO TRIUMPH SPEED E SCRAMBLER 400



eixos específicas do estilo roadster.

Proporciona uma condução envolvente e intuitiva, juntamente com uma posição de condução confortável e neutra que inspira confiança a pilotos de todos os tamanhos e níveis de experiência. O assento está a 790 mm do chão o que facilita manobrar os 170 kg de peso declarados. Na travagem a Speed 400 apresenta na roda dianteira uma pinça radial de quatro êmbolos que morde um disco de 300 mm.

Os 3 esquemas de pintura em dois tons da Speed 400, cada um com um gráfico Triumph proeminente no depósito, refletem o seu estilo roadster dinâmico, com as cores Carnival Red, Caspian Blue e Phantom Black.

A Scrambler 400 X apresenta uma maior distância entre eixos, suspensão de curso mais longo (150mm), roda dianteira de 19 polegadas e guiador largo para maior estabilidade e controlo numa condução em superfícies irregulares, além de proporcionar uma posição de condução Scrambler mais vertical e dominante.

O seu peso é ligeiramente superior, cifrando-se nos 179 kg, o que acrescido a uma altura de assento de 835 mm pode prejudicar os



motociclistas de estatura mais baixa, apesar de a Triumph reforçar que a linha de cintura da moto é bastante estreita, o que facilita o acesso ao chão.

Um pedal de travão em aço fundido e poisa-pés de elevada aderência posicionados mais baixos, também proporcionam uma posição de condução em pé mais natural.

Na travagem, um disco dianteiro de 320 mm e um composto de pastilha otimizado proporcionam um desempenho eficaz e progressivo em todas as condições.

A acentuar a atitude todo-o-terreno da Scrambler 400 X estão muitas características específicas e práticas, incluindo as proteções do farol, radiador e cárter, bem como proteção de punhos e um

guarda-lamas dianteiro mais longo.

A Scrambler 400 X está disponível em três esquemas de cores elegantes e contemporâneos, cada um com a distinta faixa de depósito "Scrambler" e emblema triangular da Triumph: Matt Khaki Green e Fusion White, Carnival Red e Phantom Black, além das opções Phantom Black e Silver Ice.

Mais de 25 acessórios originais estão disponíveis para a Speed 400 e Scrambler 400 X. Do estilo e conforto à bagagem e segurança, ambas as motos podem ser personalizadas para atender a uma ampla gama de necessidades dos seus proprietários.

Com lançamento previsto apenas para 2014, e ainda sem preço declarado, a Triumph anuncia estes novos modelos como tendo uma incrível relação qualidade/preço que irá proporcionar estilo e qualidade além do desempenho típico de uma Triumph, a toda uma nova geração de motociclistas. //





Da Finlândia COM ELECTRÕES

A moto elétrica sem eixo na roda traseira recebeu uma edição especial desenhada pelo ex-piloto de Fórmula 1, Mika Hakkinen.

Revelada no Grande Prémio de Fórmula 1 do Mónaco, a nova edição limitada da Verge TS teve o seu design desenvolvido por Mika Hakkinen, que detém no seu portefólio profissional um título mundial e 20 vitórias no pináculo da competição automóvel, a fórmula 1.

Após a saída do mundo da velocidade em 4 rodas, o piloto finlandês e embaixador da Verge

dedicou-se ao design, e apresentou-nos algo muito especial.

A Verge TS Pro Signature Edition tem uma aparência elegante e atual, sobreposta com vários tons de cinzento e alguns componentes em fibra de carbono. A combinar com as cores, o braço oscilante distinto dos comuns é pintado a preto “Midnight” e encontramos ainda no “depósito” a assinatura do ex-piloto finlandês.

Sem corrente, cardã ou correia, a Verge TS dispõe

de um sistema de transmissão integrado na jante traseira que permite uma entrega de binário excepcional.

O tempo de recarga das baterias da Verge TS é de aproximadamente 35 minutos e quando totalmente carregadas permitem percorrer cerca de 350 km. Além do mais, como moto elétrica, não vai necessitar de mudanças de óleo de motor nem afinação de válvulas, bastando apenas verificar a pressão dos pneus e arrancar!

Os dados técnicos da Verge TS Pro são impressionantes. Um binário de 1000 Nm, um tempo dos 0-100 km/h de apenas 3.6 segundos e uma velocidade máxima a rondar os 200 km/h. E para os motociclistas mais aventureiros existe a Verge TS Ultra, ainda mais potente!

Já disponível no site da marca, esta edição especial da Verge TS Pro está limitada a 100 exemplares e cada um contará com um preço de 87.000 dólares. No entanto, para mostrar os seus modelos ao vivo, a fabricante finlandesa estará presente em vários salões de exposição de motos na Europa durante o ano de 2023. //



BS[®]
BATTERY

The Power you need...

**PLUG AND PLAY
SOLUTION**



LUSOMOTOS

www.lusomot.com

APRESENTAÇÃO YADEA VF F200



Design BY PORSCHE

Classificada como a scooter elétrica mais potente da marca, a Yadea VF F200 vem para mudar o paradigma.

As motos elétricas são muito interessantes graças à entrega de muita potência desde o primeiro momento que enrolamos o punho. Apesar do mercado europeu de motos elétricas estar em crescimento, a maioria das scooters que o integram são puras utilitárias para o dia-a-dia, com prestações modestas, uma autonomia pouco adequada para grandes distâncias, e na generalidade esteticamente pouco apelativas.

Uma característica interessante da Yadea VF F200 é o facto de o seu design ter sido desenvolvido em parceria com a fabricante alemã de automóveis, a Porsche.

O seu aspeto simples, atual e aerodinâmico foi inspirado na forma elegante dos carros desportivos da marca alemã.

Mas tão ou mais importante é a potência anunciada da Yadea VF F200 ser de 11 kw (14.7 cv), no limiar da homologação que permite a sua condução com carta A, com a vantagem de estarem sempre disponíveis.

Estes valores conseguem levar a Yadea VF F200 dos 0 aos 50 km/h em apenas 2,5 segundos e a atingir uma velocidade máxima de aproximadamente 100 km/h.

As duas baterias que alimentam a VF F200 proporcionam uma autonomia de cerca de 128 km num único carregamento.

Ainda sem qualquer previsão de preço ou disponibilidade, este modelo da marca representada em Portugal pela Lusomotós, demonstra o empenho da Yadea em construir uma imagem de modernidade e estilo, suportada com tecnologia de alto nível.//



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



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Respeito POR TODOS OS POVOS

Costuma-se dizer que as viagens não são um custo, mas um investimento.

Um investimento em conhecimento, em alegria, em crescimento pessoal, mas mais do que tudo isso, sentir que o nosso Mundo é bem pequeno, temos tanto a aprender!

E é esse facto que me leva hoje a escrever estas linhas, um pouco mais sérias.

Cheguei há dias de Marrocos. Marrocos é um país que adoro, multicultural, com uma diversidade de paisagem que vai da montanha ao deserto e ao mar. Mas essencialmente, é um país em desenvolvimento, como tantos outros que já conheci.

Como é natural, nos países em desenvolvimento, as pessoas têm dificuldades tal como em Portugal e, como é obvio, lutam por um meio de sobrevivência. Claro, alguns querem sempre um pouco mais e sim, tornam-se um pouco maçadores, mas isso confere o direito à humilhação? Não!

É verdade que é preciso colocar as pessoas no lugar, afinal, também não somos muito mais ricos, mas humilhar?

Não estou a escrever esta crónica à-toa, nem sequer vou mencionar “clichés” de que este tipo de grupo/nacionalidade, ou aquele tipo de moto, ou o quer que seja, está mais associado ao que vou referir, até porque não acredito nisso. O que posso dizer é que sim, presenciei cenas que considero indignas.

Tratar pessoas, independentemente do quão saturantes que elas são, com humilhação, é daquelas coisas que acho repugnante. Teres mais tostões no bolso não te confere a liberdade de diminuir os outros.

Por isso é que considero tão importante respeitar outras culturas e sobretudo, tentar compreender um





pouco melhor os seus mundos.

E não me refiro apenas a questões sociais, mas também culturais, históricas e, área sensível, religiosas.

Quem já passou pelos Balcãs sabe bem do que falo, a religião tem um peso significativo na fé e no comportamento das pessoas, se vais para lá, és tu que estás no Mundo deles e não o contrário, por isso respeita-os, não importa se concordas ou não, decidiste estar ali naquele momento, respeitas!

Não há sociedades perfeitas, como também não há pessoas perfeitas. Podes não concordar e até podes tentar mudar um pouco esse mundo, o que não podes nunca, é humilhar as pessoas as crenças ou a história, afinal, és tu que vais atirar a primeira pedra?

Dito isto, a melhor coisa ao viajar de moto é o facto de te ligares às pessoas, esse envolvimento, essa partilha, esse carinho e esse conhecimento é o que fica, é o que te dá conhecimento e esse conhecimento aprofunda o teu respeito pelos povos.

Não termino esta crónica sem deixar o meu pesar pelo falecimento do Guinho, um amigo e um motard cujo espírito alegre nunca nos esqueceremos, ao motoclube VVOLOR o meu abraço de compaixão por estes dias difíceis. //





NOVA geração

SUZUKI GSX-8S vs HONDA CB 750 HORNET

Há modelos que nascem arquirrivais. Parece ser esse o caso da nova Suzuki GSX-8S e da nova Honda Hornet, que partilham muitas semelhanças para além da sua origem nipónica. Este frente-a-frente irá revelar o quanto se aproximam...ou afastam.

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



» Galeria de fotos aqui



» Veja aqui o video





As novas Suzuki GSX-8S e Honda Hornet foram criadas de raiz para atacarem em força o segmento das streetfighters, naked de média cilindrada. Ambas partilham a sua plataforma motriz com versões trail de jante 21", numa declarada otimização de recursos que só enaltece a arte da sua engenharia.

A Honda Hornet chegou com estrondo, confiante na sua agilidade ciclística, no caráter vivo do seu motor e num preço de lançamento absolutamente imbatível.

Há dias testámos a nova GSX-8S e ficámos impressionados com a solidez e a consistência da sua performance, de tal forma que imediatamente pensámos neste confronto.

Começamos então pela imagem, aquela importante capacidade de nos cativar no

primeiro olhar. Uma pequena desportiva, despida de carenagens, quer-se agressiva nas linhas e provocadora na atitude, como que se estivesse sempre a prometer elevadas sensações. Até mesmo quando se encontra parada.

Independentemente dos atributos estéticos se aproximarem mais ou menos dos gostos pessoais de cada um, há elementos que são universalmente consensuais. A secção traseira da GSX-8S destaca-se pelo seu aspecto mais espartano e sedutor, onde o bonito braço oscilante e o escape escondido deixam brilhar o pneu de maiores dimensões (180 vs o 160 da Honda).

Ambas recorrem a elementos coloridos no chassis, assim como rapidamente dão a entender uma propositada centralização de massas focada no eixo dianteiro.

A qualidade de construção é notória nos dois modelos, sendo que a Hornet ensaiada dispunha de alguns extras estéticos (pesos de punho e apoios do »



"UMA **PEQUENA DESPORTIVA**, DESPIDA DE CARENAGENS, QUER-SE AGRESSIVA NAS LINHAS E PROVOCADORA NA ATITUDE..."



COMPARATIVO SUZUKI GSX-8S VS HONDA CB 750 HORNET

guiador maquinados, faixas autocolantes nas rodas, protectores de borracha no depósito e cogumelos de protecção anti-queda) bem engraçados. De um modo geral, a GSX-8S surge mais agressiva ao olhar do que a Hornet, que tem um pendor mais conservador e aproximado à restante família CB. Nunca poderá existir um claro vencedor quando é o coração a comandar as decisões e a beleza estará sempre nos olhos de quem a vê...

Aos seus comandos o registo mantém-se. Na Suzuki o assento é mais alto (810mm contra os 795mm da Honda) e a posição de condução é mais desportiva, sentimo-nos ligeiramente mais propensos a dominar os eventos sobre o guiador. Com uma ergonomia mais “acanhada”, na Hornet rolamos mais encaixados no depósito e com as pernas mais flectidas, devido à posição elevada dos poisa-pés (um ponto a favor quando vemos o mundo a 45°, como vos explicaremos mais adiante), e um pouco mais relaxados na postura corporal. Estas diferenças fazem com que a baixas velocidades e num ambiente citadino, a Honda

seja uma máquina mais fácil de conduzir. A sua acessibilidade é superior, assim como a sensação de agilidade resultante de uma frente muito rápida e solícita. Mesmo recorrendo a Suzuki aos seus habituais truques (o Low RPM Assist e o Easy Start System), não é por carregarmos uma só vez no botão de start para darmos vida ao motor (e deste último subir ligeiramente as rotações quando soltamos milimetricamente a embraiagem para facilitar o arranque), que nos esquecemos da ausência da conectividade. No dia em que nos esquecermos do suporte para o telemóvel, a Honda terá navegação turn-by-turn e um sistema de controlo por voz (Honda smartphone voice control) com uma app dedicada. Toda a interacção com os bonitos ecrãs TFT (de design simples e informativo, mais clássico na Hornet e mais desportivo na GSX-8S) é patrocinada por comutadores bem posicionados e robustos. Uma nota de apreço para a facilidade com que na Suzuki acedemos ao cérebro electrónico da máquina com apenas 3 botões.

Neste capítulo, ambas dispõem de diversos mapas >>





"É EM ESTRADA ABERTA QUE NOTAMOS AS
MAIORES DIFERENÇAS DE ATITUDE DESTAS
PEQUENAS **FÁBRICAS DE ADRENALINA.**"



COMPARATIVO SUZUKI GSX-8S VS HONDA CB 750 HORNET



de motor (com entregas de potência variáveis) e de vários níveis de controlo de tracção, sendo que a Honda ganha vantagem com um mapa totalmente personalizável (User) e com a capacidade de também podermos modular a intervenção do seu travão motor.

Muito embora seja mais refinada quando entra em acção, a casa da asa dourada segue o tradicional conservadorismo electrónico de outras marcas, voltando a ligar o controlo de tracção sempre que desligamos a ignição. A Suzuki não só não se esquece da nossa heresia, como nos permite desligar o mesmo em andamento.

É em estrada aberta que notamos as maiores diferenças de atitude destas pequenas fábricas de adrenalina. Se as volumetrias dos seus motores foram dimensionadas especificamente (alerta de sarcasmo) para nos lembrarmos da nossa ridícula carga fiscal (ambas passam os 750cc), rapidamente nos deixamos de lamúrias quando rodamos o punho direito e apreciamos a sua fantástica entrega de potência.

Estes bicilíndricos paralelos estão cada vez mais evoluídos e o desfasamento da cambota a 270° dá-lhes um certo perfume de motor em V, com uma pulsação muito característica. Contudo, as personalidades destas rivais não podiam ser mais diferentes. Se no papel, a melhor relação peso potência da Honda lhe poderia dar a primazia (Hornet com 92 cv para 190 Kg e GSX-8S com 83 cv para 202 Kg), na realidade a distância que as separa é muito curta. A resposta da Suzuki é imediata, resultando numa melhor saída de curva nos baixos e médios regimes, e só no último terço de rotação é que se nota o maior pulmão da Hornet.

A linearidade do motor da Honda e a sua progressividade até ao limitador, resulta não só numa maior velocidade de ponta, mas também na necessidade de recorrermos mais vezes à caixa de velocidades (sendo que a unidade ensaiada vinha equipada com um muito apreciado quick-shifter que não é de série). A Suzuki ganha terreno quando a estrada é mais revirada, fruto de um maior binário (78 Nm vs 74 Nm) e de uma alma sempre cheia em qualquer mudança. Acabamos por ter uma maior sensação de ímpeto graças ao seu “efeito de fisga”, mas nunca deixamos de ouvir a brilhante nota de escape da Hornet a seguir-nos os passos...

Em ambas a caixa de velocidades é muito bem escalonada e os respectivos quick-shifters (de série na Suzuki) têm um feeling bastante mecânico e preciso. Este equilíbrio também é remetido para a >>

755 CC
91 CV
7 950 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



COMPARATIVO SUZUKI GSX-8S VS HONDA CB 750 HORNET



travagem, potente e progressiva, sendo o ABS da Hornet um pouco mais propenso a entrar em pânico.

Foi nas sensações entregues pela ciclística onde encontramos as maiores diferenças. Nas transferências de massa mais pronunciadas, a Suzuki manteve-se sempre mais composta, mais estável. Não tem a direcção tão ágil como a Honda, mas mantém a linha em curva com maior aprumo, sinónimo de um acerto mais desportivo das suspensões (tem um amortecedor traseiro mais competente), e de um quadro menos flexível.

A GSX-8S beneficia da sua ergonomia mais focada no eixo da frente, de uma travagem com um ABS menos interventivo, enfim, de um envelope dinâmico mais apurado e sobretudo mais baseado na estabilidade do que na agilidade.

A Hornet resolve as situações mais complicadas com um improviso muito fácil (e isto é um elogio), ao passo que na GSX-8S sentimos sempre que estamos na presença de uma máquina mais séria e refinada.

É engraçado constatar que a moto que está mais próxima de uma fun-bike (no sentido lúdico de sentirmos muito mais movimentos transversais) é justamente a que tem uma imagem mais conservadora.

Obviamente que os Michelin Road 5 da Honda (além da medida inferior do pneu) são mais atreitos a escorregar no asfalto quente que os Dunlop RoadSport 2 que equipam a Suzuki, mas a menor distância entre eixos torna a Hornet numa máquina muito mais feliz a levantar roda da frente do que a GSX-8S. Mesmo com o controlo de tracção regulado no mínimo!

Depois de muito metal gasto (nos maltratados avisadores dos poisa-pés), chega a altura de assumirmos uma toada calma e analisarmos as capacidades rolantes das duas rivais. Até porque ambas propõem soluções de bagagem no seu catálogo de acessórios. A Honda é marginalmente mais confortável neste contexto (as suas suspensões são mais simpáticas no mau piso, assim como o assento é mais acolhedor), mas a nível de consumos estão perfeitamente equiparadas.

Fomos às duas apresentações destas máquinas e em ambas ficámos bastante bem impressionados. Mas nada bate um bom tira-teimas...

É difícil explicar o quanto muda a nossa percepção quando saltamos de uma moto para a outra e repetimos o mesmo traçado, nas mesmas condições, vezes sem conta.

A Honda Hornet (desde 7.950 €) continua a



776 CC

83 CV

8 999 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"ESTES **BICILINDRICOS PARALELOS** ESTÃO CADA VEZ MAIS EVOLUÍDOS E O DESFASAMENTO DA CAMBOTA A 270° DÁ-LHES UM CERTO PERFUME DE MOTOR EM V"

surpreender-nos pela disponibilidade interminável do seu motor, com a sua agilidade e facilidade de utilização numa realidade que se pode tornar quotidiana, e tudo isto com uma relação preço/qualidade muito competitiva.

A Suzuki GSX-8S (desde 8.999 €) relega para segundo plano a importância que devemos dar aos números, porque a sua postura desportiva acaba por estar num patamar ligeiramente superior. Aos seus comandos temos mais controle sobre os acontecimentos, a sua pujança baseada no binário encontra uma ciclística determinada em ajudar-nos a andar rápido, bem focada no seu objectivo.

Mas será que a diferença de valores poderá valer uma certa exclusividade à Suzuki? E se for esse o objectivo, temos a certeza de que a Honda vive muito bem com os seus horizontes mais largos. //

FERROADA NA TRADIÇÃO
HONDA CB750 HORNET

RAZÃO E EMOÇÃO
SUZUKI GSX-8S

Clique aqui e leia o teste HONDA CB750 HORNET

Clique aqui e leia o teste SUZUKI GSX-8S

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



DO SONHO à realidade

DUCATI STREETFIGHTER V4S

A mais recente geração da Ducati Streetfighter V4S recebe uma série de melhorias em todo o seu espectro de funcionamento. Mais uma evolução do que uma revolução, o objectivo de tornar cada vez mais utilizável um monstro de 208 cv merece toda a nossa atenção.

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Luis Duarte

A

s hypernaked são, por definição, versões simpáticas e utilizáveis das motos mais desportivas que o dinheiro pode comprar. Carengens fora, um guiador em vez de avanços e motores ligeiramente mais tímidos na entrega de potência.

Em 2020, a Ducati mandou a regra às couves e provou que era capaz de despir uma Panigale e criar uma naked com mais de 200 cv. Graças à personalidade forte do V4, era possível rolar confortavelmente na estrada com uma hyperdesportiva. A Streetfighter ganhava asas biplano e arrumava a concorrência a um canto.

Antes de mergulharmos um pouco mais a fundo, vamos explicar-lhe o que esta terceira geração traz de novo. Temos um depósito de combustível e assento redesenhados, um sistema de escape com maior diâmetro na saída do silenciador e afinações de suspensão revistas.

No que toca à electrónica foram criados mapas de

injecção específicos para cada mudança (assim como melhorias no Quick-Shifter), um TFT apresentando um modo Race com visual dedicado, tudo isto "empacotado" numa nova pintura.

A versão S inclui Ohlins semi-activas (forquilha invertida NIX30 de 43 mm e amortecedor TTX36) com interface SmartEC 2.0, jantes em alumínio forjado, da Marchesini e bateria de lítio, resultando nuns míseros 197,5 Kg (201,5 Kg na versão V4) para 208 cv. Minha nossa senhora...

Passados 3 anos, a sua silhueta ao vivo continua a acelerar-nos os batimentos cardíacos, com a sensação de máquina furiosamente pronta para o combate, exalada por cada componente mecânico. O quadro em alumínio abraça um V4 que parece querer sair fora da estrutura (quase que exigindo a colocação de uma embraiagem a seco), como se tivesse vida própria.

Normalmente ouvimos queixas dos fotógrafos quando nos calham motos escuras, não só porque sobressaem menos nos enquadramentos, mas porque também se perdem os destaques de todas





*"A SUA **AGRESSIVIDADE LATENTE** É ENFATIZADA PELA NOTA DE ESCAPE, QUE MESMO AO RALENTI SOA RUDE, NUM TOM GRAVE E METÁLICO*

as linhas. Tal não é o caso desta nova pintura (Grey Nero) que mistura diversos tons de cinzento mate, maravilhosamente combinados com os dourados esbatidos presentes no motor.

A sua agressividade latente é enfatizada pela nota de escape, que mesmo ao ralenti soa rude, num tom grave e metálico, com um pulsar semelhante a um V-Twin. A configuração monoposto e a ausência de poisa pés para o passageiro não podem servir de álibi para deixarmos a patroa em casa (estas peças são fornecidas à parte)...

Se as primeiras impressões nos dizem muito sobre o que temos à nossa frente, por esta altura estávamos contentes por ter trazido o fato de pista. Mesmo que não fosse esse o contexto (infelizmente), a "armadura" trazia algum conforto emocional...

Falando em conforto, faz todo o sentido que possamos enaltecer o assento (dos melhores compromissos no que toca à rigidez da espuma, numa moto desportiva), a posição de condução convicta sem se tornar dramática, a agilidade a baixas velocidades, o bom tacto da embraiagem e a simpatia do quick-shifter (adaptando a sua

sensibilidade consoante a carga no acelerador). Mas não conseguimos.

Muito embora o Desmosedici Stradale (Motor V4 a 90° com distribuição desmodromica, debitando 208 cv às 13.000 rpm e 123 Nm às 9500 rpm) desligue a bancada traseira quando estamos parados, a sua personalidade não se coaduna com uma vida muito abaixo das 3 mil rotações. Não se recusa a funcionar, mas protesta de forma veemente, numa tentativa de mostrar que para essas realidades existe o irmão Granturismo.

O aperfeiçoamento do sistema de válvulas desmodromico, o patamar de binário disponível a partir dos médios regimes, a divina ópera mecânica que ecoa do novo sistema de escape (e o sopro da admissão!) quando passamos a dezena de milhar de rotações...merecem que não sejamos cínicos.

A Streetfighter V4s é uma hyperdesportiva que vestiu uma roupa de verão para a podermos levar ao café. Até as Ohlins semi-activas sabem comportar-se nos pisos mais degradados, num exercício raro (para a tipologia da máquina) de comiseração com os nossos pulsos e coluna. »

208 CV
1 103 CC
26 895 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"TRAZENDO A MONTANHA A MAOMÉ, OS NOSSOS **DESLIZADORES** ESTAVAM PRONTOS A SEREM USADOS NUM TRAÇADO PRATICAMENTE VAZIO"

Tendo herdado o pacote electrónico da Panigale V4, os modos de condução (são 4: Wet, Road, Sport e Race) pintam a experiência de condução com cores pré-definidas, e a sua diferenciação é realmente sentida pelo utilizador. Sendo que podemos alterar os parâmetros dentro de cada um deles, é no modo Race que esta optimização atinge opções praticamente infundáveis. Um universo electrónico apoiado por uma Unidade de Medição Inercial de 6 eixos.

Para lhe dar um pequeno vislumbre do que falamos quando dizemos "universo electrónico" para além do habitual controlo de tracção, o ABS, assim como o deslizeamento da roda traseira e o imprescindível anti-wheelie, temos o interface SmartEC 2.0 da Ohlins.

Explicar a uma moto a quantidade de afundamento que queremos em travagem, de apoio a meio da

curva e de tolerância na saída, é muita inteligência artificial junta. Até a resistência do amortecedor de direcção consegue ser definida. Todo este processo é absurdamente fácil, ajudado pela boa leitura e pelos sublimes grafismos (expostos no TFT de 5") a que a marca de Bolonha já nos habituou.



Numa manhã demasiado ventosa para o intento de dominar este monstro, na estrada escolhida para fazer os bonecos fotográficos (e de vídeo - porque hoje em dia já ninguém lê), o modo Race foi o escolhido.

Trazendo a montanha a Maomé, os nossos deslizeadores estavam prontos a serem usados num traçado praticamente vazio, e a razoabilidade ditou a escolha da almofada electrónica mais segura. Modo de potência em High (disponível imediatamente a seguir ao Full, e antes dos mais razoáveis Medium e Low), afinações de suspensão orientadas para lado >>



**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

TESTE *DUCATI STREETFIGHTER V4S*

mais performante, e paulatinamente, começámos a fazer passagens sempre na mesma secção.

A magia nunca acontece à primeira tentativa, mas esta Streetfighter V4s rapidamente quis mostrar serviço. Nas curvas encadeadas ou de apoio longo, a confiança ganha era assustadoramente real.

As transferências de massa nas mudanças de direcção são facilitadas pela ergonomia do novo depósito (caaaalma Lorenzo!) e pela presença das jantes Marchesini em alumínio forjado, e a sensibilidade do punho direito diz-nos exactamente o quanto estamos a castigar os fantásticos Pirelli Diablo Rosso IV Corsa.

A travagem (Discos flutuantes de 330mm mordidos por um sistema radial Brembo Stylema) é intocável no seu espectro de perfeição, e a cambota contrarrotante mantém a frente rente ao chão em aceleração (talvez mais do que as asas, a estas

"TENDO HERDADO
O PACOTE
ELECTRÓNICO
DA PANIGALE V4,
OS MODOS DE
CONDUÇÃO (SÃO 4:
WET, ROAD, SPORT E
RACE)"

velocidades).

Estamos absolutamente siderados com a facilidade com que tudo acontece. De tal forma, que repetimos o processo, ajustando trajectórias e procurando otimizar o esforço. O nosso! Porque as luzes que se acendem no painel do modo Race (correspondentes às ajudas que estão a intervir no momento), são o lado visível do cérebro electrónico que nos está a salvar a pele.

A qualquer momento, ao toque de um botão, podemos ajustá-las, uma prova viva da qualidade do interface homem/máquina que a Ducati nos propõe. Se estivéssemos em pista, certamente poderíamos arriscar uma trela mais folgada (e perceber os seus efeitos), mas em estrada aberta, preferimos sair com um sorriso.

Afinal de contas, estamos na presença de uma





TESTE *DUCATI STREETFIGHTER V4S*

fera que tem mais cavalos do que Kg (uma relação peso/potência de 0,95), e o que mais impressiona é que nos deixa domá-la sem grandes pruridos.

É absurdo o quanto não sentimos estar a forçar o andamento para nos sentirmos lisonjeados com o nosso suposto "talento". A Ducati Streetfighter V4s consegue aproximar da realidade tudo aquilo que sonhamos retirar de uma superdesportiva.

Uma valente dose de respeito surge quando nos apercebemos que a ausência de protecção aerodinâmica não nos permite aguentar velocidades elevadas durante muito tempo, e temos de esboçar um sorriso quando verificamos que o modo Wet a limita a uns meros 160 cv, ou que o conta rotações no modo Race só começa a contar a partir das 5 mil rotações.

A Ducati Streetfighter V4S está refinadamente mais utilizável nesta sua última versão, todo o seu compêndio tecnológico está focado em ajudar-nos a andar rápido em estrada, assim como a evoluirmos as nossas técnicas de condução em pista.

A chegada de uma certa letra M vinda da Alemanha, aumentou o clube das hypnakeds com mais de

200 cv, e nós só podemos agradecer o facto de as marcas nos conseguirem entregar estes mísseis com educação em etiqueta e bom comportamento. Os 26.895 € por ela pedidos (mais 3400 € do que a versão base) são, na nossa opinião, perfeitamente justificados pela magnificência que entrega.

Se tivéssemos de escolher uma arma para tirar os azimutes a uma pista desconhecida, esta moto estaria no nosso top três, sem dúvida nenhuma. Brillhante. //



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N80-8
Fato Macna Troniq
Luvas REV'IT! Chevron 3
Botas Dainese Nexus



cardo®
communication in motion

Bluetooth® 5.2



CARDO
FREECOM 4x

CARDO
FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

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

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

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt

VIAJANTE do futuro



ENERGICA EXPERIA

De um passado incrédulo sobre o potencial da eletrificação, surge uma viajante do futuro. Uma moto elétrica pronta para percorrer longas distâncias e mudar o paradigma.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luis Duarte

A Energica Experia é uma alternativa livre de emissões, com uma autonomia muito respeitável, custos de utilização e manutenção muito baixos, uma entrega de potência muito interessante e um comportamento ciclístico muito acima da média, mesmo perante padrões de exigência elevados.

De todas as motos elétricas que tinha testado até ao momento que subi para os comandos desta nova Energica Experia, tinha sido sempre bastante condescendente, considerando mais o potencial e desculpando a juventude da tecnologia.

Os outros modelos da Energia, a streetfighter Eva Ribelle, a superbike Ego e a roadster EsseEsse9 todos partilham a mesma unidade motriz, capaz de debitar entre os 109cv na EssEsse9 e os 171cv da Ego e da Eva, todos com uma disponibilidade de binário a rondar os 150Nm.

Esta nova Experia, dotada de uma plataforma

completamente nova, com um novo quadro que incorpora um novo motor, mais leve e compacto, reposicionado para garantir um centro de gravidade mais baixo e uma nova bateria com capacidade máxima de 22.5 kWh (19.6 kWh nominais) e também ela mais leve e compacta, prometia iniciar um novo capítulo na história das motos elétricas. Com apenas 18 meses de desenvolvimento desde a sua concepção ao início de produção, graças aos recursos tecnológicos que a marca detém, os técnicos italianos conseguiram ultrapassar a temível barreira do peso, reduzindo-o a uns muito aceitáveis 260 quilos em ordem de marcha, sem comprometer a autonomia.

Depois de há 7 anos ter testado a primeira versão da impressionante desportiva elétrica Energica Ego, que esperava o aparecimento de uma moto elétrica que permitisse uma condução mais despreocupada, dotada de melhor ergonomia e maior autonomia, mesmo que tivesse que prescindir de parte do potencial desportivo, em prol de uma utilização mais turística. >>





"ESTA NOVA *EXPERIA*, DOTADA DE UMA PLATAFORMA COMPLETAMENTE NOVA, COM UM NOVO QUADRO QUE INCORPORA UM **NOVO MOTOR**, MAIS LEVE E COMPACTO..."

Foi por tudo isso que, frente à excelente qualidade de construção e nível de acabamentos exibidos por esta Experia, estava bastante expectante sobre o seu desempenho geral. Quando me foi entregue, com a carga completa, foi-me garantido que poderia perfeitamente conseguir uma autonomia superior a 200 quilómetros, numa condução normal, desde que em auto-estrada limitasse a velocidade aos 110k/h.

Como não tencionava fazer muitos quilómetros por vias rápidas, arranquei com destino ao Ribatejo, seguindo pela A1 até ao Carregado, cumprindo a recomendação que me foi dada e, a partir daí, a fazer uma condução perfeitamente normal. Ao cabo de 50 quilómetros, ainda o indicador do painel de instrumentos acusava 82% de capacidade da bateria. Cerca de 40 minutos de sessão fotográfica, situação em que normalmente

o acelerador não é poupado em arranques consecutivos, consumiram mais 10% da carga. Do regresso da Central Termoelétrica do Ribatejo até casa, optei por não entrar na auto-estrada e fiz-me ao caminho pela velha N1.

Cheguei a Almada com pouco mais de 120 quilómetros rolados, sem qualquer preocupação que não fosse a de ser apanhado em algum radar de velocidade, abusando inclusivamente do acelerador nas muitas ultrapassagens a que aquela estrada obriga, se não quisermos adormecer atrás de algum camião; uma desculpa razoável para sentir as rápidas acelerações com que o motor nos brinda quando se enrola o punho direito com convicção. É que a resposta do motor, que regista 115 Nm de binário máximo além de conseguir debitar picos de potência de 100cv, e que disponibiliza um arranque de 0 a 100 km/h





81,6 CV
7500 RPM
29 213 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"TENHO QUE ADMITIR QUE ESTE TESTE ME **SOUBE A POUCO**. GOSTAVA DE A TER PODIDO DESFRUTAR DURANTE MAIS UNS DIAS"*

em apenas 3,5 segundos, é verdadeiramente impressionante.

À porta de casa o indicador da carga da bateria ainda registava uns confortáveis 47%.

No dia seguinte, mais algumas voltas pelos arredores de Lisboa, completamente alheio ao facto de estar aos comandos de uma moto elétrica, incluindo cerca da 30 quilómetros com passageiro, permitiram-me chegar ao fim do dia com um total de 195 quilómetros, e com uma carga de bateria de 19%, que teoricamente me permitiria ainda fazer confortavelmente mais 30 quilómetros, pelo menos.

Tenho que admitir que este teste me soube a pouco. Gostava de a ter podido desfrutar durante mais uns dias, para também poder recarregar a bateria e confirmar os dados fornecidos pela fábrica e que indicam uma velocidade de

carregamento de cerca de 240 quilómetros numa hora de carga rápida, ou dos 0 aos 80% em 40 minutos.

Para viajar a Experia oferece todas as mordomias. Em termos de informação o painel de instrumentos em TFT de 5" proporciona uma leitura rápida e concisa.

Mas nem só pelo motor e autonomia se medem as motos, e o desempenho dinâmico é um dos grandes termos na equação do prazer de condução. E nesse aspecto também a Experia pode servir de exemplo para a grande maioria das motos convencionais. Ágil, manobrável, responsiva, dona de uma travagem exemplar, de uma direção muito precisa, de uma suspensão eficiente e uma ergonomia muito confortável, com o assento a 846mm do chão a permitir colocar os pés bem assentes no chão, esta Energica é um verdadeiro >>



NELSON

BLUSÃO VERÃO HOMEM E MULHER



3M Scotchlite™
Reflective Material



S-4XL



TESTE *ENERGICA EXPERIA*

prazer de conduzir. O rugido dos arranques (para mim demasiado exagerado, é certo), a ausência de vibrações e a imediata resposta do acelerador conquistaram-me e fiquei com pena de não ter tido a possibilidade de a levar a uma boa estrada de curvas e dar uma boa coça naqueles pneus Pirelli Scorpion Trail II (120/70-17 e 180/55-17), claro está com toda a confiança proporcionada pela IMU 9.3 MP (Unidade de Medição de Inércia) da Bosch incorporada no completo pacote eletrónico.

Em termos de eletrónica, o Sistema Ride by Wire disponibiliza 4 Modos de motor pré-configurados e mais 3 configuráveis, 4 Modos de travagem regenerativa, 6 Modos de Controlo de Tração e Cruise Control, que permitem adaptar o conjunto aos diversos tipos de estrada e condução.

**"PUNHOS AQUECIDOS,
UM ECRÃ FRONTAL
REGULÁVEL EM ALTURA
COM APENAS UMA
MÃO, DUAS TOMADAS
USB COLOCADAS
PERTO DO PAINEL DE
INSTRUMENTOS."**

Integra também um sistema de assistência ao estacionamento que permite realizar manobras para a frente e para trás com velocidade reduzida (3,5 km/h). Conta ainda com um sistema de ABS patenteado pela Energica, que actua em conjunto com o Controlo de Tração para potenciar a eficácia da travagem.

Como pontos menos positivos, a Energica Experia tem dois. O primeiro é o seu preço, que cifrado em 29.213 euros, fica fora do alcance da maioria dos motociclistas, apesar de uma parte substancial desse valor poder ser amortizado pelo baixo custo do carregamento e escassa manutenção.

Para o conforto, disponibiliza malas laterais generosas e uma topcase que, em conjunto, garantem um volume de carga de 112 litros,





TESTE *ENERGICA EXPERIA*

punhos aquecidos, um ecrã frontal regulável em altura com apenas uma mão, duas tomadas USB colocadas perto do painel de instrumentos. Um pequeno compartimento, com sistema de tranca, encima o falso depósito de combustível que permite guardar os cabos de carregamento e o conteúdo dos bolsos.

Como pontos menos positivos, a Energica Experia tem dois. O primeiro é o seu preço, que cifrado em 29.213 euros, fica fora do alcance da maioria dos motociclistas, apesar de uma parte substancial desse valor poder ser amortizado pelo baixo custo do carregamento e escassa manutenção.

O segundo é o facto de, em modo Sport e condução a condizer, a bateria se esvaziar a grande velocidade, impedindo a sua utilização em longos trajetos, o que é uma verdadeira pena, pelo prazer de condução que proporciona. De qualquer forma, na maioria dos trajetos que fiz, usei apenas o modo urban que, ainda assim, proporciona prestações bastante interessantes. Além disto a ausência de descanso central também dificulta a lubrificação e limpeza da corrente e de transmissão.

A Energica Experia vai ficar na minha memória sobretudo pelas prestações dinâmicas, pela sua excelente estabilidade, tanto em curva como a alta velocidade, pelo desempenho da travagem, pela praticidade de utilização e pelo conforto que proporciona.

E se tem dúvidas de que o futuro vai ser eléctrico, então marque já um teste ride a esta Energica Experia e descubra por si próprio o potencial deste tipo de motorização. //



EQUIPAMENTO

Capacete X-Lite X-1005 Ultra Carbon

Blusão Macna Proxim Night Eye

Jeans Rev'It! Lombard 2 RF

Luvas Rev'It! Neutron 2

Botas TCX Climatrek Surround GTX





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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





DIAMANTE em bruto

BMW R1250R

Um dos modelos mais emblemáticos da BMW Motorrad, a Roadster R1250R é uma estradista que se destaca pelo seu comportamento dinâmico e pelo prazer de condução que proporciona em qualquer tipo de utilização.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte

A pesar do seu aspecto discreto, esta roadster que combina elegância refinada e dinamismo no seu design, tem uma assinatura estética tipicamente germânica, de linhas fluidas que de forma discreta expressam simultaneamente força e caráter e lhe proporcionam uma presença que indiscutivelmente evoca a tradição da marca.

Por falar em tradição, a R1250R é uma das várias reencarnações da mítica R32, a primeira moto da BMW, lançada em 1923, que com o seu motor boxer de dois cilindros opostos e uma cilindrada de 494 cc, oferecia uma então considerável

potência de 8,5 cv e uma respeitável velocidade máxima de 95 km/h.

A tecnologia foi rapidamente evoluindo e, em 1994, a versão Roadster da marca bávara sofreu um notável avanço tecnológico com o modelo R 1100 R, à época uma moto moderna mas igualmente equipada com um motor boxer de dois cilindros opostos que, com uma cilindrada de 1085 cc, oferecia uma potência de 80 cv e uma velocidade máxima superior a 200 km/h.

Dois dos grandes argumentos tecnológicos da R 1100 R eram o inovador sistema Telelever utilizado na suspensão dianteira e o exclusivo sistema Paralever na suspensão traseira.

O sistema Telelever tinha sido apresentado ao mundo pouco antes, na irmã R 1100 RS, >>





"A BMW MOTORRAD R1250R POSICIONA-SE
COMO UMA **EXCLUSIVA ROADSTER**
DESPORTIVA"

lançada em 1993. Ao contrário da mais comum forquilha telescópica, este sistema consiste num braço oscilante triangular que liga a coluna de direção ao eixo da roda dianteira, com apenas um amortecedor central que liga o braço oscilante ao quadro da moto.

O sistema Telelever permitia separar as funções de direção e amortecimento, reduzindo substancialmente o afundamento da suspensão durante a travagem, melhorando significativamente a estabilidade e o conforto da moto, sobretudo numa condução com passageiro.

A BMW manteve os seus modelos Roadster equipados com Telelever até ao final da produção da R1200R, em 2015, tendo-o substituído na versão de 2015 por uma forquilha telescópica convencional.

E se nos dias de hoje o sistema Telelever apenas

equipa os modelos GS e RT, o sistema Paralever, que foi apresentado na R 80 GS lançada em 1987, que combina a transmissão por cardã com um braço oscilante, ainda hoje é utilizado na maioria dos modelos da marca.

A BMW Motorrad R1250R posiciona-se como uma exclusiva roadster desportiva e elegante, equipada com um altamente avançado motor boxer de dois cilindros a quatro tempos, arrefecido por ar e líquido, que oferece uma potência de 136 cv e um assinalável binário de 143 Nm.

Além do carismático e potente motor, a R1250R conta com tecnologia que a torna uma moto versátil e extremamente divertida de conduzir em qualquer tipo de utilização.

É o caso das ajudas eletrónicas à condução.

A R1250R dispõe de vários sistemas que aumentam a segurança e o conforto do condutor, >>



1254 CC
136 CV
16 411 €

» Mais dados técnicos aqui



*"EM TERMOS DE **ERGONOMIA E CONFORTO**, A R1250R OFERECE UMA POSIÇÃO DE CONDUÇÃO NATURAL E RELAXADA"*

tais como o ABS Pro, para uma travagem segura com a moto em ângulo, o Controlo Dinâmico de Tração (DTC), para evitar a perda de aderência da roda traseira, os Modos de Condução Pro, que permitem ajustar a resposta do motor e da suspensão às condições da estrada e do estilo de condução, o Assistente de Mudança de Velocidades Pro, vulgo quickshifter, que facilita as mudanças de relação de caixa sem recurso à embraiagem, o Controlo Dinâmico da Inércia do Motor (MSR) que evita o bloqueio e mitiga o saltitar da roda traseira sob forte desaceleração, e o Controlo da Velocidade de Cruzeiro, para manter uma velocidade constante sem esforço.

Como já tinha referido, a R1250R está equipada com uma suspensão dianteira telescópica, com

bainhas de 45 mm de diâmetro e uma suspensão traseira equipada com monobraço oscilante em alumínio fundido que faz parte do sistema Paralever, apoiado por um amortecedor central que é ajustável hidraulicamente na pré-carga da mola e na resposta da extensão, que permite encontrar a afinação ideal para qualquer tipo de utilização.

Um curso de 140 mm em ambos os eixos garante uma experiência confortável mesmo nas estradas com piso mais degradados. A suspensão é ainda assistida pelo sistema Dynamic ESA (Ajuste Eletrónico da Suspensão), que adapta automaticamente a suspensão às condições de piso, carga e condução.

Como uma boa Roadster, pronta para desfrutar qualquer estrada de curvas, a travagem da



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



R1250R é composta por dois discos dianteiros flutuantes com 320 mm de diâmetro, mordidos por pinças radiais de quatro êmbolos assinados pela Brembo, e um disco traseiro simples com 276 mm de diâmetro, mordido por uma pinça flutuante Brembo de dois êmbolos.

O sistema conta ainda com o ABS Pro (Anti-lock Braking System) que evita o bloqueio das rodas em situações de travagem de emergência ou em curvas, e o DBC (Controlo Dinâmico da Travagem) que otimiza a distribuição da pressão da travagem para evitar a descolagem da roda traseira do asfalto.

O sistema também corta o input dado pelo acelerador, deixando a eletrónica calcular automaticamente a aceleração necessária para manter o efeito travão-motor, mas sem que o binário negativo faça a roda bloquear.

"O PAINEL TFT TEM CONECTIVIDADE COM O SMARTPHONE QUE PERMITE ACEDER REMOTA E FACILMENTE ÀS INFORMAÇÕES DA MOTO E AO SISTEMA MULTIMÉDIA"

Este sistema tem ainda a vantagem de proteger contra eventuais e não intencionais acelerações que possam ocorrer durante a travagem (razão pela qual a travagem deve ser feita apertando a manete com todos os dedos, para evitar que o acelerador fique preso nos restantes, em aceleração, quando se aperta a manete, numa travagem de emergência, com apenas um ou dois dedos).

Em termos de ergonomia e conforto, a R1250R oferece uma posição de condução natural e relaxada, graças ao guiador largo e alto, ao assento confortável e baixo (820 mm) e aos poisa-pés bem posicionados. A ergonomia pode ser ainda personalizada com diferentes opções de assento (de 760 mm a 840 mm).

Para maior conforto em viagens longas ou por climas frios, a R1250R pode ser equipada

com diversos “packs” de acessórios que incluem controlo da pressão dos pneus (TPC), tomada USB, tomada de 12 V e pré-instalação para um aparelho de navegação dedicado.

O painel TFT tem conectividade com o smartphone que permite aceder remota e facilmente às informações da moto e ao sistema multimédia e inclui, além de interface de comunicações, sistema de navegação curva-a-curva.

O farol dianteiro, em LED, inclui iluminação adaptativa em curva, que contribui para uma excelente visão da estrada, por mais escura e retorcida que esta se apresente.

E podia escrever mais uns bons parágrafos para ilustrar o nível tecnológico encerrado nesta moto e justificar o que vou dizer de seguida.

A BMW R1250R foi uma das motos que mais prazer me deu conduzir nos últimos tempos. Apesar de me ter dado uma enorme trabalhadeira limpar o equipamento que usei ao longo de quase 800 quilómetros aos seus comandos, dada a sua praticamente inexistente proteção aerodinâmica, >>



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

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

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

TESTE *BMW R1250R*

dei por bem empregue o tempo que gastei a tirar mosquitos, moscardos e quejandos, do casaco, das luvas, do capacete e das calças, enquanto recordava a suavidade e precisão da resposta ao acelerador, a impressionante entrega de binário, a boa capacidade de aceleração, o excelente comportamento em curva, a avassaladora capacidade de travagem e o conforto que a suspensão e a ergonomia proporcionam.

Salvaram-se as botas da mosquitada, graças às salientes cabeças dos cilindros que, graças à sua localização, proporcionam ao conjunto um centro de gravidade muito baixo que lhe proporciona uma grande agilidade, escamoteando admiravelmente os 239 quilogramas de peso em ordem de marcha e com o depósito praticamente cheio.

Para este acréscimo de agilidade, relativamente ao modelo que tinha anteriormente conduzido (a versão 1200 que foi descontinuada em 2015) também conta bastante o facto de a BMW ter prescindido do seu tradicional Telelever e usado uma forquilha convencional, factor que contribuiu para uma maior centralização de massas que também lhe proporciona um exemplar comportamento em curva e uma mais rápida mudança de direção.

A ponteira de escape emite a nota grave, típica destes motores boxer, cuja rápida subida de rotação facilmente se torna viciante, contribuindo para um desnecessário consumo de combustível, considerando que o binário disponível permite uma enorme preguiça com a caixa de velocidades.

Tenho ainda que destacar o desempenho da caixa de velocidades, precisa, bem escalonada e suave no accionamento, perfeitamente ao nível do quickshifter integral que ajuda o som da ponteira de escape a tronar-se ainda mais irresistível.

A ergonomia é perfeita para se poder usufruir da grande autonomia proporcionada pelo depósito de 18 litros e pelos baixos consumos que pude registar. Não os 4,75 l/100km referidos na ficha técnica oficial, mas que em ritmo de passeio, por estradas nacionais e sem usar o modo ECO que a eletrónica disponibiliza, se fica um pouco abaixo dos 6l/100km, mesmo que pelo meio se cometam alguns desvarios pelo prazer de explorar a ciclística numa qualquer estrada de curvas.

Por um preço 3.000 euros mais baixo que o da RnineT mais barata e com muito mais tecnologia, performance e conforto, a R1250R é um diamante em bruto que proporciona momentos de condução brilhantes! //

EQUIPAMENTO

Capacete X-Lite X-1005 Ultra Carbon

Blusão RSW Dennis

Jeans RSW Peter

Luvav REV'IT! Neutron 2

Botas TCX Climatrek Surround GTX



LEONCINO800



ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.

**ZERO DESCULPAS
PARA NÃO SER AUTÊNTICO**

**PRESTAÇÃO 48 X 178,96€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 8.590€ TAEG 3,2% MTIC 9.116,26€**

Exemplo para um contrato de crédito da Leoncino 800 a 48 meses. PVP de 8.590,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8.590,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 178,96€. Comissão de abertura de crédito no valor de 375,00€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,2%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9.116,26€. 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. Campanha válida para toda a gama Benelli.

SABE MAIS EM ZERODESCULPAS.BENELLI.PT



TRÊS MELHOR que duas?



YAMAHA NIKEN GT

A Yamaha aprimorou a Niken, uma moto de alta cilindrada com duas rodas na dianteira, capaz de fornecer um equilíbrio perfeito entre desempenho turístico e urbano com um toque desportivo.

Texto: André Sanches Fotos: Marca

Durante este teste realizado nas montanhas da Sardenha, na apresentação internacional deste modelo, na minha memória ficaram marcadas as sensações, enquanto o asfalto ficou marcado dezenas de vezes pelo raspar dos poisa-

pés da Niken GT.

O motor linear, que parece não ter fim, sobe de rotação até ao limitador, sempre com a mesma energia, incita-nos a explorar os limites de uma moto cuja frente é extremamente confiável. E se a versão anterior da Niken já oferecia grandes momentos de condução, a versão agora apresentada ficou melhor ainda.

Para tornar a fórmula mais cativante, a Yamaha investiu na unidade motriz. Denominada de CP3 e originária da MT-09 e da Tracer 9, ganhou 42cc, foi inclinada 5° para a frente e recebeu um incremento de inércia de 8% na cambota para oferecer uma maior entrega de binário a partir das 1.500 rpm, com sacrifício de acréscimo de vibração nos regimes mais elevados, notoriamente sentidas nas vias rápidas. O acelerador eletrônico proporciona 3 mo- >>



» Galeria de fotos aqui



dos de entrega de potência e garante uma resposta mais suave e precisa do acelerador. Além do mais disponibiliza a funcionalidade cruise control, muito bem-vinda durante as maiores tiradas, sobretudo em vias rápidas.

A Niken GT recebeu também a terceira geração do quickshifter Yamaha, que se revelou como um benefício no tipo de estradas sinuosas que pode percorrer. Sendo bastante preciso, funciona particularmente bem nos regimes mais altos, complementando na perfeição a bem escalonada caixa de velocidades.

Já com provas dadas, o conjunto de inclinação frontal da Yamaha Niken GT permaneceu inalterado. Transmitindo uma confiança inigualável, permite inserir facilmente a frente em curva com uma excelente estabilidade, mesmo quando estamos agarrados aos eficazes e bem doseáveis travões dianteiros.

Na sua suspensão traseira a Niken também exhibe alterações ao suporte ao braço oscilante, que melhoraram a tração e a estabilidade, permitindo saídas de curva com o punho direito bem enrolado.

Na Niken GT conseguimos imaginar a trajetória e de seguida concretizá-la com muita facilidade e, uma vez que somos brindados com confiança extra para explorar grandes ângulos de inclinação nas >>

890 CC
115 CV
18 500 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



curvas, os ritmos de condução mais agressivos conseguem proporcionar momentos com sorrisos de orelha a orelha.

Porém, a nova Niken GT está mais focada nas maiores tiradas, graças às suas aptidões turísticas, portanto, o seu conforto também aumentou e notam-se ainda algumas evoluções na sua ergonomia face à geração anterior.

Assim, a Yamaha Niken GT+ apresenta agora de um novo assento e uma nova altura deste ao solo (825 mm), uma posição de condução de costas direitas, um maior ecrã frontal ajustável apenas com uma mão, punhos aquecidos e malas laterais com maior capacidade (30L).

O seu peso total foi reduzido, em parte, pelas alterações feitas no quadro, mas ao mesmo tempo manteve a capacidade do depósito de combustível nos 18,7 litros, o que permite autonomias de aproximadamente 370 quilómetros.

Quanto ao equipamento eletrónico, além de receber uma iluminação integralmente em LED, a Niken perdeu o antigo painel de instrumentos duplo e, no mesmo local, encontramos agora um moderno ecrã LCD de 7 polegadas, que dá acesso a uma gran-

de quantidade de informações importantes e que permite navegar entre os modos de condução ou personalizar o modo Custom ao nosso gosto, através do novo e muito intuitivo joystick instalado no punho esquerdo.

É também possível ajustar a intervenção do ABS, do controlo de tração, do controlo de derrapagem, do anti-wheelie e do quickshifter, com up-shift e down-shift.

A versatilidade da Niken GT foi também testada durante 3 semanas no decorrer do Tour de France (Volta à França), onde equipas de assistência técnica e também equipas de vídeo que transmitem em directo e de perto a ação desta dura prova, escolheram este modelo graças ao perfeito equilíbrio entre agilidade e estabilidade, somando ainda uma condução suave graças às características da sua unidade motriz.

Com um motor provocador e incansável, uma ciclística inabalável, uma excelente ergonomia e uma parafernália de ajudas eletrónicas, a Yamaha Niken GT demonstrou grandes argumentos para percorrer muitos quilómetros sobre o asfalto. A sua exclusividade e qualidade de construção justificam um preço que começa nos 18.500€. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert E2

Blusão Dainese Street Master

Luvax REV'IT! Striker 2

Calças RSW PETER

Botas TCX Jupiter 5





DEDICATION TO PROTECTION

OWNED BY THE SAME FAMILY - SEVEN DECADES AND COUNTING



ARAIHELMET.EU | @ARAI EU |    

RX-7V EVO

ARAI RX-7V EVO EDICIÓN LIMITADA ISLE OF MAN TT 2023

Anos de experiência para o capacete definitivo

O RX-7V representa o auge do conhecimento, experiência e know-how da Arai em tecnologia de capacetes. Com um revestimento exterior PB-SNC² completamente novo, o revolucionário sistema de viseira VAS (Variable Axis System) e uma área significativamente mais suave à volta das têmporas, o RX-7V oferece a nova referência no segmento dos capacetes de qualidade superior.



DESCUBRA-O EM myBihr.com

TURÍSTICA económica



CFMOTO 650 GT

Aproveitámos esta estilosa turística para irmos, com passageiro e bagagem, até ao Autódromo Internacional do Algarve ver as corridas de MotoGP. Saiba como ela se comportou ao longo de quase 1000 quilómetros.

Texto: André Sanches Fotos: Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)



"MESMO A **VELOCIDADES MAIS BAIXAS**,
A UNIDADE MOTRIZ NÃO REVELA FALHAS
E CONSEGUE SER SUAVE"

Ansiosos para partir até ao sul, carregámos as 3 malas de mantimentos para o fim de semana e vestimos o equipamento para realizar a viagem enquanto o sol se punha.

Saídos de Lisboa percorremos uma curta distância de autoestrada (até à Marateca) onde a CFMoto 650 GT evidenciou as suas competências turísticas muito aprazíveis. Em velocidades elevadas constantes vamos sentados confortavelmente de costas direitas e muito bem protegidos pelo ecrã frontal.

Sem pressa, realizámos o resto da viagem por estradas nacionais, onde há uma maior concentração de trânsito e o asfalto, por vezes, se encontra em pior estado.

O bicilíndrico paralelo com arquitetura e características técnicas equivalentes às da japonesa Kawasaki Versys 650, provou ser um motor com bastantes capacidades para as maiores viagens. A vibração produzida é mínima, está sempre disposto a oferecer a potência e binário necessário para as ultrapassagens, sem brutidão e, a melhor parte, com consumos a rondar os 4,5 litros aos 100 quilómetros.

Mesmo a velocidades mais baixas, a unidade motriz não revela falhas e consegue ser suave, o que aliado à sua fácil condução, faz da CFMoto 650 GT uma moto turística multifacetada também pronta para enfrentar o dia-a-dia em ambiente urbano.

Bem escalonada, a caixa de velocidades é fácil de utilizar. Encontramos o neutro naturalmente e as trocas de velocidade são efetuadas de maneira >>

649,3 CC
55,6 CV
6 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"O AJUSTE DA PRÉ-CARGA NO MONOAMORTECEDOR TRASEIRO É FUNDAMENTAL QUANDO CIRCULAMOS EM CONDIÇÕES DE VIAGEM"

suave e direta sem dar indícios que estamos a forçar alguma coisa ou sem manifestar barulhos estranhos.

O ajuste da pré-carga no monoamortecedor traseiro é fundamental quando circulamos em condições de viagem, mas sem esse opção, não me foi possível compensar a carga e portanto existiu algum bambolear da suspensão traseira nas curvas. Um ajuste remoto desta suspensão teria eliminado este problema facilmente. Por outro lado, a forquilha tradicional mostrou comportamentos muito positivos, absorvendo as irregularidades da estrada de forma natural.

Durante os mais de 800 quilómetros feitos aos comandos da CFMoto 650 GT, conclui que a travagem eficiente com uma fácil dosagem nos

permite, se assim decidirmos, andar no fio da navalha, se bem que o seu ponto forte é circular em velocidade cruzeiro, sem grandes preocupações e a desfrutar a viagem, sem necessitar de travagens fortes.

É ainda de realçar o conforto que a CFMoto 650 GT oferece. Os pés chegam facilmente ao solo, o centro de gravidade é baixo e somos privilegiados com um excelente proteção aerodinâmica regulável que transforma as longas viagens em pequenas.

A caminho do Algarve, a tradicional paragem a meio caminho foi só mesmo para repor líquidos, até porque não existiram sensações de cansaço, câimbras ou desconforto.

Circulamos sempre auxiliados, em parte,



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



pele sistema de navegação turn by turn no painel de instrumentos, que é acompanhado pelas informações mais pertinentes como a autonomia, velocidade, conta-rotações e relógio, entre outras. O ecrã LCD muda ainda a sua configuração quando alteramos do modo Sport para o modo Touring e vice-versa, porém a entrega de potência ao enrolar do punho nos dois mapas é imperceptível.

O depósito de 19 litros é mais que suficiente para realizar cerca de 300 quilômetros, mesmo transportando mais de 100 kg de carga no total (a contar com condutor, passageiro e malas cheias de mantimentos).

Após a primeira noite, com horários a cumprir para não se perder a ação do Grande Prémio, arrancámos pela manhã para o autódromo e a CFMoto 650 GT, mesmo com o frio que se fazia

*"O SISTEMA DE NAVEGAÇÃO **TURN BY TURN** NO PAINEL DE INSTRUMENTOS, QUE É ACOMPANHADO PELAS INFORMAÇÕES MAIS PERTINENTES"*

sentir, ganhou vida num ápice.

Durante os dias de Grande Prémio circulamos apenas com top-case para guardar capacetes e blusões, facilitando também a circulação entre as intermináveis filas de carros, uma vez que a remoção das malas laterais é muito fácil.

A CFMoto 650 GT pode pecar pela sua falta de potência para alguns motociclistas. Contudo, lanço a questão para o ar, será preciso mais se o nosso intuito for somente grandes viagens? Pensamos que não, até porque neste caso somos beneficiados pelos baixos consumos, um grande conforto, uma fácil condução e, sem dúvida, um preço bastante competitivo (7250€).

A CFMoto 650 GT é capaz de fazer mudar opiniões no que toca a este segmento, erradamente pouco popular no nosso país. //



EQUIPAMENTO

Capacete Schubert E2
Blusão Alpinestars T-SP-1
Luvas REV'IT! Striker 2
Calças RSW PETER
Botas TCX Jupiter 5

**25 ANOS DE
EXPERIÊNCIA HONDA**

Motorway / Linhaway 
os seus concessionários **HONDA**

21 383 95 91 - Lisboa / 21 465 87 90 - Alcabideche / MOTORWAY.PT



**CB750 HORNET, CL500 E TRANSALP 750
AGORA DISPONÍVEIS PARA TEST DRIVE**



DUAS por três

KYMCO AK550 / CV3

Com a mesma base motriz, a Kymco apresentou recentemente ao mercado nacional duas soluções premium de elevada mobilidade: Uma necessita carta de moto, a outra não.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca

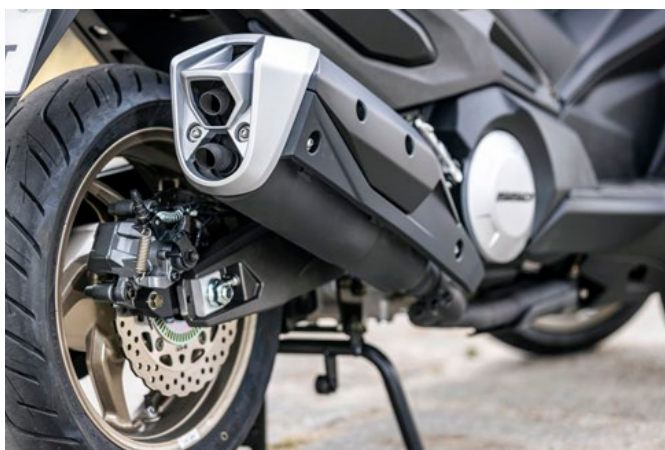


» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui





A Kymco (Kwang Yang Motor Company) apresentou agora aos meios de comunicação internacionais a sua nova scooter de 3 rodas inclináveis, a CV3, naquele que foi o primeiro evento premium da marca na Europa que, a convite da

Kymco Overseas, foi organizado pela Multimoto, o importador da marca para o nosso país.

Pelos arredores do Porto, e sempre com o rio Douro por perto, tive também a oportunidade de voltar a desfrutar do excelente desempenho da scooter AK550, agora na melhorada versão Premium.

Mas vou começar pela novidade. A Kymco CV3 foi apresentada ao público, ainda em protótipo, na EICMA 2017 e voltou a marcar presença no Salão Internacional de Motos de Milão em 2022, então já como o produto final aqui apresentado.

A minha curiosidade era grande, pois conhecendo o desempenho do motor bicilíndrico, esta scooter de 3 rodas prometia ter um grande impacto na sua classe.

Talvez não em Portugal onde os preconceitos fazem este tipo de veículos menos apetecíveis, mas sobretudo no centro da Europa onde são apreciados pela maior potência e conforto, com a vantagem de poderem ser conduzidas com uma carta do tipo B, revelando-se uma opção muito válida para quem precisa de mais mobilidade do que aquela proporcionada por uma modesta 125cc.

Como já tinha tido oportunidade de testar outros veículos de 3 rodas inclináveis com bloqueio de inclinação, como diversos modelos da Piaggio MP3 e ainda as Peugeot Metropolis, todas elas suas concorrentes diretas, foi fácil avaliar o potencial desta nova Kymco CV3.

Apesar de ser um curto contacto, de pouco mais de 100 quilómetros, a organização do evento conseguiu proporcionar uma boa experiência, com o guia a garantir ritmos bastante interessantes e o trajeto a proporcionar uma análise em situações diversas, com vias rápidas, caminhos de calçada, estradas esburacadas e alguns troços de curvas muito interessantes.

A Kymco CV3 mostrou-se muito competente em termos de conforto, proporcionando uma excelente proteção aerodinâmica, uma suspensão capaz de filtrar grande parte das irregularidades do piso e uma ergonomia adequada, que permite uma condução elevada e relaxada, com muito espaço para o passageiro.

Dinamicamente apresenta-se bastante ágil e







rápida a mudar de direção quando comparada com alguma concorrência. Dona de uma travagem assertiva e doseável quanto basta, e equipada com um pedal de travagem combinada que lhe assegura a homologação para condução com a carta B, apresenta também uma boa estabilidade em curva a alta velocidade. Mas é precisamente em auto-estrada que a CV3 mostra alguma debilidade, com algumas vibrações a surgirem na direção, a velocidades acima dos 120km/h, sendo este o aspeto mais negativo do conjunto.

Claro que a sua utilização preferencial é em ambiente urbano, onde permite circular no pára-arranca sem necessidade de colocar os pés no chão, graças aos sistema de bloqueio da inclinação que se desliga automaticamente mal se enrola o punho do acelerador no arranque.

Em termos de equipamento, a Kymco CV3 vem

*"...COM O RIO DOURO
POR PERTO, TIVE TAMBÉM
A OPORTUNIDADE DE
VOLTAR A DESFRUTAR DO
EXCELENTE DESEMPENHO
DA **SCOOTER AK550**"*

equipada com sistema de arranque sem chave, cruise control e punhos aquecidos. Está também equipada com um painel de instrumentos em TFT de 6 polegadas, que incorpora a tecnologia Noodoe e proporciona novas formas de aprimorar a experiência do condutor. Em breve terei oportunidade de publicar um teste mais profundo a este modelo.

Relativamente à AK550, esta Kymco continua a ser uma das mais exclusivas scooters do mercado e uma das mais divertidas de conduzir: potente, ágil, confortável e segura, a grande diferença para a versão original consiste no novo painel de instrumentos e novas ajudas eletrónicas à condução. Esta apresentação também soube a pouco e a meteorologia também não permitiu poder explorar convenientemente os atributos do conjunto, pelo que uma análise mais detalhada chegará em breve a estas páginas. Fique atento! //





Passeando pela Grécia/Balcãs DIA DE EMBARCAR, 22/08/2022

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

Acho que cada dia de crónica desta viagem vai começar sempre com um desenho do dia anterior! Dos vários que fiz, vou escolhendo aquele que está mais aceitável.

Torla vista da estrada cá em baixo.

As coisas com a minha mão estão assim: fica ladina durante o dia, mas acorda toda bloqueada e inchada na manhã seguinte. E de dia para dia nada muda. Só me resta pôr muito gelo ao pequeno almoço e seguir conduzindo com muito cuidado, pois a mobilidade vai-se conquistando ao longo da manhã, à medida que vou usando a embraiagem como mola de fisioterapia. Nada a fazer, é assim e pronto.

De preferência que ninguém veja de perto o estado em que ela está para não me encherem a cabeça sobre como é perigoso andar em viagem, a conduzir moto, com uma mão incapaz! Não, ela não está incapaz, apenas está muito preguiçosa para acordar.

O pequeno almoço voltou a ser no exterior, com a motita como paisagem, bem em frente do hostel.

Encontrei o meu amigo do jantar de ontem entre os hóspedes ao pequeno almoço, por isso não houve gato que se aproximasse de mim hoje.

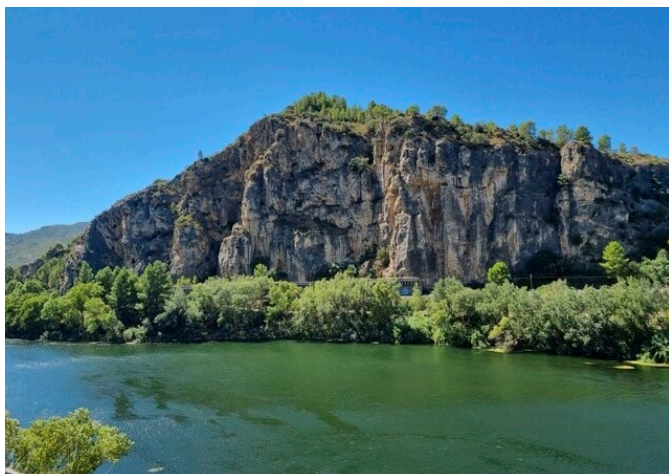
O caminho não era longo e a hora de embarque era apenas às 19.30h, por isso daria tempo para explorar um pouco no caminho até ao ferry.

Pertinho do meu hostel fica a Bodega Sommos, na região vinícola de Somontano e a sua arquitetura é impressionante! Dizem que custou 90 milhões de €uros, mas consta agora entre as 10 maravilhas arquitetónicas vinícolas do mundo.

Já tinha passado ali com a ideia de visitar um dia. Desta vez apenas entrei nos seus domínios, pode ser que da próxima entre para visitar o edifício por dentro.

Hoje era muito cedo para visitas, por isso apenas dei





umas voltar por ali para admirar o edifício em diversos ângulos.

O rio Ebro sempre me fascina. Cada vez que passo por ele relembro uma ideia antiga de um dia o percorrer da nascente até à foz e apreciar toda a sua beleza, de ponta a ponta.

É o maior rio totalmente em terras espanholas e é cheio de curvas e contracurvas por paisagens deslumbrantes. Há quem diga que o seu nome pode estar ligado à origem do nome da península, quem sabe?

No meu caminho muita coisa me desperta a atenção, igrejas velhas, como toda a gente sabe, recantos medievais, com casas antigas e ruelas estreitinhas, paisagens deslumbrantes, montanhas e por aí fora, mas a arte urbana também me faz parar, sobretudo porque nunca sei quando vou cruzar com ela e o efeito surpresa tem um grande impacto em mim.

Gandesa apanhou-me de surpresa. Vi por entre os muros das casas algo muito grande e dei a volta para ir ver de perto.

A obra não era propriamente para ser vista de perto, de tão grande que é.

Verdadeiramente impressionante! Demorei-me por ali a apreciar os pormenores.

Logo à frente havia um grafitti, que até era grandinho, mas perto do grande mural, era quase insignificante.

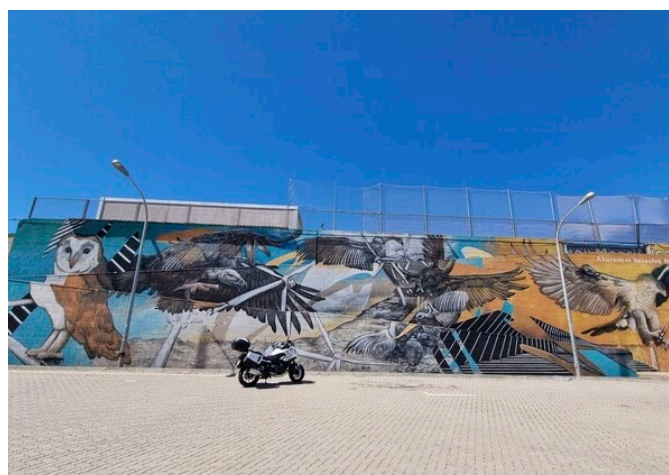
Então cheguei a Calaceite, que consta como Uno de los Pueblos Más Bonitos de España.

E é mesmo bonito, bem merecedor da designação.

A cidadezinha tem uma origem muito antiga, mas os seus edifícios mais proeminentes são renascentistas. Como o edifício do Ayuntamiento, do século XVII.

As ruelas estavam bastante solitárias, apenas na praça do Ayuntamiento havia uma esplanada com gente.

A vantagem é que não precisei de andar a desviar-





-me das pessoas, nem esperar que parassem de fazer selfies para eu poder fazer uma foto, sem ninguém, aos recantos mais bonitos que fui encontrando.

Ainda passei em Vaderrobres, também considerado Uno de los Pueblos Más Bonitos de España, com a sua igreja e castelo no topo de um núcleo urbano medieval extraordinário.

Do lado de cá da ponte é tudo mais recente e moderno, mas do lado de lá, começa a beleza do local.

A Puente de Piedra atravessa o rio Matarranya até ao Portal de San Roque, protetor contra as epidemias e padroeiro da população, que é entrada para o núcleo antigo da cidade.

A ponte é lindíssima, do século XV, com aqueles quebra-mares impressionantes.

Depois é subir e descer por ruelas e ruínas vertiginosas.

Vislumbrar a catedral por entre as casinhas, no topo de uma ruela estreitinha, é quase uma imagem surreal!

Tive azar, a igreja e castelo estavam fechados, mais uma promessa a mim própria de voltar para visitar melhor. Depois as pessoas estranham que eu volte aos locais onde já passei, às vezes tem mesmo de ser!

É a Iglesia de Santa María la Mayor, do século XIV, uma construção gótica impressionante.

E pronto, o melhor é seguir para Barcelona, pois stresso sempre com embarques e desembarques em ferries, o melhor é chegar cedo para ter tempo de não fazer bosta.

Ao longe os rochedos curiosos dos Estrets D'Arnes, onde vale a pena passear, eu apenas não tinha tempo desta vez...

Cheguei ao porto de Barcelona, vi as motos do lado direito mas mandaram-me pôr a minha moto do lado esquerdo. Não sei porquê, mas fiquei sozinha daquele lado do portão de entrada. O povo do outro lado olhou

para mim com curiosidade, devem ter achado que eu estava a furar a fila e eu nem culpa tinha de nada!

Quando abriram o portão, mandaram-me avançar. Fiquei meio desconfortável, pois cá no fundo tinha medo de entrar no barco, sei lá, de não conseguir subir a rampa, escorregar, derrapar e não conseguir segurar a moto. Vários motociclistas apressaram-se a passar-me, foi quando percebi que deviam estar aborrecidos por eu lhes passar à frente.

Fomos guiados por um carro por entre contentores, camiões e outros obstáculos, até ao barco que estava do outro lado. E foi então que a grande rampa apareceu na nossa frente. Bolas, íamos subir para o andar de cima do porão, por uma rampa cheia de óleo que mais parecia betume negro. Os que se meteram na minha frente começaram a subir, hesitantes, eu não podia hesitar, tinha de subir de uma vez ou a minha mão poderia falhar se tivesse de embraiar.

Não, eu não consigo pôr a moto no descanso central. Os outros motociclistas ficaram a olhar para mim, pensando certamente que eu era fraquinha por não o conseguir fazer. Depois percebi que outros também não conseguiam, o meu vizinho de trás, por exemplo. Ainda tentei ajudá-lo, mas não adiantou nada.

É sempre uma sensação curiosa ser dos primeiros veículos a entrar num ferry e ter todo o porão vazio na minha frente e ser das primeiras pessoas a subir a bordo, enquanto a multidão se enfileira lá em baixo até perder de vista.

Tanto espaço só para mim! Pelo menos por enquanto. Muito aparato no local, pouco aparato na refeição. Sem problema, frango com batatas fritas é sempre bom, mesmo sem aparato.

Por-do-sol no porto. Vamos lá para uma longa noite de nada e de coisa nenhuma...

Eu detesto este tempo infinito no mar... //

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[®]



Alta VISIBILIDADE

RESISTENTE AO VENTO E À ÁGUA, O CASACO BAVELLA ESTÁ DISPONÍVEL EM VERSÃO DE HOMEM E VERSÃO DE SENHORA.

Fabricado com materiais de elevada qualidade, dos quais se destaca o da camada exterior, altamente resistente à abrasão e aos cortes, este casaco destaca-se pelas grandes inserções de rede permeáveis ao ar, que são acompanhadas por um forro 3D nas costas que facilita a ventilação.

Equipado com uma membrana BMW Climate, é resistente ao vento e à água. Com temperaturas mais baixas, o colete térmico acolchoado e removível assegura um isolamento eficaz que garante uma eficaz barreira contra o frio.

As cores vistosas, acompanhadas de impressões refletoras nas mangas e nos ombros, asseguram uma melhor visibilidade do motociclista em quaisquer condições meteorológicas.

Nos ombros, cotovelos e costas, o Casaco Bavella da BMW Motorrad incorpora protetores NP3 que,

além de confortáveis, garantem um excelente nível de proteção.

Dois bolsos laterais com fecho de correr, um bolso interior estanque à água e um bolso no colete interior proporcionam uma grande capacidade de arrumação.

Disponível com cortes específicos para ambos os sexos, a versão de homem está disponível do tamanho 46 ao 66 e a versão de senhora está disponível do tamanho 34 ao 48.

Em ambas as versões, o casaco Bavella tem um PVP recomendado de 610€. //





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

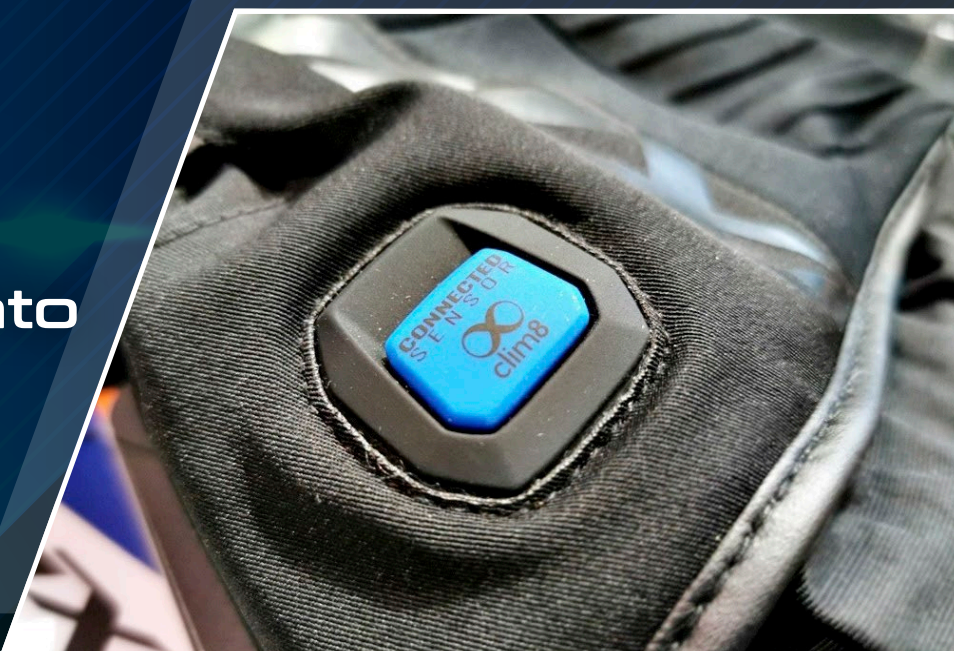


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



ADN DE COMPETIÇÃO

NOVO CAPACETE DA SUOMY TEM ORIGEM NAS PISTAS.

A marca de capacetes usada pelo atual campeão de MotoGP, Francesco Bagnaia, apresenta o seu novo modelo integral para ser usado quer em estrada quer em pista.

Com um formato desenvolvido através de estudos aprofundados de engenharia e aerodinâmica, o novo Suomy TX-PRO é fabricado com calota de 3 camadas em fibra de carbono, garantindo uma leveza excepcional e um comportamento dinâmico otimizado.

Equipado com uma viseira de ampla visão vertical (90°) e horizontal (210°), permite a

instalação de um PinLock Max Vision 70.

Para manter o interior refrescado, o Suomy TX-PRO dispõe de 4 entradas de ar no total, por baixo e por cima da viseira, e 2 saídas de ar na parte de trás do capacete.

O sistema de retenção é o mais seguro que um capacete pode oferecer, o Duplo D.

No interior do TX-PRO encontramos forros Hydrocool removíveis e laváveis.

O Suomy TX-PRO já está disponível para venda junto dos revendedores oficiais ou através do site da marca por um preço recomendado de 473€. //

CAMPANHA KYMCO



ZERO É SEMPRE ZERO



AK Premium 550 | PVP 11.990€

0% JUROS | 0% ENTRADA | 48 MESES | TAEG 2,5%
VALOR FINANCIADO 11.990€ | PRESTAÇÃO 249,79€ | MTIC 12.575,94€

Exemplo para um contrato de crédito da AK Premium 550 a 48 meses. PVP de 11.990,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 11.990,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 249,79€. Comissão de abertura de crédito no valor de 375,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,5%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 12.575,94€. 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, IUC e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco.





Conforto E PROTECÇÃO

UMAS LUVAS DE PUNHO CURTO, À PROVA DE ÁGUA, PARA UMA UTILIZAÇÃO TURÍSTICO-DESPORTIVA

As luvas REV'IT! Summit 4 H2O são fabricadas com materiais de qualidade, extremamente resistentes, em 3 camadas de tecido que incorporam proteções.

Para uma utilização polivalente, independentemente das condições meteorológicas, as luvas REV'IT! Summit 4 H2O têm tudo o que é preciso para enfrentarem desde os dias mais quentes aos dias mais frios e chuvosos.

As Summit 4 H2O asseguram um tato perfeito, sem comprometer a aderência aos punhos da moto. As suas múltiplas camadas funcionam como um todo, e as características da tecnologia McFit, garantem um ajuste preciso do forro impermeável às mãos, mantendo-as não só secas, mas também na temperatura ideal, independentemente de os dias serem quentes ou frios.

As palmas das mãos contam com inserções de reforço, em pele de cabra sujeita a tratamento de

impermeabilização. nas costas da mão e no dedo polegar foi empregue um textil elástico que garante um elevado conforto e uma grande liberdade de movimentos.

As proteções rígidas nos nós dos dedos e os deslizadores em TPU colocados nas palmas das mãos, aliados à elevada resistência à abrasão e cortes proporcionada pelo material têxtil, garantem uma elevada proteção das mãos em caso de queda.

Nas pontas dos dedos indicadores foram colocadas inserções de material condutor que permitem a utilização dos ecrãs táteis, sem necessidade de tirar as luvas. O ajuste ao pulso é feito por fita Velcro.

As luvas REV'IT! Summit 4 H2O estão disponíveis por um PVP recomendado de 119,99€, em duas opções de cor e em tamanhos do S ao 4XL.

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

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

Bem PROTEGIDO



O NOVO CONJUNTO DE CAMISOLA E CALÇAS DA UFO PLAST VEM ASSEGURAR O MAIOR CONFORTO E SEGURANÇA PARA AS AVENTURAS OFF-ROAD.

Fabricada em 100% poliéster, a camisola Horizon com mangas raglan, oferece o máximo conforto e fluidez de movimento.

O corte da camisola Horizon permite a fácil adaptação ao corpo e os materiais que a constituem são leves e respiráveis de forma a melhorar a circulação do ar.

Igualmente nas calças off-road Horizon da UFO Plast o material utilizado na totalidade foi o poliéster, resistente à abrasão, que lhe confere leveza, resistência, respirabilidade e conforto.

Na região do joelho e da virilha existem reforços em elastano e na parte de trás das pernas um material elástico oferece grande liberdade dos movimentos.

O conjunto UFO Plast Horizon já se encontra disponível para venda através do site da marca ou nos revendedores oficiais da Lusomotós por um preço de 54€ para a camisola e 150,99€ para as calças. //



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)
- ✓ Iluminação Full LED



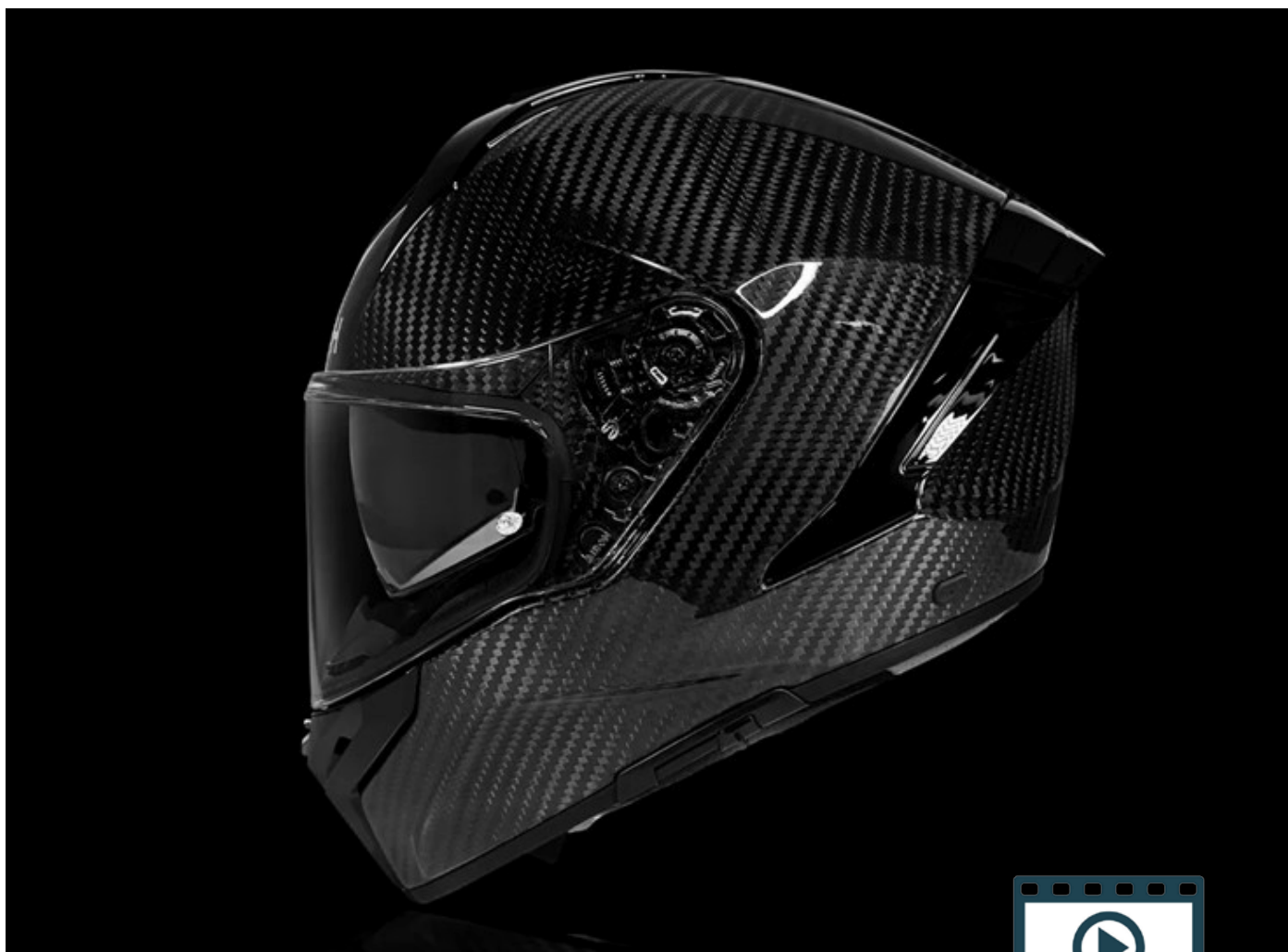
O teu kit de malas com 50% de desconto! Leva-o, agora, por apenas ~~1.320€~~ 660€.

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



O novo capacete PREMIUM DA AIROH

O NOVO CAPACETE INTEGRAL DA AIROH PROMETE UMA INOVAÇÃO NO SISTEMA DE VENTILAÇÃO E UM GRANDE CONFORTO, COM UM DESIGN ATRAENTE.

Testado e desenvolvido nos laboratórios da fabricante, com aerodinâmica, acústica e termorregulação desenvolvida e comprovada em túnel de vento, o Matrix vem homologado com a última norma de segurança Europeia ECE 22.06 conferindo-lhe elevada proteção ao mesmo tempo que oferece prazer de condução em todas as situações e condições.

Além da muito importante segurança, a Airoh investiu também no elevado conforto e num design com linhas agressivas, perfeitas para a competição. O sistema de retenção duplo D garante o seu uso em circuito.

A calota exterior é fabricada totalmente em fibra de carbono e integra o sistema de ventilação SN (Airoh Sliding Net), uma estrutura de tecido que facilita a passagem do ar e reduz as forças

transmitidas em caso de impacto. Também em caso de emergência o Matrix possui o sistema AEFR (Airoh Emergency Fast Release) para a remoção rápida das almofadas das bochechas.

O sistema de ventilação inovador é composto por entradas de ar posicionadas na parte do queixo e acima da viseira, para fazer circular o ar pelos canais interiores, com os extratores na traseira para permitirem a saída da humidade e do ar quente.

No interior, o conforto está a cargo dos forros hipoalergénicos, removíveis, laváveis e respiráveis, fabricados com tecidos de alta qualidade, como o Coolmax.

Resistente a raios UV, a viseira do Airoh Matrix está preparada para instalar um Pinlock 120XLT e também dispõe do sistema A3S para desembaciar a viseira nos dias mais húmidos.

Brevemente disponível do tamanho XS ao XXL com um peso a rondar as 1450/1500 gramas e preparado para integrar dispositivos de intercomunicação, o Airoh Matrix contará com um preço de 359,99€ para a versão HPC e de 499,99€ para a versão Full Carbon 3k. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Marque um test drive.

HORNET

Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com

 **HONDA**

Relação peso-potência líder da sua classe



Aventura EM CARBONO

UM MODELO DESTINADO À AVENTURA, QUE ALÉM DE APRESENTAR UMA ESTÉTICA ULTRAMODERNA EXIBE ELEVADOS PADRÕES DE CONFORTO E PROTEÇÃO.

AX-Lite, é uma marca do Grupo Nolan que se destaca pela tecnologia de ponta aplicada no design e fabrico responsável pela qualidade dos seus produtos.

Com design, investigação e produção italiana, a marca coloca-se na vanguarda do estilo, conforto e segurança, criando novas tendências no mercado.

Uma das grandes novidades de 2023, que vem completar a vasta gama de capacetes da X-Lite, é o X-552 Ultra Carbon, um modelo destinado à aventura que além de apresentar uma estética ultramoderna, tem homologação de acordo com a mais exigente norma ECE 22-06.

O seu aspecto aventureiro incorpora a mais recente tecnologia de fabrico, com recurso a materiais leves e nobres, como a fibra de carbono, que o coloca entre as opções mais exclusivas do mercado.

O sistema de retenção em duplo D garante uma segurança acrescida, a ampla viseira exterior permite uma visão clara, sem qualquer distorção, estando

ainda equipada de série

com um sistema de anti-embaciamento PinLock.

Para maior conveniência, este novo capacete X-Lite também dispõe de uma viseira solar interna, ajustável e com proteção UV.

O forro interior "Carbon Fitting Racing Experience" assegura os maiores padrões de conforto, com recurso ao inovador sistema de fabrico em rede 3D, que conta com um sistema de regulação da sua posição (LPC – Liner Positioning Control) e com o sistema de libertação rápida de emergência das almofadas laterais (NERS – Nolan Emergency Release System).

O novo X-552 Ultra Carbon pode receber um sistema de comunicação da Nolan, o N-COM B902 X series ou ainda o B602 X series (vendidos em separado) e está disponível em 14 opções de cor, com quatro tipos de viseira (transparente, escurecida, espelhada azul ou espelhada prateada) e em tamanhos entre o 2XS e o 3XL, com um P.V.P. recomendado a partir de 599,99€ //

Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125

3.790€



Renegade Vegas 125

3.860€



Renegade Classic 125

Toda a gama em 125cc
 Potência 12cv
 Refrigeração líquida
 Conduz com carta de automóvel

Multimoto

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

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



Acessórios INTELIGENTES

DEPOIS DE SE TORNAR PATROCINADORA OFICIAL DA KAWASAKI BUD RACING E DE NOS DAR A CONHECER A SUA POWER BOX PB-01, A FABRICANTE FRANCESA DE BATERIAS LANÇA O BT 03.

Desenvolvido tanto para profissionais do sector como para os motociclistas, o novo BT 03 permite verificar o estado da carga das baterias de 12V de ácido-chumbo das suas motos.

Este acessório inteligente é muito prático de utilizar uma vez que dispõe de 3 luzes LED integradas (vermelho, amarelo e verde) de forma a informar sobre o estado da bateria diagnosticada.

Vantajoso pela sua dimensão extra fina, o BS Battery BT 03 vem para “facilitar a vida das oficinas e dos consumidores finais”, segundo o Diretor Geral da BS Battery, Benjamim Sebban.

Este produto da BS Battery é compatível com todos os seus carregadores inteligentes e é ótimo para as estações mais frias ou qualquer período que em que a bateria não esteja a ser usada ou carregada, mantendo-a da em boas condições.

Além de completar a ampla gama de acessórios desenvolvidos pela BS Battery o BT 03 é a “solução rápida, eficiente e conveniente para verificar o estado da bateria a qualquer momento”, pelas palavras de Benjamim Sebban.

O BT 03 da BS Battery já se encontra disponível no mercado nacional por um PVP recomendado de 18,15€. //



MYTOS

WWW.MYTOS.PT

BORN LEGEND



De design moderno e elegante, a **NEO** é a scooter elétrica perfeita para quem procura mobilidade urbana eficiente, económica e ecológica. Com uma bateria de longa duração e carregamento fácil, a **NEO** é uma opção prática e sustentável para o seu dia-a-dia.





As Bodas DE PRATA

2023 foi o ano das Bodas de Prata do maior evento mototurístico realizado em Portugal.



Aproveitando, como de costume, os feriados do mês de Junho, a travessia de Portugal em moto é quase obrigatória para muitos dos motociclistas que nela participam.

Com a beleza natural e a riqueza cultural do nosso país, a Federação Nacional de Motociclismo organiza este evento de sucesso há 25 anos. Tradicionalmente as inscrições esgotam rapidamente e, nesta edição, mais de 2500 inscritos fizeram-se à estrada de Bragança até Sagres, com uma promessa de mais de 1000 quilómetros de belas estradas e muito convívio. Deixamos-lhe aqui um resumo do que aconteceu.

PASSEIO DE ABERTURA - À DESCOBERTA DO PARQUE NATURAL DE MONTESINHO

A forte intempérie prometida pela depressão atmosférica Óscar, não demoveu os cerca de 2500 motociclistas a fazerem-se à estrada nesta edição de 2023, comemorativa das Bodas de Prata do Portugal de Lés-a-Lés. E por bem empregue deram a ousadia já que a chuva, sob a forma de esparsos e leves aguaceiros, não incomodou quem na estrada passeava. Antes teve o condão de sublinhar os tons de verde e castanho das paisagens de encantar.

Foram 116 quilómetros, por entre soutos de enormes castanheiros e centenários carvalhais, visitando aldeias de gentes rijas e afáveis, que sabem receber como poucos. Donai, onde poucos resistiram a fotografar as vistosas varandas de madeira, ou Vilarinho, onde era dada a descobrir a história dos 'pica-burros', aqueles aldeões que iam até Bragança vender carvão, picando aqueles animais para que se despachassem... Bem precisavam também de se despacharem alguns participantes, que não resistiram a provar o mel da Apimonte e descobrir mais sobre esta região fortemente dinamizada pelo apicultor local Luís Correia.

Ora entre bosques, ora por entre lameiros, aproveitando a agradável estrada nacional 308, sempre com a fronteira espanhola por perto, lá foi a caravana até Meixedo, seguindo depois, lado a lado com o rio Sabor, até França e o seu casario típico. Depois, a subida a Montesinho, aldeia de granito e lousa, materiais resistentes ao calor e ao gelo, para fazer frente aos nove meses de inverno e três de inferno que, como dizem os da terra, cada ano traz.

Por ruelas estreitas e inclinadas ia-se descobrindo a dureza da vida destas gentes curtidas pelo isolamento e pelo frio de uma serra cujo pico mais alto, na Lombada Grande chega aos 1486 metros de altitude, sendo a 4.ª mais alta de Portugal, depois da Estrela, Gerês e »





Larouco.

Descendo novamente ao vale do Sabor, rio que foi companhia omnipresente nos dois primeiros dias da grande aventura mototurística, Aveleda e Varge, duas das 92 aldeias englobadas no Parque, mostraram mais animação, com os seus caretos, antes da entrada na segunda parte deste Passeio de Abertura.

Por estradas panorâmicas no topo das serras rumava-se a Rio de Onor, a famosa aldeia que pertence a dois países, com metade da população a viver em cada lado da fronteira e onde a língua é só uma. O riodonorês é o dialeto local que todos, portugueses e espanhóis, entendem e que alguns dos aventureiros do Lés-a-Lés quiseram aprender. Nem sempre com os melhores resultados.

Após a marcante passagem na ponte que corta as águas do rio de Onor (onde teve início a grande aventura há 25 anos, em junho de 1999), iniciava-se o regresso a Bragança, com passagem por Guadramil, onde o abandono a que esta aldeia tem sido votada reforça o misticismo, e Gimonde, cada vez mais conhecida pela famosa posta de vitela mirandesa.

E se não fosse a posta, havia sempre a oportunidade de experimentar a rica gastronomia nordestina: do cordeiro bragançano ao cabrito de Montesinho, ou das trutas, em escabeche ou assadas, saídas das águas frias

dos límpidos ribeiros locais, ao fumeiro, desde as tradicionais alheiras de caça aos enchidos de porco bísaro ou ao menos conhecido butelo, que é servido acompanhado por casulos (cascas de feijão secas).

Houve quem logo ali jantasse, com apetite suficiente para esquecer o repasto de boas-vindas servido a todos os participantes, e houve ainda quem seguisse o 'road-book' até à bem preservada Cidadela de Bragança. No casario envolvente a um dos mais bem preservados castelos portugueses, com quase mil anos de história, foram mostrados detalhes de inesquecível riqueza, como a Domus Municipalis, classificada como monumento Nacional desde 1910, sendo um exemplar único da arquitetura civil de estilo Românico na Península Ibérica. Este edifício teve a dupla função, de cisterna de perfil abobadado e subterrânea, que permitia o abastecimento de água à cidade, e sede das reuniões dos 'homens-bons' da região.

Construída por volta do Séc.XII ou XIII, com planta em forma de pentágono irregular, é em alvenaria de pedra, razão da excelente conservação até à atualidade. Isto porque este tipo de edifícios era habitualmente feito de madeira, uma vez que nem o poder municipal nem o Estado tinham meios para financiar obras civis deste género.

A curiosidade rodeou também o pelourinho, apoia-

do numa tosca estátua zoomórfica proto-histórica: um 'berrão'. Semelhante a outras figuras conhecidas na região transmontana, como em Murça ou Torre de Dona Chama, há quem a veja como a 'porca da vila' datada da Idade do Ferro, sendo, neste caso, muito mais antiga do que o próprio pelourinho. Terá sido esculpida em granito, cerca de 200 ou 300 anos antes do nascimento de Cristo, e a designação deriva do termo popular usado para os porcos não castrados. No entanto, há autores que defendem que este 'berrão' pode representar um urso...

A pensar na espécie animal que terá dado origem ao 'berrão', foram os participantes até à sede do Moto Clube Cruzeiro, brindar às deliciosas paisagens que serviriam de antecâmara para uma etapa que, no dia seguinte, a partir das 6 horas da madrugada, iria levar os cerca de 2500 motociclistas, organização incluída, até Viseu. No programa, 304 km com passagem por Macedo de Cavaleiros, Alfandega da Fé, Torre de Moncorvo, Pocinho, Meda ou Celorico da Beira, antes da chegada a Viseu, a partir das 15.30 h

1ª ETAPA - BRAGANÇA - VISEU

As ameaçadoras previsões de instabilidade meteorológica alertaram os 2250 participantes no 25.º Portugal de Lés-a-Lés para uma etapa que poderia ter uma dose >>





extra de aventura.

Apesar de ninguém ter conseguido escapar às fortes bâtegas de água, a chuva que por vezes caiu muito forte de um céu sempre em tons de cinza carregado, os semblantes dos participantes mantiveram-se sorridentes perante a maior dificuldade.

A partida foi madrugadora, com as primeiras motos a lançarem-se à estrada ainda era noite cerrada, quando batiam as 6 horas no relógio da Catedral de Bragança, aquela que foi a primeira a ser inaugurada em Portugal no século XXI. As serpenteantes estradas da serra de Nogueira, completamente desertas numa manhã de feriado, acordaram com a passagem de mais de 2000

motos. A chuva caída durante a noite levou muita terra e detritos para a estrada, exigindo cautelas redobradas, sem no entanto roubar a oportunidade de poder apreciar os densos bosques de carvalho-negral (*Quercus pyrenaica*), naquela que é a maior mancha europeia desta espécie bem-adaptada à altitude.

Soutos de monumentais castanheiros transmitiam a tranquilidade que estava prestes a ser 'perturbada' em Celas, onde os Conquistadores de Guimarães protagonizavam a primeira traquinice do dia, oferecida juntamente com um café bem quente. Foi o 'clero' em peso até à estrada, com direito a bênção do bispo, com água mundana como a chuva que caía, com os furos na tar-





jeta, que atestaria o bom cumprimento do percurso, a cargo das freiras.

Mais animada seguiu a caravana, continuando a desfrutar de paisagens soberbas típicas de qualquer Lés-a-Lés. Podence, terra de caretos, ficava no caminho, e houve quem não desperdiçasse a oportunidade de tirar uma 'selfie' com o presidente Marcelo ou com o craque Ronaldo. E se as paisagens eram um verdadeiro conforto para a alma, os participantes pediam algo mais para o estômago. O aconchego estava à espera no Oásis de Macedo de Cavaleiros, no mesmo local onde começou, em 2005, o 7.º Lés-a-Lés. Seguia-se uma passagem bem próxima do 'umbigo do Mundo'.

Morais, aldeia do concelho mogadourense, revela de forma única a dinâmica geológica dos continentes, sendo o local exato onde, há mais de 400 milhões de anos, muito antes de surgirem os dinossauros, se deu a colisão de massas que originou uma cadeia de montanhas, designada pelos cientistas por sutura do Orógeno Varisco.

Existem apenas cinco lugares com características semelhantes a este, mas, em Moraes, as sequências estão contidas num espaço menor e os relevos são mais perceptíveis. Testemunho da colisão dos dois continentes então existentes, Laurússia (América do Norte, Europa e Ásia do Norte) e Gondwana (África, Madagáscar, Índia, Austrália e Antárctida), e do único oceano, o Rheic, que terá estado na origem do Oceano Atlântico. O choque fechou o oceano criando um supercontinente, dando início à reorganização que, milhões de anos mais tarde, deu origem à actual cartografia do Mundo, dividido em cinco continentes. Moraes oferece, pois, uma viagem aos primórdios do planeta Terra, concentrando em poucos quilómetros aquilo que, normalmente, só se vê em milhares de quilómetros de extensão.

Enfrentando alternadamente alguns raios de sol e monumentais cargas d'água, os motociclistas não deixaram de desfrutar da espetacularidade da passagem pelo vale do Sabor e do seu afluente, o Azibo, cuja albufeira reforça os argumentos desta região enquanto excelente destino turístico, destacando-se o belíssimo parque de merendas de Vale da Porca, onde os mais corajosos se lançaram na travessia a vau do ainda baixo caudal do rio Azibo.

E seria também o local da primeira passagem por terra, com 600 curtos metros, não fosse a chuva ter desaconselhado este desvio, mantendo a caravana em estrada firme.

Estradinhas de deliciosas curvinhas, com passagem por Chacim e pelo Real Filatório (fábrica do fio de seda mandada erigir pela Rainha D. Maria, em 1788, »



com amoreiras para alimentar os bichos-da-seda), até Alfândega da Fé, onde foi possível provar as cerejas cultivadas nas faldas da serra de Bornes, a que se juntariam as famosas amêndoas de Torre de Moncorvo.

Não sem que antes a caravana passasse em Eucísia, uma pequena aldeia que encerra uma lenda curiosa sobre um sacerdote do arcebispado de Braga que, incumbido de verificar se tudo corria bem na paróquia, ali jantou e dormiu. Como era pouco resistente aos pecados mundanos da comida e da bebida, terá abusado da boa pinga e, a meio da noite, para satisfazer as necessidades fisiológicas, dirigiu-se às cavalariças onde, embalado pelo sono, ou pela bebida, se deixou adormecer. De manhã bem cedo, quando a população o viu em tais preparos, justificou-se que ali havia sido colocado pelas bruxas. E, assim, Eucísia ficou conhecida como a terra das feiticeiras...

Mas mais reais são as alterações ao rio Sabor, entre Alfândega da Fé e Moncorvo, causadas pela construção da barragem que todos puderam apreciar antes de provar as deliciosas amêndoas caramelizadas, típicas da terra. Um pitéu oferecido por 'nobres' do Moto Clube do Porto, trajados a rigor, ali muito perto da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Assunção, cujo início da construção remonta ao século XVI, no tempo do Infante de Sagres e se ergue no local onde antes existiu um templo paroquial primitivo da Idade Média e que é, desde ja-

neiro do ano passado e por decreto assinado pelo Papa Francisco, Basílica Menor de Torre de Moncorvo.

Deixando a História e voltando à estrada, degustando as amêndoas na descida até ao Pocinho, houve tempo para desfrutar da estrada nacional 220 e atravessar o Douro na barragem inaugurada em 1982, no fim da qual estavam os minhotos do Moto Clube de Prado, com deliciosas bifanas para aquecer os estômagos mais protestantes, enquanto se apreciavam as quintas da D. Antónia, onde é produzido o famoso vinho Barca Velha.

Entrando no distrito da Guarda, por Vila Nova de Foz Côa, foi a caravana apreciando a mudança de paisagem, com muitas belezas para ver, como foi o caso de Freixo de Numão, antiga sede de concelho, ou a muito panorâmica estrada até Mêda, em região onde abundam fortificações, então mais importantes que a agora sede de concelho. Era o caso de Longroiva, Ranhados ou Casteição, bem como da pequena, mas muito interessante, Marialva, dotada de castelo e pelourinho, cruzeiro, igrejas e capelas, solares, cisternas e postigos.

Claro que não podíamos esquecer a importância arqueológica de Moreira de Rei, aldeia onde, em 2018, foi descoberta a maior necrópole de sepulturas antropomórficas da Europa, com 600 sepulturas de adultos e crianças, em redor da igreja de Santa Marinha (Séc. XII). As obras desaconselharam a visita, mas houve curiosos que não resistiram, assim como também quiseram sen-



tir o ambiente do palco da Batalha de Trancoso que, a 29 de maio de 1385, marcou a reviravolta na luta contra a invasão castelhana.

A monumental vila de Trancoso foi palco para a aparição da corte dos Moto Galos de Barcelos, que não quiseram perder oportunidade de 'armar cavaleiros' enquanto picavam as tarjetas.

Logo a seguir foi tempo de parar em Celorico da Beira. Na terra que viu nascer Sacadura Cabral, herói nacional que fez a primeira travessia aérea do Atlântico Sul com Gago Coutinho, reinou a boa disposição entre petiscos, como o queijo da serra de que esta vila se intitula 'capital', juntamente com doces e tostas com azeite, além de boa companhia musical.

Seguindo a N16, ao cruzar o rio Mondego a caravana entrava no distrito de Viseu com passagem por Mangualde, onde foi inaugurado em 1962 o primeiro centro de produção automóvel no nosso País, efeméride lembrada por um Citroën DS colocado numa rotunda.

Desde 1964 Mangualde fabricou mais de 1,5 milhões de viaturas a começar pelo mítico 2 Cavalos e que, em 2025, será a primeira fábrica em Portugal a produzir furgões totalmente elétricos (Citroën e-Berlingo, Fiat e-Dobló, Opel Combo-e e Peugeot e-Partner) nas versões de comerciais ligeiros e de passageiros.

Cruzar o rio Dão, rumo ao centro da cidade de Viseu, permitiu descobrir o centro histórico, a Sé Catedral (Séc. XII), começada a erigir no reinado de D. Afonso Henriques, e o Museu Grão Vasco.

Isto mesmo antes da subida ao palanque, situado à porta dos Paços do Concelho, na melhor sala de visitas viseense, após mais de nove horas e meia a rolar, e na véspera de um dia que irá levar a caravana até Ourém, após mais 240 quilómetros, muito exigentes em termos de condução.

2ª ETAPA - VISEU - OURÉM

A 2ª etapa revelou-se uma jornada muito trabalhosa e exigente, apesar da curta distância a cumprir, com os participantes a demorarem mais de 9 horas para ligar as duas cidades.

De Viseu, a caravana começou a sua viagem ainda noite escura e, desde logo, com fortes aguaceiros que tornaram mais complicados alguns pequenos troços de terra. Mas ninguém deu por mal empregar o primeiro esforço do dia, para visitar duas das antas que existem no Circuito Pré-Histórico Fiais/Azenha, parte do importante roteiro megalítico de Carregal do Sal. E logo na primeira, a Lapa da Orca, bem conservada apesar de ter mais de 5500 anos, revelou-se uma enorme surpresa, com a descoberta de que os nobres que na véspera 'picavam o ponto' em Torre de Moncorvo tinham regre-



dido à pré-história, transformando-se em aguerridos, mas simpáticos Cro-Magnons. Esta é a função dos Moto Clubes, neste caso o do Porto, que são, desde o primeiro momento, a alma e a força que mantêm despertos e animados os participantes nesta grande aventura organizada pela Federação de Motociclismo de Portugal.

Seguiu-se mais um troço de terra, fácilimo depois de ter sido alisado pela autarquia tabuense, para descobrir as surpreendentes cascatas de Sevilha, formadas pelo pequeno rio Cavalos, afluente do Mondego, recuperando das primeiras emoções em Tábua, onde o clube MK Makinas fez juz ao seu nome, distribuindo fruta, água, sandes e sumos junto à curiosa capela de planta octogonal do Sr. dos Milagres.

Entre Viseu e Tábua não podiam faltar outras descobertas, bastando atravessar o rio Dão para encontrar estradas e lugares de um passado marcante, como a nobre Santar, com os seus solares, e as curiosas aldeias de Póvoa Dão e Beijós. ou Cabanas de Viriato, onde pontifica a casa do herói nacional Aristides de Sousa Mendes. Tendo salvo mais de 30 mil judeus condenados à

morte pelo regime nazi, o Cônsul de Bordéus morreu na miséria, depois de ter sido renegado por Salazar, numa história cinematograficamente interpretada por Vítor Norte, actor que continua a marcar presença assídua na maior maratona motociclística da Europa, sempre acompanhado pela sua fiel Gina, uma Yamaha Virago que já pouco lhe deve faltar para ter percorrido todos os caminhos de Portugal.

Venda da Esperança deu acesso ao belíssimo tapete de asfalto da estrada nacional 17, rumo a Lourosa. Não a mais conhecida, de Santa Maria da Feira, mas uma outra, de Oliveira do Hospital, que apesar de ter 14 vezes menos habitantes, tem quase o triplo da área e recebe uma Feira Moçárabe, a 12 e 13 de agosto, que merece honras especiais de divulgação. É que, ao lado de jovens odaliscas que iam brindando os participantes com água, pão com chouriço e fruta, os presidentes da autarquia oliveirense, José Francisco Rolo, e da Junta de Freguesia de Lourosa, José Carlos Marques, trajavam a rigor de sarracenos. Para a aldeia foi um dia de festa em redor da Igreja Moçárabe, com 1111 anos de idade



SEGUIU-SE MAIS UM TROÇO DE TERRA, FACÍLIMO DEPOIS DE TER SIDO ALISADO PELA AUTARQUIA TABUENSE, PARA DESCOBRIR AS SURPREENDENTES CASCATAS DE SEVILHA FORMADAS PELO PEQUENO RIO CAVALOS, AFLUENTE DO MONDEGO..."



e cujos arcos interiores apresentam uma inconfundível arquitetura árabe, além de outros motivos de interesse, como os túmulos exteriores ou a torre do relógio.

Sempre com a chuva no horizonte, desmotivando os motociclistas de despirem os impermeáveis, a caravana passou por Vila de Coja e Arganil, antes da chegada a Góis onde, depois de tantas e tão boas curvas, nas agradáveis margens do rio Ceira, há sempre a garantia de uma receção calorosa a todos os motociclistas, acompanhada de um reforço alimentar que viria a revelar-se extremamente útil.

É que, os corajosos que optaram por seguir o itinerário principal traçado pelos elementos da Comissão de Mototurismo da FMP, gastaram todas as calorias para controlar a moto na degradada e lamacenta subida até ao aeródromo do Coentral, onde o Moto Clube de Góis registava a chegada dos mais atrevidos. A subida fez muitos rogarem pragas à organização, que parecia ter misturado os roadbooks e integrado neste umas páginas do Lés-a-Lés Off-Road, sobretudo na parte final, onde o muito nevoeiro acrescia ainda mais dificuldades

ao piso muito degradado. Como recompensa pelo esforço, os afoitos tiveram a possibilidade de assistir a um nevão, na muito inclinada pista da aviação de combates a incêndios situada no segundo topo da serra da Lousã. Bom, na verdade era neve artificial, mas com o nevoeiro e a descida da temperatura que se fez sentir a 1184 metros de altitude, a neve parecia mesmo verdadeira...

Bem mais simples e com enorme beleza paisagística, foi a descida para Castanheira de Pera, que compenhou em dobro todo o esforço feito a subir, com estradinhas deliciosas, por Coentral Grande, Sarnada e Pera, povoações rodeadas de árvores autóctones e com muros 'decorados' por musgos centenários, a que a chuva e o nevoeiro conferiam um aspeto místico, fazendo recordar tempos de antanho. A passagem pela Praia das Rocas, fez pensar do bem que se estaria ali se fosse um dia de sol, com temperaturas mais condizentes com a época do ano.

Ainda houve quem conseguisse ir ver a belíssima aldeia de xisto da Pena, ou os poços de neve, junto à igreja de Santo António da Neve, pois claro. No inverno >>>



enchiam-se estes poços com neve para depois, no verão, serem cortados em cubos de gelo que eram transportados, embrulhados em palha e às costas de jumentos, até ao Zêzere, e daí para a capital.

Menos sorte tiveram outros participantes que deram trabalho à equipa da Moto Medic, que acompanhou a caravana com as 8 motos para, caso necessário, prestarem apoio imediato a partir de um centro de comando móvel equipado com modernos meios de rastreamento. Presente desde a 7.ª edição do Lés-a-Lés, a equipa de Luís Isqueiro teve “mais dificuldades devido à chuva e ao mau tempo, mas apenas por causa das comunicações. Chuva que não aumentou assim tanto os incidentes nem o número de assistências pedidas, antes mudou o perfil das lesões, com vários motociclistas a sofrerem quedas a baixas velocidades ou mesmo parados, sofrendo traumatismos e contusões. Aliás, entre os 17 casos do primeiro dia, o mais grave foi uma entorse num tornozelo”.

E note-se que o pelotão contou ainda com a presença dos osteopatas e massoterapeutas Inês, Miguel, Edgar, Rui, Mauro e Adriana, todos profissionais formados no Instituto de Medicina Tradicional que, desde 2018, estão sempre prontos a recuperar os motociclistas mais “ferrugentos” para a etapa seguinte.

Quem também se divertiu à grande nos pisos de terra foi o pluri campeão nacional de Enduro e Todo-o-Terreno, Paulo Marques, que pela primeira vez trouxe toda a família consigo. À esposa Elisa, que já alinhava nesta aventura há uma década, juntaram-se os filhos Gil, Francisca (à pendura do namorado Pedro) e a mais jovem Joana que, sempre em grupo e muito divertidos, são a prova mais evidente de que este é, sempre e cada vez mais, um evento familiar, confirmado pelo notório um número crescente de participantes com os filhos à pendura ou mesmo noutras motos.

Todos unidos no prazer do mototurismo e do contacto com a natureza, esta sublinhada na passagem por Adegas, em Pedrógão Grande, onde em 2017 e após a enorme vaga de incêndios foram plantados um carvalho e um sobreiro, numa ação incluída no âmbito da campanha de reflorestação da FMP na qual que foram distribuídas milhares de árvores autóctones pelos concelhos mais atingidos pelo fogo.

Mas além da natureza o Lés-a-Lés proporciona também as descobertas históricas, como nas passagens em Cernache do Bonjardim, terra de Nuno Álvares Pereira, ou em Dornes, terra de mística templária que ostenta uma curiosa torre pentagonal, numa aldeia que, devido à subida das águas do Zêzere, ficou transformada numa península.

O dia, apesar de fustigado por grandes chuvadas, aca-





"A TRAVESSIA DO TEJO FOI FEITA ATRAVÉS DA SURPREENDENTE PONTE RAINHA D. AMÉLIA, CONSTRUÍDA EM 1904 A PENSAR NAS NECESSIDADES FERROVIÁRIAS, TENDO SIDO ADAPTADA À CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA NO INÍCIO DO MILÉNIO"



bou em Ourém, com bom tempo, permitindo uma visita opcional ao grande e muito fotogénico castelo. E muitos foram os que, chegando cedo, subiram ao interior das muralhas, actualmente em fase de recuperação e dinamização, com centro de interpretação e tudo, enquanto outros, talvez mais fatigados ou menos interessados nestas descobertas, estacionaram numa das muitas esplanadas antes do animado jantar no Centro Municipal de Exposições.

Entretanto chegava a hora de ir descansar, cedo porque no dia seguinte, a última etapa do 25.º Portugal de Lés-a-Lés, previa-se muito exigente. Uma tirada maratona entre Ourém e Sagres, com 425 quilómetros para cumprir em 10 horas e 20 minutos! Vá lá que a meteorologia parecia mostrar alguma clemência para o último dia da aventura...

3ª ETAPA - OURÉM - SAGRES

Depois da chuva intensa dos três primeiros dias, a muito longa terceira e última etapa do 25.º Portugal de Lés-a-Lés, proporcionou aos participantes 425 quilómetros que prazer que acabarem por se revelaram 'mais curtos' que os 240 km da véspera

A saída de Ourém, igualmente madrugadora, levou os participantes através do pouco explorado Ribatejo, onde foi 'investido' mais tempo para descobrir segredos. Num dia em que as temperaturas andaram entre os 20 e os quase 30 graus, com algumas nuvens no céu a proteger os aventureiros da inclemência do sol, havia que gerir esforços. Por isso, as verdejantes estradas para sair de Ourém foram perfeitas para evitar os centros urbanos.

Condições meteorológicas agradáveis contribuíram >>>



para atravessar a lezíria ribatejana sem ver nenhum dos famosos fenómenos no Entroncamento. No entanto, logo de seguida e um pouco mais adiante, na centenária Quinta da Cardiga, o Oásis da BMW esperava pelos motociclistas no imponente imóvel cuja história está registada desde o tempo de D. Afonso Henriques, começando pelo castelo construído em 1169.

Depois de uma pequena pausa para esticar as pernas e tomar um café, seguia-se a entrada triunfal na Golegã pela imponente Porta de Fernão Lourenço. Na vila onde o cavalo é rei, foi tempo para apreciar a Igreja Matriz, com o seu magnífico portal manuelino e contemporânea do Infante de Sagres, e a irreverente casa-estúdio do fotógrafo oitocentista Carlos Relvas.

Acompanhada de algum pó, que fazia esquecer as chuvadas dos dias anteriores, a caravana teria o seu momento cultural na Azinhaga, a terra natal de José Saramago. O enquadramento foi proporcionado pelos tradicionais campinos da região ribatejana sendo que, só por acaso, vieram de Guimarães para fazerem jus ao nome de Conquistadores e arrebataram o coração dos maratonistas com quadros divertidos e extremamente bem conseguidos.

Virando mais uma das 60 páginas do 'road-book' rumava-se a Santarém, via Pombalinho, terra de cheias sempre que o Tejo extravasa as margens, mas que nunca tinha vivido tamanha enchente... de motos. Já na 'capital' do Ribatejo, toda a monumentalidade foi apreciada em andamento pois o dia era longo. Como tal, a visita à Igreja de Santa Maria da Graça, um dos mais belos exemplos da arquitetura religiosa do gótico flamejante ou a descoberta do quartel de onde saiu a Revolução dos Cravos, teriam que ficar para outra ocasião.

Mas se a alma pode esperar pelas descobertas dos tesouros da nossa História, já o corpo, mundano, pede alimento com mais frequência. Por isso foi fácil aceitar o convite para a pré-estreia do enorme espaço da Bluemotor, facto que sublinha o envolvimento crescente das marcas, cada vez mais interessadas neste evento mototurístico que mais motociclistas movimenta em Portugal.

Saindo da área urbana escalabitana através de inusitados caminhos rurais até ao Cartaxo, a travessia do Tejo foi feita através da surpreendente Ponte Rainha D. Amélia, construída em 1904 a pensar nas necessidades ferroviárias, tendo sido adaptada à circulação rodoviária no início do milénio, após a construção da nova ponte para o comboio. Com 840 metros de travessia sobre grade, estreita e com semáforos porque apenas passa um automóvel de cada vez, criou natural constrangimento com a passagem das mais de 2000 motos, dando tempo a condutores e passageiros para se prepararem para a mudança de cenário. Pela frente estava o extenso Alentejo e as suas retas intermináveis, especialmente para os que conduziam motos de menor cilindrada.

Sem chuva e sem pó, embalada pela modorra alentejana, a caravana foi surpreendida já no concelho de Évora por uma inusitada manifestação. Os insetos decidiram pronunciar-se contra o extermínio causado pelas motos e motociclistas, cortando a estrada em Valverde. Reclamavam contra os atentados de que são alvo devido à velocidade, esborrachando-se nas viseiras dos capacetes e carenagens das motos.

Uma ideia genial dos sempre criativos elementos dos Motards do Ocidente, que teve o condão de animar to-



das as conversas no Oásis da Indian, à sombra e com vista sobre o lindo castelo de Alvito, actualmente transformado em Pousada, e que se prolongou ainda na bargagem da ribeira de Odivelas, no concelho de Ferreira do Alentejo. Na represa do afluente do Sado, de enorme importância para a irrigação pois permite a cultura do arroz, tomate e melão, a Honda tratou da sobremesa, com deliciosas bolas de Berlim e fruta para acompanhar o café, depois das sandes de carne servidas em Alvito. Um luxo!

Depois de Viana do Alentejo, Ferreira do Alentejo e Aljustrel, fletindo para sudoeste, por estradas desconhecidas, panorâmicas e bem asfaltadas, começava a 3.ª fase da etapa, entre medronheiros, sobreiros e azinheiras. Mas antes de virar para Monchique e daí, por Marmelite, descer rumo à costa, encontrava-se o Oásis BP, montado em amplo espaço nas margens do rio Mira, em Santa-Clara-a-Velha, onde os elementos do MC Porto estavam prontos a 'picar'. A coincidência com as festas da vila impediu a travessia do pequeno pontão, obrigando a uma volta maior, com saída por uma íngreme, mas curta curta subida em terra batida que assustou os menos experientes com receios que se revelaram infundados.

Continuando por estradas de serra, recheadas de deliciosas curvinhas até à Fóia, onde a temperatura fez jus aos 902 metros do ponto mais alto do Algarve, houve tempo para uma fotografia junto à estátua de Remco Evenepoel, o atual campeão do Mundo de ciclismo. Era também uma boa oportunidade para apreciar a ampla vista sobre o horizonte, abarcando o Atlântico, ganhando alento para a ponta final e despertando para as maravilhas que estavam para vir. Aconselhados pelos animados elementos do MC Albufeira naquele que era o último controlo em estrada, lá foram os motociclistas até Aljezur, Vila do Bispo e Sagres, onde a terra acaba e o mar começa.

Com uma belíssima descida em direção a praias fabulosas, com falésias e paisagens de cortar a respiração e uma tranquilidade que não se encontra nas superlotadas praias voltadas a sul, alguns participantes tiveram ainda tempo para visitar as belas praias da Bordeira e do Amado, a meca do surf, e o Pontal da Carrapateira, além de outras, praticamente desertas como Cordoama ou Castelejo.

A 25.ª edição da maior maratona mototurística da Europa deu a conhecer deliciosos momentos de portugalidade ao longo de algumas das mais belas estradas nacionais, municipais e regionais e deixou os 2500 motociclistas extremamente satisfeitos e de alma cheia depois de mais um Portugal de Lés-a-Lés. Agora resta esperar um ano. //



» Galeria de fotos aqui



De Honda até **AO WHEELS AND WAVES**

Tal como em 2022, fomos novamente convidados pela Honda Portugal para ir até ao evento que mistura motos e (H)ondas.

Texto: André Sanches **Fotos:** Honda

Um grupo de jornalistas ibéricos, hospedados a cerca de 60 quilómetros do Wheels and Waves, ainda no lado espanhol, tínhamos ao nosso dispor as novas scramblers Honda CL 500 para continuarmos a viagem até Biarritz, em França. Pelo caminho, tivemos ainda a oportunidade de estar aos comandos da pequenina Honda Dax 125 e da nova aventureira Honda Transalp 750.

A indecisa meteorologia, que não sabia se havia de fazer cair as gotas de água ou de as manter pelas nuvens, não nos parou e de impermeável vestido partimos com a expectativa de assistir ao Punks Peak.

No primeiro dia, levámos a CL 500 por estradas de



montanha onde tivemos oportunidade de comprovar a sua fácil e ágil condução nas curvas lentas e claro, assistir às corridas. O traçado do evento é constituído por uma reta/curva com cerca de 400 metros e que, mesmo com a neblina intensa no cimo da montanha, os destemidos pilotos enfrentavam-no sem receios.

Na viagem de regresso ao Hotel, o cenário pós apocalíptico com nevoeiro cerrado e muita chuva, obrigou-nos a conduzir com cautela e confiar no fato impermeável a fim de chegarmos secos ao hotel. A viagem correu sem qualquer problema, em grande parte graças à confiança que a Honda CL 500 nos transmite quando estamos aos seus comandos.

O último dia, o trajecto até à Cidade do Oceano, em Biarritz, foi feito essencialmente por autoestrada e

ainda que a CL 500 não disponha de um ecrã frontal para nos proteger da resistência aerodinâmica, a posição de condução confortável, as baixas vibrações e a unidade motriz muito disponível tornaram as dezenas de quilómetros a alta velocidade aprazíveis.

Para fechar em grande esta viagem pudemos ver de perto, no stand da Honda do Wheels and Waves, os diferentes projetos de minimotos Honda que quanto mais observamos mais detalhes surgem. Todas elas pequenas em tamanho, mas com grande personalidade e ambições.

No regresso a San Sebastien, felizmente sem chuva, aproveitámos para nos despedir da CL 500 e agradecemos à Honda a oportunidade de testar novamente esta simpática scrambler. //



Harlistas À DESCOBERTA



A convite da Harley-Davidson Lisboa estivemos presentes no 1.º encontro nacional Pan America, o modelo aventureiro da fabricante norte-americana.

O destino escolhido para este 1.º Encontro Nacional Harley-Davidson Pan America, foi a Serra da Lousã, uma vez que se revelou um ponto de encontro favorável aos dois organizadores, os concessionários Harley-Davidson do Porto e de Lisboa, ficando a meio caminho para cada um.

Pela fresquinha da manhã, por volta das 7 horas, juntámo-nos todos no concessionário da Harley-Davidson de Lisboa para iniciar a viagem, via auto-estrada, até ao Museu Etnográfico Dr. Louzã Henriques, onde estava previsto chegarmos pelas 10 horas.

E assim aconteceu. Todos os bicilíndricos de alta cilindrada com disposição em V ganharam vida e seguimos rumo ao norte efetuando apenas as paragens obrigatórias para pagamento de portagens e duas outras para reconstruirmos energias com

uma dose de cafeína e alimentar as possantes Pan Americas com combustível.

Chegados à Lousã, onde já nos esperavam os companheiros do norte, que partilham o gosto idêntico pela mesma moto, confraternizamos um pouco e iniciámos a visita guiada ao museu de passagem obrigatória para turistas. O Museu Etnográfico Dr. Louzã Henriques retrata com peças rurais a cultura e tradições da região, e aconselhamos a que o visite pois não se irá arrepender.

Depois do merecido descanso das Harley-Davidsons Pan America, enquanto absorviamos as curiosidades culturais da região, seguimos atrás dos guias para um passeio impressionante pela Serra da Lousã.

Envolvidos pela densa fauna e flora da região, com estradas sinuosas onde não há margem para erros, conduzimos com cautela. Até porque íamos deslumbrados com as vistas proporcionadas pela

altitude.

Espalhadas pela Serra da Lousã existem pequenas e escassamente habitadas aldeias de xisto. Apenas parámos no Talasnal para decidir, no que restava do passeio, quem gostaria de realizar a rota até ao cimo da serra por asfalto e quem se aventuraria em ir por fora de estrada.

Surpreendentemente, a grande maioria manifestou-se em ir pelo trilho, eu incluído. Como foi a primeira oportunidade de estar aos comandos da Harley-Davidson Pan America e já tinha comprovado as suas competências no asfalto, estava curioso para ver como se portaria a aventureira de grande porte norte-americana, com suspensões eletrónicas e roda de 19 polegadas na frente, num off-road suave.

Modo off-road selecionado no painel de instrumentos e fomos levantar pó, literalmente. O comportamento da Pan America no estradão foi bastante positivo, pois é fácil de controlar e transmite-nos uma grande confiança mesmo quando pensamos estar a exagerar.

De qualquer modo as almofadas eletrónicas estão presentes para nos auxiliar em todos os momentos.

Por essa altura o estômago dos participantes já “rosnava” e o almoço preparava-se no Moto Clube da Lousã, que nos aguardava enquanto descíamos a serra. Mais um momento de muita convivência acompanhado pelo típico prato da região: a Chanfana.

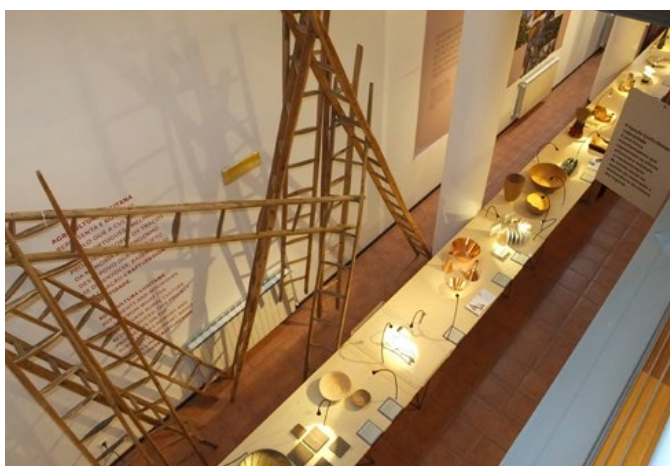
Até então a meteorologia tinha estado do nosso lado. Porém, no final do almoço, as nuvens deram de si e até nos brindaram com um pouco de trovoada! O regresso a casa previa-se molhado.

Aproveitámos uma pausa da chuva para partir, mas ainda assim não escapámos às gotas de água e resguardamo-nos atrás do vantajoso ecrã frontal a fim de não ficarmos completamente ensopados.

O regresso à capital, dia em que houve derby de futebol, fez-me enfrentar um trânsito caótico. Contudo, permitiu-me tirar conclusões das boas capacidades urbanas da Harley-Davidson Pan America.

Em menos de 24 horas, andei por cidade, auto-estrada, trilhos e estradas de serra.

E o que achei da Pan America? Achei-a impecável em todas as situações, sem despertar preocupações com qualquer desafio, e temos uns brutos 150 cv de potência para animar qualquer estrada de curvas. //





Roteiro ALGARVE

Praias com água quente, sunsets regados gin tónico e ingleses com cor de gamba bem cozida. Este é o Algarve com que a maioria se identifica. Mas o nosso é diferente. Tem estradas de montanha intermináveis e paisagens de cortar a respiração.

Chegámos ao Sul. O Algarve engloba um conjunto de serras que mergulham as suas vistas num Oceano que é quase tão Mediterrânico como Atlântico. Assim como a sua proximidade à bonomia do interminável Alentejo, sendo esta uma terra de misturas, de novos desafios, uma terra que luta contra a sua finitude.

O Algarve sugere-nos estradas que escondem

paisagens deslumbrantes na curva seguinte, sequências intermináveis de montes e vales, vegetação agreste a bordejar rios e ribeiras. Se a rainha N2 entra em apoteose na sua presença, é sinal que há muitos mais segredos para descobrir. Venha daí...

As máquinas utilizadas nos reconhecimentos para este roteiro foram as fabulosas: Ducati Diavel V4 e BMW F900 XR //

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

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

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

Trânsito: Todo o tipo de veículos que ocupam o mesmo traçado, cruzamento de povoações, enfim, os chamados empata-curvas.

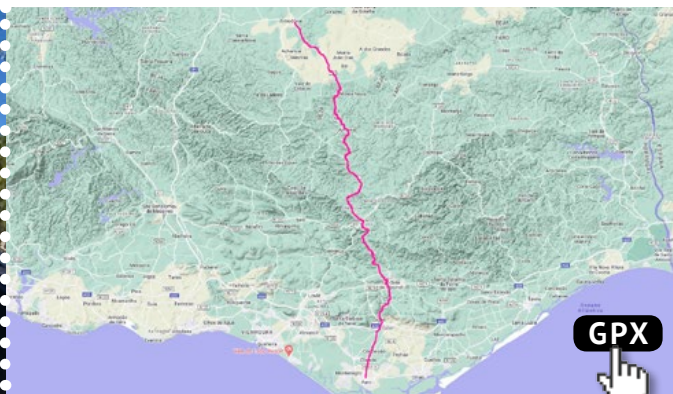
Paisagem: A qualidade da envolvimento cénica pode transformar de sobremaneira a experiência. Uma estrada de montanha será sempre mais interessante do que um percurso mais urbano.



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

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

A intocável (N2 Almodôvar - Faro)



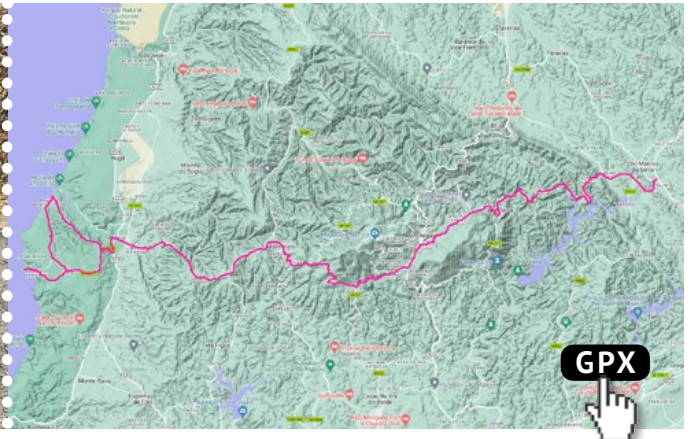
TEMOS DE COMEÇAR com aquela que é a mais icónica das nossas estradas. A N2 chega ao Algarve cheia de histórias para contar, com cheiro a vinha e a sobreiro, e antes de acabar numa ingloria rotunda (como assim começa), entra em apoteose na Serra do Caldeirão.

Logo após Almodôvar, e ainda meio dormentes pelas rectas alentejanas, começam a surgir sequências de curvas que servem de aperitivo para um verdadeiro festim motociclístico. Bom asfalto, raios bem definidos, variedade de ângulo que nos ajudam a confiar no acelerador e uma cadência que faz corar de inveja qualquer suíço alpino.

A meio, encontramos pequenas aldeias que estão habituadas aos loucos das duas rodas, aqueles do olhar esgazado e conversa empolgada pela adrenalina restante. Subindo, a Serra começa a mostrar-nos o mar ao fundo, e no miradouro do Caldeirão a foto com o tradicional baloiço é obrigatória. Este troço poderia sobreviver por si só, tem qualidade e variedade suficientes para ser enaltecido em qualquer registo, mas quando percebemos que faz parte da maior estrada do país, a sua magnitude atinge um nível quase mítico. Aqueles que já a fizeram num dia (geralmente de Norte para Sul), conhecem a sensação quase transcendental destes últimos quilómetros. Gloriosa.

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

Da Serra ao Mar (N 267)

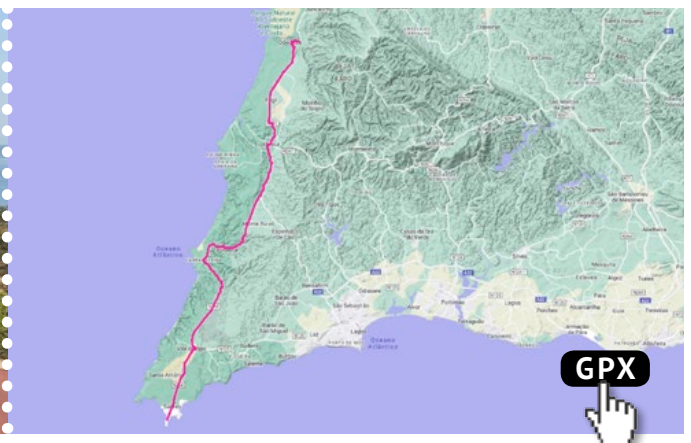


HÁ UMA CERTA bipolaridade no registo que a N 267 apresenta. Os seus melhores atributos são muitas vezes camuflados com defeitos que não podemos ignorar. Logo no seu começo (em São Marcos da Serra), o brilhante desenho do seu traçado é prejudicado pela má qualidade do piso. Uma pista larga, fluida e de ritmo elevado, pede muita atenção às armadilhas (depressões, lombas, remendos e ocasionalmente alguns buracos) que nos

aparecem nas trajectórias. Antes e após a passagem por Monchique o asfalto melhora substancialmente, e na descida para Aljezur encontramos as curvas mais rápidas de todo o percurso. O pequeno loop que nos leva às praias de Monte Clérigo e Arrifana serve para sentir o cheiro da esteva algarvia e repousar o olhar numa das costas mais selvagens da Europa. Enorme variedade de cenários ao longo de toda a sua extensão.

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

A Vicentina (N120 - N268)



É FÁCIL de percebermos o fascínio dos estrangeiros com este pedaço de mundo. O impacto visual destas escarpas que terminam em praia, e a beleza agreste dos seus recortes, frequentemente contrastam com um mar cheio de carácter. A N120 (já referenciada por nós no Roteiro do Alentejo Sul) ganha outra dimensão após Odeceixe. Se tivermos muita paciência com o transito veraneante (especial

atenção às longas filas provocadas pelas auto-caravanas), conseguimos relaxar o suficiente para pensarmos num mergulho nas melhores praias do país. Sagres espera-nos de braços abertos. Os seus ventos já nos fizeram sonhar com novas descobertas. Este troço vale mais pelo seu carácter do que pelo seu desafio motociclístico. Para fazer engrenando sempre uma mudança acima.

Sinuosidade 3,5 Asfalto 4 Trânsito 2 Paisagem 4 Duração 4 Total: 17,5 pontos

Loop da Foia (M1067-N266.3-N267)

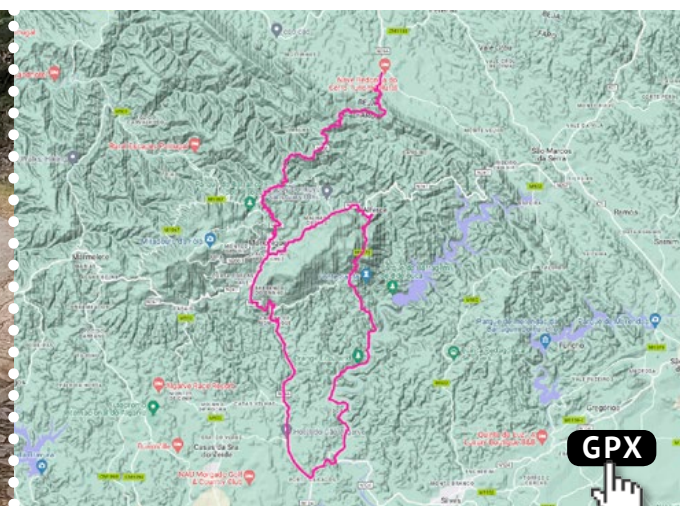


ESTE LOOP é para quem quer conhecer o ponto mais alto do Algarve de maneira diferente. Sugerimos começar pela estrada que rodeia o seu sopé (entrando por Gralhos) e divertirem-se com as intermináveis sequências de curvas que nos entrega. Atenção que para além da cadência apertada, é uma estrada com pouca circulação, logo não será raro encontrar um asfalto algo sujo. A passagem

pela Foia faz-se de peito aberto, porque a paisagem que se estende à nossa frente faz-nos ter vontade de ter asas. A descida pouco convencional leva-nos por caminhos tortuosos (muitas vezes só passa um veículo, sem grande problema para motos) mas altamente divertidos. No meio das curvas a 180°, e entre alfarrobeiras e cactos, conseguimos ver Portimão lá ao fundo.

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

Loop de Alferce (N266-M1073-N267)



ORIGINALMENTE a ideia seria incluir "apenas" a N266 neste roteiro. Saindo de Nave Redonda, no primeiro impacto com a serra encontramos um asfalto muito partido, num claro sinal de abandono. Assim que entramos no concelho de Monchique, o piso melhora substancialmente e um transe curvilíneo apodera-se de

nós. Monchique espera-nos e como não conseguimos baixar o ritmo, deixamos a zona termal para trás e voltamos a subir em direcção a Alferce. É imperativo o desvio para visitar a Barragem de Odelouca parando para respirar um pouco. Até porque na subida de regresso à serra as paisagens são deslumbrantes.

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

Pela serra adentro (N124)

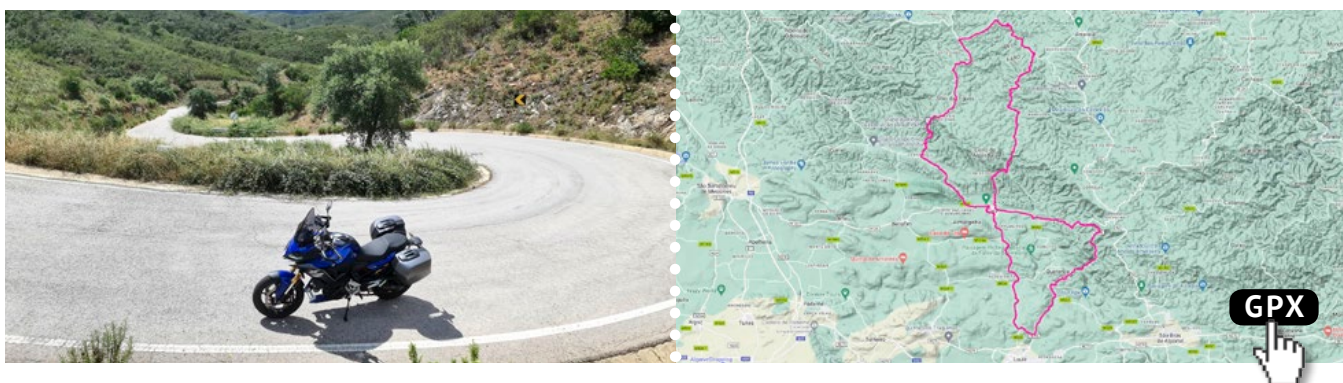


O SEU NOME faz lembrar uma das estradas mais movimentadas do Algarve, a N125, mas a sua personalidade não podia ser mais díspar. Começando em Portimão e terminando em Alcoutim, ela atravessa a serra do Caldeirão em toda a sua extensão. Se esta capacidade de ser a espinha dorsal de grande parte das melhores estradas da parte oriental algarvia, a

N124 ainda faz questão de ter uma atitude à altura do seu desígnio. É envolvente nas zonas mais sinuosas e impactante nas paisagens de horizontes largos. A sua morfologia variável é das suas mais valias, sempre com uma qualidade de piso acima da média. Barranco do Velho e Cachopo são dois epicentros de diversão motociclística.

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

O grande oito de Salir (M503-CM1208-N124-N396-M525)



ESTE CONJUNTO de voltas circulares tendo como Salir o ponto central, faz do pitoresco a sua nota dominante. Sugerimos deixar a N124 e subir a M503, recortando montes e vales (alguns deles fazendo lembrar os Picos de Europa) e dando de caras com verdadeiras pérolas gastronómicas locais (geralmente regadas a medronho no fim da refeição). Chegando a uma conhecida zona de eólicas, repetimos o troço (surge no roteiro do Alentejo Sul, no “Loop de Almodôvar”) e viramos novamente para sul. É o vislumbre de uma

Califórnia diferente que nos faz pensar que estamos há demasiado tempo absorvidos pelas curvas. Calma, que o melhor ainda está para vir. Depois de caminhos mais pitorescos e rurais a N396 faz-nos subir a adrenalina com kms seguidos de asfalto e cadência quase perfeitas. Muitos serão aqueles que irão fazer piscinas para repetirem todo o processo. Estão desculpados. O regresso a Salir pela M525 terá de ser feito numa toada mais calma, esta é a estrada que faz a ligação a Loulé e a que apresenta mais trânsito de todo o trajecto proposto.

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

Loop do Cachopo (N397-N270-???)

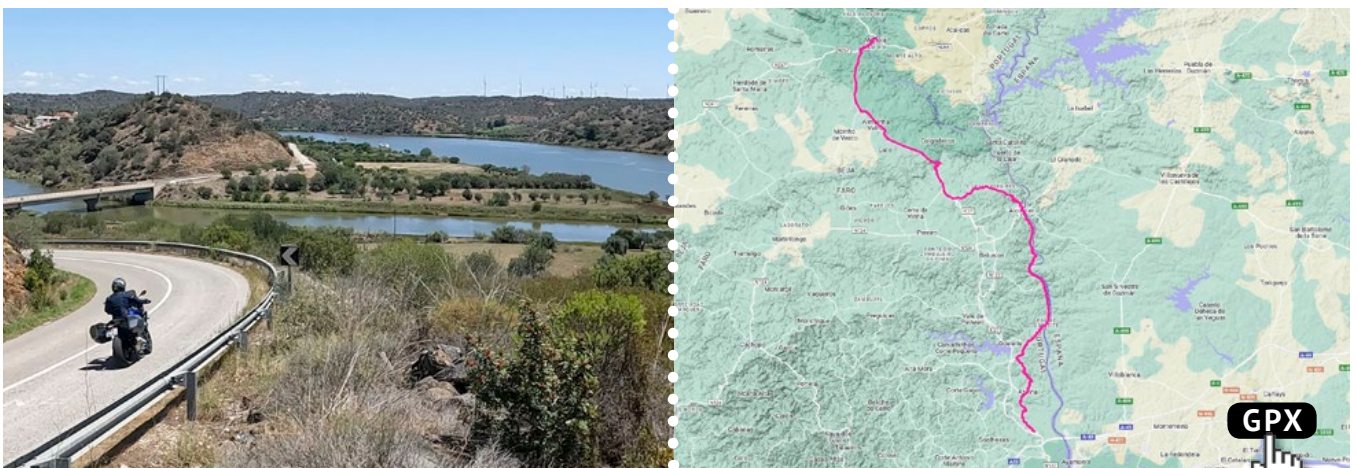


COMO É que vos conseguimos explicar a sensação de descobrir uma nova estrada? Mas antes de nos encontrarmos com este unicórnio asfáltico primeiro descemos a conhecida N397, de curvas largas e vales majestosos. O seu ritmo varia entre o fluido e o encadeado, assim como a qualidade do alcatrão (mais ondulado na secção final). Em cada miradouro surge ao longe Tavira e um algarve veraneante mais calmo. Com alguma paciência fazemos a ligação que se impõe para

voltarmos rumo a Norte, com a aldeia de Bemparece a mimetizar o sentimento de descoberta, rapidamente estamos a degladiar curvas de 2ª velocidade num troço estreito mas bem sinalizado. Acreditamos ter encontrado um diamante em bruto, visto que raramente nos cruzamos com outro veículo. Chegamos à Alcária do Cume ficamos com vontade de voltar para trás, incrédulos com o verdadeiro menu de degustação mototurística que acabamos de experienciar.

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

Guadiana aos nossos pés (N122-M507)



FARIA TODO O SENTIDO que a N122 também fizesse parte do nosso roteiro do Alentejo Sul. Mas em boa verdade acreditamos que atinge todo o seu esplendor a sul de Mértola, especialmente quando tiramos o azimute ao Guadiana e bordejamos a zona ribeirinha de Alcoutim, lançando olhares jocosos aos nuestros hermanos. Porque neste nosso cantinho à

beira mar plantado conseguimos preservar a nossa identidade, a nossa história, com a noção de que em tempos dividimos o mundo com eles (juntos, inventamos a globalização). Este é o estado de espírito que estes cenários nos permitem, numa estrada feita para nos entregarmos a devaneios líricos, em ritmo de passeio entusiasta.

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



Meia época, EMOÇÃO PLENA!

A época de MotoGP chegou a meio ou, pelo menos, ao intervalo das férias de verão. Entre quedas, penalizações e lesões, o mundial tem servido corridas surpreendentes.

Texto: Paulo Araujo

Era para ser a temporada mais longa de sempre, mas continua a haver algumas dúvidas sobre a realização do primeiro GP da Índia, marcado para 24 de Setembro na até agora por homologar pista de Buddh.

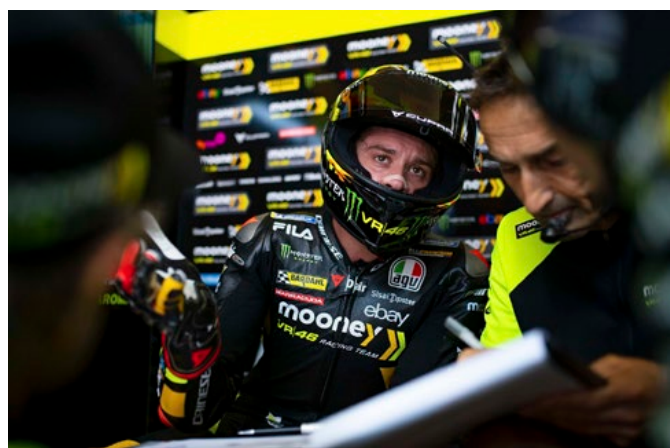
Mesmo assim, será uma das mais longas de sempre e, apesar do aparente domínio de uma marca, a Ducati, tem sido também uma das mais disputadas.

É que, vencer por vencer, apenas 3 pilotos o fizeram até agora: Bagnaia e Bezzecchi, da Ducati e Rins da Honda LCR.

Cabe aqui fazer um parêntese ao número assustador de pilotos afastados por lesão muito cedo: Logo de caras, no início inédito em Portimão, Pol Espargaró e Oliveira.

Depois, porventura o caso mais sério, foi a dupla fratura da tibia e perónio de Alex Rins, que provavelmente o manterá afastado ainda uns meses mais, e as menos sérias mas igualmente determinantes na perda de pontos de Mir, Marc Márquez, Bastianini e agora, aparentemente, Quartararo.

Fechando o parêntese, se olharmos não para





as vitórias mas para os pódios, porventura um melhor indicador de quem está no topo, semana sim, semana sim, o espetro alarga-se para mais 2 motos da marca de Bolonha (Zarco e Marini) e para uma Yamaha, a de Quartararo, apesar de todas as dificuldades com que a marca se debate, e abarca as KTM de Miller e Binder, que acabaram ambas no pódio em Espanha.

Se alargarmos isto às corridas curtas de Sprint, inovação deste ano, temos mais um vencedor em Binder e, considerando as sessões dos Grandes Prémios como um todo e não apenas a corrida, chega a haver 8 motos Ducati no Top 10 da maioria das provas.

Isto frisa bem o bom momento da marca, que no ano passado “limpou” os títulos de Pilotos, Fabricantes e Equipas, além do de SBK, que lhe valeu o recorde de vendas de motos de estrada, com 61.562 unidades.

E depois, temos parte da razão desse domínio, pela negativa. Negativa pela incapacidade dos rivais em montarem uma oposição real, especialmente as marcas antes dominantes Yamaha e Honda.

Negativa pela crise, real ou imaginária, técnica,

física ou psicológica (ou uma combinação de todas!?) que continua a afetar Marc Márquez, o piloto mais vencedor da era pós-Valentino Rossi.

A saída de cena do piloto mais provável de conseguir levar a luta às motos de Bolonha, e tudo descamba... especialmente quando, numa Honda RCV que reage como num gume de navalha e, exceção feita a Rins, quem tenta andar depressa com ela cai.

Do lado da Yamaha, as coisas pouco melhor estarão, com Quartararo perdido para lutar sequer pelo pódio, que só pisou uma vez em 3º nos EUA, e Morbidelli a ameaçar um regresso com um 4º na Argentina, mas desde aí ambos a afirmarem a alto e bom som que a Yamaha assim não vai lá.

Até a Aprilia só consegue atacar os lugares intermédios mas não venceu ainda, com o ocasionalmente brilhante mas inconsistente Viñales a acabar 6 corridas fora dos pontos, e o mais consistente, Espargaró, quase no mesmo número, mas pelo menos a reservar para si uma série de conclusões no 5º lugar, e agora um pódio de Assen, embora ganho na secretaria pela demissão de Binder.

A propósito de Binder, isto traz-nos à KTM,

a única marca que é capaz de incomodar consistentemente as Ducati, mesmo que agora se veja, no contexto da troca de Oliveira por Miller, que é preciso uma pontinha de loucura para andar à frente nas motos de Mattighofen.

Tanto podem lutar pelo pódio como ficar fora dos pontos (Binder em Portimão, na Argentina, Itália ou Alemanha, ou Miller na Argentina, América, França e Holanda no Sprint).

Restam um punhado de “dark horses” que podiam ter feito a diferença: Rins na Honda LCR, o único vencedor não-Ducati, e Pol Espargaró da GasGas, ambos excluídos por lesões, e o nosso Miguel Oliveira, atrasado pelas mesmas razões mas ainda na luta.

A Aprilia RS GP de Miguel Oliveira é uma moto vencedora, a unidade que deu a Aleix a sua vitória isolada na Argentina em 2022, e com tempo e a sua atitude metódica e cerebral para a desenvolver no seio de uma equipa para a qual moto e piloto são novidade, Miguel teria lá chegado de certeza... se também ele não tivesse perdido já 7 corridas por azares vários, sequelas de lesões e agora, na Holanda, por razões técnicas com travões inconsistentes a aumentarem a desilusão.

A marca que falta, a GasGas, tem por um lado um piloto lesionado em Pol e por outro, um “rookie” em Augusto Fernández, e mais não seria de esperar.

Dito doutra maneira, falta a todos os outros na grelha o que a Ducati tem de sobra: Velocidade, consistência, e pilotos rápidos e vencedores.

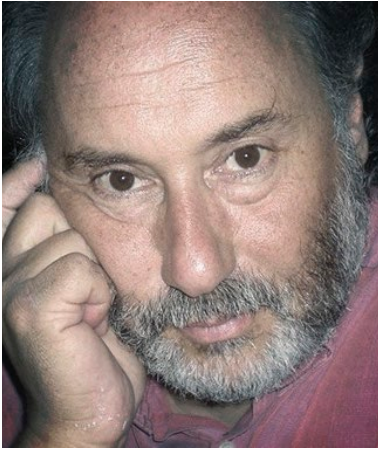
Raramente, nas últimas épocas, um vencedor pareceu tão definido a meio da época como este ano o que ostenta o Nº 1 de Campeão, Francesco Bagnaia. Não pela vantagem de 21 pontos no Campeonato, que agora com 37 em jogo a cada ronda (25+12) não é determinante, mas pela forma aparentemente fácil com que chega à frente, lá fica e até se dá ao luxo de fugir aos outros.

Agora, se olharmos para os candidatos mais sérios, veremos duas coisas:

A mais óbvia, é que todos pilotam Ducati. Com 8 motos na grelha, a marca de Bolonha é uma verdadeira escola de pilotos, e as outras marcas estão para sempre a tentar acompanhar, ou a copiar descaradamente, as inovações técnicas de Gigi Dall'Igna.

A não tão óbvia é que, do próprio Bagnaia a Bezzecchi em 3º, Marini em 6º ou Bastianini (que por ter falhado 5 rondas está fora da equação, 2 lugares abaixo de Oliveira em 18º) são todos vencedores e graduados do Rancho de Valentino Rossi. O tal que ia provocar uma queda assustadora nas audiências de MotoGP quando se reformasse, mas que em vez disso, parece é ter assegurado o seu futuro! //





Paulo Araujo

Motociclista, jornalista
e comentador desportivo

As tribulações DA DORNA

Por um lado, o Mundial de Velocidade está mais mediatizado que nunca. Por outro, porém, nem tudo está bem na caça às audiências globais.

O progresso na transmissão das provas de MotoGP é inegável. A cada semana, durante um fim-de-semana de Grande Prémio, podemos contemplar em grande detalhe imagens em alta resolução dos treinos e das corridas, com repetições em câmara lenta, gráficos a explicar em tempo real o que está a acontecer e, normalmente, informação atualizada especializada a acompanhar cada momento da ação.

Porém, tudo isto falha se, nas corridas em si, tudo parecer ser feito para as tornar numa procissão estilo Formula 1, já que as lutas cotovelo a cotovelo de outrora são agora castigadas à mínima infração.

“Pensei em ultrapassar, mas depois tive medo de ser castigado” – quando o mais feroz piloto da grelha em recuperações, especialista em vir do nada lutar pelos lugares do pódio, diz isto, como Brad Binder fez há uns tempos, está tudo dito.

Compreende-se que a Dorna, como Promotora, e os Comissários da FIM, como órgão legislador da modalidade, queiram evitar acidentes, até porque cada vez que existe uma vítima fatal, as repercussões são muitas e abrangentes. Mas tem de haver um equilíbrio entre disciplina e verdade desportiva, entre distinguir manobras sujas da natural fogueira de um piloto em pista em busca da vitória.

Vários dos que agora apontam o dedo devem vitórias em corrida, senão mesmo títulos mundiais, a manobras de última volta que agora seriam imediatamente sancionadas. Spencer, Capirossi, Márquez, para mencionar só alguns. E os maiores por vezes eram os mais impiedosos também, como Roberts, Agostini, Nieto, Read, Rossi.

Faz pouco sentido a Dorna ter ido, há um par de meses,

buscar o Americano Dan Rossomondo, um especialista em atrair multidões ao basketball americano e a negociar direitos de media, para depois estragar o espetáculo em pista, ainda por cima com decisões que, muitas vezes, parecem pecar por inconsistência...

Quartararo foi castigado quando caiu em proximidade com outros pilotos quando foi empurrado e não tinha por onde ir. A seguir, Marini, Márquez, Zarco e Bezzecchi escaparam com manobras semelhantes, sem qualquer punição.

Ainda por cima, poderia parecer aos fãs, embora seja improvável tal ser realidade, que o Promotor favorece esta ou aquela marca ou nacionalidade. Certamente, houve uma altura em que isso era verdade, com manobras questionáveis de pilotos espanhóis mais perdoadas que as de outros... mas agora o Colégio de comissários é uma entidade independente dos promotores, embora depois, e por outro lado, as regras possam ir sendo alteradas à medida que...

Um exemplo é a ridícula punição que, há dias em Jerez, obrigou Quartararo a repetir uma Volta Longa porque à saída o seu pneu tocou na linha verde durante uns centímetros...

Esta e outras decisões no género têm ainda mais a ver com algum desencanto dos espetadores, do que o facto de terem transformado o site da MotoGP num portal de venda de vídeos na esperança de maximizar receitas... facilmente desmotivarão os seguidores tradicionais, mas dificilmente atrairão novos espetadores.

O contato do público com os pilotos e corridas disputadas taco a taco, sem decisões de secretaria, serão o segredo para atrair mais audiências, mas quanto tempo vai a Dorna continuar a esticar a corda na direção oposta, desmotivando-as com decisões aparentemente arbitrarias? //



SENTE O PODER DAS NOVAS SUZUKI



MARCA JÁ O TEU TEST RIDE!

Campanha de Test Ride dos novos modelos Suzuki GSX-8S, V-STROM 800DE e 1050DE. Os Test Rides requerem marcação prévia nos concessionários aderentes. Disponibilidade de Motos e Modelos para Test Ride a confirmar junto de cada concessionário.



/SuzukiPT

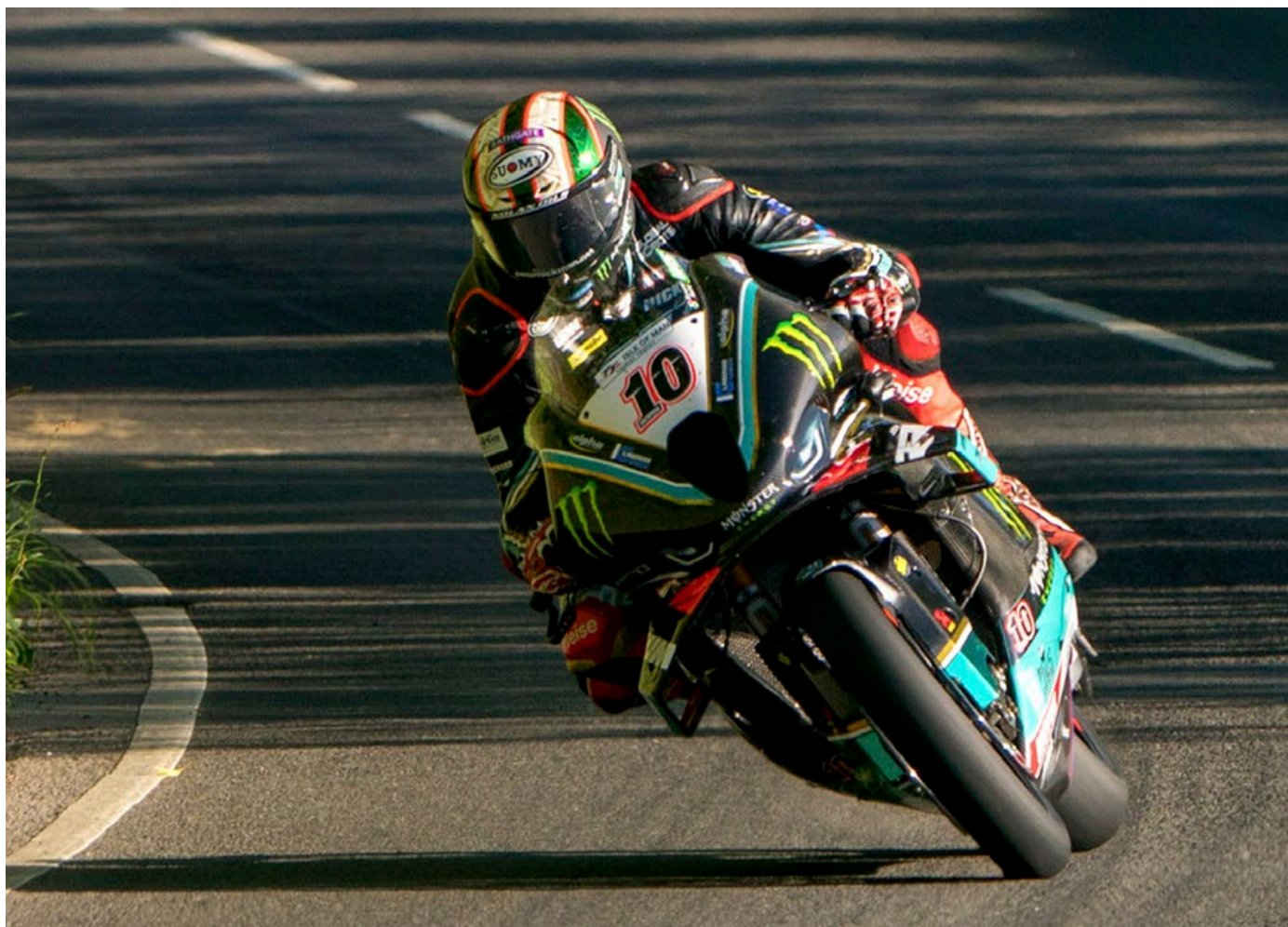


/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Drama e emoção

NA MAIS ANTIGA CORRIDA DO MUNDO

Em 2023 os recordes em vigor da volta ao traçado de 60 Km da Ilha de Man voltaram a tombar... com velocidades superiores a 320 Km/h a serem agora rotina na zona da Montanha. Até quando pode a escalada da tecnologia continuar a compactuar com a tradição da mais antiga corrida do Mundo?

Quando os primeiros veículos motorizados começaram a circular, eram considerados um perigo tal, que na pioneira Inglaterra, uma lei exigia que uma pessoa precedesse a máquina infernal a pé, agitando uma bandeira vermelha.

A par com esta limitação, uma pequena Ilha perdida entre a Inglaterra e a Irlanda viu a oportunidade de se promover, abrindo as suas estradas para a realização de corridas de motos. Assim nasceu o Tourist Trophy da Ilha de Man.

Disputada desde 1907, a mítica prova celebrou este ano a sua 102ª edição, já descontando os anos da guerra, e mostrou-se desde sempre repleta de fascínio, perigo e drama.

Após a partida, separados por intervalos de 10 segundos, os concorrentes batalham contra o relógio. As corridas são disputadas em 3 ou 4 voltas, das quais apenas uma é uma volta largada, pela necessidade de parar para reabastecer combustível. A sua ordem “na estrada”

é frequentemente pouco indicativa do seu lugar na tabela classificativa.

É escusado perguntar o que faz estes homens, e um pequeno punhado de mulheres, arriscarem as suas vidas entre muros e arvoredo, percorrendo a alta velocidade as 217 curvas do longo traçado.

Em 2023, o Espanhol Raul Torras, que participava nesta prova pela 5ª vez, tornou-se a 266ª fatalidade aqui registada desde 1907, numa edição que foi prolífica a bater recordes:

Primeiro foi Michael Dunlop, que averbou mais 4 vitórias e ficou a apenas uma das 26 conquistadas pelo seu tio e modelo Joey Dunlop. O sobrevivente de uma família que vive e morre pelo TT, terá agora de esperar mais um ano para tentar bater o recorde que ainda está atribuído ao seu famoso tio.

Michael Dunlop tem nos genes a dedicação da sua família às corridas e a fatalidade que a tem consumido: Joey Dunlop perdeu a vida em 2000, o pai de Michael, Robert Dunlop em 2008 e o seu próprio irmão William em 2018. Ironicamente, nenhum deles na Ilha de Man, mas em pistas





"APÓS A PARTIDA, SEPARADOS POR INTERVALOS DE 10 SEGUNDOS, OS CONCORRENTES **BATALHAM CONTRA O RELÓGIO.** "

urbanas semelhantes.

Depois foi a vez de Peter Hickman que, com outros 4 triunfos em seu nome, foi o único outro piloto a vencer (sem falar do monopólio da dupla dos irmãos Birchall na categoria de sidecar), tendo Hickman ainda batido o recorde absoluto da volta, que agora está nos alucinantes 219 km/h, tendo pelo caminho batido outros nomes consagrados como Dean Harrison, Josh Brookes, James Hillier, John McGuinness, Connor Cummins, e, claro, Michael Dunlop.

Finalmente, nos espetaculares Sidecars, os irmãos Bem e Tom Birchall também bateram o

recorde da volta que está agora nos 193 Km/h e venceram ambas as corridas disputadas sobre a dupla Pete Founds /Jevan Walmsley, que também rodou abaixo do anterior recorde.

Controlado por um exército de comissários voluntários, incluindo os famosos "Comissários voadores" que prestam assistência rápida deslocando-se eles próprios em moto a grande velocidade, o TT, disputado entre muros, sebes e pitorescas vivendas, permanece um evento único em que tradição e tecnologia de ponta convivem lado a lado... até quando? //

TIGER SPORT 660



FOR THE RIDE



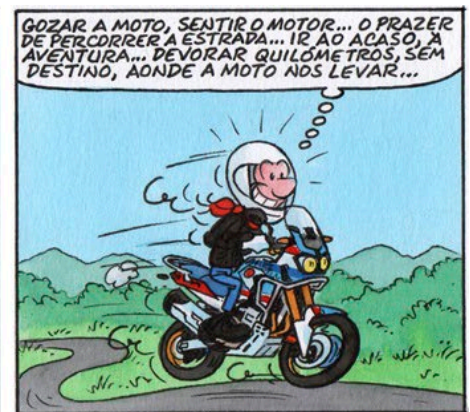
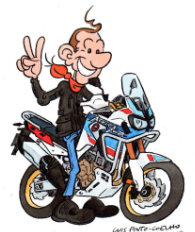
4 ANOS DE GARANTIA

SHIFT ASSIST

OFERTA DAS MALAS LATERIAS

**VERSÃO A2
DISPONÍVEL**

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



MOTOS **USADAS**

A stylized, high-contrast illustration of a motorcycle's rear suspension and wheel. The image uses a limited color palette of black, white, and yellow, with a heavy use of halftone and cross-hatching for shading and texture. The focus is on the mechanical components, including the rear wheel, a disc brake, a shock absorber with a coil spring, and the rear fender. The overall aesthetic is graphic and industrial.

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



ANDAR DE MOTO



André Sanches
Jornalista e Motociclista

A Terapia

Quando algo sucede nas nossas vidas, seja bom ou seja mau, e até mesmo quando nada acontece, há sempre um motivo para dar uma escapadinha de moto.

É inexplicável. O misto de sensações que é resultado da sintonia com a máquina que vibra entre as nossas pernas. Somos um só. Engrenamos a 1ª velocidade e automaticamente os pensamentos desligam-se, ficamos focados na prazerosa condução.

Somos nós a moto e o caminho escolhido. Esporadicamente, não escolhemos o destino, partimos com vontade de papar quilómetros. Sair de manhã e voltar ao fim do dia. Dizer aos nossos mais próximos que vamos andar de moto sem saber como nem porquê, simplesmente porque nos apetece.

Enrolar o punho e queimar gasolina, apertar a embreagem e escolher a melhor mudança para enfrentar a próxima curva, sempre mentalizados dos nossos limites e nos da moto.

Para mim, considero esses momentos como uma terapia. Fazem-me apreciar o bom deste “hobbie” que traz ao de cima momentos felizes, ainda que a andar de moto estejamos muito vulneráveis.

Portanto, quando se sentir mal, agarre na sua moto e vá algures. Espaireça e limpe as ideias enquanto faz algo que lhe dá gosto. Até porque o verão está aí e não há melhor altura para desfrutar destas maravilhosas peças de engenharia com duas rodas. //



"Somos nós a moto e o caminho escolhido. Esporadicamente, não escolhemos o destino, partimos com vontade de papar quilómetros."



TRANSALP

As montanhas chamam por si

Está na hora de redescobrir a Transalp, uma moto tão versátil que não pode ser categorizada, transcendendo as classes de motos tradicionais para se tornar a “all-rounder” original. A Transalp regressa com um novíssimo motor de 755cc. Os seus cinco modos de condução, chassis leve e quadro em aço, tipo diamante fazem dela a escolha perfeita para qualquer ambiente, das estradas urbanas às estradas extensas e não pavimentadas das montanhas dos Alpes. O seu estilo de aventura autêntico, juntamente com um conforto de condução incomparável em qualquer posição, tornam a Transalp na escolha óbvia para viagens de aventura. Quer esteja a explorar cada centímetro da Europa ou nas deslocações do dia-a-dia, a Transalp está lá para si. **Realize o seu Sonho.**



E agora, por apenas 300€
aproveite todas estas vantagens:



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

¹ O Honda Plus inclui o valor equivalente ao prémio de seguro de Responsabilidade Civil Automóvel, 'Honda Base', referente à primeira anuidade.

² Honda Mapit - Inclui um ano de Ligação GPRS, com informação e alertas no seu telemóvel, ver estatísticas das suas rotas ou mesmo partilhar a sua localização.