



POWER CRUISERS

» DUCATI DIAVEL V4 » HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S » TRIUMPH ROCKET 3 R



TESTE

CFMOTO 800 NK

» **TESTE**

H-D NIGHTSTER SPECIAL
QJ MOTOR SRT 700 X
SYM MAXSYM TL 508

» **REPORTAGEM**

41ª CONCENTRAÇÃO DE FARO
21º BMW MOTORRAD DAYS

» **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

O Senhor Guarda

Há coisas que não consigo perceber e uma delas é a falta de profissionalismo, sobretudo em quem veste uma farda.

Sei que os agentes da autoridade são pessoas como as demais, que arrastam consigo a educação e formação que receberam, assim como todas as alegrias mas também todas as frustrações das suas vidas.

Isto serve de introdução ao relato de uma pequena história que se passou comigo, há uns dias, e que ilustra bem a razão pela qual, muitas vezes, a população em geral tem dificuldade em perceber e respeitar o trabalho das referidas forças de segurança.

O que se passou foi o seguinte:

Chegado ao centro da bela vila de Góis para almoçar, onde estacionar uma moto não é fácil, consegui parar a minha bela montada num local onde não era proibido e não estorvava rigorosamente nada nem ninguém, mesmo encostado a um estacionamento para automóveis.

No final do almoço, na rua a poucos metros da moto, estava eu a fumar um cigarro acompanhado de um café quando um carro patrulha da GNR se aproximou, parou no meio da rua e, de dentro dele, saiu um agente da autoridade a olhar fixamente para a minha moto estacionada ali em frente. Apesar de eu estar completamente à civil, ou seja, sem capacete ou blusão, o guarda graduado dirigiu-se a mim e perguntou: Esta moto é sua?

Sim! - respondi com um sorriso que disfarçava a mentira, já que na realidade a moto era do

importador que ma tinha cedido para teste.

Em troco recebi um seco: Não pode estar aqui estacionado! Tem que tirar daqui a moto!

Educadamente respondi que já estava de saída. - Tem que sair já, disse o senhor guarda graduado que imediatamente entrou no carro patrulha e seguiu o seu caminho. A ordem autoritária e completamente descabida ficou-me atravessada no pensamento. Não pelo facto de ter que tirar a moto, mas sim pela sua falta de lógica ou bom senso. É que Góis ficou no mapa nacional precisamente pelas motos.

Em Góis circulam motos todos os dias do ano e a todas as horas do dia ou da noite, e grande parte das motos que ali passam, sejam de locais ou de viajantes, fazem barulho, muito barulho, com os seus escapes alterados.

E esse barulho incomoda toda a povoação. Sobretudo os muitos turistas que buscam a calma e a frescura da zona e que são uma das principais fontes de rendimento da região.

E nas muitas vezes que por lá passo ou permaneço uns dias, nunca vi nenhuma operação policial que tentasse sequer minimizar essa situação, apesar de, ao contrário dos locais de estacionamento, os níveis de ruído terem legislação bem definida e inequívoca, além de fácil de controlar e que seria altamente benéfica para a população local.

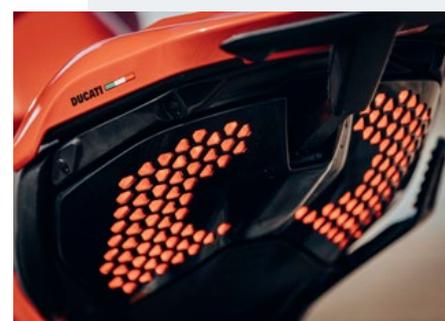
No entanto, a minha moto estacionada num local que não incomodava ninguém além do senhor guarda graduado, parece ser um grande problema de ordem pública.

Como costumo dizer... Porque não ? //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 20 BMW CE 02
- 24 KAWASAKI ZX-4RR
- 26 CFMOTO 800MT EXPLORE
- 30 SUZUKI HAYABUSA
- 32 MITT 125 ADV
- 34 GAMA QJ MOTOR
- 38 SWM SIX 6 E HOKU 125
- 40 MV AGUSTA DRAGSTER RR SCS AMERICA
- 42 BMW R 18 THE CROWN



CONTRAPONTO

- 46 DUCATI DIAVEL V4 vs HARLEY DAVIDSON SPORTSTER S vs TRIUMPH ROCKET 3 R

TESTE

- 56 CFMOTO 800 NK
- 66 QJ MOTOR SRT 700
- 76 HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL
- 84 SYM MAXSYM TL 508

REPORTAGEM

- 118 41ª CONCENTRAÇÃO DE FARO
- 126 21º BMW MOTORRAD DAYS E FESTIVAL PURE&CRAFTED - BERLIN 2023

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: O SENHOR GUARDA
- 6 PEDRO ALPIARÇA: A MINHA PRIMA INÊS
- 18 INÊS ROLO: PELA PRIMEIRA VEZ EM PISTA COM AIA RACING SCHOOL
- 94 ADELINA GRAÇA: NÃO SIGAS NINGUÉM QUE TE ABORDE EM ANDAMENTO!
- 114 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS ATRAVESSANDO O MEDITERRÂNEO
- 130 PAULO ARAUJO: PASSADO E FUTURO
- 132 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 134 ANDRÉ SANCHES: A EQUIPARAÇÃO



**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Ensaaiador

A minha PRIMA INÊS

Não vos querendo aborrecer com sentimentalismos exacerbados, a verdade é que este vosso escriba teve uma experiência bastante emocional num contexto inesperado. Um curso de condução desportiva no Autódromo Internacional do Algarve, com uma equipa de excelência encabeçada pelo mui nobre Miguel Praia, seria, por si só, um evento que colocaria a expectativa nos píncaros de qualquer pragmatismo possível. Afinal de contas, é a nossa montanha russa, um carrossel enaltecido pelos melhores pilotos do mundo como desafiante e trabalhoso. Semanas de planeamento meticuloso, muitas horas a ver “onboards” de voltas rápidas, e uma máquina feita à medida para o intento, moldavam o cenário de um dia que se queria único, focado na hercúlea tarefa de absorver tudo.

Mas quis o destino que o tapete da concentração me fosse puxado nos primeiros minutos da experiência. No melhor dos sentidos. Ali estavam eles, sempre de sorriso rasgado, os meus queridos familiares (motociclistas empedernidos, daqueles que vivem as motos o ano inteiro, com horizontes largos e uma paixão enorme pelas duas rodas) traziam a filhota de 20 aninhos para fazer o mesmo curso. No final dos anos 80, a primeira moto que conduzi foi graças à insistência da minha prima, que com a sua intensidade contagiante abriu uma caixa de Pandora que até hoje nunca mais foi fechada.

A pequena Inês, de carácter dócil e sorriso fácil, estava extasiada com tudo o que se passava à sua volta. Sorveu todas as palavras dos mestres, dedicou toda a sua atenção aos aspectos técnicos, tentou controlar o nervoso miudinho perante a enorme magnitude da

experiência. Eu tenho gravado na memória a primeira vez que me apercebi de todos os componentes que compõem o acto de dominar uma moto em curva. Desde a importância do acelerador no equilíbrio de massas, ao olhar para o sítio certo, até chegar à veneração dos deuses da borracha. E agora estava a assistir a esse processo. No melhor dos sítios para o fazer, uma folha em branco para a Inês desenhar a sua futura relação com as máquinas que tanto adora.

O que se seguiu, não esteve aquém do espectacular. Não só foi a melhor mulher em circuito, como conseguiu este feito com a embraiagem da sua pequena 400 a entregar a alma ao criador. Sempre interessada em colocar as suas dúvidas, e sempre com o brilho no olhar de quem está a descobrir os seus limites e os da máquina. Parabéns miúda, tens todo o direito de te sentires orgulhosa com o teu feito. Já está mais perto o dia em que irás tentar passar-me por fora... //

"A pequena Inês, de carácter dócil e sorriso fácil, estava extasiada com tudo o que se passava à sua volta."



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..





30° Rally Europeu de proprietários Harley-Davidson 2024

O HARLEY OWNERS GROUP (H.O.G.) RALLY JÁ TEM LOCAL DEFINIDO PARA SENIGALLIA, NA COSTA ADRIÁTICA DA ITÁLIA NOS DIAS 6 A 9 DE JUNHO DE 2024.

A **30° EDIÇÃO** do Rally Europeu da fabricante norte-americana vai realizar-se em Itália, onde serão esperados mais de 40.000 motociclistas.

O evento que promove a partilha e convivência entre motociclistas da Harley-Davidson vai contar com muita música ao vivo, vários stands de comida italiana, espetáculos, entre muitas outras coisas.

A cidade de Senigallia, rodeada por colinas e estradas sinuosas complementadas por plantações de vinhas, oliveiras e pequenas aldeias, irá deslumbrar os motociclistas com o seu litoral e os vários edifícios e praças históricas, para além do evento.

Como Kolja Rebstock, o Regional Vice President Europe, Middle East and Africa da Harley-Davidson, afirma: *“Este é um local excelente, absolutamente perfeito para os condutores criarem memórias inesquecíveis enquanto atravessam os Alpes a partir do norte ou se dirigem do leste e oeste até ao coração da Itália Adriática para encontrar amigos e fazer novas amizades no 30° European H.O.G. Rally. A acessibilidade a partir de toda a Europa, bem como o charme único e as possibilidades de aventura nesta bela cidade litoral na região de Le Marche, certamente farão de Senigallia um destino de visita obrigatória no calendário de viagens de moto de 2024.” //*

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



4ª edição Touratech Rally 2023

O TOURATECH RALLY DE 2023 JÁ ABRIU AS INSCRIÇÕES E PELA PRIMEIRA VEZ VAI ULTRAPASSAR A FRONTEIRA NACIONAL ENTRE OS DIAS 13 A 15 DE OUTUBRO.

A ROTA do Touratech Rally 2023 vai começar na Serra da Malcata (Penamacor) e vai até à Serra da Gata (Espanha), percorrendo regiões deslumbrantes de Penha Garcia, Sabugal e Idanha-a-Nova, tendo desafios de navegação no seu decorrer.

As inscrições já estão abertas, sendo que aqueles a concluírem mais rapidamente irão habilitar-se a receber prémios.

Para mais informações sobre o evento que se vai realizar entre os dias 13 a 15 de outubro de 2023, ou para se inscrever, basta aceder a este link sendo que o objetivo é ser o mais rápido nas etapas da inscrição.

Após a inscrição terminada e recebida a confirmação pela equipa da Touratech, deverá ficar atento ao seu e-mail para ficar a saber quais os inscritos mais rápidos.

Prémios:

- 1º inscrito mais rápido - Oferta da inscrição no evento;
- 2º inscrito mais rápido - Saco impermeável Touratech;
- 3º inscrito mais rápido - Bolsa de suporte de bagagem.//



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



Super Soco e Vmoto iniciam uma nova era

NUM MUNDO ONDE AS QUESTÕES AMBIENTAIS SÃO CADA VEZ MAIS PRECUPANTES, OS VEÍCULOS ELÉTRICOS ASSUMEM UM PAPEL AINDA MAIS SIGNIFICANTE E O MERCADO PREPARA-SE PARA O FUTURO.

CONSEQUÊNCIA do desenvolvimento galopante no mundo da mobilidade elétrica, a Super Soco e a Vmoto unem-se para disponibilizarem uma linha de produtos conjunta que assinala uma nova era na marca e no setor.

Esta estratégia foi iniciada e divulgada na edição de 2022 da EICMA, e começa agora a ser implementada em cada um dos mercados onde a marca está presente.

Líder mundial de soluções de mobilidade elétrica, a Vmoto tem uma das mais amplas redes do mundo de distribuição global de motos e scooters elétricas, somando 62 distribuidores em 65 países.

A Super Soco reforça assim a sua gama com produtos

com especificações e preços distintos, adaptados a diferentes tipos de utilizadores e necessidades, sendo acessíveis a todos.

Esta nova geração de veículos elétricos de duas rodas promete consolidar a mobilidade elétrica como uma experiência divertida, agradável e segura, contribuindo assim para um futuro mais sustentável e uma melhor qualidade de vida nos centros urbanos, reduzindo os níveis de poluição atmosférica e sonora. Para tal, todos os modelos Super Soco têm baterias removíveis de fácil transporte e carregamento.

Conheça aqui a gama completa da Vmoto e Super Soco //

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.





Electric Tour Piaggio e Vespa

TESTE-RIDES AOS MODELOS ELÉTRICOS DAS MARCAS ITALIANAS

ATÉ AO FINAL do mês de Julho, a Conceição Machado, importadora oficial para Portugal das marcas Piaggio e Vespa, vai dar a conhecer aos seus clientes os modelos Piaggio One e Vespa Ellettrica, ambos já testados pelo Andar de Moto e que pode ler se clicar nos respetivos links.

Para tal vai abrir as portas dos seus concessionários numa ação de test-rides dos modelos elétricos disponíveis, dando a conhecer as suas características e esclarecendo os interessados acerca das grandes vantagens destes veículos em ambiente urbano.

Abaixo pode ver a listagem dos concessionários aderentes a esta iniciativa e as datas em que a acção irá decorrer. //

NORTE
PORTO
MOTO SPAZIO PORTO
 28 Junho a 1 Julho

AVEIRO
MOTO SPAZIO AVEIRO
 5 a 8 Julho

CENTRO
FIGUEIRA DA FOZ
FOZ MOTO
 12 a 15 Julho

TORRES VEDRAS
LAP2020
 19 a 22 Julho

LISBOA
ALCÁNTARA
MOTO SPAZIO LISBOA
 28 Junho a 8 Julho

MARVILA
OFFICINA MOTO
 13 a 22 Julho

PRAÇA DE ESPANHA
CAISMOTOR
 26 Julho a 4 Agosto

AÇORES
PONTA DELGADA
ACC MOTAS
 28 Junho a 1 Julho

ALGARVE
LAGOS
RS MOTOS
 28 Junho a 1 Julho

ALBUFEIRA
MOTO BRANQUEIRA
 5 a 8 Julho

ALMANCIL
ALGARVESPA
 12 a 15 Julho

LOULÉ
SCOOTER STORE
 19 a 22 Julho

OLHÃO
ROTA REBELDE
 26 Julho a 4 Agosto

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Abertas as inscrições para o 8.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road

O GRANDE DESAFIO ORGANIZADO PELA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL, VAI REALIZAR-SE ENTRE OS DIAS 1 E 4 DE OUTUBRO.

LIMITADO a 300 aventureiros, o 8.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road é uma oportunidade única para descobrir Portugal fora dos trajetos convencionais.

No menu da grande travessia do mapa nacional por maus caminhos, que se realiza desde 2015, estão três etapas com partida de Penafiel e passagens pela Figueira da Foz, Estremoz e Portimão, perfazendo uma média de 300 quilómetros diários que garantem superação pessoal e muita diversão.

O evento arranca com verificações técnicas a todas as motos e scooters participantes, em Penafiel. Todas as máquinas devem estar em condições legais de circulação e equipadas com pneus adaptados a uma utilização todo-o-terreno.

Os motociclistas participantes devem ter alguma experiência neste tipo de condução já que vão percorrer serras e planícies, através de vinhedos e montados, apimentados com subidas sem fim e descidas de cortar a respiração.

Das estreitas veredas nortenhas aos longos estradões alentejanos, a caravana vai descobrir paisagens únicas, muitas vezes apenas acessíveis apenas através de recônditos e desconhecidos trilhos.

Este evento organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal, e que pontua para o World Touring Challenge da FIM, vai realizar-se entre os dias 1 e 4 de outubro de 2023. As inscrições já estão abertas no site oficial do evento, e podem ser feitas até 15 de setembro mas, por questões logísticas, estão limitadas.

O preço é de 275 € por participante, para portadores de Cartão de Motociclista da FMP.//

8º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS OFF-ROAD:

Dia 1 – Penafiel - Check-In dos participantes

Dia 2 – 1ª Etapa – Penafiel - Figueira da Foz

Dia 3 – 2ª Etapa – Figueira da Foz - Estremoz

Dia 4 – 3ª Etapa – Estremoz - Portimão

CONCENTRAÇÃO MOTARD DE GÓIS 2023

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

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

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

DIA 17 DE AGOSTO DE 2023 (QUINTA-FEIRA)

Rock N Riders
Rock à Lady
Quim Barreiros

DIA 18 DE AGOSTO DE 2023 (SEXTA-FEIRA)

Não há 2 sem 3
Hybrid Theory - The Linkin Park Tribute Show
Blasted Mechanism

DIA 19 DE AGOSTO (SÁBADO)

David Antunes & The Midnight Band + convidado surpresa
Xutos & Pontapés



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



**SVARTPILEN
125**

4.270€*

Desde 65€ / mês

*acresce despesas de legalização no valor de 225,00€

Husqvarna®
MOTORCYCLES



CAISMOTOR

ENCONTRE-NOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.
VISITE-NOS! caismotor.com



Inês Rolo

*Motociclista e estudante
de Medicina Veterinária*

Pela primeira vez em pista COM AIA RACING SCHOOL

O grande dia finalmente tinha chegado e, junto com ele, uma série de questões excitantes teriam resposta: como seria essa experiência? Que “motões” incríveis estariam lá? E a minha motinha, como se sairia? Haveria outras raparigas?

No entanto, todas as preocupações e incertezas desaparecem quando se sente aquele motor entre as pernas e a mão no acelerador.

Andar na pista em que o nosso português Miguel Oliveira já correu, é uma emoção indescritível. Traçar cada curva do “vermelho e branco ao vermelho e branco”, com toda aquela paisagem deslumbrante, desde o asfalto ao céu azul, é quase inacreditável.

Muitos podem pensar que é apenas estar em cima da mota, mas é muito mais do que isso. É uma ligação profunda com a mota, tornando-nos num só, escolhendo a combinação perfeita entre inclinação, trajetória e velocidade.

O coração bate cada vez mais forte com a emoção de conquistar cada curva, sendo gratificante quando tudo flui perfeitamente.

Este curso não só mostrou-me o como correr em pista, incluindo a postura, trajetória, travagem, mas também como adaptar a minha condução nas estradas para a tornar mais emocionante e mais segura.

A experiência no Autódromo do Algarve abriu-me os olhos para a emoção, a técnica e a conquista que envolvem este desporto. Sentir que a cada volta a trajetória fica mais fluida... e mais rápida. Tal só foi possível com a equipa da AIA Racing School que, com a boa disposição e empenho nos leva a descobrir os nossos limites.

Tenho a certeza que foi apenas o começo e estou

ansiosa por novas aventuras que estão por vir. Contudo a aventura não ficou por aqui. Entre as conversas animadas sobre o sentir e desenvolver das nossas motas em pista, detetou-se que a minha embraiagem estava a deslizar.

Aventura que é aventura tem de ter os seus percalços, e esta não foi exceção, todavia não foi impeditivo de realizar todo o percurso ainda por cumprir. Com as dicas e conselhos experientes de entre os participantes e os membros da equipa AIA foi tanto possível superar este obstáculo na pista, como também contê-lo, regressando a casa com a guerreira intacta.

Acelerar pela pista, dominar as curvas e desfrutar da paisagem deslumbrante foi uma experiência que nunca vou esquecer. Essa experiência revelou que não há limites para o que podemos alcançar e que as raparigas também têm lugar neste universo. Agora, procuro explorar ainda mais os limites da minha condução e aproveitar ainda melhor cada momento sobre duas rodas. //

**"O coração bate
cada vez mais forte
com a emoção de
conquistar cada curva,
sendo gratificante
quando tudo flui
perfeitamente."**



SYM
SUMMER
DAYS



Jet X 125cc



SEM ENTRADA — SEM JUROS

- ▶ ***PVP: 3.532,70€**
- ▶ **ENTRADA INICIAL: 0,00 €**
- ▶ **PRESTAÇÃO : 98,13 €** ▶ **PRAZO: 36 MESES**
- ▶ **MONTANTE FINANCIADO: 3.532,70€**
- ▶ **TAEG: 1,9%**



SABE MAIS

A OPORTUNIDADE DE TERES A TUA SYM EM PRESTAÇÕES, SEM JUROS!

Contrato de crédito automóvel com reserva de propriedade para, SYM JET X 125 ABS, PVP 3.532,70€, sem entrada inicial, montante financiado 3.532,70€, 36 prestações de 98,13€, Taxa Fixa, TAN 0,000% e TAEG de 1,9% para um montante total imputado ao consumidor (MTIC) 3.634,88€. Acresce comissão de abertura de 40,00 €. Condições válidas até 31/08/2023, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Reservado aos concessionários que atuam como intermediário de crédito a título acessório do Santander Consumer Finance S.A., - Sucursal em Portugal. A Moteo Portugal atua como intermediário de crédito a título acessório com registo junto do Banco de Portugal com o número 6934. Informe-se no Santander Consumer Finance S.A., - Sucursal em Portugal. *O PVP anunciado inclui despesas de legalização e transporte. Para mais informações em detalhe contacte o concessionário oficial SYM.

**A escolha inteligente.

SYM recomenda
MOTUL

Parceiro
Santander
Consumer Finance

WWW.SYM.PT  



**THE SMART
CHOICE****



Do conceito À REALIZAÇÃO



» [Galeria de fotos aqui](#)

Apresentada ao público pela primeira vez nos BMW Motorrad Days de 2023 em Berlim, numa cerimónia a que o Andar de Moto foi convidado a assistir, esta é a mais recente solução de mobilidade urbana da gama da marca alemã.

Inserida no novo segmento eParkourer, assim designado pela marca, a BMW CE 02 apresenta um design distinto e soluções tecnológicas inovadoras para o dia-a-dia.

Após ter apresentado a moto elétrica CE 04, a BMW Motorrad aumenta agora a gama amiga do ambiente com a BMW CE 02, uma moto dedicada aos centros urbanos com uma atitude irreverente que promete uma condução divertida.

Focada nos motociclistas mais jovens, a BMW CE 02 pode ser conduzida com carta de condução de categoria A1 uma vez que dispõe de 11Kw (15cv) de potência máxima, existindo ainda uma versão limitada a 3,2 Kw específica para os detentores de carta AM.

Sem limitações de potência, o motor elétrico da BMW CE 02 consegue atingir os 95 km/h de velocidade máxima e as baterias oferecem uma autonomia de 90 km, graças ao baixo peso declarado de apenas 132 kg.

Para carregar as baterias da BMW CE 02 existe um carregador convencional e um carregador rápido, vendido como extra, para diminuir o tempo >>



APRESENTAÇÃO *BMW CE 02*



de carga (incluído também no pacote Highline).

O quadro da BMW CE 02 é tubular em aço no qual ancoram na frente uma forquilha invertida e na traseira um braço oscilante com monoamortecedor.

A pensar na sua praticidade e agilidade, o assento encontra-se a 750 mm do solo para uma condução fácil nas grandes urbes.

O pacote tecnológico integra dois modos de condução, o “Flow” e o “Surf”, sendo o primeiro dedicado à condução citadina e mais agradável e o segundo mais dinâmico, disponibilizando toda a potência do motor. De mencionar que na versão “Highline” da BMW CE 02 vem também incluído o modo “Flash”, mais focado numa condução desportiva.

As informações da BMW CE 02 são mostradas através do painel TFT ao qual nos podemos conectar via bluetooth através de uma aplicação instalada no smartphone. Dispõe ainda de uma ficha USB-C para carregar os aparelhos eletrónicos.

De momento a BMW CE 02 não tem previsão de preço nem disponibilidade de entrega. //



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

Do circuito PARA A ESTRADA

A desportiva de média cilindrada da
Kawasaki está prestes a entrar no
mercado nacional.



Enquanto as fabricantes de motos adotam plataformas bicilíndricas estranguladas pelas normas restritivas do Euro 5 a Kawasaki lança a sua versão desportiva de média cilindrada com um motor 4 cilindros em linha.

A capacidade desta unidade motriz é 399 cc, e apresenta dupla árvore de cames na cabeça do motor e 16 válvulas. O resultado em números são 80 cv de potência entregues por uma transmissão de 6 velocidades com relação final por corrente.

O quadro que “abraça” a unidade motriz é em treliça de aço, de baixo peso, para proporcionar a máxima agilidade e rigidez ao conjunto.

As suspensões estão a cargo da Showa, com uma forquilha invertida com 37 mm de diâmetro, sistema SFF-BP regulável em pré-carga. Na traseira o monoamortecedor back-link horizontal, com montagem semelhante à da sua irmã mais potente, a ZX-10R, também permite a regulação da pré-carga da mola.

A travagem da Kawasaki ZX-4RR está a cargo de dois discos na roda da frente (290 mm), mordidos por pinças monobloco de montagem radial e na traseira um disco único (220 mm) com pinça



simples. Ambas as rodas contam com o sistema de segurança ABS.

Além do motor que já deixa os motociclistas ansiosos para fazerem um test-drive, a Kawasaki Ninja ZX-4RR inclui um vasto pacote eletrónico constituído por um painel de instrumentos TFT, quickshifter, traction control e modos de condução.

Esta desportiva da média cilindrada da fabricante japonesa está prevista chegar ao mercado português em outubro de 2023. Contará com um preço recomendado de 10.390€. //



APRESENTAÇÃO CFMOTO 800MT EXPLORE



» [Galeria de fotos aqui](#)



Super EQUIPADA

Acaba de chegar ao nosso mercado uma nova moto que consolida o enorme sucesso alcançado pela CFMOTO no segmento de motos Trail.

A CFMOTO acaba de lançar em Portugal a nova 800MT Explore, uma versão atualizada e melhorada da 800MT Touring.

A nova 800 MT Explore traz uma série de melhorias e atualizações, especificamente realizadas para proporcionarem uma experiência de condução aprimorada e maximizar o conforto nas viagens de longa distância.

Ao primeiro olhar, a 800MT Explore pode parecer semelhante ao modelo anterior, em termos de design, mas ao observar mais de perto, as inovações tecnológicas destacam-se. Uma das principais diferenças é o enorme ecrã tátil TFT de 8 polegadas, que oferece uma interface intuitiva e uma maior facilidade de leitura da informação disponível durante a condução.

Além disso, a nova 800 MT Explore está equipada com um sofisticado sistema de monitorização do ângulo morto, que utiliza sensores de radar na parte traseira da moto que detetam a aproximação de veículos, um acréscimo de segurança na realização de mudanças de faixa, especialmente em condições de pouca visibilidade. >>



APRESENTAÇÃO CFMOTO 800MT EXPLORE

A parte mecânica também recebeu melhorias significativas. O sistema de controle de tração foi atualizado para oferecer uma condução mais segura e estável em diversos tipos de terreno.

A conectividade da 800MT Explore também foi melhorada. Com a presença de Bluetooth, é compatível com Apple Car Play, Android Auto e controlo por voz, permitindo assim aos motociclistas desfrutarem de uma experiência de condução mais cómoda e interativa já que permitem controlar funções importantes através de comandos de voz.

No que diz respeito ao desempenho da 800MT Explore, o motor LC8C, conhecido pela sua potência e fiabilidade, debita os mesmos 91 cv da versão anterior, mas apresenta agora 6 novos mapas de condução, proporcionando uma melhor resposta ao acelerador, seja em asfalto seja em terra, tornando assim mais fácil as grandes aventuras.

O conforto também está assegurado pelo conjunto fantástico das suspensões Kayaba completamente ajustáveis, com 160mm e 150 mm de curso, na frente e atrás respetivamente.



O sistema de travagem apresenta discos flutuantes de 320 mm na frente, equipados com pinças radiais J.Juan, e um monodisco flutuante de 260 mm na traseira.

A escolha de pneus Michelin Anakee Adventure, assegura uma perfeita ligação ao piso, proporcionando uma acrescida segurança, seja em estrada ou fora dela.

A 800MT Explore já está disponível em Portugal, nas cores preto e branco, com um preço de venda ao público recomendado de 12.790€. //



A AVENTURA É O SEU PROPÓSITO



QUALQUER TERRENO.
QUALQUER HORIZONTE.
QUALQUER AVENTURA.

V-STROM 800 DE

Com a nova V-Strom 800DE todas as viagens vão parecer uma interessante e incrível aventura, proporcionando ao piloto diversão e inspiração, quer se trate da viagem diária e rotineira para o trabalho, de uma ida às compras, uma longa tirada de estrada ou uma aventura fora dela.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI

APRESENTAÇÃO *SUZUKI HAYABUSA 25 ANOS*



Um quarto DE SÉCULO

A máquina da Suzuki que em tempos deteve o recorde de moto mais rápida de mundo vai celebrar o seu 25º aniversário com uma edição comemorativa.



Inspirada nas mais marcantes gerações anteriores, esta versão da Suzuki Hayabusa manteve todas as suas grandiosas prestações.

O Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.), a perfeita distribuição de peso 50:50 na dianteira e na traseira e a unidade motriz muito linear que tem agora ainda mais binário disponível desde os baixos e médios regimes, vêm em conjunto com o novo grafismo comemorativo que evoca os 25 anos da Hayabusa.

Os detalhes que lhe conferem o cariz especial são o logótipo do 25º aniversário no depósito de combustível, acabamento a preto da carenagem lateral, novos autocolantes exclusivos, tampa do banco do passageiro, logótipo Suzuki em gel no depósito de combustível, logótipo Hayabusa Kanji na corrente de transmissão, interior do disco de travão em dourado, afinador de corrente em dourado e logótipo do 25º Aniversário gravado nos escapes.

Esta edição irá contar com um preço de 20,999€ e será apenas disponibilizada para venda em dezembro de 2023 ou janeiro de 2024. //





Enfrenta a cidade COM ESTILO

Pronta para enfrentar os circuitos citadinos no dia-a-dia, a Mitt 125 é a nova scooter da marca espanhola.



A pensar no maior conforto para o motociclista e nas suas movimentações diárias, a Mitt 125 incorpora um pacote ergonómico bastante completo.

Começando pelo painel TFT a cores, iluminação totalmente em LED, ecrã frontal ajustável em altura, manetes ajustáveis, travão de estacionamento, uma tomada USB e uma smart-key com função de localização.

O monocilíndrico com capacidade de um oitavo de litro gera 14 cavalos (10,4 Kw) às 8000 rpm e 12 Nm de binários às 6000 rpm.

A ciclística da Mitt 125 ADV é constituída pelo quadro em treliça de aço ao qual são

fixas as suspensões, forquilha na frente e dois amortecedores na traseira.

As rodas, com 14 polegadas na frente e de 13 polegadas na traseira, montam a travagem de disco de 220 mm mordidos por pinças de 2 pistões.

Em ordem de marcha a Mitt 125 ADV soma um total de 130 kg, uma baixa altura do assento ao solo (780 mm) e uma pequena distância entre eixos para assegurar uma maior agilidade.

Com a tecnologia de Start & Stop a auxiliar os baixos consumos, a Mitt 125 ADV irá realizar consumos de aproximadamente 2,5 L por 100 km.

Por um preço de 3490€ a Mitt 125 ADV já está disponível nos concessionários autorizados a nível nacional. //





Para todos OS GOSTOS

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

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

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

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

Por último, testámos também a custom SRV 300, a única desta gama que monta um motor com configuração diferente do habitual bicilíndrico paralelo. O pequeno, mas frenético, V-twin de 296

cc respira o tradicional espírito custom e encaixa que nem uma luva na sua ciclística.

QJ MOTOR SRT 800 E 800 X

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

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

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

QJ MOTOR SRT 550

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

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



SRT 800 / 800X

» Mais dados técnicos aqui



SRT 550

» Mais dados técnicos aqui



SRK 700

» Mais dados técnicos aqui

relativamente à SRT 800.

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

QJ MOTOR SRK 700

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

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

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

QJ MOTOR SRV 550

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

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

QJ MOTOR SRV 300

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

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

Uma boa receita para saborear umas belas curvas ou estrada aberta sem exagerar nas velocidades.

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

Assim que disponíveis para teste em território nacional, esperamos usufruir das mesmas para comprovar todas as sensações sentidas num maior prazo. //



SRV 550

» Mais dados técnicos aqui



SRV 300

» Mais dados técnicos aqui

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



Transalp 750 Descubra a Touring de aventura

APRESENTAÇÃO *SWM SIX 6 E HOKU 125*



Novas OPÇÕES

A SWM Motorcycles, fabricante de motos italiana nascida em 1971, apresentou duas novidades na gama Classic e On Road.



Uma destas novidades é a scrambler SWM Six 6, integrante da gama Classic, que permite a condução por caminhos de terra.

Além do guidador elevado, retrovisores rebatíveis, dois amortecedores traseiros a gás e uma proteção de carter, a Six 6 tem uma unidade motriz monocilíndrica com 445 cc, capaz de produzir 30 cv de potência.

A travagem, de disco único na dianteira e traseira, está equipada com ABS.

Disponível nas cores verde, amarelo, vermelho ou laranja com um grafismo moderno, a SWM Six 6 tem um preço recomendado de 4,850€.

Na gama On Road a novidade é a Hoku 125, uma naked com estética desportiva muito contemporânea e um elevado nível tecnológico.

A unidade motriz de oitavo de litro, com refrigeração líquida, oferece os 11 kW de potência transmitidos pela caixa de 6 velocidades e transmissão final por corrente.

Toda a iluminação da Hoku 125 é em LED e



equipa ainda um painel de instrumentos TFT de 7 polegadas com conectividade ao smartphone.

Esta “estrela” (significado de Hoku em Havaino) dispõe de ABS na travagem e está disponível nas cores vermelho e preto por um preço de 4,290€.

Para mais informações sobre ambos os modelos, Six 6 e Hoku 125, da SWM basta aceder ao site da fabricante ou contactar a Lusomotors o importador nacional. //

**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**

American STYLE

Uma edição especial da hyper naked MV Agusta Dragster RR inspirada nos Estados Unidos da América.



» [Galeria de fotos aqui](#)





A Dragster RR SCS America é uma edição limitada a 300 unidades que só estará disponível para venda na América. O destaque da MV Agusta Dragster America vai para a pintura, com um esquema cromático que nos relembra as cores da bandeira americana e um assento especial onde se pode ler “America Special Edition”.

Nos detalhes podemos observar o guarda-lamas dianteiro aerodinâmico em fibra de carbono e a gravação a laser do número de edição especial na mesa superior da forquilha.

Já o equipamento especial desta versão é constituído pela embraiagem automática da SCS, coberta por uma tampa transparente, o sistema de escape em titânio, cortesia da Akrapovič e alterações na ECU capazes de elevar a potência da Dragster RR SCS América até aos 148 cv registados às 12.800 rpm.

O tricilíndrico em linha equipa, além da embraiagem automática sem necessidade de utilizar a manete esquerda para realizar trocas de caixa, cambota contra rotante com tecnologia derivada do MotoGP.

Na travagem frontal encontramos dois discos de 320 mm mordidos por pinças Brembo de 4 pistões.

Em termos tecnológicos, o acelerador ride-by-wire

vai ao encontro de melhores parâmetros de dosagem a meio e na saída das curvas, oferecendo um maior feedback e controlo ao motociclista. A unidade de medição de inércia permite ainda alternar entre modos de condução, regular o controlo de tração, anti-wheelie e a intervenção do ABS.

Estas alterações nas ajudas eletrónicas são feitas com auxílio do ecrã TFT de 5.5 polegadas com conexão à aplicação MV Ride.

A MV Agusta Dragster RR SCS vai estar disponível exclusivamente nos stands autorizados no norte da América, a partir de 11 de julho de 2023. //



APRESENTAÇÃO *BMW R 18 THE CROWN*

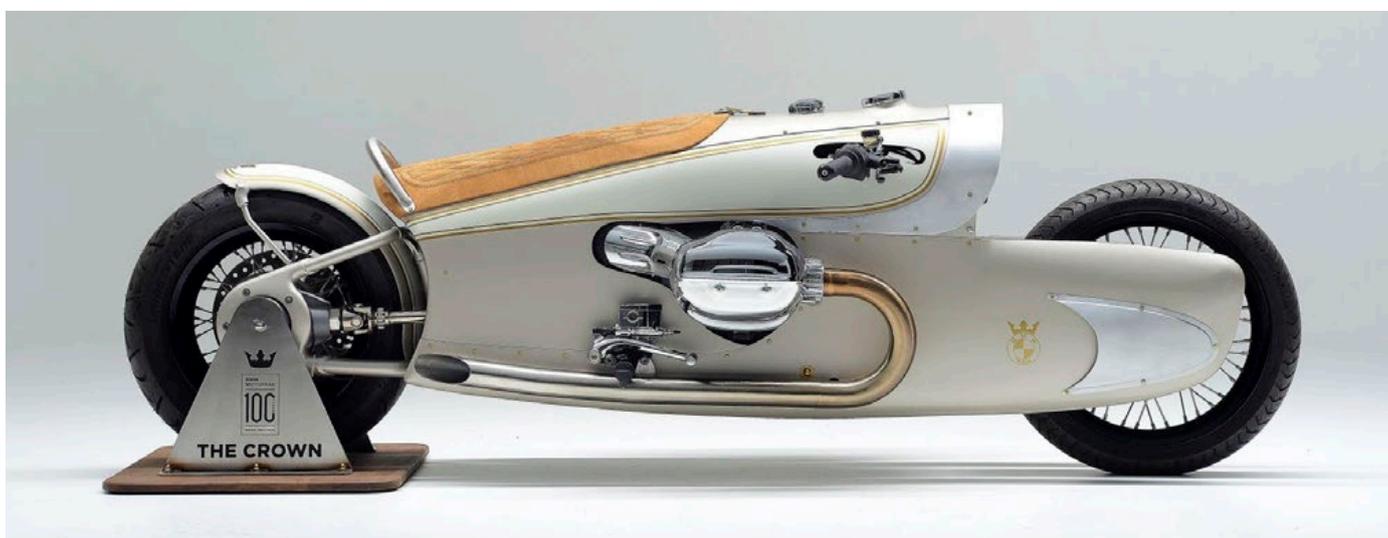


Jóia DA COROA



» Galeria de fotos aqui

Criada para celebrar um marco histórico: os 100 anos da BMW Motorrad



J á nosso conhecido por criações tão espetaculares como a Spirit of Passion ou a Good Ghost, Dirk Oehlerking da Kingston Custom, volta a aplicar a sua genialidade numa BMW R18, transformando-a numa moto vanguardista que, segundo o próprio, resume a essência de toda a sua carreira que já soma mais de 30 anos.

Como tal, a R 18 The Crown é a sua criação mais arrojada até à data. Com espuma e cartão, tal como habitualmente, Oehlerking esculpiu as linhas aerodinâmicas de forma a conceber um desenho impactante mas elegante, que transmitisse potência mas ao mesmo tempo inovação.

Da R18 original, apenas o motor e a suspensão traseira se mantiveram de origem.

Uma suspensão dianteira completamente nova, construída com um duplo braço oscilante, fica completamente coberta por uma carenagem integralmente fabricada em placas de alumínio com 2mm de espessura que foi cortada e moldada à mão, num laborioso trabalho de artífice que também criou os novos coletores de escape, estes >>



APRESENTAÇÃO *BMW R 18 THE CROWN*



fabricados em aço inoxidável. Também o assento foi construído em chapa de alumínio, e forrado a pele verdadeira.

Alguns dos componentes originais da BMW R18 também foram perfeitamente integrados nesta espetacular construção: farol, painel de instrumentos, interruptores e poisa-pés são disso um exemplo. No entanto, as manetes têm assinatura Magura e os guarda-lamas são da Wunderkind Custom

Para rematar e destacar melhor o espírito desta

R 18 The Crown, foi escolhida uma pintura em cor Champagne Platinum com acabamento em madrepérola, que foi adornada com um logo BMW a dourado, envolto numa coroa.

O Andar de Moto teve a oportunidade de ver esta moto ao vivo na sua apresentação ao público, nos BMW Motorrad Days que se realizaram em Berlim, entre os dias 7 e 9 de Julho de 2023, e podemos afirmar que, em presença, o conjunto é ainda mais impactante graças às suas dimensões e qualidade de construção. //



TIGER SPORT 660



FOR THE RIDE



4 ANOS DE GARANTIA

SHIFT ASSIST

OFERTA DAS MALAS LATERIAS

**VERSÃO A2
DISPONÍVEL**

Saiba mais em: triumphmotorcycles.pt

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



A vida é feita de sonhos. Sonhos que alimentam a esperança, sonhos que justificam empenho e criam objetivos, sonhos de felicidade, superação, conquista, prazer... O sonho é uma constante da vida. Como diz o poeta, cada vez que um homem sonha o mundo pula e avança. As motos que aqui lhe trago, são um sonho que faz o mundo pular e avançar muito muito rapidamente.

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

DIAVEL V4 vs SPORTSTER S vs ROCKET 3 R

Há diversas formas de encarar o motociclismo. Todos sabemos isso e não vou aqui entrar em filosofias baratas. Mas é certo que comprar uma moto é sempre um exercício de equilíbrio entre a razão e a paixão.

Com o mercado e as ruas a serem inundados por motos económicas, versáteis e simples, para uma utilização sobretudo urbana resultante de uma decisão racional, não passam despercebidos os esforços dos fabricantes europeus e americanos

em colocar no mercado verdadeiras obras de arte, completamente fora do conceito de racionalidade, mas inspiradoras de enorme paixão. É o caso destas 3 motos.

Completamente diferentes entre si, tanto pelo tipo de motor ou número de cilindros, como pelo sistema de transmissão final, pela estética ou ainda pelo seu desempenho dinâmico, estas 3 motos têm em comum a reação que despertam em quem nelas põe os olhos, ainda que de motos perceba pouco ou praticamente nada.

As linhas voluptuosas, as ponteiras de escape



"CADA UMA COM A SUA **PERSONALIDADE** MUITO PRÓPRIA, TODAS ELAS CHAMAM A ATENÇÃO POR ONDE PASSAM"



» Galeria de fotos aqui





"NÃO SÃO **MOTOS DE CORRIDA**; SÃO ANTES MOTOS PARA PASSEAR, PARA SABOREAR, CADA UMA DELAS À SUA MANEIRA MUITO PRÓPRIA"



ostensivas e intimidantes, os grandes blocos dos motores e o exagero das medidas dos pneus, revelam imediatamente que não se trata de motos simples, mas antes de objectos de culto e desejo, de vaidade e afirmação, que se revelam um regalo para a vista e uma verdadeira inspiração.

Por isso decidi revisitá-las, uma vez que anteriormente já tinha tido oportunidade de as testar (abaixo encontra os links para os respectivos testes).

Cada uma com a sua personalidade muito própria, todas elas chamam a atenção por onde passam e devolvem o investimento nelas feito com um enorme prazer de condução e um grande orgulho na sua ostentação.

Não são (mas até podiam ser) motos de corrida; são antes motos para passear, para saborear, cada uma delas à sua maneira muito própria, mas todas elas dignas de serem admiradas pelas suas linhas e detalhes, estéticos ou tecnológicos.

Continuando com a politicamente correta ordem alfabética já usada no título, passo a analisar cada uma destas 3 impressionantes motos. >>>



REVISÕES

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

PASTILHAS DE TRAVÃO

BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUROS
KITS DE TRANSMISSÃO

PNEUS PARA MOTO / JANTES

LAVAGEM
PICK MY MOTO
STORE MY MOTO



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N.º3 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



DUCATI DIAVEL V4 **PRAZER INFERNAL**

Como referi no teste que pode ler se clicar no link, a Diavel é uma cruiser com ambições, que consegue desassossegear tudo e todos, com a sua atitude pouco digna para a sua classe, a classe das Power Cruisers.

Além das linhas estonteantes, o seu motor V4 Granturismo de 1158 cc, com os seus 168 cv e 126 Nm de binário proporciona potência instantânea e avassaladora, capaz de transformar qualquer semáforo numa grelha de partida e garantir o holeshot. Mas também transforma qualquer recta numa dragstrip e qualquer estrada de curvas numa empolgante montanha russa.

A relação peso/potência de 1,4 kg/cv da Diavel V4 é melhor do que, por exemplo, a de uma Kawasaki Z900 (1,68 kg/cv) ou de uma Honda CB1000R (1,48 kg/cv), levando ainda de vantagem um binário consideravelmente superior ao de ambas (aproximadamente mais 20%).

Isto permite que a Diavel V4 registre um arranque de 0 aos 100km/h em apenas 3 segundos e uma extrema facilidade em atingir quase instantaneamente velocidades perfeitamente obscenas, com uma postura difícil de alcançar em motos mais leves e com distâncias entre eixos mais curtas. E numa estrada de curvas, não se inibe de criar imensos sorrisos de orelha a orelha, sobretudo graças à alucinante capacidade de travagem e tração na saída das curvas.

Como grandes argumentos, a Diavel V4 apresenta além de um grande aprumo ciclístico, um completo pacote eletrónico de ajudas à condução que proporcionam uma enorme confiança em qualquer circunstância. A grande suavidade do motor, mesmo a baixa rotação, também contrasta com a facilidade com que sobe de regime, mesmo nas relações de caixa mais altas.

Junta-se a isto o conforto a bordo, proporcionado tanto pelo excelente desempenho da suspensão como pelo perfeito encaixe no assento e por um triângulo ergonómico muito bem estudado, que garante muitos quilómetros de prazer.

Comparada com as suas rivais neste contraponto, a Diavel é a mais desportiva, a mais potente e a mais cara. O seu maior óbice é conseguir manter os limites legais de velocidade, ou conseguir escapar incólume à malha apertada dos radares de velocidade. >>>

Clique aqui e leia o teste
DUCATI DIAVEL V4



1 158 CC
168 CV
26 795 €

» Mais dados técnicos aqui





HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S CRUISER DO FUTURO

A nova desportiva da marca de Milwaukee, além da silhueta baixa e esguia de contornos bem definidos, pouco tem a ver com as velhas, modestas e simples Sportsters de antigamente,

Submetida a uma profunda operação de rejuvenescimento que se estendeu dos cilindros ao quadro e à suspensão, e a um refinamento tecnológico até então inexistente numa cruiser, menos ainda numa do seu segmento, a Sportster S faz agora justiça à sua designação, mostrando-se incomparavelmente mais rápida e controlável que as suas obsoletas antecessoras.

Linhas mais estilizadas tornam-na extremamente atrativa, menos vibrações e uma nota de escape muito interessante, mas bastante longe do velho e típico “potato potato potato”, dotaram a nova Sportster S de um desempenho que mais faz lembrar a V-Rod do que as suas antecessoras.

A Sportster S delicia-nos com o seu desempenho dinâmico e conquista-nos com o prazer de condução, revelando-se bastante intuitiva e fácil de inserir em curva e até mesmo de manobrar. O assento, colocado a apenas 734 mm do chão, favorece as estaturas mais baixas e manobrar os 228 kg de peso a cheio é uma tarefa relativamente fácil.

A transmissão final por correia contribui para um reduzido nível de vibrações e ruído, que potencia a sensação de solidez que o conjunto oferece.

Comparada com as suas rivais neste contraponto, a Sportster S é a que melhor se adapta a uma utilização urbana, cenário ideal para sua maior agilidade e onde a falta de proteção aerodinâmica não é uma desvantagem. Todo o conjunto incute na condução um espírito rebelde e uma atitude descontraída. É das 3 a mais leve e a mais barata, a que se mostra mais radical em linhas e na posição de condução, mas é também aquela cuja herança do seu nome a torna mais apetecível. E esse é o seu maior óbice, sobretudo para quem tiver uma personalidade recatada e tiver que se ver confrontado por estranhos a babarem-se para cima dela!

Clique aqui e leia o teste
H-D SPORTSTER S



1252 CC
121 CV
19 900 €

» Mais dados técnicos aqui





TRIUMPH ROCKET 3 R O PODER DO MÚSCULO

Um verdadeiro hino ao prazer de condução, uma ode à estética, um desafio ao convencional. Não, não foi mais ninguém que o disse, fui eu mesmo!

Com 2.500cc de cilindrada, uma potência de 167cv e um binário máximo de 221Nm, a Rocket 3 R é a moto de produção em série com maior cilindrada e com mais binário.

As suas linhas formam uma verdadeira escultura voluptuosa que permite horas e horas de contemplação na descoberta de todos os pequenos pormenores que escondem a muita tecnologia e engenho necessários para pôr em andamento aquele enorme motor entre apenas duas rodas.

Mais impressionante do que isso, é a inacreditável suavidade de funcionamento do tricilíndrico e a respectiva entrega de potência. Uma fonte inesgotável de binário cujo objectivo é catapultar-nos para a frente, acompanhados pela melodia única e viciante que lhe sai pelos belos escapes. Uma enorme potência completamente controlada por um pacote electrónico muito completo e um interface simplificado.

E tão ou mais digno de nota é o comportamento dinâmico do conjunto, com um impressionante comportamento em curva, sobretudo a alta velocidade, suportado por equipamento de alto nível tanto na suspensão como na travagem, que gerem o elevado peso com enorme competência.

Claro que se lhe nota o peso, a inércia não perdoa, mas a qualidade de construção inspira uma enorme confiança. Aos seus comandos não me saia da cabeça a velha alegoria do elefante a saltar delicadamente de nenúfar em nenúfar.

Das 3 motos aqui referidas é a que apresenta o maior binário (quase o mesmo que as outras duas juntas) e a única que tem transmissão por veio e cardã, com todas as vantagens que isso proporciona. Em termos estéticos é a mais interessante e consensual e em termos de condução é a que proporciona a experiência mais refinada e memorável. O seu maior óbice será a curta duração do pneu traseiro se não se conseguir resistir à tentação de fazer rolling burnouts //



Clique aqui e leia o teste
TRIUMPH ROCKET 3 R



2458 CC
165 CV
24 095 €

» Mais dados técnicos aqui





O gênio DA LÂMPADA

CFMOTO 800 NK

A CFMOTO 800 NK chega ao nosso mercado com uma atitude provocadora, confiante nos seus argumentos. O nosso primeiro contacto foi um misto de emoções, em que conseguimos perceber o quão séria é a sua ameaça às líderes do segmento.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Marca



» Galeria de fotos aqui





"A CFMOTO 800 NK IMPRESSIONA PELO **ARROJO ESTÉTICO**. COMPACTA, DE FORMAS ANGULOSAS, CONTA COM PORMENORES MUITO INTERESSANTES"

Uma nova streetfighter criada para competir com as recentes novidades apresentadas recentemente. Mas esta CFMOTO 800 NK chega-nos com argumentos de arromba, começando no bicilíndrico paralelo derivado do utilizado na KTM 790 Duke, uma ciclística com suspensões Kayaba totalmente reguláveis, quickshifter, amortecedor de direcção e, por último mas não menos impressionante, um TFT de 8" com navegação. Tudo isto embrulhado num pacote estético muito interessante.

A sua apresentação europeia ocorreu na Riviera Francesa e a ideia seria tentar ultrapassar o maior número de supercarros que conseguíssemos. Foi um dia em cheio.

Sempre que ficamos entusiasmados com um protótipo na EICMA, surge a vontade de termos

acesso a um génio da lâmpada que nos satisfaça os desejos. A NK C22 virou muitas cabeças e a sensação do público em geral, residia na esperança da marca não se afastar muito do conceito projectado. Uma naked desportiva de média cilindrada, com pergaminhos escritos em colaboração com o grupo de Pit Bierer, mas com uma estética diferenciada de tudo o resto. Quando a vimos pela primeira vez, à porta do hotel onde iria decorrer a apresentação, ficámos contentes por vermos o nosso primeiro desejo realizado. A nova CFMOTO 800 NK impressiona pelo arrojo estético. Compacta, de formas angulosas, conta com pormenores muito interessantes, cativa o olhar e desafia-nos a experimentá-la. (o contraste dos detalhes em dourado-mate na versão preta é muito bem conseguido). Um enorme ecrã TFT de 8" destaca-se no centro do guiador e denunciava a versão Advanced, na qual iríamos focar a nossa atenção, visto ser a escolha do importador para



799 CC
95 CV
8 790 €





"ESTA NAKED É EXPLOSIVA E ENTUSIASTA NA ENTREGA, REVELANDO-SE UMA DAQUELAS MOTOS EM QUE SE TORNA DIFÍCIL ANDAR DEVAGAR."

o nosso mercado (Versão Advanced com Quick-shifter bidireccional, amortecedor de direcção, cruise control, ignição com sistema "keyless" e ecrã TFT de 8" touchscreen, tudo de série).

O empenho da CFMOTO em entregar-nos produtos com qualidade, é palpável, e a 800 NK não foge à regra. Os comutadores são bem desenhados, as manetes têm afinação, a iluminação full LED é estilizada e tem personalidade. Há uma sensação geral de máquina bem acabada.

O segundo desejo tinha a ver com a emoção prometida pela forte imagem apresentada. E começávamos bem. Assim que ligámos o motor, o som do escape galvanizava-nos o espírito com um cantar rouco e pronto para guerra. Os seus espectaculares ratéres e a intempestiva subida de rotação evocam o mais primordial sentimento de ataque ao bom senso do Euro 5. Sorrisos foram

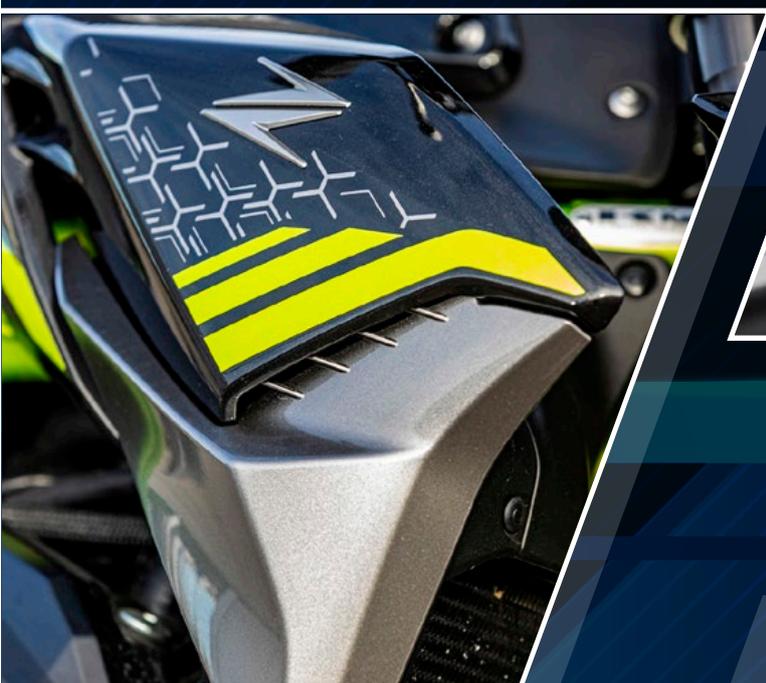
esboçados, sobretudo quando contextualizamos a boa relação peso/potência (95 cv para 189 Kg a cheio) numa moto sem controlo de tracção. "Ainda está em desenvolvimento", diz-nos o responsável europeu da marca. Há uma certa dose de loucura latente nesta resposta, e nós adoramos a ousadia deste admirável mundo novo.

Dos três mapas de condução (Rain, Street e Sport), conseguimos diferenciar perfeitamente o gradiente de entrega de potência, sendo o modo Street o mais consensual nos primeiros quilómetros. Estamos sentados aos seus comandos com uma ergonomia desportivamente confortável, e o comportamento das suspensões segue o mesmo paradigma. Não querem enganar ninguém, o seu propósito é a eficácia, mas com um espectro alargado de funcionamento graças à possibilidade de afinação (Suspensões KYB totalmente ajustáveis, com forquilha invertida





MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO



"BOA NOTA TAMBÉM PARA A **TRAVAGEM**, O SISTEMA DA JJUAN MOSTRA-SE PROGRESSIVO E POTENTE EM TODOS OS CENÁRIOS"

de $\varnothing 43$ mm e monoamortecedor de $\varnothing 74$ mm no eixo posterior) total em ambos os eixos. Mas esta nova streetfighter tem sempre vontade de se mostrar irrequieta. Muito por culpa do seu motor, que à semelhança da prima austríaca 790 Duke, faz da explosividade a nota principal do seu comportamento. Desde as mais baixas rotações até ao limitador, temos fogo de artifício e diversão garantida. Não há momentos de tédio com este motor. O bicilíndrico paralelo com cambota desfasada a 285° , 799cc, debitando 95 cv às 9250 rpm e 79 Nm às 8000 rpm, rima com exuberância e gabarolice. Neste registo, gostámos bastante da compostura de todo o conjunto, demonstrando um bom equilíbrio entre agilidade e estabilidade. O facto de termos um amortecedor de direcção ajuda-nos a ganhar confiança nas constantes flutuações - propositadas - da roda dianteira. Boa nota também para a travagem, o sistema da JJuan mostra-se progressivo e potente em todos os cenários (Na roda dianteira temos um Disco duplo de $\varnothing 320$ mm mordido por uma pinça de instalação radial e, na traseira, temos um disco de $\varnothing 260$ mm).

Se a KTM apelida a sua streetfighter de "O Bisturi", a CFMOTO afirma que a sua nova 800 NK consegue ser igualmente precisa. E, na realidade, quando a pomos à prova ficamos verdadeiramente convencidos de todo o seu potencial. Esta naked é explosiva e entusiasta na entrega, revelando-se uma daquelas motos em que se torna difícil andar devagar. A parametrização do acelerador electrónico acaba por ser pouco refinada e, muito embora tenhamos mapas de motor mais dóceis, o modo >>



BLUSÃO M-NJORD

O Blusão da Gama Adventure ideal para climas quentes!
Transforma as tuas aventuras em momentos especiais
este verão. Disponível para homem e senhora.

Certificação CE

Protetores **Fanom®** nos cotovelos/ombros ultraflexíveis,
ultraleves, ultrafinos e ultraventilados.
Tecnologia **XDRY3L**: laminação impermeável e ultrarespirável.



TESTE CFMOTO 800 NK

sport foi aquele que mais nos agradou, sem peso nenhum na consciência. Facilmente atiramos a razoabilidade pela janela fora e damos por nós a abusar nas travagens e a forçar trajectórias. Tranquilo. Ela gosta.

E se o segundo desejo tinha sido cumprido com distinção, esperava-nos a antecipação do terceiro, o mais difícil.

A consistência de um produto é muito importante para a concretização do seu objectivo e neste caso o de ser uma máquina sólida e confiável. Nesse capítulo, o hardware suplantou claramente o software. Todos os componentes mecânicos revelaram uma moto feita com boas bases, com créditos firmados no seu espectro de acção. Se o motor e a ciclística da 800 NK estão além de qualquer reparo, o mesmo não podemos dizer dos “zeros e uns” que lhe moldam a personalidade. Não só nos referimos à parametrização algo brusca da injeção electrónica, como também ao funcionamento do ex-libris, o sistema de informação apresentado pelo ecrã tipo tablet. Após instalarmos a aplicação (App CFMOTO Ride, capaz de desbloquear a moto remotamente, aceder à sua localização, assim como muitas outras

informações), não conseguimos utilizar a tão desejada navegação por mapa.

A boa notícia é que os responsáveis da marca nos confessaram que todos estes pequenos grandes pormenores são fáceis de serem resolvidos com um update electrónico. No nosso último desejo, acabámos por pedir mais três. Um comportamento esperançoso que reflete a boa impressão causada por esta nova streetfighter.

Nós temos a noção de que parece que estamos permanentemente maravilhados com cada máquina que aparece. Mas a verdade é que actualmente vivemos num estado de graça, em que as jovens marcas aparecem para questionar o status quo das chamadas “referências”.

Esta CFMOTO 800 NK é a prova real de que é possível criar uma moto baseada numa fórmula vencedora, dando-lhe muito mais do que uma roupagem nova. O seu posicionamento a nível de preço (8.790 €, disponível em branco e em preto) coloca-a a par das concorrentes, e as soluções tecnológicas apresentadas são ambiciosas, muito embora necessitem de alguns upgrades. O potencial é grande e o mercado agradece. E assim que ouvirem a nota de escape, difícil será desligá-la. //



THIGHSIDER™

POWERED BY PAASCHBURG & WUNDERLICH

**OUT
NOW**

A NOVA SÉRIE ESAGANO

**HIGH
IMPRESSION**

PUNHOS

INDICADORES

LED DE TRASEIRA /
LUZ DE TRAVÃO /
INDICADOR

CONTRAPESOS DO
GUIADOR

ESPELHOS RETROVISORES



DESCUBRA AGORA



Descubra-o em: **myBihr.com**



TIRO ao alvo

QJ MOTOR SRT 700 X



» Galeria de fotos aqui

Com a apresentação deste novo modelo, a QJ MOTOR pretende acertar em cheio nas preferências daqueles que procuram uma trail de aventura de média cilindrada. Será que a nova SRT 700 X conseguirá distinguir-se das restantes com as ofertas da gama? Fomos à sua apresentação internacional procurar respostas.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Marca

A QJ MOTOR não tem medo de arriscar. Com uma entrada fulgurante no nosso mercado e uma ambição medida em 7 modelos e uma assumida vontade de ter em 2025 um modelo que consiga competir em cada segmento, já tinha sido com alguma surpresa que assistimos ao lançamento de mais uma proposta da marca chinesa no último salão da EICMA.

Depois de nos brindar com uma 550 e com uma 800, ambas com versões vocacionadas para estrada e fora dela, surge uma nova arma no seu arsenal.

A SRT 700 X vem colmatar a gama com a justificação de entregar mais uma opção naquela que é a categoria de motos com mais vendas no nosso país, a seguir às 125. Temos então uma trail de aventura, com jante raiada de 19", suspensões Marzocchi totalmente ajustáveis e travões Brembo.

O desafio de criar mais um produto

marginalmente semelhante a um best seller de outra marca pertencente ao grupo Geely, estava aprimorado com pormenores de qualidade. Recordemos que as novas Benelli TRK 702 estão também a chegar ao nosso mercado por estes dias. O argumento está montado...

Acompanhados pelo importador nacional, aquilo que se desenhava na nossa expectativa como apenas "mais uma apresentação em Barcelona", rapidamente assumiu outros contornos quando percebemos que a Motos Bordoy (os responsáveis pela organização) nos encaminhava para a região de Castell-Lebre, a cerca de 2h de caminho do aeroporto. Como sabem, no Andar de Moto somos uns acérrimos fãs da arte de descobrir novas estradas para deleite motociclístico, e aquilo que iam experimentar no dia seguinte, ficou-nos no goto de tão memorável.

Esta zona da Catalunha bordeja a região mediterrânica dos Pirenéus, e as suas paisagens revestem-se de formações rochosas únicas, >>





"UM OLHAR MAIS ATENTO FAZ-NOS DESCOBRIR QUE A **BOA QUALIDADE** DE VIDA A BORDO FOI UMA CLARA APOSTA DA QJ MOTOR."

entrecortadas por vales verdejantes com barragens embutidas. A proximidade de Andorra justificava a passagem por algumas estâncias de ski, onde o verde substitua o sazonal branco.

O dia que se esperava quente começou cedo, pois tínhamos planeados cerca de 250 km de curvas, com alguns percursos fora de estrada à mistura. O "X" na sua nomenclatura não engana, e a SRT 700 exibiu com orgulho as suas jantes raiadas como promessa de robustez e atitude aventureira. Mas assim que a tiramos do descanso, os 240 Kg (20 Kg a menos que a SRT 800) revelam-nos um centro de gravidade elevado, sendo que a posição de condução "encaixada" na estrutura da moto, ajuda a amenizar potenciais situações de pânico aos mais desafortunados verticalmente (o assento encontra-se a 825 mm de altura ao solo).

O guiador é largo o suficiente para garantir a

típica estabilidade que encontramos numa moto trail e os poisa-pés (com revestimento de borracha, amovível) encontram-se ligeiramente avançados. Observando a volumetria do depósito, ficamos com a sensação de que existe bastante massa debaixo de nós, mas esta SRT não tem a imagem de uma moto grande. A curta distância entre eixos ajuda a diminuir a silhueta, equilibrando o conjunto. Um olhar mais atento faz-nos descobrir que a boa qualidade de vida a bordo foi uma clara aposta da QJ Motor. Os comutadores retro iluminados têm um toque agradável, as proteções de punho nascem de uma estrutura de alumínio e encontramos dois botões na base dos espelhos dedicados ao aquecimento de punhos e do assento do condutor. E como é que descobrimos que estão ligados? Pois que...temos de o sentir. No ecrã TFT de 5" com ligação Bluetooth (de design algo simples e >>>

698 CC
73,5 CV
7 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"O INVESTIMENTO CICLÍSTICO EM EQUIPAMENTO DE RENOME, SOBRESSAI COM NOTA ALTA."

demasiado poupado no tamanho dos caracteres para quem já passou dos 40) nada nos é indicado sobre o accionamento dos mesmos. Pormenores.

Gostámos das proporções do pára-brisas frontal (não ajustável) que, em conjunto com os pequenos defletores laterais, fornecem um óptimo escudo aerodinâmico. A sua estrutura de fixação permitirá a montagem de acessórios de navegação (smartphone ou GPS). Outro detalhe que salta à vista são as protuberantes crash-bars, que à semelhança das primas TRK 502, nos fazem pensar numa determinada alegoria aos motores Boxer. Como não podia deixar de ser nos dias que correm, toda a iluminação é full LED.

Os primeiros momentos de condução são passados a ajustar as manetes ao nosso gosto, um detalhe precioso que prezamos bastante. A

embraiagem suave ajudava a perceber o tacto da caixa de velocidades e a divertida banda sonora que emanava do escape enquadrava as sensações de uma paisagem avassaladora. O dia começava da melhor maneira e obviamente que na primeira paragem estávamos a ligar os assentos aquecidos ao colega mais próximo, para regozijo infantil na espera da devida reacção.

O bicilíndrico paralelo (com 698 cc, debita 73 cv às 8500 rpm e 67 Nm às 6500 rpm) roubado à irmã naked SRK, casa bem com esta arquitectura e, muito embora não ganhe prémios pela explosividade, tem boa conversa para os assuntos em questão. Numa estrada de curvas encadeadas nunca sentimos falta de argumentos para participarmos na festa. Nos percursos mais longos as vibrações sentidas (sobretudo a nível



NOVA 800MT EXPLORE

- Ecrã de Interface Multimédia de 8 polegadas
- Conectividade Apple Car Play e Bluetooth
- Sistema de Controlo de Tração (TC)
- Sistema de Radar Traseiro (BRS)
- Detecção de Ângulo Morto (BSD)
- Assistência de Mudança de Faixa (LCA)
- Aviso de Colisão Traseira (RCW)
- 6 modos de condução
- ABS comutável na frente e atrás
- Pneus Michelin ANAKEE Adventure

EXPLORA MAIS ALÉM

A CFMOTO elevou ainda mais o patamar para 2023 ao introduzir o seu novo modelo topo de gama, a 800MT Explore, uma combinação de atualizações técnicas projetadas para maximizar o conforto em viagens de longa distância, levando a experiência global do motociclista a novos patamares. Isso é possível graças à introdução de um avançado sistema de controle de tração, tecnologia de radar traseiro, um ecrã Multimédia de 8 polegadas, 6 novos modos de condução, ABS comutável na frente e na traseira, e novos pneus Michelin. Preparado para explorar o mundo?



dos poisa-pés) nunca se tornaram incômodativas, contextualizando o carácter típico desta tipologia motriz.

O investimento ciclístico em equipamento de renome, sobressai com nota alta. As suspensões Marzocchi têm um espectro de funcionamento muito saudável e a sua possibilidade de total ajuste revelou-se uma mais valia para as adaptarmos às diferentes estaturas dos intervenientes. A travagem (Duplo disco frontal recortado com $\varnothing 320$ mm, mordida por pinça radial de quatro pistons; disco de $\varnothing 260$ mm na unidade traseira) patrocinada pela Brembo, também se afigura uma óptima surpresa, com um perfil mais vocacionado para a progressividade, mas de potência sobejamente evidente.

Um detalhe menos conseguido tem a ver com o posicionamento do descanso central que, ao

"HÁ UMA CLARA
INTENÇÃO DE
DIFERENCIAR A 700
DA 800 E NA **SUBIDA**
DE QUALIDADE
QUEM GANHA É O
CONSUMIDOR"

servir de avisador quando a inclinação se torna pronunciada, acaba por levantar o eixo traseiro, visto que não cede como os tradicionais poisa-pés.

Nada que os bem conhecidos Metzeler Tourance (Tubeless 110/80 R19 no eixo dianteiro e 150/70 R17 no eixo posterior) não aguentem, sendo a sua boa comunicação e entrega aos abusos facilmente reconhecida. A SRT 700 X não dispõe de controlo de tracção nem de mapas de motor e serve-se do seu bom acerto mecânico para não perder a compostura. É uma moto fácil de perceber os seus limites e sobretudo muito comunicativa nos cenários mais complicados. Nem a propósito...

Era chegada a altura de fazermos uns trilhos fora de estrada e o percurso escolhido





TESTE QJ MOTOR SRT 700 X

envolvia umas subidas e descidas com alguma inclinação e bastante pedra solta. Fez-se, claro, mas acreditamos não ser esta a realidade em que esta trail se sinta mais à vontade. Até porque, sejamos concretos, a QJ Motor SRT 700 X não é uma moto leve. O seu centro de gravidade tem um posicionamento elevado e esse factor é exponenciado nos trilhos cujas irregularidades nos obrigam a constantes transferências de massa. Nem existe a possibilidade de desconectar o ABS traseiro, um detalhe revelador do seu habitat natural.

Mais tarde, um pequeno percurso com alguns “sobe e desce” de piso mais compacto, permitiu-nos um grau de diversão muito maior, e demonstrou que este será o patamar de utilização onde esta máquina se sente confortável.

Mas a aventura vende muito e aqueles que conseguirem fazer o maior número de quilómetros em asfalto com a moto mais suja (entenda-se, de pó e lama), ganharão o respeito dos seus congéneres. O depósito de volume generoso (19,5 L) e os consumos comedidos (na casa dos 5L/100km) irão certamente agradar. Inclusive

existe a pré-instalação de um sistema de medição de pressão dos pneus. Um simpático extra.

Há uma clara intenção de diferenciar a 700 da 800 e na subida de qualidade quem ganha é o consumidor, com mais escolha para os seus intentos.

Neste primeiro contacto com a nova trail de aventura da QJ MOTOR, duas certezas emergem de modo bastante claro. A primeira, é a de que nem todas as motos desta tipologia têm de estar aptas a cumprir o Paris Dakar, e esta SRT 700 X conhece bem as suas limitações, assumindo-as e catalisando o seu compromisso com o condutor de forma bastante racional. Afinal de contas, nem todos ambicionam alcançar o Lago Rosa, basta chegarem ao marco geodésico de Vila de Rei depois de um grande dia aos seus comandos. A segunda certeza é que a SRT 700 X se apresenta muito bem equipada. Por menos de 8.000 euros (7.990 €) temos 6 anos de garantia e levamos malas laterais e top-case em alumínio como oferta, graças a uma promoção associada ao seu lançamento. A QJ Motor continua a surpreender. E nós agradecemos a sua audácia. //

EQUIPAMENTO

Capacete NEXX X.WED 2 CARBON Zero Pro

Fato REV'IT! Sand 4 H2O

Luvras REV'IT! Sand 4

Botas REV'IT! Discovery GTX





MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Especialidade DA CASA

HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL

Fiel aos V-Twin, a Harley-Davidson manteve na Nightster Special o motor Revolution Max 975T que já provou, na versão de 2022, as suas impressionantes competências. As diferenças ficaram-se meramente pela posição de condução e pelo equipamento tecnológico.

Texto: André Sanches Fotos: Luis Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





A Harley-Davidson Nightster Special sobressai das demais pelo seu conjunto ciclístico aprimado por equipamento de qualidade que lhe fornece uma grande agilidade e pelo seu motor robusto e bastante disponível ao rodar do acelerador.

Uma silhueta esbelta convida-nos a furar o trânsito caótico das grandes cidades, onde a Nightster Special se sente muito confortável graças à baixa centralização de massas. No entanto os espelhos, que lhe assentam lindamente e

apresentarem ausência de vibração, acabam por nos roubar espaço quando circulamos em espaços mais estreitos.

A unidade motriz com uma forte pujança é viciante. Faz-nos desejar enrolar bem o punho direito em todas as situações, só para podermos sentir aquele “pontapé no peito”. Com grande disponibilidade o Revolution Max 975T oferece-nos o seu total potencial desde os médios até aos elevados regimes (no modo Sport) e isto sem vibrações exageradas.

Nos outros modos de condução a potência e binário são entregues de maneira mais suave, >>





70 ON OFF 30

ENDURO TRAIL - ADV

2023

O design do seu rasto é altamente funcional e proporciona uma grande estabilidade em linha reta, manobrabilidade suave e uma enorme redução de ruído em estrada.





"A UNIDADE MOTRIZ COM UMA **FORTE PUJANÇA** É VICIANTE. FAZ-NOS DESEJAR ENROLAR BEM O PUNHO DIREITO EM TODAS AS SITUAÇÕES"

mas ainda assim o bicilíndrico em V não consegue esconder o seu potencial e continua a proporcionar ótimas prestações para uma condução mais viva.

A transmissão final por correia está aliada à caixa de velocidades de relações longas que é trabalhada por meio duma embraiagem deslizante e a sua respectiva manete ajustável, e também pelo seletor de mudanças, que se revela muito direto e com um bom feedback, sendo no entanto necessário aplicar-lhe alguma força para alternar entre as mudanças. Este senão da Harley-Davidson Nightster Special pode ser explicado pelos poucos quilómetros que a unidade testada tinha.

Patrocinada pela Brembo, a travagem da Harley-Davidson Nightster Special revelou uma mordida de fácil dosagem, quer na frente como na traseira, e contundente quando necessário, sem grande

intervenção do ABS graças aos pneus específicos para esta máquina, os Dunlop D401F.

Nas diferentes situações de condução em estrada, tanto no meio citadino como em estrada aberta ou com curvas, as suspensões, forquilha Showa do tipo Dual Bending Valve com 41mm de diâmetro e duplo amortecedor na traseira (com ajuste de pré-carga), aguentam-se firmes e transmitem uma boa leitura do piso, conferindo-nos conseqüentemente uma sensação de confiança e um grande conforto.

O guiador mais elevado, em comparação com a versão Nightster, oferece uma posição de condução de costas mais direitas. Os pés colocados ligeiramente para a frente obrigam a que a perna direita esteja em contacto com o filtro de ar que sobressai entre os dois cilindros. Pormenor que



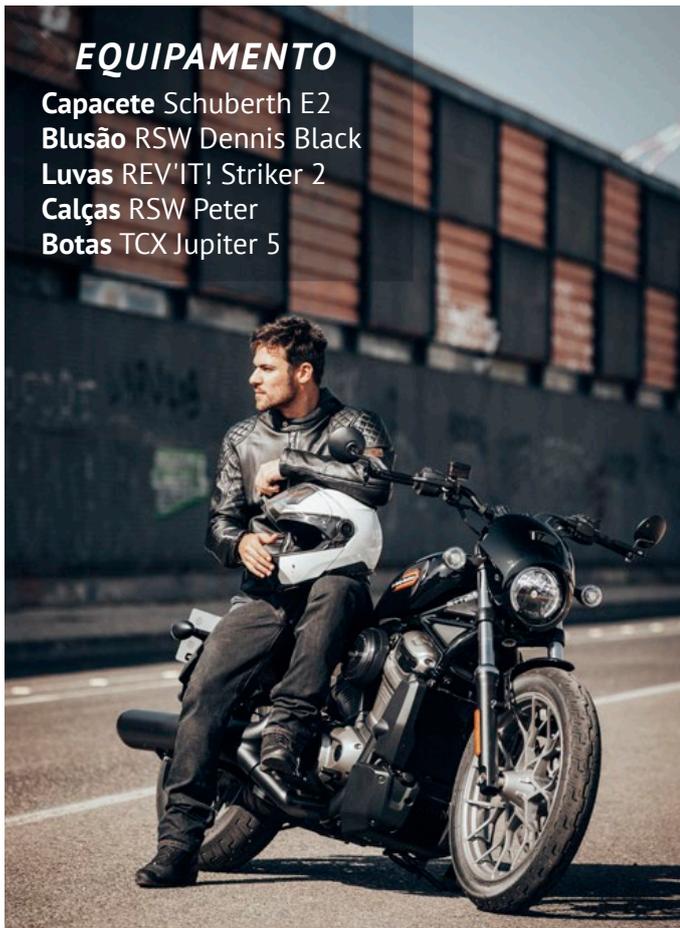
975 CC
89 CV
18 500 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



EQUIPAMENTO

Capacete Schubert E2
Blusão RSW Dennis Black
Luvas REV'IT! Striker 2
Calças RSW Peter
Botas TCX Jupiter 5



não afeta em nada a condução e pouco notado durante a mesma.

Bem colocado, o painel de instrumentos redondo em TFT a cores com 4 polegadas de diagonal, incorpora as informações gerais do motor, temperatura ambiente, voltagem da bateria, mudança engrenada, pressão dos pneus, modo de condução e odômetro (alternados através do comutador). Além disso, disponibiliza conexão ao smartphone via bluetooth que permite configurar a navegação e o/os intercomunicadores.

A solo ou com passageiro, a Harley-Davidson Nightster Special é uma moto muito fácil de levar. As grandes tiradas são realizadas em modo descontraído para não nos cansarmos com a resistência aerodinâmica e somos sempre acompanhados pela bela nota de escape para animar qualquer viagem e que acaba por atrair alguns olhares dos amantes das motos.

A sua estética simples mas atrativa, a possibilidade de ser limitada a 35Kw de potência, o vasto equipamento disponível (cruise-control e controlo de tração de série para além de outros extras que melhoram a comodidade) e o vigoroso motor são alguns dos pontos fortes da Harley-Davidson Nightster Special. //





LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com

Marque um test drive.



Transalp 750 Descubra a Touring de aventura



MAIS PRÓXIMA do topo

SYM MAXSYM TL 508

A Maxsym TL mudou a sua designação de 500 para 508. Mas mais do que um número, a última versão da proposta da SYM para o segmento das maxi-scooters está mais potente, melhor equipada, e com um preço que se mantém altamente concorrencial. Fomos testá-la.

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

Estas scooters musculadas nutrem legiões de fãs nos mercados franceses, espanhóis e italianos. Terão eles condições diferentes de circulação nas grandes cidades? Vias mais largas, limites de velocidade mais permissivos? Seremos nós mais tacanhos no

que toca à aquisição de uma máquina que mistura performance e utilidade de forma única, só porque cedemos ao preconceito de ter uma scooter? Talvez. Ou então, simplesmente não conseguimos justificar o seu valor tendo em conta o nosso poder de compra...

E é neste enquadramento que referimos que a nova SYM Maxsym TL 508 custa sensivelmente menos 3 mil euros que a versão base da referência no segmento (uma japonesa cujo nome começa num T e acaba em Max). Nos dias em que estivemos aos seus comandos, tentámos perceber o porquê de não se verem tantas máquinas destas

nas nossas estradas, tarefa árdua e exigente, à qual nos dedicámos a fundo. Muitas vezes, literalmente.

Começemos por vos dizer que a unidade ensaiada induzia ao engano, visto que este “azul-quase-roxo” não se encontra disponível no nosso país. Um “Cinzento Nardo” e um “Preto Mate” serão as opções possíveis de escolha, vestindo uma silhueta compacta e de formas contidas, sem grandes alterações em relação ao modelo que precede. A nova Maxsym continua a identificar-se mais como uma 400 com esteroides do que uma scooter GT com devaneios de Gold Wing, e ainda bem, porque na sua curta distância entre eixos (1543 mm) encontramos um indicador de agilidade e dinamismo.

A iluminação full LED tem uma assinatura visual discreta mas com pormenores interessantes, sobretudo quando tentamos perceber o espectro de luz do farol traseiro (tecnologia denominada de LED OPTICAL FILM). Não adorámos a textura de alguns plásticos com vontade de imitar carbono, >>



» Galeria de fotos aqui





"A ILUMINAÇÃO FULL LED TEM UMA ASSINATURA VISUAL DISCRETA MAS COM PORMENORES INTERESSANTES.."

mas os espelhos rebatíveis são uma importante adição quando tentamos passar no chamado "buraco da agulha".

A qualidade de vida a bordo é agradável, temos dois compartimentos de arrumos para pequenos objectos, sendo que num deles conseguimos albergar e carregar (graças a uma tomada USB 3.0) um smartphone de dimensões razoáveis. Os comutadores foram claramente desenhados a pensar - única e exclusivamente - na sua função (mas não se sentem excessivamente plásticos) e debaixo do assento conseguimos colocar facilmente um capacete integral, sobrando algum espaço outros volumes de menores dimensões. Sendo iluminado e com revestimento alcatifado, a sua capacidade está a par do que a concorrência oferece, mas longe das irmãs de menor cilindrada (fruto da maior dimensão e posicionamento do

motor bicilíndrico). Um pormenor por nós muito apreciado foi o travão de parque associado ao descanso lateral, uma solução simples mas bastante prática e confortável de utilizar.

De chave no bolso (graças ao novo sistema keyless) preparamo-nos para dar vida ao motor, e imediatamente nos adaptamos à boa posição de condução proporcionada pelo amplo assento e pelo guidador largo e bem posicionado. Os 795 mm de altura ajudam a conseguir um fácil acesso ao solo. O dimensionamento deste triângulo ergonómico, é fundamental para que estejamos confortáveis a manobrar a Maxsym em espaços exíguos, e de facto rapidamente damos por nós a desenhar verdadeiras faenas no meio das feras de quatro rodas. Os 227 Kg estão disfarçados pela boa distribuição de massas, e acabam por se tornar irrelevantes nesta arte. Para aqueles que têm as >>>

508 CC
45,5 CV
10 499 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"NAS VIAS MAIS RÁPIDAS, APRECIAMOS A **PROTECÇÃO AERODINÂMICA** OFERECIDA PELO CONJUNTO FRONTAL, O ECRÃ É BEM DIMENSIONADO"

pernas mais curtas, o espaço reservado à colocação dos pés, acaba por posicionar as mesmas com um ângulo demasiado aberto, um facto que requer alguma habituação.

O novo motor é a grande novidade desta TL 508. Agora homologado sob as directrizes da norma Euro 5, aumentou a sua cilindrada e ganhou potência. O bicilíndrico paralelo tem agora 508 cc, e debita uns saudáveis 45,5 cv às 6750 rpm (entregando 49,9 Nm de binário, às 5250 rpm), valores que a aproximam das concorrentes directas. A atitude solícita e cheia nos médios regimes é a principal característica que o define. Nos primeiros milímetros de curso sente-se a transmissão por corrente, tornando a resposta mais directa do que poderíamos julgar numa scooter sobredimensionada. Nada a que não nos adaptemos sem dramas de maior, até

porque a grande vantagem destas máquinas é a sua capacidade de conquistar o espaço à sua frente, livrando-nos de situações complicadas. Esta solução terá sempre o óbice de uma óbvia manutenção em comparação com a tradicional correia, mas não é a única maxi-scooter a usar corrente (a Honda Forza 750 também usa este tipo de transmissão final).

Nas vias mais rápidas, apreciamos a protecção aerodinâmica oferecida pelo conjunto frontal, o ecrã é bem dimensionado e sobretudo bem intencionado na sua posição mais elevada. O ajuste é possível com recurso a ferramenta, e uma pategada abaixo é tudo que podemos esperar se quisermos estar mais expostos aos elementos.

Enquanto divagamos sobre estes pequenos grandes pormenores e a sua relevância no valor final, a Maxsym assume um controlo voraz sobre os»

BERING

SWEEK | LADY SWEEK





acontecimentos quando o velocímetro ultrapassa os três dígitos. As recuperações são lestras e até mesmo surpreendentes, e não existem vibrações notórias que nos incomodem, graças a um bom trabalho de engenharia motriz. A nota de escape é entusiasta e reflete a personalidade característica do motor (os dois pistões movem-se em simultâneo, a 360°, mas dispõe de um terceiro “falso cilindro” para questões de equilíbrio), que muito embora não goze de um desenvolvimento fenomenal no último terço, compensa com a sua entrega contundente a meio do seu espectro rotativo.

Chegados a uma zona de traçado mais encadeado, torna-se evidente que temos debaixo de nós uma ciclística muito bem desenvolvida. Se as suspensões já tinham evidenciado toda a sua classe nos pisos empedrados, num andamento mais empenhado surgem as notas de robustez e desportividade que nos dão confiança para apertar o ritmo. Temos forquilhas invertidas com bainhas de $\varnothing 41$ mm no eixo dianteiro seguras por duas mesas de direcção (à semelhança de uma moto convencional), e uma suspensão traseira



composta por um mono amortecedor (ajustável na pré-carga) que trabalha o braço oscilante de alumínio com recurso a um brilhante sistema multilink. Este amortecimento torna-se muito eficaz a debelar torções e aliada à travagem potente (na frente temos dois discos recortados de $\varnothing 275$ mm mordidos por uma pinça radial de quatro pistões, e na roda traseira temos um disco $\varnothing 275$ mm), permite-nos alguns brilharetes nas entradas em curva mais optimistas. Há uma certa progressividade mecânica na acção da travagem e das suspensões, mas a rigidez do conjunto é notória e agradece-se a precisão.

Dinamicamente, esta SYM Maxsym TL 508 surpreendeu-nos de sobremaneira, fazendo uso da sua distribuição de peso (50/50) para as ágeis transferências de massa, e com muito boa capacidade de atingir ângulos sem raspar material (normalmente, quem sofre é o descanso central, servindo de avisador). Os pneus Maxxis Supermaxx S3 (120/70 no eixo dianteiro e 160/60 no eixo posterior) estão à altura do desafio, faltando comprovar a sua eficácia nos dias mais cinzentos. Claro que nessas alturas



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.



TESTE SYM MAXSYM TL 508

podemos contar com um controlo de tração desenvolvido de raiz para este novo modelo, que nunca se mostrou intrusivo nestas condições.

E como a convivência diária com uma máquina desta tipologia tem de casar com uma certa sensibilidade económica, os consumos abaixo dos 5L/100km são muito bem-vindos. O depósito de 12,5 L poderia ser maior, assim como a inexplicável ausência de autonomia ou de média calculada. O display TFT faz uns truques engraçados ao alterar a informação central, mas podemos sempre contar com uma boa legibilidade em todo o seu conjunto. Nem o pequeno orifício frontal que permite a montagem de uma camera de filmar foi esquecido.

Com este importante update na sua Scooter mais desportiva, a intenção da SYM é bastante clara, e na nossa opinião, bem conseguida. A Maxsym TL 508 está mais rápida, mantém a sua eficácia ciclística e apresenta novas soluções a nível da sua praticabilidade. Tudo isto sem perder a sua principal e surpreendente vantagem, o seu preço (10,499 €). A rival conterrânea de Taiwan, a Kymco AK 550, também fez melhoramentos no seu porta estandarte, e estivemos na sua apresentação em terras lusas. Em breve, montaremos um comparativo para vos contarmos tudo. //



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



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Não sigas ninguém QUE TE ABORDE EM ANDAMENTO!

A ex-nação socialista situada aos pés do Adriático dá por nome de Albânia, é um país cuja história de violência marcou muito a minha geração que se lembra da famigerada guerra dos Balcãs, depois do período conturbado da era Soviética.

Os mitos são mais que muitos e, talvez por isso, as histórias sinistras mal contadas eram um temor para a minha pequena alma aventureira.

“não vás para aí!” “é perigoso!” “há máfias”

Bem, vamos por partes.

Confesso que saí do porto de Bari para Durrês um pouco apreensiva, depois de tanta história, sentia que estava a colocar-me demasiado em risco. Mas há duas coisas que me acompanham sempre, para felicidade ou infelicidade minha, a primeira é a teimosia, a segunda que está relacionada com a primeira, é que eu prefiro sempre tirar as minhas conclusões, mas para isso, é preciso ir.

E fui.

Na verdade, ao longo destas poucas viagens que fiz, tenho sentido que o Mundo é sempre um pouco diferente daquilo que nos contam.

Quando cheguei a Durrês senti de imediato que tinha de me ambientar ao trânsito caótico, coisa que não seria complicada, não fosse o caso de há horas ter estado na Itália e no dia anterior mais propriamente em Roma, talvez por esse facto pensei: “bem, será mais do mesmo!”

Com um trânsito caótico, decidi andar um pouco junto à zona balnear, para me ambientar e de alguma forma, tentar perceber alguma daquela sinalização, por vezes impercetível.

Confesso que não tive tempo de pensar nas Máfias





e nos inúmeros inventos sinistros que me tinham contado sobre aquele país, afinal, naquele momento, só queria perceber qual era a minha faixa e como evitava levar com um carro, um camião, um trator ou até uma carroça com um burro tresloucado.

Sem olhar muito para o GPS, até porque naquele momento pouco me importava a rota, tentei progredir junto à costa, procurando um lugar onde parar e beber uma água, tranquila, enquanto assimilava o novo mundo.

As histórias têm sempre um quanto de exagero, mas também um pouco de realidade, ainda em Durrës senti que o mundo ali é um pouco diferente, talvez porque também ia “de pé atrás”.

Parei a moto na marginal e pedi uma água na esplanada do café. A marginal caótica denunciava o mar ali a uns 20 metros, por ruas perpendiculares, que fazem vislumbrar o mar.

Claro está, com o mar ali ao pé tenho de ir espreitar a praia, percebi nesse imediato que as atenções naquele momento caíram sobre mim, a cada metro que progredia a pé, pela rua para a praia, os olhares eram cada vez mais desconfortáveis, confesso que, talvez o facto de ter ouvido tantas histórias, a coisa me parecesse mais assustadora. Por isso, não arrisquei mais e voltei para trás, direitinha à moto e à rua principal.

Pensei, talvez esteja doida com as histórias.

Já com o GPS a apanhar o sinal e com o lago Ocrida na rota, arranquei, pela primeira vez senti receio no que me estava a meter.

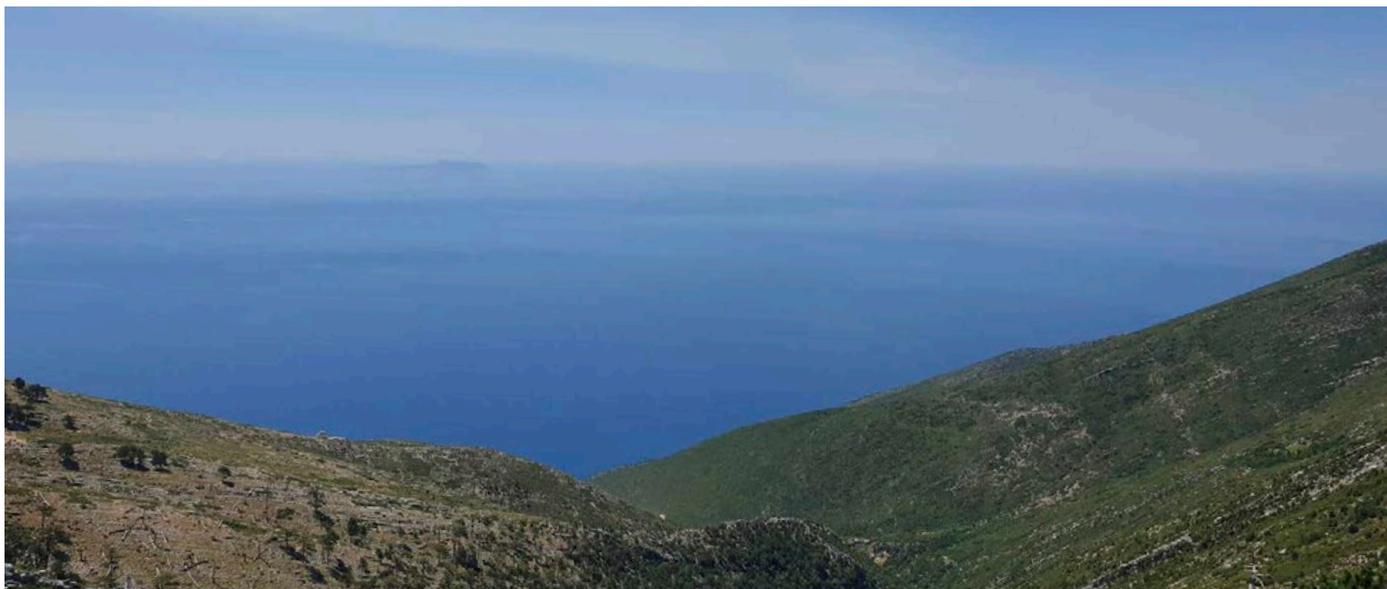
Assim que arranquei, passa um carro por mim, um daqueles mercedes cujo esplendor de décadas passadas deu origem a ferrugem, com um tipo a conduzir de aspeto duvidoso e a insistir num “fallow me!” de uma pronúncia tão duvidosa quanto o aspeto.

Solução, abrandar, deixar passar vários carros até ele ser engolido na torrente do trânsito caótico e ser obrigado a seguir, depois arrancar estrada fora sem hesitações.

Depois do meu nini momento 007 pensei, mas que raio de país é este? Estarei segura?

Assustada, lá continuei o meu caminho para confirmar depois aquilo que já era expectável, como aliás já tinha percebido noutras circunstâncias, assim que saís das grandes metrópoles a coisa acalma e comesças a perceber que nem toda a gente te quer mal, muito pelo contrário.

Albânia é um país maravilhoso, do qual terei o maior prazer em contar as minhas experiências nas próximas crónicas, desde a paisagem, aos restos mortais de outras guerras, ao maravilhoso mar, à Baviera Albanesa, ou às pequenas loucuras que fazem daquele país um lugar único, como sejam, colocar a moto em cima do Butrint Ferry que não passa de uma jangada mal-amanhada, para atravessar um pequeno braço >>>



do Adriático.

Não posso, no entanto, acabar a crónica sem abordar a questão da segurança e do pouco que aprendi.

Uma mulher que viaja na sua própria moto tem as suas vantagens e são muitas, mas também as suas fragilidades, o risco de abordagem para além de ser elevado obriga-te a um esforço acrescido de desconfiança.

Por isso, passei a ter o cuidado de fazer sempre uma ambientação quando entro num país cujas histórias más proliferam, assim, antes de me deslocar para qualquer ponto marcado no GPS, dirijo-me primeiro para uma zona movimentada e de preferência turística, paro a moto, e tento perceber como as coisas funcionam, meto conversa com pessoas que me pareçam afáveis, converso com os empregados do café, sobretudo naqueles cafés de explanada onde proliferam turistas, converso com os próprios turistas, se for malta de moto melhor, e tento perceber onde me estou a meter e que cuidados devo ter.

Nesse momento todos os conselhos são absolutamente valiosos!

Depois não posso esquecer que, mulher de moto chama a atenção, boas e más, e como não tens nenhum juízo sobre as pessoas, desconfia! Nunca, nunca sigas ninguém que te aborde em andamento, mesmo que te pareça inofensivo e que pareça que está a tentar ajudar.

Se precisar de ajuda paro! Tento encontrar alguma autoridade local que me possa explicar melhor o trajeto.

Mas para terminar esta crónica e não deixar uma má ideia sobre a segurança na Albânia, acabo a afirmar que, depois deste episódio e durante todo o tempo que estive na Albânia, desde o interior ao litoral, nunca senti mais qualquer tipo de insegurança, embora tenha algumas histórias para contar a fazer lembrar “missões impossíveis” num país misterioso e ao mesmo tempo absolutamente maravilhoso! //

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

EQUIPAMENTO SHARK D-SKWAL 3



Nova GERAÇÃO

O NOVO D-SKWAL 3 ESTÁ MAIS COMPETENTE QUE O SEU ANTECESSOR EM DIFERENTES SITUAÇÕES.

Com uma aparência e linhas agressivas que terminam no extrator de ar traseiro, o D-SKWAL 3 apresenta novos recursos e duas novas tecnologias.

A baixa resistência aerodinâmica do Shark D-SKWAL 3 foi programada em simulações digitais (computação fluidodinâmica) a fim de garantir uma boa estabilidade e ventilação.

O interior, totalmente redesenhado, promete oferecer o melhor ajuste possível do capacete Shark, e composto por 5 tecidos altamente técnicos

que transmitem uma sensação de segunda pele.

Homologado com os rigorosos requisitos da norma europeia ECE 22-06, graças às suas características de segurança como a calota exterior em policarbonato injetado Lexan de alto impacto, forro EPS multi densidade, viseira altamente resistente e um sistema de retenção com fecho micrométrico.

O Shark D-SKWAL 3 já se encontra disponível para venda por um preço recomendado de 205,00€.

Para mais informações, contactar a Lusomotors, o importador nacional da Shark. //

752S



ZERO JUROS. ZERO ENTRADA.

ZERO DESCULPAS
PARA NÃO SER APAIXONADO

PRESTAÇÃO 48 X 183,13€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 8.790€ TAEG 3,1% MTIC 9.319,94€

Exemplo para um contrato de crédito da 752S a 48 meses. PVP de 8.790,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8.790,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 183,13€. Comissão de abertura de crédito no valor de 375,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 3,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9.319,94€. 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



info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Estilo e CONFORTO

BOTAS DA GAERNE QUE GARANTEM ELEVADO ESTILO E CONFORTO AOS MOTOCICLISTAS NO DIA-A-DIA.

Constituídas com materiais de alta qualidade, as botas G.RUE Aquatech possuem na parte superior inserções de camurça para garantir o máximo conforto e segurança.

Estas botas Gaerne são totalmente impermeáveis graças à membrana Drytech existente no seu interior, tornando-as utilizáveis nos dias mais húmidos.

Possuem proteções na zona do tornozelo, fecho

com fivela e sola elevada que proporciona uma excelente aderência e durabilidade.

Disponíveis nas cores antracite, azul e preto desde o tamanho 39 ao 46, as botas Gaerne G.RUE Aquatech contam com um preço recomendado de 184,40€ nos revendedores autorizados.

Para mais informações sobre estas botas da Gaerne pode visitar o site da marca ou contactar a Lusomotós o importador nacional. //



CAMPANHA KYMCO



ZERO É SEMPRE ZERO



DINK R 125 | PVP 3.390€

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

Exemplo para um contrato de crédito da Dink R 125 a 48 meses. PVP de 3.390,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.390,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 70,63€. Comissão de abertura de crédito no valor de 150,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 3,2%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.599,90€. Campanha válida até 31/08/2023. 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 e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco. Não acumulável com outras campanhas em vigor.





Carregador de baterias INTELEGENTE

O NOVO CARREGADOR DE BATERIAS INTELIGENTE BK 20 DA BS BATTERY VAI RESTAURAR E MONITORIZAR A ENERGIA DAS BATERIAS DE MOTO.

Com 3 entradas de 2A cada uma, o poderoso BK 20 é adequado para baterias de ácido-chumbo e lítio até 40Ah, podendo carregar e fazer manutenção de 3 baterias com tensões diferentes ao mesmo tempo.

De fácil utilização, este carregador de baterias

inteligente integra 10 estágios de carga e vem com 3 conjuntos de pinças.

O carregador inteligente já está disponível para aquisição por um preço de 227€ no site oficial da marca ou nos revendedores autorizados.

Pode ficar a saber mais sobre este artigo através no site da Lusomotos o seu importador nacional. //

CAMPANHA

0% JUROS | 48 MESES

0% ENTRADA | TAEG 3,0%



**Renegade
Vegas 125**

P.V.P. / Valor Financiado **3.790,00€** | Prestação **78,96€** | Prazo **48 Meses**

Entrada **0,00€** | TAN **0,00%** | TAEG **3,0%** | MTIC **4.006,78€**

Exemplo para um contrato de crédito da Renegade Vegas 125 a 48 meses. PVP de 3.790,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.790,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 78,96€. Comissão de abertura de crédito no valor de 150,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 3,0%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 4.006,78€. Campanha válida até 30/09/2023. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal, S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 2590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama UM.

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



Neo RETRO

NÃO SE DEIXE ENGANAR PELA ASPETO VINTAGE DO CAPACETE GRINGO SV PORQUE ESTE É DESENVOLVIDO COM TÉCNICAS MODERNAS.

Com calota exterior feita por meio de injeção de ABS em molde, o Gringo SV promove uma elevada resistência a impactos e abrasão enquanto mantém um baixo peso. Por baixo da calota exterior está uma camada dupla de EPS para absorver os impactos.

A ventilação do capacete Gringo SV é efetuada pelas entradas de ar na frente, acima da viseira, que podem ser fechadas ou abertas, e também pelas duas entradas nas laterais por baixo da viseira. Na traseira do capacete estão colocados os extratores de ar.

Está provado cientificamente que a maioria dos impactos sofridos pelo capacete nos acidentes de moto acontecem na secção frontal do mesmo, pelo

que o Gringo SV ganhou um reforço para também absorver impactos na zona que protege o queixo do motociclistas.

Com certificação CE, o Gringo SV equipa uma viseira com tratamento anti embaciamento e anti riscos garantindo uma maior duração da mesma.

Os seus forros interiores são removíveis e laváveis constituídos por espuma expansível e terminados com tecido de lycra.

A elevada segurança do capacete Gringo SV cumpre com os requisitos ECE 22.06, a mais recente norma de segurança europeia para capacetes.

Com tamanhos desde o XS ao XXL, o Gringo SV está disponível numa vasta paleta de cores por um preço de aproximadamente de 274€ no site da Biltwell.//

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



Equipe-se PARA O VERÃO

PROTEJA-SE BEM, COM ESTILO E MUITA VENTILAÇÃO NAS SUAS TIRADAS DE MOTO ESTE VERÃO COM ESTES EQUIPAMENTOS DA MACNA.

Com um design inovador e casual, o blusão Macna Korus permite a passagem do ar no seu interior de forma a manter o motociclista seco e fresco.

Ainda que bastante ventilado, o casaco Macna Korus integra proteções CE-nível 2 nos ombros e cotovelos, protetor de costas CE-Nível 2 e ainda uma proteção no peito de CE-Nível 1.

O Macna Korus está disponível desde o tamanho XS ao XXXL por um preço recomendado de 259,95€.

Com corte "slim fit", as calças Macna Bombar são fabricadas em sarja e aramida a fim de oferecer alta resistência à abrasão. Além disto as calças Bombar possuem proteções CE-Nível 1 nos joelhos e podem incorporar também proteções nas ancas.

Tal como o blusão, as calças Macna Bombar apresentam um estilo urbano e incorporam largos painéis de ventilação em rede na parte da frente e nas costas.

A arrumação das calças fica a cargo dos 6 bolsos e o sistema de ajuste à cintura é feito por fivela.

Estas calças contam com um preço recomendado de 259,95€ e estão disponíveis nos tamanhos do 28 ao 40.

Por fim, a bolsa Macna Holster permite aos motociclistas viajar com menos bolsos uma vez que garante um bom espaço de arrumação para os objetos do dia-a-dia.

Com sistema de alça ao ombro e outra à cintura, a Macna Holster conta com um preço recomendado de 39,95€. //

TRUE SPIRIT



Z900RS

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

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



Recomendamos lubrificantes

CEPSA

SCORPION EXO

Equipamentos

Recomendamos Equipamentos



Uma gama **COMPLETA**

GARANTA A SUA SEGURANÇA COM ESTA LINHA DE EQUIPAMENTOS OXFORD PREPARADOS PARA TODAS AS SITUAÇÕES.



MOTO PONTO

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

A Oxford, fabricante britânica de equipamentos para motos e motociclistas, celebra em 2023 o seu 50º aniversário e tem vindo a inserir no mercado diversos produtos aptos para qualquer aventura.

A começar pelo conjunto de blusão e calças Rockland. Preparado para enfrentar chuva, frio ou calor, o casaco Rockland possui uma membrana impermeável Dry2Dry removível possibilitando o seu uso em qualquer condição.

Também removível são os forros térmico interiores do blusão e das calças. Nos dias quente existem 9 painéis de ventilação para fazer circular o ar no interior do conjunto Oxford Rockland.

Para um estilo mais casual e diário, o blusão Oxford Bomber, também 100% impermeável é um casaco leve e respirável para tornar o seu uso mais prático.

O Bomber Integra proteções CE-Nível 1 nos ombros e cotovelos, podendo também integrar protetor dorsal vendido em separado. A sua segurança ativa está a cargo de refletores.

As botas Spartan WP, totalmente impermeáveis, integram também a gama de equipamentos Oxford.

Aprovadas com a norma de segurança CE, as Spartan WP possuem pequenos refletores e são resistentes à abrasão e a impactos graças às proteções no tornozelo.

Para terminar, o conjunto de blusão e calças Arizona para senhoras, bastante ventilados e aprovados pela norma de segurança CE.

As duas peças podem unir-se na cintura e têm proteções CE-nível 1 nos ombros, cotovelos, costas, joelhos e ancas. O conjunto Oxford Arizona está disponível na cor artic ou em preto.

Para mais informações sobre estes produtos, entre em contacto com o importador nacional, a Multimoto. //



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



Super PROTEÇÃO

QUANDO SE ANDA DE MOTO EM SITUAÇÕES EXTREMAS, A PROTEÇÃO VEM EM PRIMEIRO LUGAR E PARA TAL A LEATT DISPONIBILIZA OS PEITORAIS IDEIAS PARA ESTE VERÃO.

Extra fresco, o peitoral Leatt Airflex é composto por duas peças. No interior está a camada de compressão, ventilada, com fecho e protetores de impacto macios embutidos nos ombros e nos cotovelos.

Sobreposto ao referido acima, está o protetor de costas e peito, fabricado em gel de impacto suave Airflex na secção das costas e I-Mesh no peito a fim de oferecer uma excelente proteção e alta ventilação. Esta peça pode ser adquirida separadamente por um preço recomendado de 203,99€.

Com um design ergonómico e de fácil ajuste, o peitoral integral Leatt Airflex vem certificado com as normas de segurança europeias CE e conta com um preço de 378,25€.

O peitoral 3DF Airfit Hybrid reforça a proteção com espuma de impacto ao mesmo tempo que proporciona grande conforto e flexibilidade.

Tal como o modelo Airflex, o peitoral Airfit Hybrid está equipado com protetores certificados com a norma CE no peito, costas, cotovelos, ombros e flanco. Está ainda aprovado para uso em competição, uma vez que cumpre com os regulamentos de segurança da Federação Internacional de Motociclismo.

Com um ajuste confortável, o peitoral 3DF Airfit Hybrid está disponível por um preço de 367,99€.

Pode ficar a saber mais sobre estes artigos através do site do importador nacional, a Lusomotós. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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





Tudo à MÃO

A EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE FIXAÇÃO PIN SYSTEM DA SHAD, PARA BOLSAS DE DEPÓSITO.

Este sistema de fixação da SHAD para bolsas de depósito, distingue-se pela sua facilidade de utilização e de integração na moto, bem como pelo seu botão que permite desbloquear rapidamente a bolsa.

Aplicada no bocal de enchimento do depósito, a base possui uma fechadura que permite deixar a

mala na moto, com alguma segurança.

Específicas para este sistema estão disponíveis 3 novos modelos de bolsas maleáveis, com capacidades para 3, 9 e 15 litros, que vêm acompanhados de alça de transporte e capa de chuva.

Podem verificar as compatibilidades do Click System se clicar aqui. //

PACKTALK EDGE

SOUND BY **JBL**

DYNAMIC MESH
COMMUNICATION

OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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

Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt

 **cardo**



Passeando pela Grécia/Balcãs ATRAVESSANDO O MEDITERRÂNEO

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

Este foi seguramente o dia mais entediante da viagem! Tanto tempo dentro de um barco é uma chatice, a lembrar a minha longa travessia até à Islândia! 25 horas de mar...

Depois de uma noite desconfortável, em que as horas não parecem passar, nem o pequeno almoço animou a minha manhã. Pelo menos as perspetivas sobre o Mediterrâneo eram luminosas e quentes, nada do frio que, sei lá porquê, eu estava à espera.

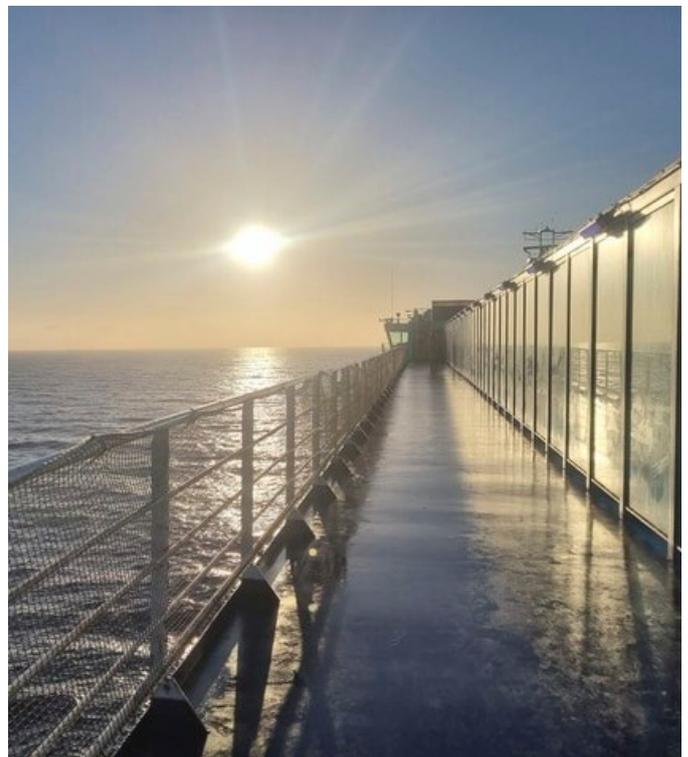
Para quebrar o tédio da história da travessia, desta vez escolhi 2 desenhos do dia anterior. Uma das coisas que me agrada é poder desenhar o que quero, como quero e com os materiais que me apetercerem, dentro dos que levo. Desta vez foram os dois feitos a caneta e foi bastante satisfatório realizá-los.

Aquela Bodega de Sommos fascinou-me realmente! Havia um jardineiro por ali a trabalhar que ficou visivelmente intrigado com o que eu estava a fazer, meio aninhada no meio do caminho. Quase esperei que ele viesse ver de perto, mas apenas se limitou a ficar a olhar até eu pegar na moto e me pôr a andar.

Agora no ferry nada de novo havia para fazer, apenas ficar por ali a ver o tempo a passar. Ok, há uma piscina no convés por isso não será tudo um horror. Se bem que, quando me sinto entediada, tendo a não achar muita piada em enfiar-me no meio de muita gente que fica esticada ao sol a tostar...

Sentei-me por ali, dei uns mergulhos, poucos, porque a piscina era pequena e pouco profunda, com gente a chapinar por todos os lados.

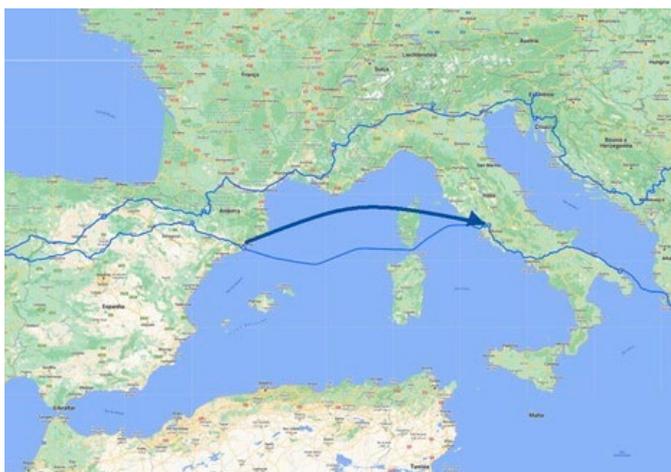
E o tempo foi passando muito devagar. Então começou a epopeia do gelo! No dia anterior pedi a um barman para pôr a minha bolsa de gel no congelador, agora ao ir buscá-la estava “fresca”. “Mas afinal que congelador é esse que não gela?” Ah, o congelador



está com um problema...” “Ok, ponha-me a bolsa noutra mais eficiente, pode ser?”

Ora, se o gel precisa de uma hora para ficar frio o suficiente para eu pôr no meu pulso, voltei lá 2 horas depois... estava ainda menos fresco que pela manhã! “Como é possível os congeladores não congelarem?” “É, estamos com um problema com os congeladores e com o gelo”, disse ele.

Vi que havia uma arca vertical, com porta de vidro, do lado de fora do balcão, cheia de estalactites de gelo. “Posso pôr ali dentro? Certamente vai gelar rápido!” Voltei duas horas depois e... o tipo tinha desligado



a máquina, estava tudo descongelado com água a escorrer pelas prateleiras e a minha bolsa de gel toda mole a querer escapar-se por entre as grades da prateleira! Este tipo bate muito mal!

“Então desligou a máquina homem?,” “Ah teve de ser, tinha pouca coisa dentro!”

Aquela porcaria esteve ligada desde ontem e teve de ser desligada justamente agora, quando nenhum congelador funciona direito? Acho que vou agarrar o tipo pelos colarinhos!

Apontei na prateleira das bebidas uma garrafa de whisky “Dê-me meio whisky num copo grande com muito gelo.” E assim arranjei gelo com fartura para pôr no meu pulso, embrulhado num guardanapo de papel que se transformou numa pasta e molhou tudo em redor, mesa, cadeira e chão. Tudo teria sido muito mais simples com a bolsa de gelo, assim deixei a trapalhada para ele limpar.

Foi quando um grupo de motociclistas se sentou na mesa ao lado e meteram conversa comigo. Olhavam para a minha mão com ar de surpresa e exclamou um deles a dada altura: como é possível andar a viajar sozinha de moto, completamente deficiente da mão da embraiagem?!

“Então quer dizer que, se eu ficar deficiente para o resto da minha vida não deverei viajar mais?!” Parecia que ninguém conseguiria articular uma resposta coerente para a minha pergunta.

Então pelo telemóvel vi que estávamos a chegar a Porto Torres. Não havia escala lá para mim, mas sempre a paisagem mudaria um bocadinho e teria algo diferente para ver. E pus-me a andar, deixando para trás aqueles 4 em silêncio a olhar para mim, como se eu fosse um extraterrestre!

O mar é sempre giro de se ver, mas é monótono





também, quando é tudo o que há no horizonte! Acho que não nasci para fazer cruzeiros, acho que, por muita diversão e entretenimento que tenham para oferecer, eu ia entediar-me dentro de um por muitos dias.

Pausa para refletir!

Podia ver lá em baixo o povo à espera para entrar. Carros a sair, carros e motos à espera para entrar.

Dali até ao nosso destino ainda faltavam umas 7 ou 8 horas.

É, 7 ou 8 horas de mais do mesmo, isto é, nada!

Então, muitas horas depois, percebi que já se podia ver terra pelas janelas. Não fui só eu que corri para ver lá de fora!

Quanta emoção, Itália à vista e ainda era de dia!

Yes, chegaríamos antes do previsto, o que me permitiria ir calmamente até ao alojamento, quem sabe ainda apreciar a paisagem!

Mas aí começou a epopeia do desembarque!

Ninguém se mexeu quando o barco parou e ninguém se mexeu quando o tempo passou...

Disseram-nos que a polícia estava a revistar todos os barcos à saída, isso queria dizer que estavam a revistar centenas e centenas de carros... e umas horas mais de espera...

Mesmo os carros não se mexendo muito, percebemos que podíamos esgueirar-nos pelo meio deles assim que aliviassem o espaço entre eles, e foi então que as coisas correram menos bem. O fulano que estava atrás de mim era um aselha! A minha moto não sairia com a dele atrás, pois estava a prender a minha contra o pilar à minha frente e ele não conseguia tirar a moto dali!

Ele tentava tirá-la, puxava para trás, puxava para a frente e a moto voltava ao lugar onde estava antes, e a minha e todas as outras continuavam presas. Ele

voltava a manobrar para lá e para cá, e voltava ao mesmo sítio! Santo Deus, como é que um homem anda na estrada, com a mulher à pendura, e não sabe manobrar uma moto?

Só me restava manobrar a minha. Eu sou boa nisso, em manobrar uma moto num espaço muito reduzido, bastam-me 10cm à frente e outros 10cm atrás que eu já consigo tirar a minha moto, mas eu estava sem força alguma na mão esquerda, o descanso empancou numa das argolas do chão e recolheu... a moto desequilibrou na minha direção e a minha mão esquerda não teve a força mínima para a segurar... merda!

Foi quando percebi que 25 horas de descanso foi a pior coisa que eu pude oferecer a esta mão... vamos ver se consigo conduzir até ao alojamento sem força alguma para usar a embraiagem... que não me apareça um aselha na minha frente!

Vieram imediatamente vários motociclistas levantar a moto do chão, muito preocupados se estava tudo bem comigo, naquele momento já todos sabiam que eu andava a viajar incapacitada. Todos tinham acompanhado os esforços desajeitados do meu vizinho de trás ao tentar manobrar a moto, e a minha tentativa de sair com ele mesmo ali...

Saí finalmente do ferry com uma fila de motos atrás de mim. Valha-me Deus, a confusão era tanta, havia festa e estradas cortadas e aquelas motos todas a seguir-me! Se eu me esbardalho eles virão contra mim?

Depois de muitas curvas, ruas escuras, trânsito infernal, os meus seguidores foram saindo para os seus destinos e eu lá cheguei ao meu alojamento. Confortável, com chá e torradas à minha espera e um congelador a sério para por o meu gelo...

Hoje vou dormir como um passarinho, amanhã vou descer a Itália... //



LEVO X

A aventura aguarda por ti, explora o desconhecido e descobre o extraordinário!

Eram menos MAS BONS!



» [Galeria de fotos aqui](#)

A 41ª Concentração de Faro arrancou com bastante calor, animação e muitos motociclistas. O convívio foi o prato forte e encheu o cada vez mais escasso Vale das Almas que se está a transformar em bairro de moradias.

Fotos: Sérgio Morais

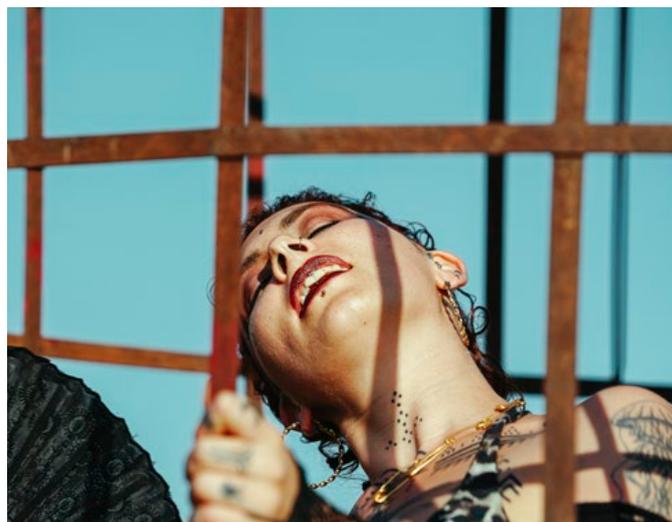


Com apenas 17000 entradas disponíveis, devido a exigências legais relativas a normas de segurança, a festa fez-se como é habitual: com encontros, reencontros, histórias e memórias, sempre com o som dos motores e o cheiro da gasolina por perto!

Muita animação de rua, muita música, muito espetáculo. Muita comida, muita bebida, muito riso e pé de dança, muito brinde, muito fixe, muita tatuagem, muito patch e muitas, muitas selfies, apesar de a rede móvel não ajudar a partilhar.

E não faltaram motos. Grandes, pequenas, novas e velhas, fraquinhas ou muito potentes, umas todas sujas e mal-enjorcadas, outras lindas em trajes de gala! Tal como as pessoas!

E como de costume houve queixas, coisa inevitável nos tempos que correm, mas também houve elogios e reconhecimento. Mas o que houve e merece relevância foi o facto de, tal como há mais de quarenta anos, um grupo de uns poucos, ter conseguido organizar >>





para tantos, mais um memorável evento, reconhecido não só em Portugal, mas também pela Europa fora, a avaliar pela quantidade de Ingleses, Franceses e Espanhóis (entre muitas outras nacionalidades) que vieram até cá para fazerem parte da festa!

Para memória futura, partilhamos consigo para que também as possa partilhar, as imagens que ilustram bem o ambiente que se lá viveu. //





ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

A SHOT OF MOTORCYCLING

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901

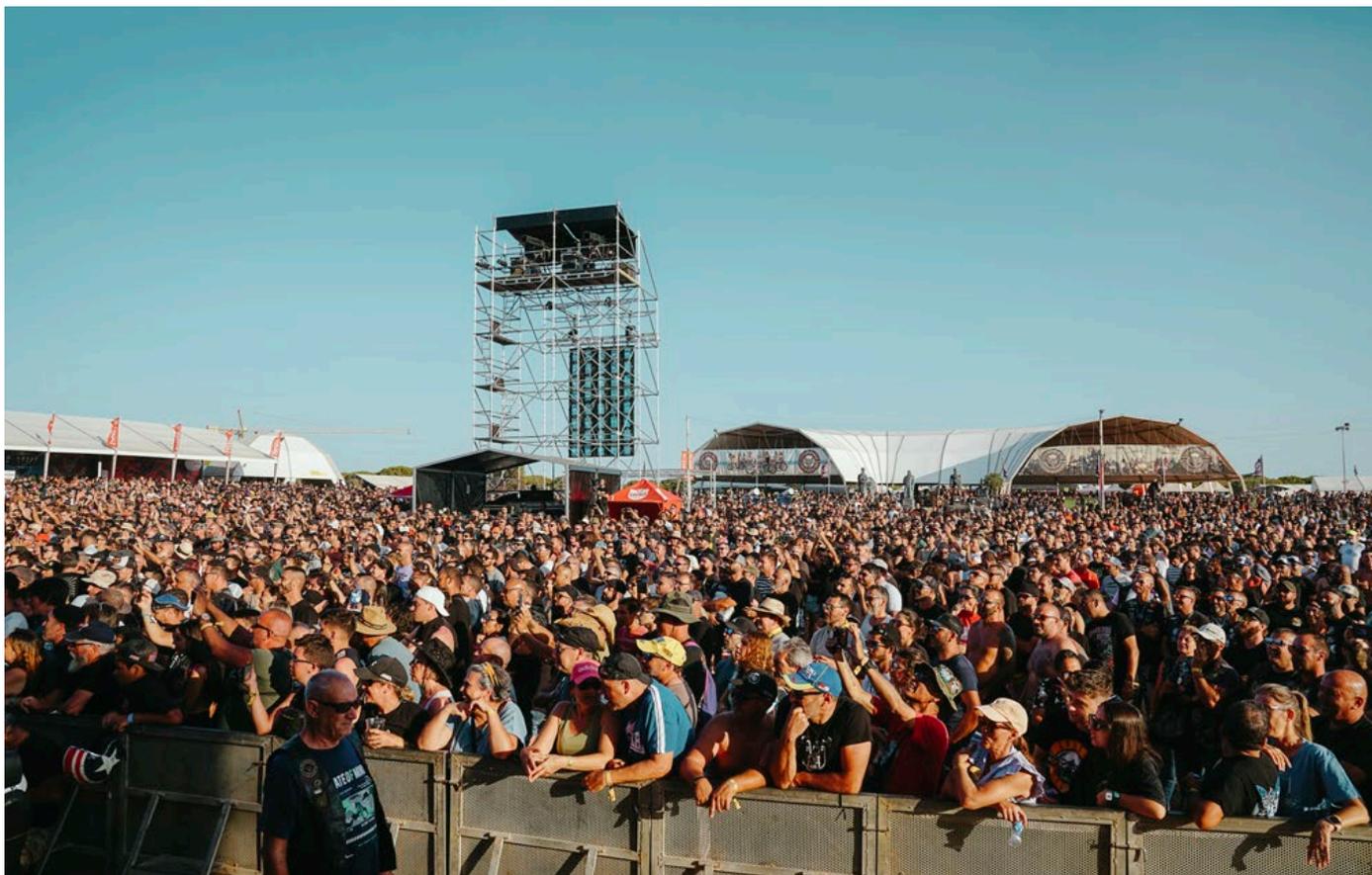
PVPR desde **4.589€**
Oferta matrícula
gratuita até 30/09/2023

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901



Facebook Instagram @ROYALENFIELDUROPE

Solicita um teste em www.royalenfield.com



O CONVÍVIO FOI
O PRATO FORTE E
ENCHEU O CADA VEZ
MAIS ESCASSO VALE
DAS ALMAS.





Wingmotor

**MARQUE UM
TEST DRIVE**

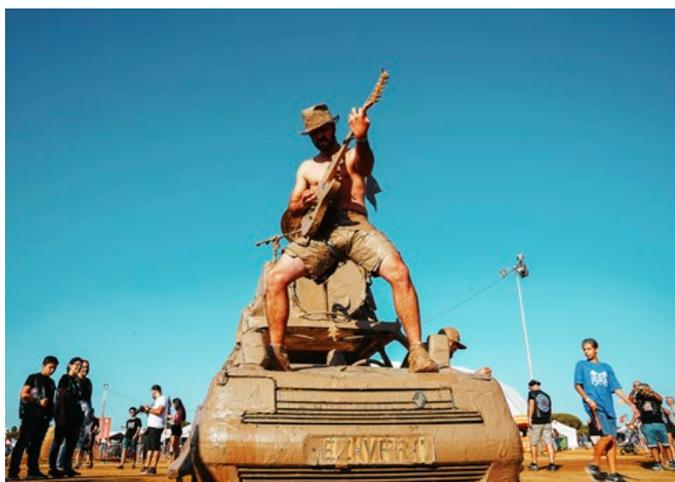
Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt







MUITA ANIMAÇÃO DE RUA, MUITA MÚSICA, MUITO ESPETÁCULO.



REPORTAGEM 21^o BMW MOTORRAD DAYS E FESTIVAL PURE&CRAFTED - BERLIN 2023



100 anos DE HISTÓRIA

37,000 visitantes celebraram os 100 anos de história da BMW Motorrad em Berlin.

Fotos: Bruno Ribeiro e BMW Motorrad



Os BMW Motorrad Days decorreram entre 7 e 9 de Julho e, enquanto o Festival Pure&Crafted reuniu cerca de 5.000 fãs da marca, a Berlin Messe e o seu imponente

Summer Garden, atraíram mais de 32.000 visitantes.

Este ano de 2023, a BMW Motorrad dedicou as festividades ao 100º aniversário da marca.

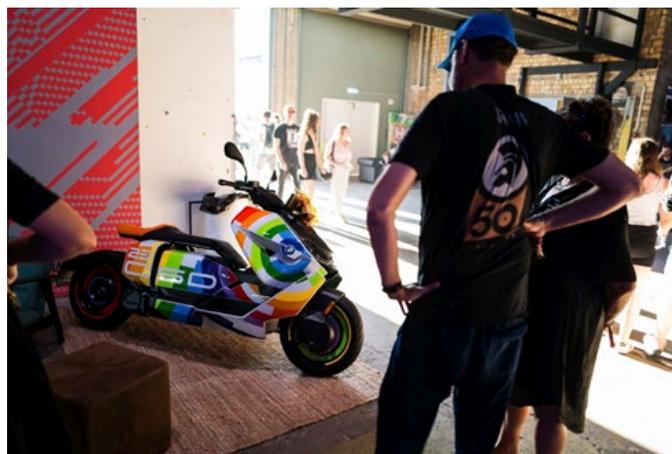
Fãs de todo o mundo, predominantemente de Itália, França e Reino Unido, acorreram a Berlim para assistirem a um extenso programa que teve o seu epicentro no Summer Garden da Messe Berlim, onde várias atrações deliciaram os visitantes. Desde o Poço da Morte (Motodrom) à exposições de motos clássicas, exibições de freestyle e mais de 60 motos para test-ride, os Motorrad Days de 2023 foram ainda complementados com o Festival Pure&Crafted, com as eliminatórias do GS Interna- >>





tional Trophy de 2024 que vai ter lugar na Namíbia, além de muitas motos modificadas e diversos stands de equipamentos e acessórios. Durante o evento, a BMW ainda aproveitou a oportunidade para apresentar a sua mais recente moto elétrica, a CE-02, definida como eParkourer pela sua agilidade e facilidade de utilização, projectada para uma clientela mais jovem. //







Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentarista desportivo*

Passado E FUTURO

Uma das vantagens de andar de moto há mais de 47 anos - para lá da tendência quase automática de evitar acidentes ao prever e evitar armadilhas no trânsito - é ter uma noção abrangente de quanto a tecnologia em geral evoluiu, e de como as motos de hoje estão melhores por isso.

Ainda apanhei o fim das inglesas no princípio dos anos 70 do século passado, já então mais alvo de chacota e desconfiança perante a combinação de fraco desempenho e fiabilidade limitada, quando comparadas com as japonesas suas contemporâneas, do que de admiração pelo que era até então a maior indústria de duas rodas do mundo. Isto, claro, se não recuarmos ainda mais, cerca de meio século, à época do grupo alemão DKW, que era na altura o maior fabricante mundial de motos.

Por acaso já ouviram falar da BSA Bantam? Pois começou por ser a DKW RT125 Alemã e, no final da Segunda Guerra Mundial, os seus planos foram distribuídos pelos aliados como parte das compensações de guerra. Assim, em Inglaterra tornou-se na Bantam 125, na URSS na M1A Moskva, nos EUA na Harley-Davidson Hummer e no Japão na primeira Yamaha, a YA-1 (neste caso, aproveitando-se do fim das patentes da DKW).

Voltando às inglesas, ao longo da década de 70, tiveram de dar o lugar, cedendo a posição de maior fabricante mundial, aos Japoneses. Enquanto os Ingleses tinham tido marcas numerosas demais para listar (Ariel, AJS, BSA, JAP, Norton, Matchless, OK Supreme, Triumph, Royal Enfield, Villiers ou Vincent apenas algumas das mais populares), os japoneses conseguiram o seu domínio com apenas 4 marcas.

Nem é preciso dizer Honda, Yamaha, Suzuki e Kawasaki, neste caso por ordem de grandeza e não alfabética, na prática as sobreviventes de um lote

um pouco mais alargado que incluía as Bridgestone, Showa, Lilac e Meguro.

Itália e Alemanha (neste caso, praticamente só com a BMW) ainda tentaram acompanhar, e no caso dos transalpinos, por vezes safaram-se com exóticas máquinas artesanais, feitas em pequenos números, cujos defeitos se desculpavam pelo carácter e exclusividade. Estou a falar, claro, de Benelli, Bimota, Morini, Moto Guzzi, MV Agusta e outras poucas.

Fast forward mais 25 anos para os finais dos anos 90 e o ciclo recomeça, desta com as japonesas as atacadas e as chinesas e indianas a serem as invasoras.

Destas, o alvo de chacota eram as últimas, pela fraca qualidade de materiais e acabamentos, mesmo considerando os preços, por vezes tão irrisórios que, comparadas com as europeias, pareciam por vezes ter-se enganado numa casa decimal.

Dez anitos mais, e o pretendente melhorou tanto que passa a ser a referência, não pelas mesmas razões de 40 anos antes, mas pela apetência dos mercados por motos mais pequenas, simples, maneáveis e baratas.

A própria excelência dos japoneses pintou-os num canto, pois exigiu uma escalada tecnológica que os colocou apenas uns dólares abaixo da antes exótica concorrência europeia (e porque não americana, se levamos em conta a renovada Harley-Davidson e renascida Indian) e portanto, incapaz de concorrer com a China, mesmo recorrendo ao subterfúgio de as fabricar na Indonésia, Brasil ou Espanha.

Para quem se inicia agora no mundo das motos onde Chinesas sempre existiram, será tão natural adquirir uma como foi para mim preferir uma japonesa nos anos 70 quando comecei esta aventura... fica a visão abrangente de meio-século de história da evolução da moto, e liberdade de imaginação para adivinhar o futuro. //



530
hpe

NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

A **primeira scooter de três rodas do mundo**, está novamente pronta para mudar o panorama das cidades, com motorizações Euro 5, mais eficientes e com um design mais sofisticado.

A **Piaggio MP3 530 hpe Exclusive** é o absoluto topo de gama em todos os sentidos, subindo a fasquia em termos de performance e tecnologia, com características do mundo automóvel tais como **cruise control, marcha atrás, câmara traseira e BLIS (Blind Spot Information System)**.

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

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO®

piaggio.pt



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



André Sanches
Jornalista e Motociclista

A Equiparação

Aqueles veículos de duas rodas e um guidador que vemos cada vez mais no meio de trânsito a furar filas, às vezes até circulam acima da velocidade permitida e até estacionam no passeio. Sim, esses mesmo: as trotinetes elétricas.

A facilidade e acessibilidade proporcionada por uma trotinete elétrica leva a que qualquer um as conduza. Creio que mostra um pouco daquilo que os motociclistas já há muito tempo saboreiam: a praticidade e versatilidade que só uma moto (agora também trotinetas) nos consegue dar.

O assunto não é fresco, mas a maior presença destes veículos nas ruas e as suas semelhanças com o que uma moto pode oferecer, leva-me a concordar que, a solução para a mobilidade nas grandes urbes são as motos (sobretudo as elétricas que tendem a surgir cada vez mais), pois estas conseguem ser mais versáteis e seguras que as trotinetas elétricas.

Porém as trotinetes são alvo de pouca legislação. No que toca à segurança do utilizador, por exemplo, o uso de capacete é apenas recomendado e manutenções técnicas não são conhecidas nem sequer discutidas.

Sim, a maioria estão limitadas a 25 km/h. Por lei, as trotinetes não podem exceder essa velocidade. Mas os outros veículos com o qual partilham as vias podem e, por vezes, por muito cuidadoso que se seja, acontecem situações com resultados infelizes. Sobretudo em confrontos com os motociclos!

Comparo o uso das trotinetes elétricas ao de uma

moto, pela forma como descomplicam as viagens na cidade e nos fazem chegar aos locais pretendidos com rapidez e simplicidade. Contudo, nas motos somos obrigados a cumprir o código da estrada, usar equipamento, prover de seguro contra terceiros e, talvez no futuro, até cumprir com inspeções periódicas anuais. Uma maior fiscalização na utilização das trotinetes seria uma boa evolução! //

"O assunto não é fresco, mas a maior presença destes veículos nas ruas e as suas semelhanças com o que uma moto pode oferecer, leva-me a concordar que, a solução para a mobilidade nas grandes urbes são as motos"



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.