



CONTRAPONTO

» HONDA GL 1800 GOLD WING TOUR DCT » INDIAN PURSUIT LIMITED



TESTE
TRIUMPH STREET TRIPLE RS



TESTE
BMW S1000 RR

- » **TESTE**
MACBOR MONTANA XR1
MACBOR ROCKSTER 125
VOGE 525 DSX
- » **REPORTAGEM**
CONCENTRAÇÃO DE GÓIS 2023
HIDROGÉNIO SERÁ O FUTURO?
- » **DESPORTO**
A CARREIRA DE MIGUEL OLIVEIRA



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

Ai as rotundas, meu Deus!

Não, não vou falar sobre como circular nas rotundas. Estou farto de ouvir teorias que não fazem sentido, por isso, vou só falar sobre como se deve sair das rotundas. É que, sobre esse procedimento, qualquer manual de qualquer escola de condução refere de forma bem explícita e inequívoca que esta manobra apenas se deve fazer quando já se circula pela faixa da direita. O que subentende que, quem roda pela faixa da direita numa rotunda pode, e deve, sair para qualquer das faixas disponíveis à sua direita, de acordo com o seu percurso.

Ora se no meio disto tudo vem um veículo a cortar a rotunda a direito, numa velocidade normalmente superior aquela a que iria circular se já estivesse na faixa da direita, o risco de acidente é elevado. E, por incrível que pareça e a confirmar que a estupidez não tem limites, muitas vezes esses condutores ainda buzinam e gesticulam como se tivessem alguma razão!

No artigo 14º do código da estrada especifica-se na alínea c) que, numa rotunda, qualquer veículo: **...deve ocupar a via de**

trânsito mais à direita após passar a via de saída imediatamente anterior àquela por onde pretende sair, aproximando-se progressivamente desta e mudando de via depois de tomadas as devidas precauções.

Mas parece que ninguém liga a isso! E naquelas rotundas que têm semáforos nas respetivas saídas, o efeito ainda é mais nefasto pois entopem todas as outras faixas de rodagem, parados à espera que caia o sinal verde!

Nalguns locais da Europa há rotundas que apresentam riscos contínuos pintados no piso que inibem, quem vai nas faixas da esquerda, mudar de via para a direita mesmo em cima de uma saída. Por cá, quando há pinturas no asfalto, elas apresentam apenas riscos descontínuos, o que quase incentiva a travessia das rotundas a direito... Mas lá está, para os nossos legisladores, a segurança rodoviária passa apenas pelos radares de velocidade colocados em locais onde não há acidentes, sendo que a questão deveria ser resolvida com engenharia e formação e não com limitações de velocidade. //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

24 DUCATI MONSTER 30º ANIVERSARIO

28 SUZUKI V-STROM 1050

30 VOGÉ 525R

CONTRAPONTO

34 HONDA GL 1800 GOLD WING TOUR DCT vs INDIAN PURSUIT LIMITED

TESTE

46 TRIUMPH STREET TRIPLE RS

54 BMW S1000RR

64 VOGÉ 525 DSX

72 MACBOR MONTANA XR1

80 MACBOR ROCKSTER E ROCKSTER FLAT 125

REPORTAGEM

106 CONCENTRAÇÃO DE GÓIS 2023

110 ABS E CONTROLO DE TRAÇÃO

112 HIDROGÉNIO NA COMBUSTÃO INTERNA SERÁ O FUTURO?

114 A PRIMEIRA MOTO DA MV AGUSTA

DESPORTO

118 A CARREIRA DE MIGUEL OLIVEIRA

CRÓNICA

3 ROGÉRIO CARMO: AI AS ROTUNDAS, MEU DEUS!

6 PEDRO ALPIARÇA: "RAISPARTA O CALOR!"

22 LUIS MANUEL: O CIVISMO COMEÇA EM NÓS

86 ADELINA GRAÇA: MADONA

102 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS DESCENDO A ITÁLIA ATÉ BARI

122 PAULO ARAUJO: GÓIS REVISITADA

124 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

126 ANDRÉ SANCHES: QUANTO É DEMASIADO?



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira

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

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

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Ensaíador

"Raisparta O CALOR!"

Entro e saio do café uma e outra vez, só para sentir a benção do ar condicionado a restaurar-me as energias. É sempre assim quando paramos no pico do calor, nos dias em que os termómetros ultrapassam os 35°. Devia ser proibido andar de mota abaixo dos 5° e acima dos 30°. Se há leis para tudo e um par de botas, porque não protegemos uma comunidade de veículos que colocam o seu utilizador exposto aos elementos? Vocês conseguem imaginar o sofrimento de todos aqueles que só pegam na moto no Verão? Que relegam o equipamento de segurança para segundo plano e acreditam que o chinelo é feito de kevlar? Isto é um drama, senhoras e senhores, uma hecatombe vestida com camisolas de manga cava!

Tudo ferve, tudo queima, a paisagem parece que derrete, o ar pesado açoita-nos sob uma luz demasiado clara, demasiado intensa. Sorvem-se litros de água sem respeito pelos restantes dias do ano que esquecemos que esse líquido existe. A pele fica ruborizada pelo excesso de temperatura, o humor cai para níveis deprimentes e praguejamos frequentemente. Tudo cansa. Tudo mói e desgasta.

E se o físico se entrega ao quebranto, as máquinas também sofrem. Os plásticos perdem a cor, os metais tornam-se brasas, os motores tentam controlar o seu processo termodinâmico com todos os truques que têm no seu arsenal. Muitos desistem. E se pensarmos nas condições de funcionamento a que estão sujeitos os pneus, o enredo adensa-se e aproximamo-nos do caos. Asfalto a 50° faz da ingénua borracha uma pasta mole, comendo-a sem perdão.

No meio deste inferno sazonal, temos os dias maiores e sobretudo mais tempo livre para podermos fazer aquilo que gostamos. Férias. Viagens de moto planeadas. Gru-

pos de amigos que se negam a andar à chuva, mas que no Verão se transformam em globetrotters das estradas nacionais. Um sem número de concentrações onde a primeira coisa que se faz (ou se devia fazer) é largar a moto e agarrarmo-nos a uma cerveja.

No final do dia procuramos uma praia, uma barragem, um rio ou uma piscina. Tiramos o equipamento suado, e depois de um ou dois mergulhos ficamos com vontade de Andar de Moto novamente. Que raio de vício. //

"Tudo ferve, tudo queima, a paisagem parece que derrete, o ar pesado açoita-nos sob uma luz demasiado clara, demasiado intensa. Sorvem-se litros de água sem respeito pelos restantes dias do ano que esquecemos que esse líquido existe."

V85TT MOTO GUZZI

ROCK(S) N ROAD(S)

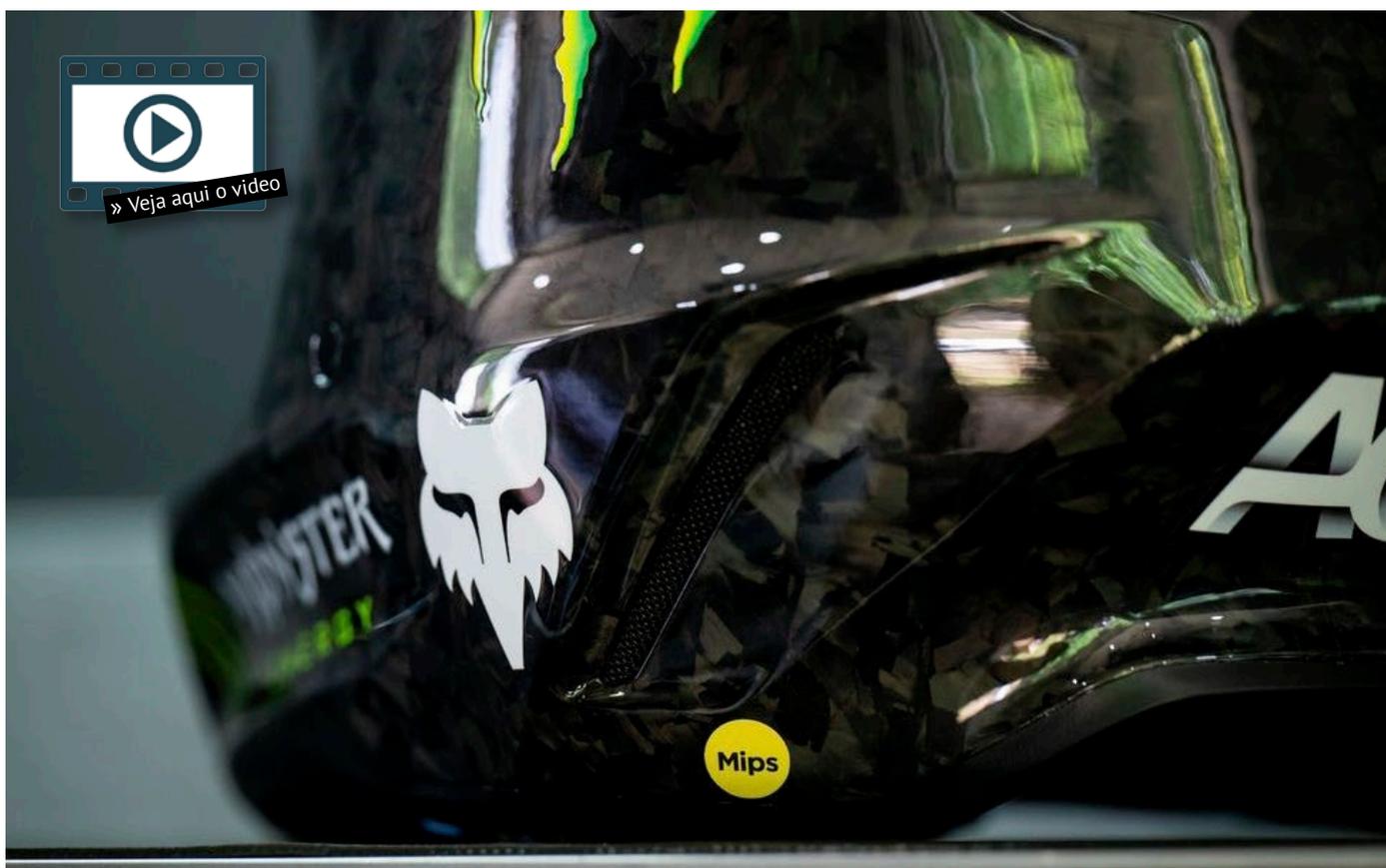
A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

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



Nova tecnologia Mips aumenta segurança dos capacetes

ESTA TECNOLOGIA NÃO VISA APENAS MELHORAR A SEGURANÇA DOS CAPACETES COMO TAMBÉM APRIMORAR O CONFORTO DOS MESMOS.

OS CAPACETES têm vindo a sofrer, ao longo do tempo, uma significativa evolução quanto à segurança que proporcionam e o novo sistema Mips é mais uma que promete a máxima protecção aos seus utilizadores.

Esta recente inovação da Mips (Multi-directional Impact Protection), a Integra Split, foca-se em diminuir as probabilidades de danos cerebrais durante um acidente.

A Mips disponibiliza esta nova tecnologia para todo o tipo de capacetes (Ciclismo, Desportos de neve, competição, hipismo, escalada e até para construção civil).

O Mips é um sistema de segurança colocado entre a calota exterior e interior do capacete, que fornece liberdade de movimento rotacional entre estas duas, devido ao material de pouca fricção utilizado na conceção do Mips.

Isto porque na maioria dos acidentes que acontecem,

o impacto no capacete não é uma pancada a seco, mas sim um impacto em ângulo (ao estilo de uma bola de tennis durante uma partida). Este último tipo de impacto representa uma maior probabilidade de danos cerebrais.

Está visto que o grande objetivo da Mips é a segurança e portanto a tecnologia Integra Split continua a manter a mesma qualidade de protecção, mas sem comprometer o conforto e a ventilação.

A Mips afirma ainda que a camada de baixa fricção pode ser recortada para integrar qualquer capacete sem comprometer o seu conforto ou segurança.

Por enquanto, a norma de segurança em vigor para os capacetes de moto é a ECE 22.06, mas a Mips acredita que no futuro seja obrigatório a integração deste sistema em todos os capacetes. //

NOVO MODELO

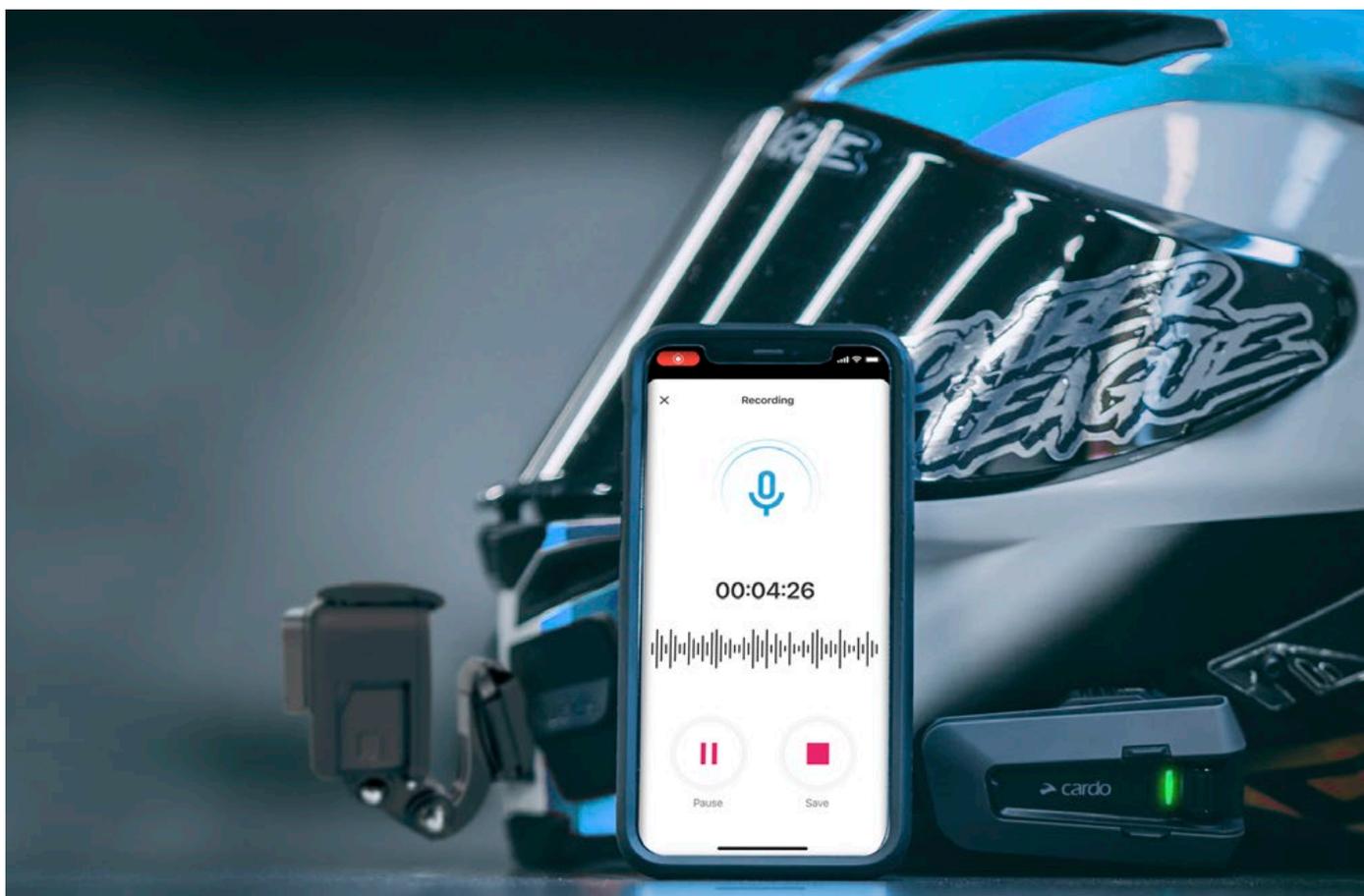
800 NK

- Ecrã de Interface Multimédia de 8"
- Conectividade Apple Car Play e Bluetooth
- Sistema Keyless
- 3 modos de condução
- Quick-shifter bidirecional
- Pneus MAXXIS de alta performance
- Suspensão KYB
- Cruise Control
- Sistema de travagem J.Juan



CUT ^{THE} EDGE

Chegou para elevar os limites. A 800NK possui carácter e design desportivo, um poderoso motor bicilíndrico com refrigeração líquida e transmissão de seis velocidades, que te permitirá sentir toda a potência da 800NK. Uma naked para ser desfrutada ao máximo tanto em estrada como em cidade, onde poderás aproveitar toda a sua agilidade. Preparado/a?



Intercomunicadores Cardo agora com gravação de som

PERMITE AOS CONDUTORES GRAVAR E ARMAZENAR FACILMENTE O ÁUDIO DO INTERCOMUNICADOR NO SEU TELEMÓVEL.

A **CARDO SYSTEMS**, acaba de disponibilizar uma nova funcionalidade nos seus intercomunicadores PACKTALK EDGE, NEO e CUSTOM.

A capacidade de gravar dentro de um grupo de comunicação em rede dinâmica (DMC - Dynamic Mesh Communication), a partilha de histórias e de conversas sem restrições, é mais uma atualização revolucionária da Cardo, que continua a elevar a fasquia e a unir os condutores através de experiências de condução partilhadas.

Esta nova atualização está disponível apenas para a segunda geração da rede DMC, que abrange os modelos PACKTALK EDGE, NEO e CUSTOM (com Pacote Platinum). Através destes mais recentes modelos, os motociclistas podem gravar qualquer conversa DMC, mesmo quando conectados com dispositivos PACKTALK de primeira geração (como os modelos Bold e Black), bem como as ligações telefónicas em ponte.

Os condutores podem simplesmente ativar a gravação de voz, premindo o botão 'mic' no ecrã inicial do Cardo Connect com a atualização de software 7.0, e receber automaticamente a gravação que é guardada diretamente nos seus telemóveis.

Esta nova função permite aos utilizadores gravarem e armazenarem facilmente o áudio do intercomunicador no seu telemóvel apenas com o pressionar de um botão, através da aplicação móvel Cardo Connect.

"Com esta atualização, estamos na vanguarda da tecnologia, oferecendo uma plataforma simples e perfeita para gravar e armazenar áudio diretamente no telemóvel do motociclista. Tudo com o simples premir de um botão." disse Dan Emodi, Diretor de Marketing, da CardoSystems.

Para mais informações ou para ver a gama completa de modelos da Cardo Systems, visite o site oficial da marca. //

Kawasaki

**GOOD
TIMES**

CAMPANHA FINANCIAMENTO

VÁLIDO PARA TODA GAMA



VERSYS 650

POR APENAS 201,88€/MÊS

0% JUROS | ENTRADA 0,00€ | TAN 0,0%

VALOR FINANCIADO 9.690,00€

PRAZO 48 MESES | TAEG 2,9% | MTIC 10.235,78€

Exemplo para um contrato de crédito da Versys 650 a 48 meses. PVP de 9.690,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 9.690,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 201,88€. Comissão de abertura de crédito no valor de 375,00€. Taxa Fixa. TAN 0,0%. TAEG 2,9%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 10.235,78€. 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, IUC e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama KAWASAKI. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt ou num concessionário

© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**

Recomendamos Equipamentos **SCORPION**

Recomendamos Equipamentos **GP**

Recomendamos Equipamentos **GP**

Recomendamos Equipamentos **GP**



Função Easy Lift chega à Ducati Multistrada V4 S

O EASY LIFT VAI SIMPLIFICAR A SITUAÇÃO QUANDO DESEJAMOS TIRAR A DUCATI MULTISTRADA DO DESCANSO LATERAL.

SENDO uma estratégia da casa de Borgo Panigale a permanente atenção à melhoria dos seus modelos, esta atualização que já se encontra disponível na versão Ducati Multistrada V4 Rally chega agora à Multistrada V4 S.

Com o intuito de facilitar o acto de levantar da moto do descanso lateral, esta funcionalidade é realizada eletronicamente ao abrir totalmente as válvulas das suspensões semi-ativas durante cerca de 3 minutos após se ligar a ignição. Deste modo, ambas as suspensões são suavizadas e baixam ligeiramente a altura da moto ao solo redefinindo a pré-carga do amortecedor e facilitando o levantamento da moto do descanso lateral.

Consequentemente, esta função irá favorecer todas as diferentes estaturas dos motociclistas, sendo ainda possível alterar a altura do assento ao solo em duas medidas distintas para que os motociclistas consigam



apoiar melhor os pés no chão.

A função Easy Lift junta-se à Minimum Preload que reduz a altura da moto ao solo para uma condução mais fácil a baixas velocidades. A Ducati Multistrada, uma moto carregada de tecnologia a fim de presentear aos motociclistas as mais recentes inovações tecnológicas e melhorar a experiência de condução.

Pioneira na integração do radar dianteiro e traseiro (que trouxe consigo o Cruise Control Adaptativo e Blind Spot Detection), a Multistrada V4 S possui também agora esta funcionalidade que poderá ser acrescentada aos modelos idênticos que não a possuem, num centro Ducati autorizado de forma gratuita. Para tal é apenas necessário contactar presencialmente um concessionário ou através da App MyDucati.

Com esta atualização o fabricante de Borgo Panigale afirma que o seu objetivo é melhorar as motos antecipando os desejos dos Ducatisti, apresentando novas funções e trazendo novas atualizações para as motos que já estão a circular na estrada.

De destacar ainda que a Ducati Multistrada está também inserida no programa 4Ever Ducati que confere uma garantia válida por 4 anos com quilometragem ilimitada. //



**25 ANOS DE
EXPERIÊNCIA HONDA**

Motorway / Linhaway 
os seus concessionários

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



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



Campeonato de Customização BMW Motorrad

PARA CELEBRAR DA MELHOR FORMA O SEU 100º ANIVERSÁRIO A BMW MOTORRAD CRIOU O CAMPEONATO DE CUSTOMIZAÇÃO.

O CAMPEONATO de Customização da BMW Motorrad de 2023 serve para celebrar a criatividade excepcional e o artesanato artístico das oficinas de personalização a nível mundial.

A BMW R18, um ícone no mundo das motos, serviu de base para todos os 31 projetos que participam no campeonato. Destas, apenas 6 serão escolhidas por júris e mais uma pelo público.

As escolhidas irão depois viajar até Berlim para apuramento da vencedora, durante os dias 28 e 29 de setembro de 2023.

Entre os diferentes projetos deste concurso, encontra-se a R18 Maverick concebida pela oficina portuguesa Rusty Wrench Motorcycles.

O concurso para votar na sua BMW R18 preferida estará online até dia 14 de agosto de 2023 neste site.//



Montana XR1 125

Tua por 3.999€* (Com kit de malas de série)

NOVO MODELO



- ✔ Motor monocilíndrico de 125cc
- ✔ Refrigeração líquida
- ✔ Forquilha invertida hidráulica 37 mm
- ✔ Jantes de raios com pneus mistos
- ✔ Crash bars, proteção do cárter e descanso lateral de série
- ✔ Altura do assento: 780 mm
- ✔ Iluminação Full LED
- ✔ Ligação USB/C dupla

Cores ● Branco ● Vermelho ● Amarelo ○ Preto

Conduzida com carta A1 e B (automóvel)

Segue-nos em:



#montanaxr1 | 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



Batido o recorde de velocidade a dois numa moto

O TRUQUE PARA ALCANÇAR ESTA PROEZA? FOI “SIMPLESMENTE” ENCAIXAR NUMA MOTO UM MOTOR, A DEBITAR ALGO COMO 500 CV.

ESTE TIPO de conceito, que consiste em colocar um motor de grandes dimensões numa moto, não é novidade. As Boss Hoss Cycles, foram fundadas em 1990 por Monte Warne, um piloto de aviação comercial de Dyersburg, no Tennessee, que criou a sua primeira moto equipada com um motor Chevy V-8 instalado longitudinalmente.

Em 2016, no salão de Genebra, Ludovic Lazareth apresentou a polémica moto Lazareth LM 847 que ostentava um motor V10, do Dodge Viper mas que, para choque de todos, tinha 4 rodas.

Já para Allen Millyard, a ideia tinha que ter “pernas para andar” e ser, no entanto, funcional. Portanto, com intuito de criar uma moto prática com um motor de elevada cilindrada e, obviamente, capaz de transportar passageiro, Millyard pôs mãos à obra e concebeu uma máquina com um motor de 10 cilindros e configuração

em V com 8000cc .

O recorde foi batido pelo próprio fundador do projeto, Allen Millyard, aos comandos e o corajoso passageiro, o popular apresentador, viajante e motociclista Henry Cole, durante o evento Speed Week de 2023, no Aeródromo de Elvington.

Após alcançar o recorde, Allen Millyard prestou as seguintes declarações: “Estou numa moto feita em casa, que pesa 600 kg, sem carenagens” (...) “Tenho de gerir isso e depois tenho alguém sentado atrás. É como ter uma caixa cheia de cimento na parte de trás da mota”.

O motor, capaz de levar carros com muito mais de uma tonelada a atingir velocidades alucinantes, conseguiu facilmente fazer com que a moto de Millyard atingisse a velocidade de 292 km/h, com passageiro, marca que é Recorde Mundial do Guinness. //

NOVO MODELO
TRK702



CHEGOU A NOVA ERA DA *Aventura*

Sobe a fasquia da tua próxima viagem com a nova Trail da Benelli - a **TRK 702**. Esta verdadeira máquina de aventura equipa um motor de dois cilindros de 698 cc e refrigeração líquida, com 70 cv de potência, montado sobre um novo chassis por entre a família TRK. A suspensão dianteira invertida em conjunto com o braço oscilante com monoamortecedor traseiro ajustável suavizam a construção robusta da moto, equipada com jantes de alumínio de 17 polegadas e travões de disco duplo de 320 mm na frente e um único de 260 mm na traseira.

Disponível nas cores Branco, Cinza e Verde pelo PVP de **7.590,00€** (IVA incluído. Acresce Documentação/Transporte, ISV e IUC).

Oferta de Kit de Malas Originais Benelli em Alumínio.

Válida até 30/09/2023 em concessionários aderentes.

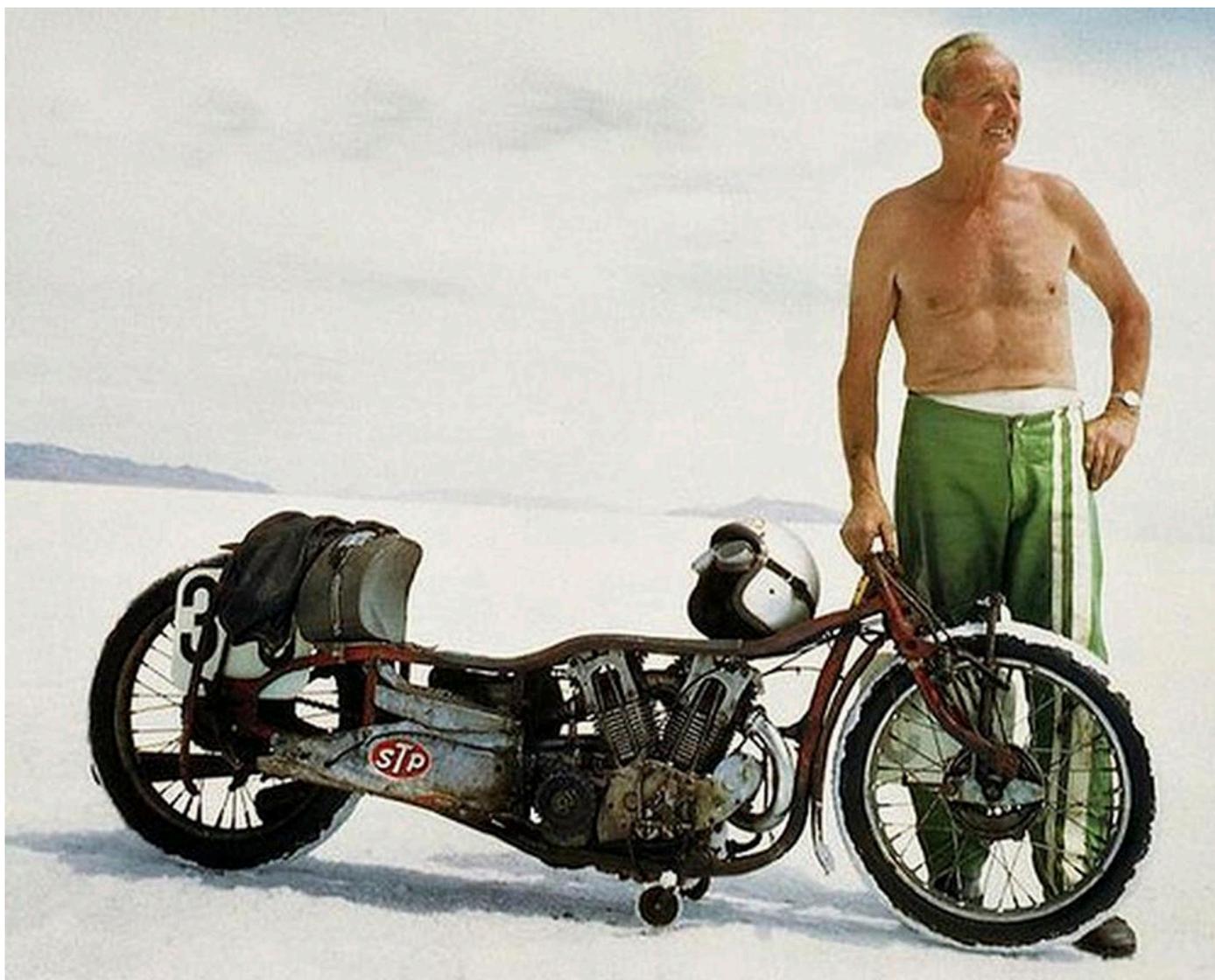
Descobre-a num concessionário Benelli.



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Burt Munro na Hall of Fame de Sturgis

O ÍCONE DAS CORRIDAS DE RECORDES DE VELOCIDADE NAS PLANÍCIES DO UTAH, BURT MUNRO, AINDA HOJE DETENTOR DE RECORDES, FOI IMORTALIZADO PELAS CONQUISTAS DE TODA UMA VIDA NO MUSEU DA MOTO DE STURGIS.

A INDIAN MOTORCYCLE, a primeira empresa de motos da América, celebra orgulhosamente a entrada de Burt Munro no Hall da Fama do Museu da Moto de Sturgis.

Um ícone das corridas de moto, ainda hoje detentor do recorde de velocidade em terra, Munro inspirou gerações de motociclistas através da sua incansável vontade de entrar nos livros de recordes.

"Não se pode contar a história das motos sem mencionar Burt Munro", disse Aaron Jax, vice-presidente da Indian Motorcycle.

"As histórias de Burt moldaram a Indian Motorcycle, à medida que continuamos a viver como Burt e a ultrapassar os limites para impulsionar a inovação, quebrar fronteiras e abrir novos caminhos."

Nascido e criado em Invercargill, na Nova Zelândia,

Munro tinha uma necessidade anti-natural de velocidade, tendo ficado célebre a sua frase:

"Vive-se mais em cinco minutos a fundo numa mota destas do que algumas pessoas numa vida inteira."

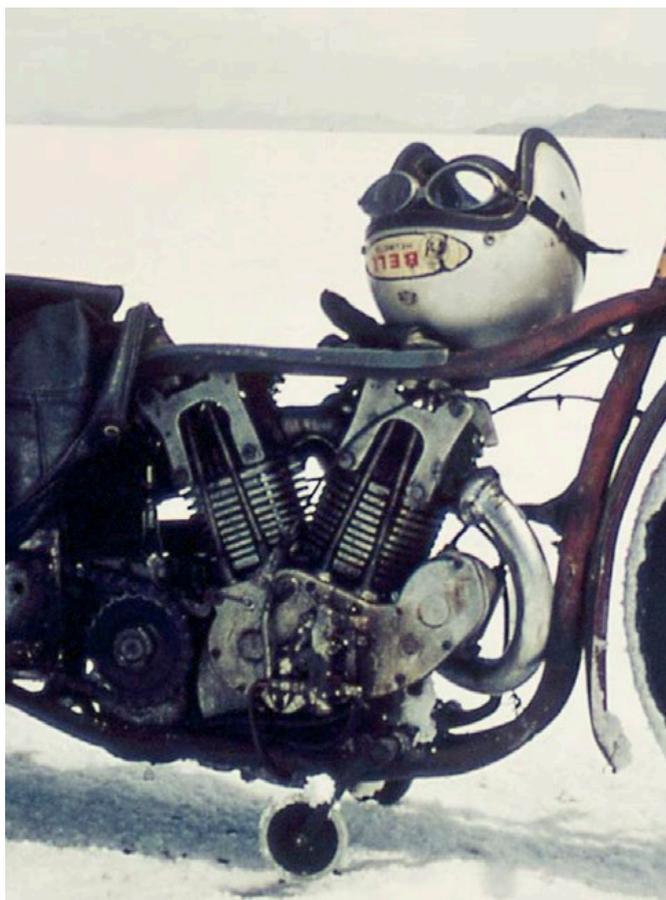
Imortalizado no filme "A Indian mais rápida do mundo" com Anthony Hopkins, Munro passou décadas a reconstruir e a reparar a sua Indian Scout de 1920 na sua garagem, acabando por estabelecer três recordes mundiais nas planícies de sal de Bonneville no Utah.

Em 1967, com 68 anos de idade, Munro estabeleceu um recorde abaixo dos 1.000 cc de 296,3 Km/h, que ainda se mantém atualmente.

"Burt é uma lenda. As suas conquistas, através de proezas e tribulações, inspiram os nossos esforços de hoje na competição", disse Gary Gray, Vice-Presidente de Competição, Tecnologia e Serviços da Indian Motorcycle.

"Embora já venha atrasado, é uma grande conquista para Burt ser consagrado no Hall da Fama do Museu da Moto de Sturgis, e estamos incrivelmente orgulhosos e gratos por celebrar Burt Munro não só hoje, mas todos os dias."

Na atualidade, a Indian continua a bater recordes como se pode ver se clicar aqui. //



**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



GUIA DO MOTOCICLISTA - o livro de Mário Figueiras

OS MOTOCICLISTAS JÁ TÊM DISPONÍVEL UM LIVRO QUE REÚNE UMA SÉRIE DE INFORMAÇÕES PERTINENTES SOBRE AS MOTOS E OS RESPECTIVOS EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA.

ESCRITA numa linguagem simples e acessível, esta obra de Mário Figueiras, histórico diretor de uma das mais populares publicações portuguesas sobre o mundo das duas rodas e com uma vasta experiência motociclística, começa por desenvolver conceitos básicos de uma condução defensiva, focando aspetos como a ergonomia e a posição de condução, e também sobre a atitude do condutor, a leitura da estrada e a capacidade de antecipar os acontecimentos rodoviários.

No GUIA DO MOTOCICLISTA, o conhecimento do veículo, seu ajuste e estado de conservação, fazem igualmente parte das considerações do autor que dedica um espaço considerável aos equipamentos de proteção, área pouco explorada na literatura dedicada aos motociclistas, mas de extrema importância para

a sua segurança e conforto.

São abordados em detalhe os diversos elementos que compõem o equipamento (capacetes, vestuário, luvas e botas), explicando os diversos materiais utilizados na sua produção, a sua certificação legal e também a respetiva limpeza e conservação.

Neste livro também vai encontrar um pequeno capítulo dedicado aos sistemas e técnicas antifurto.

Com 156 páginas, o livro GUIA DO MOTOCICLISTA tem um preço de 14,00€ na versão física, e de 5,00€ no formato e-book.

Está disponível nas livrarias do grupo Atlântico assim como nas melhores livrarias de Portugal, podendo também ser adquirido através do website da Livraria Atlântico ([clique aqui](#)), onde também está disponível em versão e-book. //

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



Luis Manuel
Enfermeiro e motociclista

O Civismo COMEÇA EM NÓS

De tempos em tempos, quando o tempo disponível o permite, gosto de dar uma leitura aos artigos de opinião. Desta feita, gostei de ler o artigo do Pedro Alpiarça, datado de 22 de julho último, e não podia estar mais de acordo.

A minha história com motos começou pelos meus 10 anos de idade (início dos anos 80 do passado século) quando o meu pai me sentou para conduzir uma BMW. Penso que era uma R27 de finais dos anos 60, princípios dos anos 70, da Escola de Condução onde trabalhou durante 42 anos consecutivos até à idade de reforma. Essa BMW foi uns anos mais tarde substituída pela JAWA 350. Esse dia e os seguintes foram inesquecíveis e, em diversas oportunidades, tive o prazer de conduzir uma moto, sempre com ele sentado atrás. Na altura não tinha força nem peso para a pôr a trabalhar dado que motor de arranque elétrico ainda estava para vir! E foi assim, entre moto e a motorizada de lá de casa que fui construindo competências e adquirindo experiência das duas rodas motorizadas, sempre com o meu pai atrás. Aos 16 anos, após obtenção da licença camarária para condução de ciclomotores, começou a minha aventura a solo em 2 rodas, sempre baseada nos ensinamentos e experiências anteriores.

Hoje em dia, com quase 52 anos de idade, sendo um entusiasta do uso da moto e trabalhando entre Vila Franca de Xira e Lisboa, com residência na Lourinhã, cedo comecei a conduzir cerca de 20.000Km/Ano só nas 2 rodas, mais por gozo pessoal do que necessidade intrínseca, independentemente das condições atmosféricas. Ora, abordando o assunto principal que me levou a escrever, como é possível que, circulando entre faixas de trânsito parado ou quase, os maiores sustos que tenho apanhado é com companheiros de 2 rodas que passam a velocidades como se a faixa de rodagem estivesse liberta? E aqueles que circulam pela berma como se fosse uma

faixa de rodagem aberta ao trânsito? Pelos vistos não basta podermos “escapar” às paragens do trânsito mas sim mantermos os mesmos regimes de velocidade como se tudo estivesse normal!

A minha experiência como profissional da emergência médica (VMER) sempre me ensinou que carro Vs moto ganha sempre o primeiro, independentemente se houve ou não infração do condutor de 4 rodas (ou mais). Não sei se será o mais correto mas, quando circulo entre o trânsito (apesar de ilegal mas facilitador) faço-o entre a faixa mais à esquerda e a outra imediatamente à direita desta, raramente o oposto, exceto quando pretendo sair da via um pouco mais à frente. Quando o faço, e esta é a verdadeira liberdade concedida pelos outros condutores ao “pessoal das motos”, faço-o devagar pensando sempre que estou a avançar mais do que se estivesse parado como eles, evitando arriscar. Pode ser da idade, do peso da responsabilidade que sempre me foi inculcada e/ou das consequências de quando algo corre mal, mas é assim que procuro viver a minha liberdade em 2 rodas. Sempre que possível vou agradecendo aos condutores que amavelmente se “chegam um pouco mais para o lado” e que abrem um corredor para nós.

Não serei melhor condutor de 2 rodas que os restantes companheiros, disso tenho a certeza, mas procuro a convivência cívica de quem tem a possibilidade de andar quando os restantes estão parados. O mesmo se aplica ao estacionamento. Como já vi em determinados locais, em que as autoridades “fecham os olhos” ao nosso estacionamento em cima dos passeios (desde que não impeçam a passagem de peões) e, simultaneamente aparece alguém que estaciona ou estacionou a sua moto a ocupar um lugar que muito bem poderia ser ocupado por um automóvel. Não tem nada de ilegal, antes pelo contrário, mas se agirmos com uma atitude de “toma lá, dá cá” o nosso dia a dia poderá ser muito melhor! //



KYMCO

ENJOY
AGAIN



DTX
CROSSOVER VERSÁTIL

Importador **Multimoto**

[instagram.com/kymcoportugal](https://www.instagram.com/kymcoportugal) [facebook.com/kymcopt](https://www.facebook.com/kymcopt)

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**

30 anos DE MONSTER



» [Galeria de fotos aqui](#)

A moto que revolucionou o segmento das naked recebeu uma edição especial.





Foi há 30 anos que saiu da fábrica da Ducati a primeira Monster e a marca fez questão de celebrar o modelo “trintão” com uma versão limitada a 500 unidades denominada Ducati Monster 30° Aniversário.

Um motor com muito caráter, um quadro derivado das desportivas e a ausência de carenagens frontais são uma receita simples, porém, muito eficaz.

Estagnadas ficaram as já surpreendentes características técnicas do motor Testastretta da Ducati Monster nesta versão especial. Mas quanto à sua aparência, esta ficou mais vistosa.

O novo esquema de cores celebra o “Made in Italy” e é embelezado pelas jantes na cor dourada tal como a forquilha Öhlins NIX30, ambas especialmente feitas para este modelo.

Também adornados fioram o assento, que recebeu um logótipo dos 30 anos e o painel de instrumentos que tem uma nova animação ao seu arranque. >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI MONSTER 30º ANNIVERSARIO*

A versão de celebração dos 30 anos da Monster perde 4kg em comparação com a versão standart, registando apenas 184 kg a cheio. Conta com forquilha Öhlins (0,6 kg mais leve), pinças Brembo Stylema (0,4 kg mais leves), discos dianteiros 320 mm (0,5 kg mais leves) e uns impressionantes 1,86 kg a menos devido às jantes forjadas.

Cada Monster 30 Anniversario é tornada única através de uma placa na mesa de direção superior, com o nome do modelo e o número da unidade, bem como pelo certificado de autenticidade e capa dedicada fornecidos com a moto.

Em termos tecnológicos a Ducati Monster 30º Anniversario continua a integrar toda a panóplia electrónica encontrada na versão standard.

A Ducati Monster 30º Anniversario chega aos concessionários autorizados Ducati a partir de janeiro de 2024 e não é ainda conhecido o seu preço. //





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



APRESENTAÇÃO *SUZUKI V-STROM 1050*

Nova versão estradista

JÁ EM PORTUGAL

Vocacionada para o asfalto, esta nova Suzuki mantém as grandes novidades apresentadas na sua irmã mais aventureira.



» [Galeria de fotos aqui](#)





Em abril de 2023 chegou ao mercado a Suzuki V-Strom 1050 DE, que o Andar de Moto já teve oportunidade de testar. Uma moto destinada às grandes aventuras por qualquer caminho. Agora, mais vocacionada para a estrada e sem a denominação “DE” a Suzuki V-Strom 1050 chega também ao nosso mercado.

A partilha de equipamento entre a versão V-Strom 1050 DE e a V-Strom 1050 é notável a nível do conforto e da segurança para as maiores tiradas em asfalto. Mantém o Painel TFT a cores com 5”, o pára-brisas touring, com sistema de ajuste rápido sem ferramenta, assento do condutor ajustável e independente do do passageiro, cruise control e um depósito de combustível de 20L, a V-STROM 1050.

Mantém também o novo sistema de cruise control da Suzuki, que proporciona uma operação simples e descomplicada (apenas com recurso a dois botões) podendo ser utilizado a partir da 2ª velocidade, desde os 25 km/h até aos 160 km/h,

numa gama de rotações das 2.000 às 7.000 rpm.

Como mudança mais óbvia, estão as jantes de alumínio fundido de 17 e 19 polegadas, atrás e à frente respectivamente, que calçam pneus específicos para o asfalto. Além disso, o modo de condução “Gravel” desapareceu do pacote eletrónico, juntamente com a possibilidade de desligar o ABS na roda traseira e o controlo de tração.

Quanto à ciclística, a Suzuki V-Strom 1050 teve alteradas as configurações das suspensões, com a diminuição do curso de ambas e um ajuste específico para um bom desempenho em estrada. Também o braço oscilante foi encurtado, o guiador compõe outra estrutura e a posição dos pés está ligeiramente diferente.

No entanto, a V-Strom 1050 continua a equipar o Quick Shift bi-direcional, Cruise Control, ecrã TFT a cores de 5 polegadas e o defletor frontal facilmente ajustável.

Esta versão V-Strom 1050 da Suzuki conta com um preço de 14.999€ e já está disponível nas cores preto, azul e cinzento nos revendedores autorizados. //

APRESENTAÇÃO *VOGE 525R*

Ainda MAIS EFICAZ



» [Galeria de fotos aqui](#)

A naked desportiva de média cilindrada da Voge recebe a plataforma 525.



Além da neo-retro Voge 525 ACX e da trail 525 DSX, a moto naked recebe a nova plataforma 525 que entre muitas outras melhorias inclui o novo motor mais eficaz.

Com um ligeiro aumento na cilindrada para os 494cc, a nova unidade motriz da Voge 525R continua a produzir 35 Kw de potência (47cv) permitindo a sua condução dos motociclistas com carta A2.

Tal potência é transmitida à roda por meio da caixa de 6 velocidades, também alterada para conceder ao novo motor uma entrega de binário e potência mais lineares.

Quanto à ciclística, o quadro da Voge 525R manteve a sua estrutura multitubular perimetral em aço, mas o ângulo da coluna de direção foi aumentado dos 26 para os 27 graus, oferecendo ao mais estabilidade.

Já as suspensões são assinadas pela Kayaba, com uma forquilha invertida com um curso de 150mm e um monoamortecedor com 57 mm de curso. >>



APRESENTAÇÃO *VOGE 525R*



A cargo da Nissin, a travagem é composta por duplo disco de 298mm e pinças de duplo pistão na frente, e um disco de 240 mm com pinça simples na traseira. O sistema de travagem é completado com tecnologia ABS de duplo canal.

A iluminação da Voge 525R é totalmente em LED e o painel de instrumentos foi melhorado. O novo ecrã digital LCD a cores com 7 polegadas dispõe de diferentes informações e pode ser emparelhado ao

telemóvel através de Bluetooth. De mencionar que também existe uma tomada USB de carregamento rápido na 525R.

A Voge 525R apresenta novos esquemas de cores, cinzento-escuro e prata com o logótipo da Voge nas laterais do depósito com 16,5 litros de capacidade, e está atualmente disponível para entrega nos pontos de venda autorizados, por um preço recomendado de 5.696€ que inclui 5 anos de garantia.//



RST

SPRING / SUMMER COLLECTION 2023

PILOT EVO



JÁ DISPONÍVEL

RST-MOTO.COM

DESCOBRIR A EM myBihl.com



RST - SS23

RST



ROAD

TRUST IS EVERYTHING

ENCONTRO de Titânides



GL 1800 GOLD WING TOUR DCT vs PURSUIT LIMITED

No caso de se apreciar longas e rápidas viagens com passageiro, bagagem e todo o conforto, sem recear as condições climatéricas, então a Honda GL 1800 Gold Wing Tour e a Indian Pursuit Limited são motos mais do que recomendadas.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Luís Duarte **Colaboração:** Pedro Alpiarça





Há motos que não se explicam. Sentem-se, saboreiam-se e desfrutam-se, desde que se lhes respeite a sua vocação. Apesar do seu aspecto intimidante de grandes volumes e peso, a Honda GL 1800 Gold Wing Tour e a Indian Pursuit Limited são, tal como o diabo, não tão más como possam parecer, sobretudo aos motociclistas menos experientes! Pelo contrário, estas motos podem ser uma agradável surpresa e a porta de entrada para toda uma nova experiência motociclística.

Além do respeito que impõem à sua chegada e da curiosidade que desperta a sua presença, o conforto que proporcionam aos seus ocupantes é incomparável. Carregadas de tecnologia, estas Tourers incorporam algumas das mais avançadas ajudas eletrónicas à condução e ciclísticas carregadas de componentes premium. No entanto, não podiam ser

mais diferentes entre si.

A Indian Pursuit encerra nela o espírito americano, com linhas nostálgicas, voluptuosas, sublinhadas por muitos cromados e o pulsar de um enorme e compassado V-Twin, que serve maravilhosamente de banda sonora para horizontes longínquos e paisagens descomunais.

Por seu lado a Honda Goldwing reflete a harmonia, a sensualidade e a mestria da cultura japonesa, com um trato afável, quase delicado, uma resposta precisa e imediata, um desenho simples mas eficaz, num conjunto completamente focado no prazer de condução.

Digamos que a Pursuit é o Cowboy e a Goldwing o Samurai, cada uma com os seus próprios méritos.

A Honda Goldwing que agora teve oportunidade de testar é basicamente a mesma que já tinha tido oportunidade de desfrutar há uns anos, com pequenos retoques em termos de acessórios. A Indian Pursuit é basicamente a Indian Challenger que



"CARREGADAS DE TECNOLOGIA, ESTAS TOURERS INCORPORAM ALGUMAS DAS MAIS AVANÇADAS AJUDAS ELETRÓNICAS À CONDUÇÃO"



COMPARATIVO *HONDA VS INDIAN*

também já tinha tido oportunidade de testar, mas agora equipada com uma Top-Case.

Se a Honda Goldwing Tour tem como concorrência direta a BMW K1600 Grand America (33.200€), a Indian Pursuit bate-se a par com a Harley-Davidson Road Glide Limited (36.200€). Não vou aqui incluir as Harley Davidson Ultra Limited, BMW R18 Transcontinental nem a Indian Roadmaster pois essas, apesar de muito semelhantes e pertencerem ao mesmo segmento, apresentam carenagens frontais fixadas na forquilha da moto e não fixadas no quadro, o que se traduz numa experiência de condução diferente.

Ambas com uma velocidade máxima limitada a 180km/h, tanto a Honda Goldwing Tour como a Indian Pursuit apresentam desempenhos dinâmicos muito semelhantes, desde o arranque até às retomas, nenhuma ganhando terreno à outra. Mas enquanto a Honda Gold Wing possui um arranque instantâneo, um funcionamento muito regular, uma rápida resposta ao acelerador e uma enérgica subida de rotação dos seus seis cilindros de configuração boxer,

a Indian Pursuit mostra-se lânguida no arranque e subida de rotação do seu V-Twin, com uma resposta mais bruta e irregular do acelerador, tendo uma nota de escape menos interessante quando comparada com a Goldwing, sobretudo nos regimes de rotação mais elevados.

Ambas disponibilizam controlo de tração, cruise control e diversos mapas de motor (normal, desportivo e chuva) com a Honda a oferecer além disso um modo de economia que otimiza a combustão e aumenta o efeito travão-motor.

Em termos de transmissão da potência à roda, estas duas motos oferecem também soluções bem diferentes, com a Honda a puxar dos galões e a oferecer a sua exclusiva caixa de 7 velocidades automática, de dupla embraiagem (DCT) e veio de transmissão blindado, enquanto que a Indian opta por uma mais conservadora configuração de caixa manual de 6 velocidades e transmissão final por correia dentada. A Gold Wing ainda apresenta uma funcionalidade muito conveniente, sobretudo para manobrar uma moto que, completamente





» Galeria de fotos aqui

"TANTO A GOLD WING COMO A PURSUIT
OFERECEM **EXCELENTE**S CONDIÇÕES AO
PASSAGEIRO."



» Galeria de fotos aqui



carregada, pode atingir pesos na ordem dos 600 quilos: é a marcha lenta, para a frente e para trás, convenientemente controlada pelas patilhas do comando manual da caixa DCT.

Na travagem ambas estão preparadas para, apesar do seu elevado peso, conseguirem reduzir eficazmente a velocidade, não mostrando fadiga mesmo quando frequentemente solicitadas em estradas de montanha, com carga e passageiro.

Na Honda agradece-se a grande sensibilidade da manete e do pedal, este ajudado pela aderência proporcionada pelo enorme pneu traseiro de medida 200/55R16.

A travagem da Indian, apesar da potente mordida, apresenta-se mais rude, menos doseável e a exigir maior força na manete, o que em ritmos mais elevados resulta em maiores distâncias de travagem. Na Gold Wing, além do sistema “Hill Hold Assist” que mantém a moto automaticamente travada sem ser necessário tocar nos travões e arrancar sem necessidade de destravar, ainda existe um travão de estacionamento manual, facilmente acionável, já que o sistema DCT não permite deixar a moto engatada com o motor desligado.

Ambas as motos apresentam ABS, contando a Indian com a assistência de uma unidade de medição de inércia Bosch que melhora substancialmente o comportamento em curva. Na Honda, além do ABS, a travagem incorpora um sistema de combinação que faz a gestão da intensidade de travagem entre o eixo dianteiro e traseiro e cuja intervenção é adaptada automaticamente de acordo com o modo de condução escolhido.

A suspensão de ambas é sobretudo vocacionada para proporcionar conforto. Na Honda, que apresenta uma solução dianteira pouco convencional mas que ajuda a reduzir o afundamento sob travagem, a regulação eletrónica incide sobre ambos os eixos e é também ajustada automaticamente de acordo com o mapa de motor, permitindo ainda regulação consoante a carga. Na Indian, que na frente apresenta uma forquilha hidráulica telescópica convencional, invertida, apenas a pré-carga do amortecedor traseiro pode ser regulada eletronicamente, de acordo com a carga, através do painel de instrumentos,

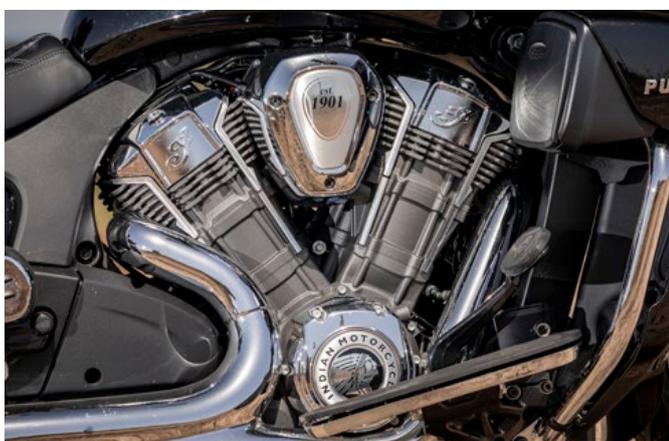
A proteção aerodinâmica é a principal razão das descomunais dimensões destas motos. Proteger condutor, passageiro e (muita) bagagem das condições meteorológicas, dos insectos e das projeções causadas por outros veículos, sem roubar visibilidade, conseguir dissipar o calor do motor



1833 CC
125 CV
38 600 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





sem afetar os passageiros nem causar turbulências nos capacetes ou na própria moto, não é uma tarefa fácil. Ecrãs pára-brisas generosos, reguláveis eletricamente e punhos e assentos aquecidos são equipamento de série nestes dois modelos.

Mas as mordomias em prol de uma máximo conforto a bordo não se ficam por aqui! O sistema de entretenimento é algo fundamental para complementar as grandes viagens. E nesse aspecto estas duas motos excedem qualquer expectativa. Assente em ecrãs TFT de 7 polegadas (sensível ao toque no caso da Pursuit) os painéis de instrumentos reúnem toda a informação necessária em viagem. Da pressão dos pneus ao GPS, permitem ainda consultar toda a informação sobre a moto e sobre a viagem, além da configuração dos modos de condução (na Honda) e nos mapas de motor e suspensão (na Indian). Além disso ambos os sistemas são compatíveis com Apple CarPlay e Android Auto (no caso da Honda) e capazes de incorporar os sistemas de intercomunicação dos capacetes.

Ignição sem chave, piscas auto-canceláveis, comando remoto das fechaduras das malas e sistemas de som de fazer inveja a muita organização de eventos, são mais alguns dos luxos que estas motos oferecem.

E depois, em termos de qualidade de construção e acabamentos, aspecto em que ambas são realmente exclusivas, a Gold Wing destaca-se pela simplicidade e redução de ruídos e a Pursuit destaca-se pela ostentação de cromados e pespontos dos estofos.

Como frisei no início deste texto, na prática, estas motos não podiam ser mais antagónicas em termos de sensações. Apesar de garantirem uma excelente ergonomia, as posições de condução são de tal forma diferentes que, ao mudar da Pursuit para a Goldwing, a japonesa parece ser uma moto muito mais pequena e leve do que é na realidade. Na Indian, conduzimos de pernas abertas, pés para a frente e braços esticados, completamente imersos na moto, enquanto na Honda vamos mais expostos, com os cotovelos mais juntos ao corpo e as pernas ligeiramente recuadas, o que convida a ritmos mais rápidos e facilita as manobras a baixa velocidade.

Ambas bastante limitadas em termos de inclinação lateral em curva, conseguem no entanto apresentar um excelente comportamento em curvas abertas a alta velocidade, mesmo quando bastante carregadas, sendo fáceis de inserir em curva, mantendo a trajetória de forma estável e previsível.

Os interfaces de utilizador adoptam estratégias diferentes, com a Honda a apostar fortemente num >>>

1768 CC
122 CV
34 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"PARA OS LOBOS SOLITÁRIOS AMBAS AS MARCAS DISPONIBILIZAM MODELOS EQUIVALENTES, MAIS DISCRETOS E COMPACTOS"

grande número de botões dedicados e a Indian a limitar os botões ao mínimo e a dar uso ao ecrã tátil do painel de instrumentos para uma navegação mais eficaz entre os diversos menus de informação e configuração.

Na gestão do calor irradiado pelo motor, ambas foram sujeitas a um excelente trabalho, muito melhor do que em muitas motos de cilindrada bastante inferior, não castigando os ocupantes, como pudemos verificar durante o dia da sessão de fotos que ilustra estas páginas em que, no profundo Alentejo sob temperaturas a rondar os 40°C, a carga térmica dos motores não era significativa.

Tanto a Gold Wing como a Pursuit oferecem excelentes condições ao passageiro. Facilidade de acesso, espaço suficiente para não interferir com o condutor e muito conforto sob a forma de

boa proteção aerodinâmica, boa suspensão, pegadas bastante ergonómicas, encostos perfeitos, muito espaço de bagagem e regulação autónoma da temperatura do assento e do nível do som dos altifalantes traseiros, além de uma elevada qualidade de áudio, são condições (e argumentos) difíceis de encontrar noutros tipos de motos.

Para os lobos solitários ambas as marcas disponibilizam modelos equivalentes, mais discretos e compactos mas igualmente capazes de tragar muitos quilómetros de seguida com extremo conforto, a Honda com a Gold Wing de versão base (Bagger) e a Indian com a Challenger.

Escolher uma delas é extremamente fácil. Para fazer a Route 66, indiscutivelmente escolhia a Indian Pursuit. Para fazer uma ronda pelos Alpes, sem dúvida que escolhia a Honda Gold Wing Tour. //



OPINIÃO
Pedro Alpiarça



Estes verdadeiros monstros do asfalto não serão as motos típicas que gostaria de ter na garagem. Seja pela minha compleição física (que não me favorece nas manobras de máquinas com pesos próximos dos 400 Kg), seja pela total ausência de desportividade, caracterizando um registo turístico mais pausado e com mais parcimónia.

Posto isto, não deixo de acreditar que tenho horizontes largos no que toca ao mundo das duas rodas. Não crio dogmas nem alimento preconceitos, não olho a marcas nem glorifico estilos. E foi num dia de Sol alentejano, daqueles que em as sombras desaparecem e o vento simplesmente desiste, que dei por mim a ter uma epifania. Mas daquelas grandes, capazes de mudarem o azimutes das nossas certezas.

Olhando para as duas motos em questão, torna-se fácil perceber o que as aproxima. Os enormes sofás para o passageiro, os motores com volumetrias e binários astronómi-

cos, o puro exagero de um luxo focado única e simplesmente no conforto. A Indian Pursuit reflete o espírito de ostentação americano, onde o “maior é melhor”, e toda a sua postura se rege por este princípio. Cromados com fartura, formas proeminentes, um motor vibrante e plena de susceptibilidades. Tem - quase - tudo o que a referência japonesa oferece, mas com a rouquidão de um Bruce Springsteen a cantar o “Born in the USA”. Sente-se a atitude rude quando apertamos a enorme manete de embraiagem e pontapeamos a caixa na esperança de sentir o V2 a castigar os pneus. Não há subtilezas nem falinhas mansas. E muito menos marcha atrás assistida...

Se repararem, chamei a Honda Gold Wing de “referência”. Ao longo do meu percurso motociclístico, a imagem de um casal de idade avançada navegando estrada fora com ar impávido e sereno, cruzou-se comigo várias vezes. Havia algo que aqueles anciãos possuíam e

que eu desconhecia, uma espécie de segredo patrocinado por um motor boxer de 6 cilindros. O momento da revelação aconteceu na N370 (Arraiolos - Pavia, como descrita no nosso Roteiro Alentejo Norte), quando o ímpeto de uma terceira velocidade me catapultou depois de uma curva muito bem delineada. Seria possível ser feliz aos comandos de uma locomotiva? Seria possível esquecermo-nos da absurda dimensão do objecto, embevecidos pela sua capacidade dinâmica? Dei por mim sem ter vontade de entregar a Gold Wing, não sei se viciado no conforto (tem um pisar memorável, suave sem ser demasiado relaxado), na sua praticabilidade (o casamento com a caixa DCT funciona na perfeição com a tipologia da máquina), ou na alma do seu motor. Só não segui rumo à fronteira por respeito aos nossos amigos da Motodiana... Agora estaria na estrada atlântica norueguesa, a fazer uns curvões por cima do mar. //

FICHA TÉCNICA

Honda GL 1800 Gold Wing Tour DCT

Indian Pursuit Limited

MOTOR

Tipo	6 cilindros boxer	2 cilindros em V a 60°
Cilindrada	1833 cc	1768 cc
Transmissão	DCT 7 Velocidades	Manual 6 Veloc. Overdrive
Potência	125 cv	122 cv
Binário máximo	170 Nm às 4.500 rpm	178 Nm às 3.800 rpm
Peso	390 kg	416 kg
Distância en eixos	1.695 mm	1.668 mm
Capacidade do depósito	21,1 L	22,7 L
Preço (desde)	38.600 €	34.990 €



UM “SIR” de fato amarelo

TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RS

Esta última versão da Street Triple, a 765, está melhor do que nunca. Clichés à parte, testámos a sua versão RS numa tentativa de percebermos o quanto a Triumph conseguiria melhorar um produto fora de série.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luis Duarte

Esta Triumph tem uma versão não muito diferente, a Triple Cup, que participa no troféu nacional de naked bikes. Esta Triumph beneficiou da experiência adquirida pela marca de Hinckley no campeonato do mundo de MotoGP, nomeadamente na

categoria de Moto2. Esta Triumph...é a mais potente iteração da Street Triple, que existe desde 2007. Neste muito discreto amarelo, fomos testar a Triumph Street Triple 765 RS, como se fosse a primeira vez que experimentássemos a naked desportiva que foi considerada como referência desde o seu aparecimento. Uma folha em branco, com muito trabalho árduo, para vosso deleite.

Começamos com algumas deambulações típicas de quem passa muito tempo com o capacete na cabeça:

Vou na minha décima passagem nesta curva e acho que ainda não acertei na fluidez da coisa. São 10 da manhã, não vemos um carro a passar faz mais de meia hora, e o fotógrafo não desiste de fazer magia. Estamos quase, pede-me paciência porque

ainda falta captar imagens para o vídeo. A sequência em questão é mais complicada a descer do que no sentido inverso, a última curva tem um apex tardio, o que me obriga a refrear o optimismo na entrada, travar em em inclinação e esperar pelo momento certo para atacar o último ponto com atitude, antes de voltar ao acelerador. A subir é mais fácil, consigo ir pendurado no milimétrico acelerador e controlo melhor o ímpeto, os médios regimes desta pequena Triumph têm uma capacidade inata para ganhar velocidade de um modo quase instantâneo. Todos os meus comandos, induzidos pela minha posição corporal ou pelos ajustes no guiador, são transformados em acções dinâmicas imediatas, precisas e altamente assertivas. A Street Triple 765 RS não é uma máquina nervosa, a sua reactividade tem um pendor muito controlado, um caso sério de estabilidade intocável. Talvez por esta tolerância ser tão grande, com a respectiva confiança ganha, sinto-me desafiado em tentar carregar um pouco mais de velocidade, travando um pouco mais tarde na penúltima curva a descer. É uma redução de 4a para 2a logo após uma mudança de direcção, e a





"É UMA AFIRMAÇÃO CARREGADA DE SIGNIFICADO, QUANDO DIZEMOS QUE ESTA MOTO **ROÇA A PERFEIÇÃO**"

trajectória que se segue é descomplicada, basta seguir o longo apex com determinação. Da intenção à acção, acabo por entrar algo descompensado, demasiado agarrado aos travões, e enquanto estico o pescoço para olhar para o centro da curva, um enorme SUV preto come a minha faixa de rodagem por um metro adentro. A massa que se desloca na minha direcção, obriga-me a recalcular o azimute, e se antes a margem de manobra já era apertada, rapidamente entro no registo do "buraco da agulha". E ao ter de corrigir inesperadamente o ponto de entrada, forçando a trajectória, sou surpreendido com uma fineza de reacções que me provam a qualidade da máquina que estou a conduzir. Não era suposto, dadas as condições extremas, ter uma resposta tão contundente. Num momento de pânico, esta moto puxou dos galões e mostrou-me ser capaz de ter muitos mais truques na algibeira do que aqueles que achava já ter espreitado. Páro. Tiro o capacete e bebo uma água enquanto lhe acaricio o depósito em modo de agradecimento. Nisto chega o fotógrafo e vocifera impropérios contra o animal que quase me matou. Pausadamente, respondo que foi tranquilo, que estava tudo controlado. Mais um dia feliz no escritório.

É uma afirmação carregada de significado, quando dizemos que esta moto roça a perfeição. O casamento do seu tricilíndrico pujante com uma ciclística de topo, fez dela uma referência no segmento das naked desportivas. Reparem que não gostamos de lhe chamar streetfighter, porque a consideramos ser - quase - demasiado competente para ser utilizada num cenário de "batalha cidadina". A sua génese desportiva tem o carimbo da actual presença da marca no campeonato mais exigente do mundo, para além de todo o seu background histórico (onde o nome Daytona nos faz sorrir). A exclusividade desta versão RS tem um intuito, uma intenção objectiva de atingir o zénite das capacidades deste conjunto.

São cerca de 2500 € de diferença para versão R desta Street Triple 765. Mas por esse valor temos mais 10 cavalos, graças à afinação específica da injeção, um sistema de travagem superior (para além dos Brembo Stylema, temos uma manete com ajuste de diâmetro na bomba principal), um mono amortecedor Ohlins completamente ajustável (e consequentemente uma geometria diferente, mais focada no eixo dianteiro e também uma maior altura do assento). Pneus Pirelli Super Corsa SP, mais um mapa de condução dedicado ao uso em pista, e um





765 CC
130 CV
13 395 €

» Mais dados técnicos aqui



"ESTA TRIUMPH... É A **MAIS POTENTE** ITERAÇÃO DA STREET TRIPLE, QUE EXISTE DESDE 2007.

TFT de 5" que patrocina uma interação muito mais imersiva com o cérebro electrónico da máquina (com possibilidade de interação com o telemóvel através da App My Triumph, possibilitando inclusivé navegação simplificada). No capítulo estético temos espelhos nos terminais dos punhos, uma cobertura para o assento do passageiro e 3 cores específicas, das quais este amarelo sobressai de forma exuberante.

Este patamar de qualidade superior reflecte-se em todos os aspectos da condução. As suspensões (Showa na forquilha e monoamortecedor Ohlins, na secção traseira, totalmente ajustáveis em ambos os eixos) têm a capacidade de demonstrar a fabulosa bipolaridade apenas ao alcance dos melhores componentes. São dóceis nas irregularidades mais acentuadas, mas extremamente eficazes quando lhes pedimos apoio nas travagens ou tracção nas acelerações. O quadro e o braço oscilante (ambos em alumínio) detém a rigidez necessária para resistirem estoicamente às torções que a física lhes impõe.

E os Brembo Stylema são aqueles travões em que apenas "um dedo basta", brutalmente potentes e atenciosamente progressivos, como se quer.

O seu contexto electrónico é super completo, com uma IMU a comandar as ajudas (controlo de tracção e ABS sensíveis à inclinação) e quatro mapas de condução (Rain, Road, Sport e Rider) com um deles completamente configurável.

E o motor? Este é provavelmente um dos blocos mais lineares do mercado, um tricilíndrico de som rude e poderoso, cheio de músculo nos médios regimes (80 Nm às 9500 rpm) e muito progressivo até ao limitador. Acima das 8000 rotações sente-se o crescendo de potência e até às 12000 rpm surgem os 130 cv em todo o seu esplendor. Toda a entrega é baseada numa progressividade contundente, muito fácil de explorar, um paradigma típico de uma máquina nascida para competir.

Mas a grande verdade é que nos dias em que andei com esta RS, e perante os olhares curiosos de todos >>



LEVO X

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



com quem a ela se cruza, não tive vontade de andar rápido. Como se me sentisse obrigado a ter em conta toda a sua classe. Ou como se o abrir daquele envelope fosse um acto que devesse ser levado com parcimónia e dedicação. Uma seriedade respeitável. Esta RS não é um hooligan. É um senhor (um “Sir”, apropriando as honras de sua majestade), um “senior rider” que corre há muitos anos na Ilha de Man e não arrisca cair nos treinos. Sabe muito, já viu muito. Esta Street Triple 765 RS é moto para aqueles que não saem do semáforo de roda no ar, antes esperam pela best biking road vazia para elevarem o nível, mas sem pejo nem pudor de enfrentarem qualquer outra moto na estrada. E sempre que podem, levam-na para as pistas do Estoril ou do Algarve, tentando melhorar tempos, porque ela tem brio na sua capacidade de surpreender

Um aclamado membro da imprensa especializada

"UM TFT DE 5" QUE PATROCINA UMA INTERAÇÃO MUITO MAIS IMERSIVA COM O CÉREBRO ELECTRÓNICO DA MÁQUINA"

britânica deu uma classificação de 5 estrelas a esta moto. Claro, são conterrâneos, dirão vocês... Mas a verdade é que esta Street Triple 765 RS impressiona pela sua apetência desportiva. Sem se tornar demasiado agressiva em toadas mais calmas, todo o seu conjunto ciclístico está afinado para a precisão, revelando todas as suas qualidades quando está próximo dos limites. O tricilíndrico mostra-se voraz no apetite pelas altas rotações, sem deixar de ser refinado, e a quantidade de pormenores de qualidade tornam-na exclusiva. Esta Triumph (13.395€) bate de frente com máquinas como a Ducati Monster SP, a KTM 890 Duke R, e até mesmo a Yamaha MT-09 SP, sendo que de todas é a mais potente, alavancando a sua superioridade na cavalagem e não no binário. Seriamente eficaz, seria assim que a podíamos definir, e ficámos com muita vontade de a experimentar em pista. Depois de um chá, obviamente. // >>>



EQUIPAMENTO

Capacete NEXX SX 100 R
 Blusão REV'IT! Hyperspeed Air
 Luvas RSW MSL-008
 Calças IXON Mike
 Botas TCX RO4D WP



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

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

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

OS DEUSES devem estar loucos



BMW S1000RR

Renovada para 2023, a BMW S1000RR ganha asas, uma electrónica mais refinada, maior potência no motor e na travagem, um chassis redimensionado e muitos outros pequenos grandes pormenores que continuam a fazer jus ao mote original. Uma superbike capaz de ser utilizada na estrada.

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

Mesmo que a oportunidade de testar uma das máquinas mais rápidas e exclusivas do mercado se afigurasse banal, o dia a dia ao seu lado revela o espanto de todos os que a observam. Mesmo que

estivesse distraído, o mundo chama-me a atenção pelo seu constante estado de admiração, e este fenómeno é ecléctico ao ponto de vermos todo o espectro de motociclistas (e não só) a participarem neste festival inquisitório. Um verdadeiro fenómeno de popularidade. Vou respondendo às questões, agradecendo os elogios, acabando por dizer que é emprestada (não vale a pena explicar tudo, e divirto-me com as reacções de estranheza à situação). Escondo o nervoso miudinho e deixo transparecer o respeito que ela me impõe, como comum mortal. Sim, porque afinal de contas, ao meu lado estão 31k € de moto. Apêndices aerodinâmicos, jantes em carbono, 210 cv para 193,5 Kg. Uma barbaridade. Mas em vez de me queixar, enchi o peito e levei-a para a estrada, na certeza de que não será este o seu habitat natural.

Este foi um teste de superação pessoal, de respeito por uma máquina desenhada para ser estupidamente rápida e eficaz e, sobretudo, de muito auto-controlo e humildade da minha parte.

Para me colocar ainda mais em sentido, a unidade ensaiada vinha carregada de extras. Para além das já mencionadas jantes em carbono, tinha poisa-pés e manetes maquinados (com respectivo protector), modos de condução Pro (com ajudas electrónicas específicas (destacando-se o novo sistema de controlo de derrapagem, sobre o qual nos debruçamos mais adiante), toda uma orgia de apontamentos em carbono e, como não podia deixar de ser, cruise control e punhos aquecidos. Se deixarmos o ecrã na configuração base, até parece que estamos numa GS com avanços de guiador, com a típica qualidade de vida a bordo de uma BMW. Isto é, até darmos vida ao tetracilíndrico e ouvirmos o som ríspido que emana do Akrapovic em titânio...

Em andamentos mais tranquilos, a tipologia RR mostra-se relativamente simpática. O trabalho feito na geometria (foram alterados os ângulos associados à direcção e foi elevada a secção traseira) com o intuito de obter ganhos na precisão, >>





"APÊNDICES AERODINÂMICOS, JANTES EM CARBONO, 210 CV PARA 193,5 KG. UMA BARBARIDADE."

não afectou em demasia o carácter "civilizado" da ergonomia. O redesenho da bolha frontal inclusive trouxe melhorias na protecção aerodinâmica. Na prática, conseguimos esgotar um depósito de combustível (em Auto-estrada, a um ritmo não muito criminoso) sem dramas de maior. As vibrações nos punhos surgem num regime muito específico e são facilmente ignoradas, e o assento M de cariz desportivo mostra alguma complacência com as nossas carnes mais redondas. Nunca será uma viajante de excelência mas, tal como um jovem de ressaca num almoço de família, faz o seu melhor para se comportar condignamente.

As suspensões eletrónicas da Marzochi não conseguem esconder a sua desportividade, mas apresentam um espectro de acção no seu curso inicial (sobretudo no modo Road) suficientemente confortável para serem testadas nas lombas de velocidade mais irritantes. O impacto nos punhos que esperamos que aconteça, acaba por se revelar muito mais suave do que o esperado. Nestas condições até a central nuclear que serve de motor consegue fingir ser apenas capaz de iluminar uma singela aldeia, e o maravilhoso quick-shifter acompanha-o com suavidade e mestria. Tudo fácil. Como se existisse um plano orquestrado para me enganar. Mas existe uma

peça de engenharia que não consegue mascarar a sua personalidade...

A travagem de uma moto não tem, à primeira vista, de ser algo transcendental. A questão é simples, ou trava ou não trava, tudo o resto está associado ao feeling, à sua mordacidade ou potência na alavancagem da manete. Este sistema da Nissin (composto por Discos duplos de $\varnothing 320$ mm mordidos por pinças fixas radiais de quatro pistons e um disco de $\varnothing 220$ mm com pinça flutuante) desenvolvido para a BMW, mostrou-me um aspecto que eleva para outro patamar a sensação de dissipação de energia. Porque é justamente disso que se trata, especialmente numa máquina tão lesta a ganhar velocidade, a quebra de momento envolve forças brutais. E é aqui que entra a sensibilidade quase mágica do seu funcionamento. Não só cada milímetro conta, mas ainda mais impressionante é a maneira como conseguimos dosear a potência consoante a nossa velocidade de actuação. Seja a prolongar a travagem para inserção em curva ou a cravar a roda dianteira no asfalto para conseguir parar, estes travões são do melhor que já alguma vez testei numa moto.

Uma das grandes novidades no capítulo da electrónica está associado a este sistema. Um novo sensor que mede o ângulo da direcção e serve o



BERING

SWEEK | LADY SWEEK





*"FORAM PRECISOS TRÊS DIAS PARA ME SENTIR
CONFORTÁVEL E CONFIANTE AOS COMANDOS
DESTA BMW"*

novo Brake Slide Assist (tal como o DTC Slide Control, actuando, por sua vez, em aceleração) dando-nos a capacidade de conseguir derrapagens controladas nas entradas em curva.

Por mais que o meu coração se sinta aconchegado com estes carinhos, o meu singelo kit de unhas não me permitiu confirmar os atributos desta nova tecnologia. Para além dos habituais mapas de condução (Rain, Road e Dynamic) temos um mapa Race no qual podemos parametrizar os settings de ABS, Controlo de tracção, Travão motor e os níveis de derrapagem que queremos em aceleração ou em travagem. Um mundo por descobrir em condições controladas (pista, obviamente). Até porque em estrada aberta, o motor da S1000RR já nos coloca demasiadas questões, impondo respostas rápidas e contundentes.

Este Tetracilíndrico (ganhou 3 cv com o aumento da caixa do filtro de ar e redesenho da cabeça do motor, cortesia da M 1000 RR) é um colosso na

maneira como entrega a sua potência. Mas não temos de vestir a capa para salvar o mundo, a sua resposta é sempre linear e intuitiva, muito graças a um acelerador quase paranormal na maneira como conseguimos comunicar as nossas intenções. Sabem quando os vidros têm a mensagem do “quebrar em caso de emergência”? E encontramos o martelinho vermelho ali ao lado, quase inócuo, mas certo que pode causar o caos? É essa a sensação que temos quando passamos a barreira das 10k rotações. Com um pequeno gesto sentimos que estourámos o universo em mil pedaços e é altura de reorientar os planetas. Nesta alteração do tecido temporal, a precisão e o controle que conseguimos ter sobre a máquina só enaltece toda a sua capacidade ciclística, sempre plantada, sempre previsível. Recordo-vos que estamos a rolar em condições de estrada aberta, e que a partilha com os restantes veículos requer um imenso esforço para nos refrearmos na velocidade. Sinto que estou noutra patamar, e que as leis da





999 CC
210 CV
DESDE 21 726 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



física não se aplicam a esta moto. Foram reescritas por ela. Se ao menos houvesse um contexto mais seguro onde pudesse explorar o seu potencial...

Foram precisos três dias para me sentir confortável e confiante aos comandos desta BMW. Na certeza de que estarei apenas a aflorar as suas capacidades, não está mau, sobretudo quando se conduz uma moto desenhada para o circuito. Este teste ajuda a enaltecer a capacidade que a S1000RR tem, de nos conseguir ajudar a evoluir. O pacote electrónico que lhe muda a personalidade, a neutralidade de reacções, a maneira como o fabuloso motor se entrega dócil e generoso até aos médios regimes, ajudam-nos a ganhar confiança. Mas quando começa a gritar e as asas lhe plantam a frente, abrem-se as portas do céu e o único caminho possível é ter fé nas nossas capacidades. Porque afinal de contas estamos a andar de moto

*"AS SUSPENSÕES
ELETRÓNICAS DA
MARZOCHI NÃO
CONSEGUEM
ESCONDER A SUA
DESSPORTIVIDADE"*

num cenário muito aquém do que esta peça de engenharia permite. Este exercício de contenção não é nada fácil, até porque sempre que a paramos, os elogios são rasgados e os olhares são de espanto. Que máquina fabulosa.

Passadas umas semanas recebemos um convite para participar num curso de condução desportiva no Autódromo Internacional do Algarve. Isto significava aprender os segredos do melhor circuito nacional sob a orientação do veterano piloto Miguel Praia e da sua equipa. Sendo um evento feito em parceria com a Yamaha (de louvar toda a organização, reportagem da Inês Rolo aqui), era possível levarmos uma moto por nós escolhida. Dada a proximidade do teste, todas as sensações estavam "quentes", e rapidamente dei por mim de BMW S1000RR rumo ao Sul.

Agora seria a parte em que vos descrevia como é bater a barreira dos 300 km/h na recta da meta >>>

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



e descer abaixo dos 2 min numa volta canhão. Nem tanto... Comecei confiante, paulatinamente fui percebendo como acertar nas trajectórias, onde travar e procurar as referências certas. O mestre foi incansável (e exímio na arte de ensinar), o grupo tinha um bom ritmo, foi um dia em crescendo para nos permitir ter umas voltas livres com bagagem técnica e margem de segurança para usufruirmos de um contexto único. A S1000RR podia finalmente mostrar-me a sua imperturbável estabilidade em curvas de apoio longo, a sua fenomenal capacidade de travagem em situações extremas e, acima de tudo, o facto de poder abrir o acelerador sem pudores nem receios revelou-se uma experiência quase transcendental.

Chegada a altura de “dar tudo”, senti dificuldade em lidar com as transições nos pontos de entrada em curva, sobretudo no pêndulo que força a inclinação. A exigência sobe com o aumento da velocidade e as forças envolvidas não favorecem a parca dimensão física deste matulão. Quanto mais brusco, mais lento e atreito a erros. Precisava de mais tempo para encontrar a fluidez que embala um bom ritmo. A S1000RR mostrou-se clemente a meio da curva

EQUIPAMENTO

Capacete NEXX SX 100 R
Fato Macna Tronniq
Luvras Macna Powertrack
Botas Forma Ice Pro



de aprendizagem, sempre muito plantada e sem reacções bruscas mas, quando o nível subiu, revelou a exigência que separa o óptimo do bom.

A peça mais fraca desta equação era eu, e os meus limites estavam a ser testados. Adorei. As linhas seguintes foram escritas no final do dia e senti um claro sentimento de excitação inebriada, um êxtase quase infantil patrocinado por uma máquina de excelência, num circuito de excelência. Ao vosso cuidado:

“Até parece fácil. O Autódromo Internacional do Algarve é conhecido pela sua capacidade de colocar o mais experiente dos pilotos em sentido. Como não é o meu caso, enchi-me de coragem e usei uma folha em branco para desenhar a matéria da qual são feitos os sonhos de qualquer motociclista. Esta BMW S1000RR foi magnífica na comunicação, exímia na arte de desafiar as leis da física. Carregar velocidade nas situações mais extremas exige um nível de confiança que acaba por roçar o ato de fé. Os Deuses devem estar loucos, porque não deveria ser possível a um comum mortal comprar assim o seu passe para a imortalidade. Com asas e jantes em carbono, obviamente.” //



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

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




LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

@lusomotoss
www.lusomotoss.com

EXEMPLAR versatilidade



Vestida a rigor e totalmente redesenhada, a nova Voge 525 DSX chega com vontade de ser referência no segmento trail de média/baixa cilindrada. Mas será que consegue? Descubra neste teste.

Texto: André Sanches: Marca

VOGE 525 DSX

No geral, o segmento trail é um dos mais procurados a nível nacional e entende-se porquê. Uma moto que é carne e peixe, que sabe a ambos ao mesmo tempo. As trails conseguem dar-nos prazer nas estradas de

serra, permitindo “curtimos” umas curvas e, pelo meio, se estivermos a fim, podemos enveredar por um trilho que não sabemos onde nos irá levar. No entanto, também é um tipo de moto capaz de nos oferecer um elevado conforto e consumos otimistas se desejarmos realizar uma ou outra viagem bem longa. Ou seja, são uma espécie de Bimby do mundo das motos.

Neste caso, a Voge 525 DSX mostra-se exatamente como desejamos uma trail, apenas não tem potência que se lhe possa gabar nos convívios entre motards. Mas permite aos motociclistas habilitados com categoria A2 conduzi-la e



» [Galeria de fotos aqui](#)



*"UM DOS **PONTOS FORTES** DA VOGÉ 525 DSX SÃO AS SUAS SUSPENSÕES, ASSINADAS PELA KAYABA, QUE LHE CONFEREM UMA GRANDE ESTABILIDADE EM CURVA"*

desfrutá-la. Consegue ultrapassar facilmente os 120 km/h (o máximo permitido em Portugal nas autoestradas) de forma linear e suave desde os baixos até aos altos regimes.

A unidade motriz cresceu, comparativamente à sua antecessora Voge 500 DSX. Ganhou alguns centímetros cúbicos e algum carácter, que se traduzem numa entrega de binário mais generosa quando necessária e um maior prazer de condução. Uma diferença sentida sobretudo nas viagens por vias rápidas onde não é necessário recorrer à troca de marchas para efetuar ultrapassagens, beneficiando ainda de consumos que rondam os 4 Litros/100km.

Bem escalonada e fácil de utilizar através da leve manete ajustável e do seletor preciso, a caixa de 6 velocidades revelou-se muito bem escalonada, especialmente nas estradas de montanha percorridas num ritmo relativamente rápido e nos breves 5 quilómetros fora de estrada, reclamando-se apenas a falta um quickshifter.

Após o convite da Voge para marcamos presença na apresentação da 525 DSX ficámos curiosos, até porque a zona escolhida prometia dois dias bem passados aos comandos da aventureira. Arrancamos de Huesca com o azimute apontado

para norte e concretizamos aproximadamente 100 quilómetros em via rápida. Já nos Pirinéus, a restante distância envolveu estradas com muitas curvas e, por vezes, asfalto em estado mais degradado ao qual a Voge 525 DSX reagia eficazmente mantendo uma atitude de indiferença ao desafio, como se estivesse a apreciar as belas paisagens conosco.

Um dos pontos fortes da Voge 525 DSX são as suas suspensões, assinadas pela Kayaba, que lhe conferem uma grande estabilidade em curva e agradáveis capacidades off road devido a um curso de 150mm na frente e 155mm na traseira. A regulação de fábrica da forquilha totalmente ajustável pode vir macia demais para alguns motociclistas, pessoalmente não me afetou por causa do meu peso relativamente leve. Importante referir que o monoamortecedor traseiro, também KYB, é apenas regulável em pré-carga da mola.

Pedida "emprestada" à Nissin, a travagem dupla com discos de 298 mm mordidos por pinças de duplo pistão na frente e pinça simples na traseira, atua de forma muito doseável e contundente a fim de parar ou abrandar com distinto sucesso os aproximadamente 200 kg a cheio da Voge 525 DSX.

Para permitir umas pequenas brincadeiras fora



NOVO MODELO
TRK702X



CHEGOU A NOVA ERA DA *Aventura*

Viaja sem limites com a nova **TRK 702 X!** Esta Trail com carácter off-road vem equipada com argumentos de sobra, como as jantes raiadas e uma grande capacidade de carga que a tornam apta às mais prolongadas aventuras. O potente e responsivo motor de 2 cilindros de 698 cc com refrigeração líquida aponta aos 70 cv de potência às 8.000 rpm, controlado por um altamente eficaz sistema de travagem de duplo disco na dianteira.

Disponível nas cores Branco, Cinza, Verde e Bege pelo PVP de **7.890,00€** (IVA incluído. Acresce Documentação/ Transporte, ISV e IUC).

Oferta de Kit de Malas Originais Benelli em Alumínio.

Válida até 30/09/2023 em concessionários aderentes.

Descobre-a num concessionário Benelli.



"EM PÉ OU SENTADOS, AS POSIÇÕES DE CONDUÇÃO SÃO AMBAS **ERGONÓMICAS E CONFORTÁVEIS**"

do asfalto, a roda dianteira, com jante de 19 polegadas, e a traseira, com 17 polegadas, possuem aros raiados e estão calçadas com pneus mistos tubeless a fim de facilitar a reparação de um eventual furo. Mas não só, a altura livre ao solo da Voge 525 DSX é suficiente para ultrapassar a maioria dos obstáculos e para não existirem infortúnios, as carenagens laterais são envoltas por barras de proteção com um "cogumelo" sobressaído, a ponteira de escape está colocada numa posição superior e os punhos contam também de proteções.

Em pé ou sentados, as posições de condução são ambas ergonómicas e confortáveis, permitindo fácil acesso aos comandos e proporcionando um excelente controlo da moto. Os motociclistas com estaturas a rondar os 1,70 m não vão encontrar dificuldades em colocar as botas no solo graças à agradável altura do assento ao chão.

Imprescindível, na maior tirada que realizamos

neste teste, cerca de 100 km por via rápida, o defletor frontal facilmente regulável em 2 posições ajuda a poupar as costas do motociclista do cansaço. Protegido também por este, está o painel de instrumentos digital com 7 polegadas de diagonal, que se revelou de difícil leitura mesmo quando incidido directamente pelo sol, e disponibiliza um leque de informações e ações fundamentais à condução da Voge 525 DSX, como a conectividade bluetooth, que permite utilizar o sistema de navegação turn by turn e realizar comunicações, ver a pressão dos pneus, o estado do controlo de tração e do ABS (ambos desconectáveis), seleccionar os modos de condução (Standard e Sport), entre outras funcionalidades mais comuns (conta-rotações, velocímetro, odómetro, etc). Existem ainda, nas carenagens envoltantes do painel de instrumentos, uma tomada USB e outra de 12V.

A Voge apresenta esta nova 525 DSX com uma





494 CC

47,6 CV

6 595 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



qualidade de acabamentos surpreendente, combinados com uma aparência contemporânea de linhas angulosas, iluminação full LED com faróis auxiliares e ótimos equipamentos ciclísticos.

Até ao final de setembro de 2023, a Voge 525 DSX está ao abrigo de uma campanha promocional que reduz o seu valor para uns simpáticos 6.595€ com um acréscimo de 650€ para as malas de alumínio. Após este período de campanha o seu preço irá subir até aos 6.995€ e as malas irão custar 1.300€. //

*"A VOGUE APRESENTA
ESTA NOVA 525
DSX COM UMA
QUALIDADE DE
ACABAMENTOS
SURPREENDENTE"*

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert E2

Fato RST Pro Series Ranger

Botas RST Adventure-X Mid



TIGER SPORT 660



FOR THE RIDE



DESDE
9.595€*

4 ANOS DE GARANTIA

OFERTA DAS MALAS LATERIAS

VERSÃO A2
DISPONÍVEL

*Campanha limitada ao stock disponível, válida até 30 de Setembro de 2023. Imagem do veículo não contratual. Acresce despesas de documentação, matrícula e IUC.

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



Quando MENOS É MAIS

MACBOR MONTANA XR1

Sendo a Montana XR1 o modelo mais vendido da Macbor, esta oitavo de litro regressa com novos argumentos e mais predisposição para a aventura.

Texto: André Sanches Fotos: Marca



» Galeria de fotos aqui





"TAL COMO A MACBOR ROCKSTER 125, O SEU DESIGN FOI TOTALMENTE CONCEBIDO EM ESPANHA PARA LHE CONFERIR UMA **APARÊNCIA MAIS "EUROPEIA"**

Muitos dos aficionados pelas grandes aventuras de moto sonham em ter uma "Big Trail". E, por vezes, esse sonho cai por terra quando se apercebem da dificuldade de controlar uma moto com mais de 200 kg fora de estrada. Muitas vezes, isto resulta numa frustração que leva esses motociclistas a evitarem enveredar-se por trilhos com os seus "motões". E se mais é menos, há situações em que o inverso também se aplica.

É o caso da Macbor Montana XR1, a qual fomos convidados para um primeiro contacto numa zona famosa pelas belas paisagens, pelos desportos de

inverno e pelas divinas estradas: a cordilheira dos Pirinéus.

Com argumentos firmes para proporcionar grandes aventuras de forma cómoda e também divertida, a Macbor XR1 faz parte do segmento de 125 cc com caixa, mas apresenta características distintas das concorrentes, que fazem dela uma excelente aposta para os motociclistas novatos que têm uma paixão por sair do asfalto.

Tendo em conta que estamos aos comandos de uma moto com uma unidade motriz de 125 cc, que produz 12,6 cv de potência e 9,6 Nm de binário, não podemos exigir velocidades alucinantes, o que eventualmente tem o seu lado bom, devido à cada vez maior presença de radares nas estradas.

Entretanto fora destas, o motor monocilíndrico >>>

124,2 CC
12,6 CV
3 999 €

» Mais dados técnicos aqui



TABELA DE PREÇOS DE EQUIPAMENTO:

Manete direita	11,88€
Manete esquerda	13,73€
Pedal travão	46,79€
Pedal mudanças	40,22€
Espelho retrovisor direito	16,97€
Espelho retrovisor esquerdo	16,97€
Ponteira de escape	265,99€
Kit de transmissão	96,12€
Pastilhas travão frente	29,13€
Pastilhas travão trás	26,86€
Disco de travão frente	69,89€
Disco de travão trás	69,89€
Jante dianteira (completa)	147,37€
Jante traseira Completa)	457,30€

INTERVALOS DE MANUTENÇÃO

1.000 km / 5.000 km / 10.000 km, depois de 5.000 km em 5.000 km

PERÍODO DE GARANTIA

3 anos (peças e mão de obra)



"O AVANTAJADO DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL COM 14 LITROS DE CAPACIDADE TORNARÁ AS AVENTURA MAIS LONGAS"

arrefecido por líquido e que incorpora um contra peso da cambota para reduzir as vibrações, evidencia-se frenético e bastante linear sem hesitações até atingir os regimes mais altos. Para nos auxiliar na escolha do regime correto temos disponível ao nosso pé e mão esquerdos um direto seletor de mudanças e uma leve manete de embraiagem.

O avantajado depósito de combustível com 14 litros de capacidade tornará as aventura mais longas, fruto de um consumo indicado pela fábrica a rondar os 2,5 litros aos 100 quilómetros, e que resultam numa autonomia total de aproximadamente 500 quilómetros.

Um dos pontos que normalmente ficamos curiosos por conhecer é como trabalha todo

o conjunto ciclístico. A Montana XR1 tem suspensões com um bom curso para os trilhos, onde as mesmas têm um comportamento acima da média e que surpreendentemente, no asfalto, não transmite receios ao motociclista, como o excessivo bambolear em curva ou afundamento sob travagem, acabando por oferecer um elevado conforto ao motociclista.

A eficaz travagem, quer na frente quer na traseira, proporciona uma mordida de fácil dosagem e forte quando necessária para abrandar os cerca de 160 kg da Montana XR1. Não possui ABS, mas o pedal de travão trava automaticamente a roda traseira e também a roda frontal, esta com menos intensidade. Uma característica que pode ser de utilidade discutível no que toca à condução fora do >>>



cardo®
communication in motion

Bluetooth® 5.2



CARDO
FREECOM 4x CARDO
FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

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

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

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt



asfalto.

Tal como a Macbor Rockster 125, o seu design foi totalmente concebido em Espanha para lhe conferir uma aparência mais “europeia”. A sua secção dianteira é inspirada num tubarão, com linhas suaves e apelativas onde é inserido o favorável defletor aerodinâmico e, abaixo deste, a iluminação full LED, as crash bars e a proteção do carter.

Protegido pelo defletor frontal, o painel de instrumentos com 5 polegadas de diagonal é retroiluminado por LED e garante uma ótima visibilidade mesmo com a luz solar a incidir sobre o mesmo. Este contém em si as informações necessárias para nos auxiliar durante a condução (mudança engrenada, temperatura do líquido de refrigeração, contra-rotações, velocidade, odômetro e horas).

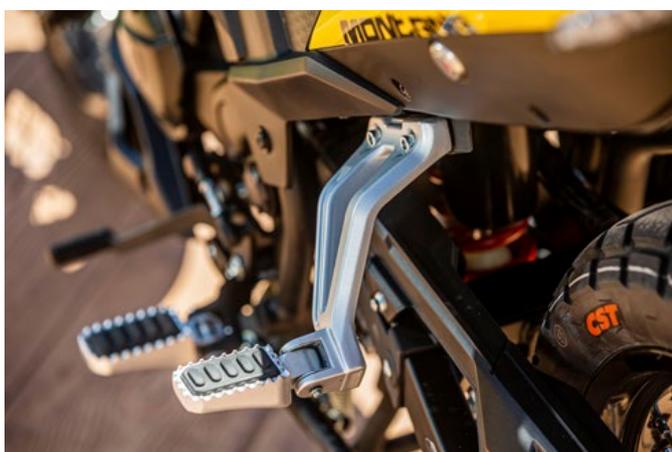
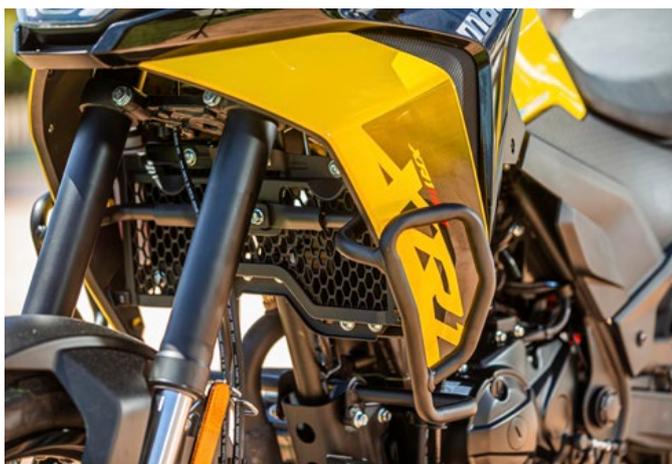
Com mais de 100 km realizados aos comandos da Macbor Montana XR1 podemos afirmar que a posição de condução natural, com costas direitas, e o fácil acesso ao solo, no caso dos motociclistas mais baixos, tornam-na numa moto muito confortável e apta a percorrer grandes distâncias. Nos trilhos, a condução em pé é



EQUIPAMENTO

Capacete Schubert E2
Blusão RST Pro Series Adventure X
Luvras REV'IT! Striker 2
Calças RSW Peter
Botas TCX Jupiter 5





igualmente fácil e permite um elevado controlo da Montana XR1.

Embora as motos testadas não estivessem equipadas com as 3 malas, estas promovem uma capacidade total de 70 litros (35L top case, 20L e 15L nas laterais). Além do mais a top case vai garantir um maior conforto ao pendura devido ao encosto integrado.

Não é regra, mas ocasionalmente, menos é mais. Neste caso, poderemos optar por uma moto económica, que não paga IUC, que pode ser conduzida com carta de categoria B1, que se demonstra leve e ágil dona de uma excelente autonomia e qualidade de construção, o que nos leva a ponderar as nossas escolhas. A Macbor Montana XR1 facilmente nos transporta nos meios urbanos e ao fim de semana, nos tempos livres, e faz-nos conhecer trilhos que, se calhar, com uma big trail, não nos aventurávamos a explorar.

Contudo, os gostos são sempre discutíveis e no final o importante é estarmos contentes com as nossas escolhas. Mas por um preço de 3.999€ com 3 malas incluídas, a Macbor Montana XR1 irá certamente ser, para muitos, um assunto a pensar quando deitarem a cabeça na almofada ao final do dia. //

LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra



Marque um test drive.

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

 **HONDA**

Transalp 750 Descubra a Touring de aventura

CUSTOM para todos



MACBOR ROCKSTER 125

A Macbor Rockster 125, lançada em 2017, foi um dos primeiros modelos clássicos da Macbor que foi agora aprimorado a fim de oferecer uma melhor proposta aos motociclistas.

Texto: André Sanches **Fotos:** Marca

Não é novidade que as motos com 125cc compõem um boa parte do mercado e que este tem tendência para evoluir no futuro. Em concreto, no segmento custom que permite aos amantes das duas rodas com carta A1 e

B (com 25 anos) usufruir deste estilo de motos de condução mais descontraída.

O grupo Motos Bordoy afirmou que a Macbor Rockster 125 foi desenvolvida com foco em oferecer aos motociclistas uma qualidade e utilidade superiores, sem comprometer a sua beleza. Desta forma, e a convite da MB Motor, fomos até Barcelona para ficar a saber se estes objetivos foram atingidos.

A unidade motriz transitou da versão anterior, com aproximadamente 125cc o motor fornece 10 cv de potência e 9.2 Nm de binário, transmitidos de maneira linear e suave nos diferentes regimes. Valores Ideais para percorrer distâncias de forma descontraída, sem pressa e a desfrutar da viagem.

Com transmissão final por corrente aliada à caixa de 5 velocidades bem escalonada através de um seletor de mudanças, com um bom curso e de fácil »



» [Galeria de fotos aqui](#)





utilização, a Macbor Rockster e a Rockster Flat 125 conseguem atingir velocidades muito agradáveis.

O assento confortável, com espaço para um passageiro, promove uma altura ao solo favorável às variadas estaturas e à condução em cidade com uma postura de costas direitas e pernas ligeiramente, para a frente em ambas as versões da Rockster 125.

Por entre as diferentes estradas por onde circulámos com a Macbor Rockster 125, em montanha com curvas encadeadas e onde podemos explorar os limites destas duas versões custom, as suspensões revelaram-se estáveis, se bem que o duplo amorte-

*"A **ROCKSTER 125** TEM UM GUIADOR MAIS ELEVADO, UMA SECÇÃO TRASEIRA COM ENCOSTO PARA O PASSAGEIRO E PLATAFORMAS AO INVÉS DE PESEIRAS, FACE À VERSÃO ROCKSTER FLAT 125."*

cedor traseiro, mostrou um comportamento demasiado firme, prejudicando em parte o conforto.

Já a travagem apresentava diferenças entre ambas as versões, que se podem explicar pelos poucos quilómetros registados nestas unidades de teste. Se numa era facilmente doseável e com uma mordida convincente, noutra nem tanto, com uma sensação mais esponjosa no apertar da manete e com menos intensidade na hora de travar. O travão traseiro apresentava uma travagem combinada bem equilibrada com capacidades para abrandar a Rockster 125.

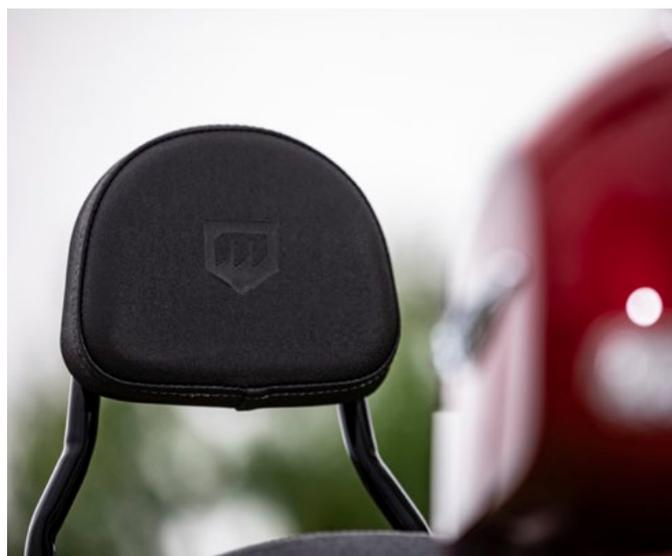
Com uma boa agilidade promovida pelo seu baixo centro de massas e baixo peso, a Macbor Rockster 125 permite-nos no geral uma condução fácil favo- >>

124,7 CC
9,4 CV
2 899 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE MACBOR ROCKSTER E ROCKSTER FLAT 125



recida também pela sua ergonomia.

Uma nova imagem traz mais carisma às duas versões. A Rockster 125 tem um guiador mais elevado, uma secção traseira com encosto para o passageiro e plataformas ao invés de peseiras, face à versão Rockster Flat 125.

Além da estética mais atrativa, a Rockster integra agora iluminação full LED e um painel de instru-

mentos LCD totalmente digital no qual são apresentadas as informações necessárias.

Neste segmento, que parece vir emergir de novo e que acomoda várias propostas, a nova Rockster apresenta-se confiante com a sua nova estética e equipamento de qualidade (a única com jantes de raios) por um preço convidativo de 2899€ e oferta de 3 anos de garantia. //



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



Madona

Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

A minha relação com a Madona, nunca foi fácil. Tem um feitio de estrela pop, faz birras, tem estados de alma e, de quando em vez, não lhe apetece trabalhar.

A minha Kfour foi, e é, a moto que mais marca a minha vida e a quem dei o nome de Madona.

Depois de tantos anos sem andar, pegar naquele monstro de feitio pouco amigável e arrancar, foi a maior prova de nervos pela qual já passei.

Posso dizer, com muito orgulho, que aprendi a (re) conduzir numa moto que é tão só um dos maiores ícones dos anos 70, uma Honda CB 550 k four.

Aquele reluzir dos 4 escapes barulhentos, esconde um ímpeto de liberdade dos anos da nossa adolescência.

Sem travões, sem suspensões, sem conforto, só o vento na cara, um barulho ensurdecedor e aquela sensação de que o mundo se curva a cada quilómetro, uma espécie de gentleman de barba por desfazer.

É impossível ficar indiferente à Madona, pode não ser boa, mas é a melhor!

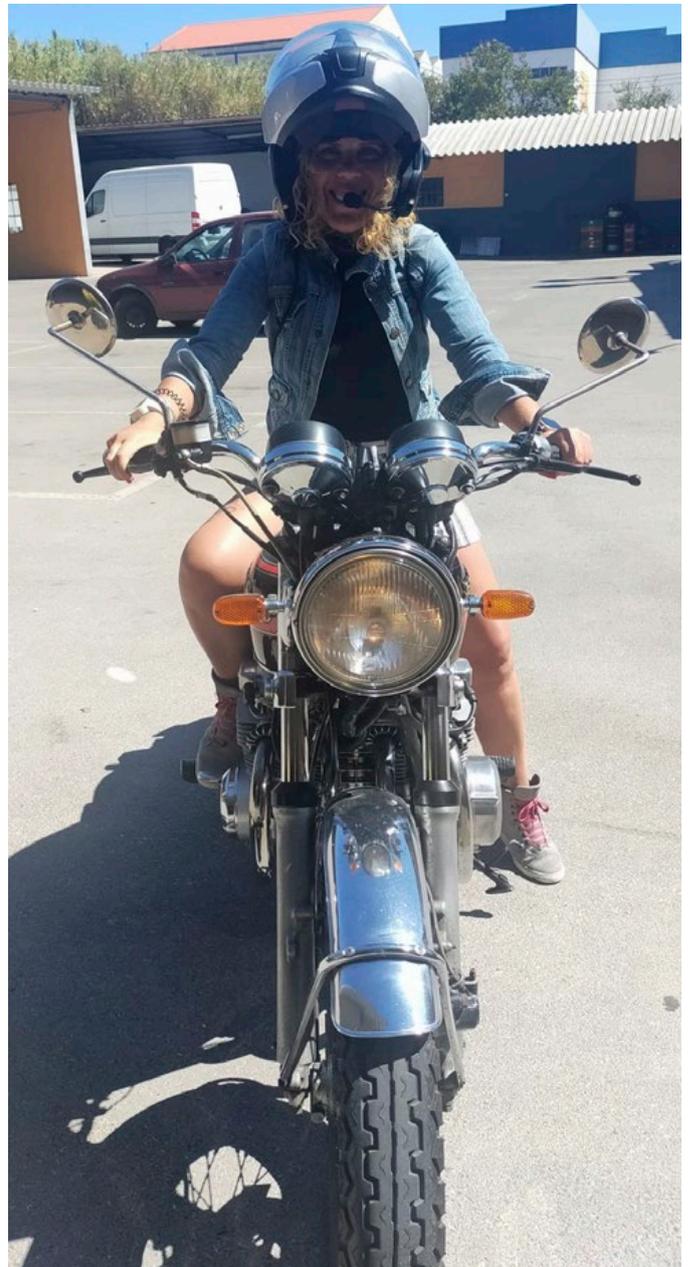
A melhor coisa que a experiência te dá na vida é saberes apreciar os tempos escondidos atrás de cada uma dessas máquinas. Andar a 100k/h na minha kfour é mais ou menos equivalente a uma corrida de moto gp com o glamour de passerelle.

Quando chegas ninguém fica indiferente, os olhares, as perguntas que surgem em catadupa e pensas, afinal o que é realmente ser velho?

É um bom vinho que se aprecia na montanha com o horizonte ao fundo.

É sentir que o tempo mostra como é bom apreciar cada geração.

É saber que a felicidade é a aventura de apreciar as coisas boas da vida, a minha kfour é aquela música dos anos 90 que nos faz sentir jovem a vida inteira. //



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



Desportivo ALTERNATIVO

DESENVOLVIDO A PENSAR NOS MOTOCICLISTAS QUE
PRETENDEM UM EQUIPAMENTO ALTERNATIVO AO FATO DE PISTA.

Após o sucesso da primeira geração, o REV'IT! Hyperspeed Pro passa agora a ter um sucessor. O Hyperspeed Pro 2 foi desenhado para enfrentar as velocidades elevadas e incorpora alguns traços de design inspirados no campeonato mundial MotoGP.

Bastante ventilado, o blusão REV'IT! Hyperspeed Pro 2 é composto por um leque de proteções e um grande conforto, elegância e funcionalidade para o dia-a-dia.

Os seus recursos desportivos incluem deslizadores nos cotovelos, bossa e perfurações amplas, que foram estrategicamente colocadas nas laterais e nos ombros para maximizar o fluxo de ar.

Este blusão pode ser ligado, através de um fecho de correr, a quaisquer calças REV'IT!, até mesmo às calças de ganga da fabricante.

A sua vasta arrumação está a cargo de três bolsos e para permitir movimentos mais fluidos em cima da moto o Hyperspeed Pro 2 possui zonas elásticas nos cotovelos, cavas, ombros e peito.

O casaco REV'IT! Hyperspeed Pro 2 está disponível em 3 combinações de cores (preto/cinza, preto/vermelho, néon e preto/azul) e com tamanhos desde o 46 ao 56 por um preço recomendado de 599,99€. Para mais informações sobre este produto contacte um revendedor autorizado ou o importador, a Goldenbat. //



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



Alta **TECNOLOGIA**

INDICADAS PARA QUALQUER ESTAÇÃO DO ANO, AS NOVAS BOTAS REV'IT! BRECCIA GTX VÃO ASSEGURAR TOTAL CONFORTO E ELEVADA SEGURANÇA.

Concebidas para os motociclistas aventureiros, as botas Breccia GTX integram membrana Gore-Tex Performance Comfort que as torna totalmente impermeáveis. A respirabilidade é reforçada pelos painéis de rede incorporados nas mesmas.

De maneira a garantir uma elevada proteção, as botas REV'IT! contam com reforços na zona da biqueira e dos calcanhares, e ainda possuem proteções Seesoft nos tornozelos para absorver os maiores impactos.

Não só em cima da moto as botas Breccia GTX são eficazes. O seu desenho proporciona também um elevado conforto nas caminhadas graças à sola com boa aderência e às palmilhas Ortholite.

O sistema de fecho BOA, com botão giratório na zona frontal, confere às botas REV'IT! Breccia GTX uma maior praticidade.

Disponíveis na cor preta, dos tamanhos 39 ao 47, por um preço recomendado de 269,99€ nos revendedores autorizados ou através do site da fabricante. //

NC-N01

A "NEO ROADSTER"

BY NECO



Descubra mais em:

WWW.NECO.BE

IMPORTADOR: MOTOXPRT (GREEN FACTORY LDA) | WWW.MOTOXPRT.PT | TEL.: 263 652 274

EQUIPAMENTO SHARK RIDILL 2



Estilo E TECNOLOGIA

O CAPACETE RIDILL 2 INTEGRA EM SI AS MAIS RECENTES INOVAÇÕES DA SHARK E PROMETE MUITO CONFORTO E ESTILO.

Com um aspecto desportivo, o Shark Ridill 2 vai protegê-lo em qualquer viagem de moto graças à calota resistente a altos impactos que lhe confere homologação ECE 22.06.

No interior, o conforto do Shark Ridill 2 é proporcionado pelos forros de multi densidade que se irao ajustar à cabeça do motociclista devido à recente característica da Shark, o "Best Fit".

A viseira, preparada para suportar Pinlock, possui

tratamento anti-riscos e anti-embaciamento e a mesma integra uma posição no seu fecho para maior entrada de ar.

Com sistema de retenção micrométrico e compatibilidade para instalar intercomunicador, o Shark Ridill 2 está disponível nos tamanhos XS a XXL em 11 decorações distintas por um preço a partir dos 174,50€ nos revendedores autorizados. Para mais informações entre em contacto com o importador nacional, a Lusomotos. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

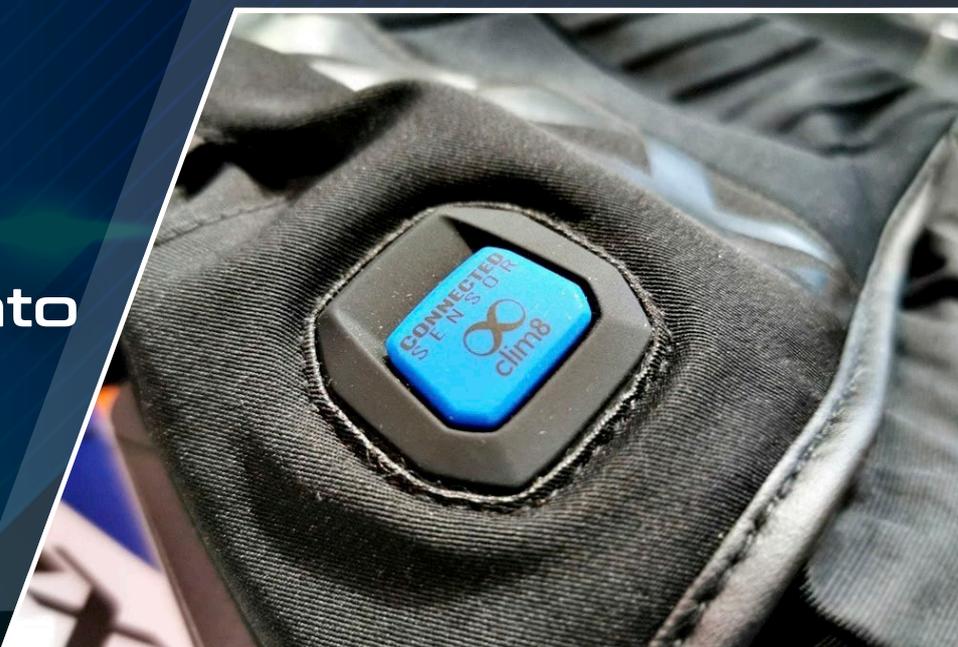


ACESSÓRIOS

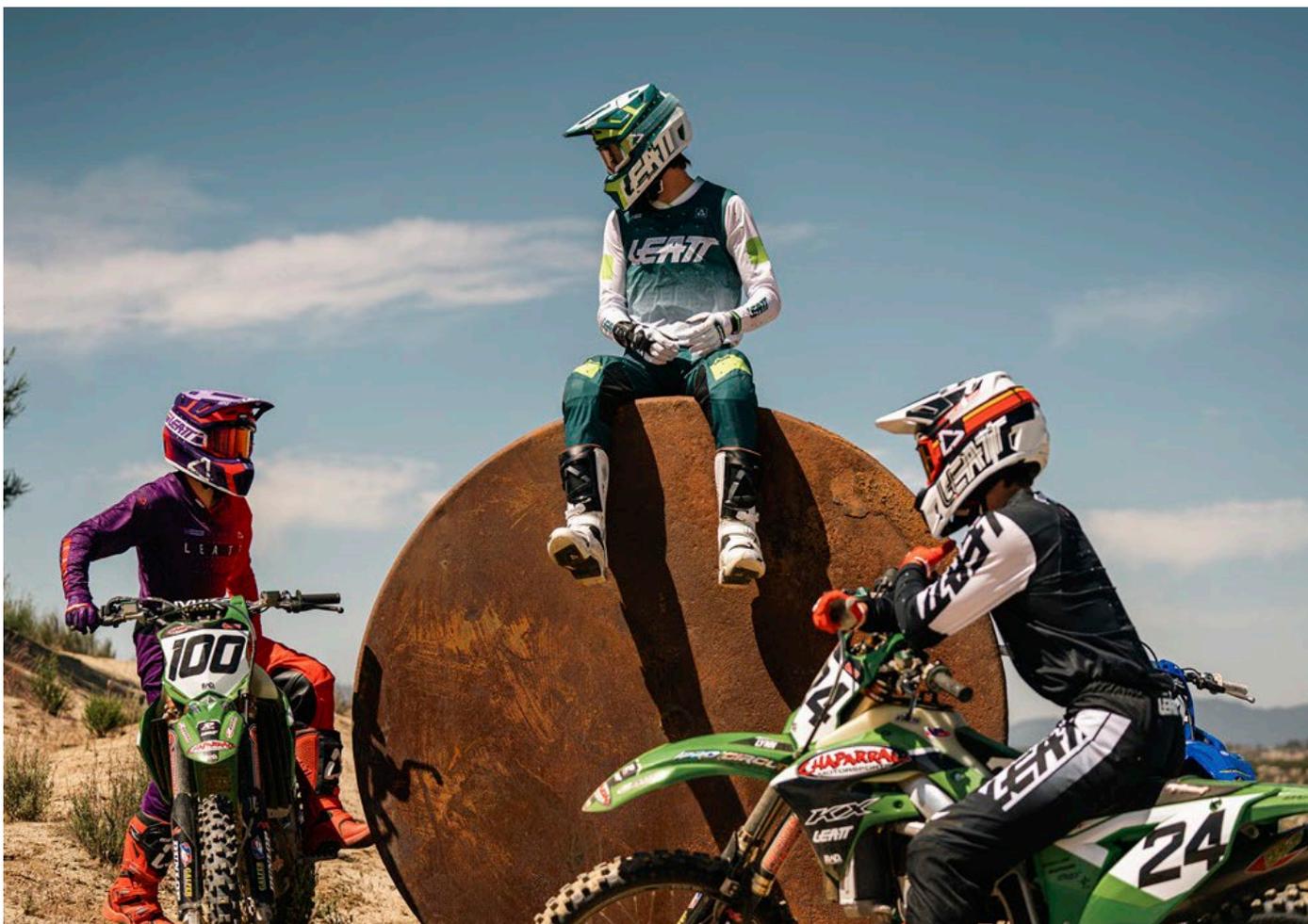
EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Moda OFF ROAD

FOCADA EM OFERECER AOS MOTOCICLISTAS UM ELEVADO NÍVEL DE SEGURANÇA, A LEATT ANUNCIA A SUA COLEÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA 2024.

Não só os equipamentos integrantes na coleção 2024 da Leatt promovem um grande estilo com cores vibrantes e um design contemporâneo, como também mantêm os motociclistas frescos e protegidos.

As camisolas são fabricadas em material elástico, leve e absorvente de humidade para um maior conforto. O motociclista pode ainda optar por um ajuste confortável ou um ajuste clássico e personalizado, dependendo do seu gosto.

Também as calças oferecem o mesmo estilo e ventilação devido aos materiais usados na sua conceção e vêm ainda equipadas com pele



reforçada na parte interna da perna e joalheiras (IKS) no interior.

Nas mãos, as luvas Leatt da coleção 2024 foram desenvolvidas para aguentar as condições a que são sujeitas no MX. Todos os modelos (4.5, 3.5 Lite, 2.5 X-Flow e 1.5 GripR) oferecem ao motociclista uma boa ventilação e integram uma nova tecnologia de ponto elástico que lhes confere uma maior resistência e durabilidade.

Os capacetes da Leatt apresentam um design moderno e atrativo para 2024. e são principalmente desenvolvidos com base na segurança.

Incorporam a tecnologia 360° Turbine e um fluxo de ar eficaz para uma boa respirabilidade, mesmo nas velocidades mais baixas.

Para mais informações sobre os produtos da coleção 2024 da Leatt visite o site oficial da fabricante ou contacte o importador nacional, a Lusomotos. //



BLUROCF

MOTORCYCLES



GRÁTIS

1º ANO
SEGURO

GRÁTIS



Promoção de **10 Julho**
a **30 Setembro 2023**

VERÃO SEGURO

Na compra de uma Bluroc
receba **gratuitamente*** um
seguro de responsabilidade
civil, capacete, luvas e casaco!

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

* Promoção Válida nos
Concessionários Aderentes

IMPORTADOR:
MOTOXPRT (GREEN FACTORY LDA)
WWW.MOTOXPRT.PT | TEL: **263 652 274**



blurocmoto.pt



<https://blurocmotorcycles.com>





Mantenha-se FRESCO

O FATO ARAVIS AIR DA BMW MOTORRAD PROMETE MANTER O MOTOCICLISTA REFRESCADO NAS VIAGENS DE MOTO SOB TEMPERATURAS MAIS ELEVADAS.

O fato Aravis AIR, integrante da coleção Ride & Style 2023 da BMW Motorrad, é indicado para condições meteorológicas mais quentes devido às suas inserções em rede elástica que, além de permitirem uma maior liberdade de movimentos, irão beneficiar a circulação de ar no interior.

A parte superior do fato, o blusão Aravis AIR, pode ser adquirido singularmente e graças às alças no seu interior pode ser usado como “mochila”. Possui ainda em separado um casaco impermeável para utilizar nas temperaturas mais baixas, que é sobreposto ao Aravis Air.

Incorpora protetores NP3 removíveis, nas costas, ombros e cotovelos, que lhe concedem uma classe de proteção AA. As impressões refletoras garantem a segurança ativa maximizando a visibilidade em condições de baixa visibilidade.

No exterior do casaco Aravis AIR encontramos

material textil altamente resistente à abrasão e no interior o forro de rede, quer no peito como nas mangas, para uma maior circulação do ar.

O casaco Aravis AIR da BMW Motorrad está disponível por um preço recomendado de 610€ tanto a versão para homem como para a de senhora.

As calças Aravis AIR possuem um tratamento de resistência à sujidade e à água e também protetores NP3 amovíveis nas ancas e nos joelhos.

Tal como no blusão, também as calças Aravis AIR possuem forro interior em rede, para uma melhor circulação do ar, e impressões refletoras no seu exterior.

A união entre estas duas peças é realizada através de fecho de correr de união curta em toda a volta da cintura.

As calças Aravis AIR da BMW Motorrad contam com um preço de 405€ em ambas as versões de homem e de senhora. //

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



Leve E RESISTENTE

DESTAQUE NO EQUIPAMENTO BMW MOTORRAD DO MÊS DE JULHO DE 2023, O FATO GS RALLYE AIR VAI PROTEGER O MOTOCICLISTA NAS AVENTURAS DE MOTO.

Disponível para homem e senhora, o conjunto calças e blusão GS Rallye é constituído por um material bastante resistente à abrasão, de baixo peso e respirável para enfrentar as temperaturas mais altas.

O casaco integra protetores NP3 nas articulações e também nas costas em NP3 comprimido. Inserido em posição vertical nas costas encontramos a impressão refletora “BMW Motorrad” para uma maior segurança ativa.

Para transportar os pertences, o blusão GS Rallye AIR dispõe de 4 bolsos à frente, um bolso de maiores dimensões nas costas e um pequeno bolso na manga. Acomoda ainda um compartimento nas costas onde é colocado o TrinkPak Hydra,

mantendo o motociclista hidratado.

As calças GS Rallye AIR também têm protetores NP3 nas articulações e impressões refletoras. De mencionar que estas podem ser reguladas em altura nos joelhos.

O sistema de ajuste do cós das calças é realizado por fecho de velcro e graças ao fecho de correr integrado, a largura do pé pode ser ajustada às botas GS Pro.

Também com um vasto espaço de arrumação, as calças GS Rallye AIR possuem 2 bolsos embutidos nas ancas e outros 2 com fecho de correr nas coxas.

O blusão está disponível em diferentes tamanhos por um preço recomendado de 610€ enquanto as calças contam com um preço de 404€. //

TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriiportugal.pt



aprilia[®]



Acessórios PARA TUDO

TODOS OS MOTOCICLISTAS SÃO DIFERENTES E POR ISSO A SUZUKI DISPONIBILIZA VÁRIOS PACKS COM DIFERENTES ACESSÓRIOS AO GOSTO DE CADA UM.

Após o lançamento dos dois modelos que partilham a mesma plataforma 800 cc, a Suzuki disponibiliza agora diferentes packs de acessórios originais a fim de potenciar as características já comprovadas pelo Andar de Moto da GSX-8S e da V-Strom 800 DE.

O objetivo destes packs é conceber um conjunto de extras para os modelos referidos da Suzuki por um preço mais competitivo e, conseqüentemente, apelativo ao gosto do motociclista.

SUZUKI V-STROM 800 DE:

Pack City (589,99€) - composto por ecrã frontal touring, base para top case e top case Suzuki de 56 litros de plástico;

Pack Offroad (679,99€) - conjunto extra de proteção composto por crashbar, protecção de cárter em alumínio e maior conforto com base de descanso mais larga;

Pack Tourer Black/Silver(2.149,99€) - seja em preto (black) ou prata (silver) o conjunto de malas e top case em alumínio é composto pela top-case, malas de 38 litros, suportes e fechos, pára-brisas touring e descanso central.





SUZUKI GSX-8S:

Pack Urban (624,99€) - composto por defletor frontal, proteção de manetes, piscas de LED e carenagens inferiores;

Pack Road Trip Small Bag (799,99€) ou Big Bag (859,99€) - malas laterais semirrígidas, suportes, defletor frontal, carenagens inferiores e saco de depósito (grande ou pequeno)

Para mais informações sobre estes packs de acessórios pode entrar em contacto com um revendedor autorizado Suzuki ou com o importador nacional, a Moteo. //

MOTO PONTO

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



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



Passeando pela Grécia/Balcãs DESCENDO A ITÁLIA ATÉ BARI

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

Não posso negar que acordei com receio de não conseguir conduzir direito a minha moto. Depois do tempo de inatividade no ferry, a mão acordou completamente imóvel, os dedos estavam inchados e as dores no pulso eram fortes.

Os meus desenhos num ferry são tão inspirados quanto o ferry em si. Nada de novo no convés...

O dia estava lindo, mas as memórias do caminho que eu tinha feito para chegar até ali, de noite, por estradinhas estreitas e cheias de curvas em cotovelo, faziam-me temer pelas minhas habilidades de condução. E depois eu tinha de descer o país e a condução dos italianos não é a mais ordeira e pacífica que conheço. Mas nunca deixo as inseguranças tomarem conta de mim, deixo as preocupações para pensar depois, à medida que as coisas vão surgindo.

O alojamento era uma casinha muito simpática, dentro de um grande jardim, aparentemente cheia de gatos e cães, ou, pelo menos, de gente simpaticante dos bichinhos, a considerar pelas diversas placas engraçadas sobre peludos e patudos.

Na realidade não vi gato nem cão, apenas gente. Desta vez não tive companhia felina ao pequeno almoço!

Eu não queria enfrentar trânsito intenso, mas, ao mesmo tempo, não conseguia resistir à proximidade de Roma. Lá fui andando e, sem querer querendo, acabei por não resistir e atravessar a cidade.

Ao tempo que eu não passava ali, as saudades que eu tinha de Roma!

Claro que fiquei com saudades na mesma, porque depois do esforço de conduzir no meio do trânsito intenso, a vontade era de me pôr a andar dali para fora.



Tenho de voltar a Roma com mais tempo e com ambas as mãos a funcionarem bem.

Naquele momento eu não queria confusões, queria apenas rolar pelo país abaixo sem muitas manobras motociclísticas, apreciando apenas o que fosse aparecendo à medida que eu ia passando. Assim passei em Sora, ou Sora passou por mim, com a sua Abbazia San Domenico Abate, do século XI, tão bonita, na beira da estrada.



Aquela é uma zona que eu quero explorar melhor, mas não naquele momento.

Mais abaixo aquele rio tem perspectivas muito bonitas, na Isla del Liri, mas o movimento para aquele lado era tanto que eu fugi para a paz.

Espreitei só a Piazza S. Restitura, para tomar um café e porque tinha visto a traseira da Chiesa Collegiata di Santa Restitura, a padroeira da cidade, que parecia quase um castelo. Na realidade muito semelhante à Abbazia San Domenico lá atrás, mas é uma construção muito mais recente, do século XX.

Tomei o meu café com uma paisagem sem turistas, um privilégio que aproveitei bem.

A estrada livre era o momento de paz para a minha mão dorida, e era nestes momentos que eu aproveitava para pousar a mão no depósito da moto e deixá-la descansar...

Então vi a Basilica Santuario di Maria Santíssima Addolorata ou Santuario dell'Addolorata di Castel-petroso no meio dos montes. Eu já tinha passado ali uns anos antes.

Tive de parar e decidir, enquanto lanchava qualquer coisita: vou até lá ou sigo caminho?

O santuário era tão bonito visto da estrada que eu tive de lá ir, só passar, para ver de perto.

A magnífica construção é Neogótica.

Santissima Addolorata é o mesmo que Santíssima Senhora das Dores e o santuário tem uma história que vale a pena saber.

Em 1888 a Virgem apareceu pela primeira vez a dois pastores que procuravam uma ovelha perdida. Eles viram-na ajoelhada, olhando para o céu, com Cristo morto a seus pés. Uma Pietà. Meses depois o bispo de Bojano foi ao local investigar sobre a aparição e também a viu. Então 2 anos depois foi lançada a primeira



pedra para a construção do santuário, que apenas foi consagrado em 1975, mais de 80 anos depois.

No altar fica um oratório neogótico com a escultura da Pietà, a Nossa Senhora das Dores com Cristo morto a seus pés.

E aquela cúpula é hipnotizante! Acho que, para mim, todas as cúpulas o são.

Lá de cima a paisagem tem outro encanto, que da rua não dava para perceber.

Só pela perspectiva da paisagem já valeu a pena ir até lá, mesmo passando por algum trânsito e alguns turistas e peregrinos.

Ainda tinha uma série de quilómetros para fazer e quando é assim eu aproveito as paragens para abastecer e para me abastecer também.

A minha motita dava nas vistas onde eu parava, acho que pelo facto de ser branca chama mais a atenção. Ao tempo que não me perguntavam se eu vinha da Polónia! E eu tinha de lembrar que Polónia é “PL” e não apenas “P”.

As paisagens continuam lindas à medida que se desce o país, afinal a Itália é linda, toda ela.

Mas à medida que se desce, o lixo aumenta. Não há área de descanso sem lixo, apenas há com muito ou pouco.

E quando precisei de parar, por um motivo qualquer, tive de esperar e andar até encontrar uma área menos suja, porque não é só o lixo que incomoda, é o mau cheiro também, tão mau que eu podia senti-lo ao

passar na estrada.

E não, não é só nas áreas de descanso que ele está, é um pouco por todo o lado...

Ainda cheguei a Bari de dia, a tempo de passear um pouco pela cidade, comer e descontraír.

Já tinha estado na cidade, por isso não tinha ansias de a catar em pormenor, apenas passear um pouco.

A cidade é muito interessante, com um centro histórico muito bonito, feito de pedra branca e construções cheias de história.

Sempre que ando a pé pelas ruelas de uma cidade e vejo uma moto a passar, dá-me vontade de ir buscar a minha e andar por ali também! Uma vez fiz isso no bairro gótico em Barcelona, tinha eu uma PanEuropean qualquer, e foi giro de ver, porque as ruelas a dada altura eram tão estreitas que as pessoas tinham de se encostar às paredes para eu passar. Só parei quando deparei com uma placa de proibição à circulação de motos.

Bem, ok, naquele dia eu não estava em grandes condições para andar a manobrar a moto em ruelas tão estreitas com um piso meio escorregadio, do polimento das pedras que o compunham.

E lá cheguei até à Piazza del Ferrarese, só para não ir embora sem ter passado no centro do local.

Estava na hora de ir para casa, a minha vontade de explorar tinha sido mais forte que a dor na minha mão, mas agora era ela que estava a vencer.

Amanhã tenho outra seca de ferry para apanhar...//



PVPR lançamento

3.295€

3.095€*



***Promoção de lançamento 200€ de desconto, válido até 30/09/2023**

Preços estimados de venda ao público no continente com ISV e IVA a 23% incluído, não vinculativo para o Vendedor Autorizado. Despesas de legalização não incluídas.

Encontra o teu Vendedor Autorizado mais próximo em www.vogeportugal.pt



Está-se bem NA MAIOR DE SEMPRE



» [Galeria de fotos aqui](#)

O fenómeno Góis Moto Clube continua em grande: Na 30^a edição da mais portuguesa das concentrações, nem o calor excessivo conseguiu abrandar o ritmo de uma série de celebrações que tiveram por palco a cidade do Ceira.

Fotos: Luis Duarte

É verdade: Góis cresceu, a ponto de quase rebarbear pelas costuras, mas isso é um bom problema para a equipa liderada agora por Nuno Bandeira ir resolvendo.

Ao calor de Agosto e dos espetáculos da noite, juntou-se a frescura das praias fluviais e da muita sombra do recinto, mais a animação da feira, e com tudo junto à boa disposição reinante, Góis fez magia mais uma vez.

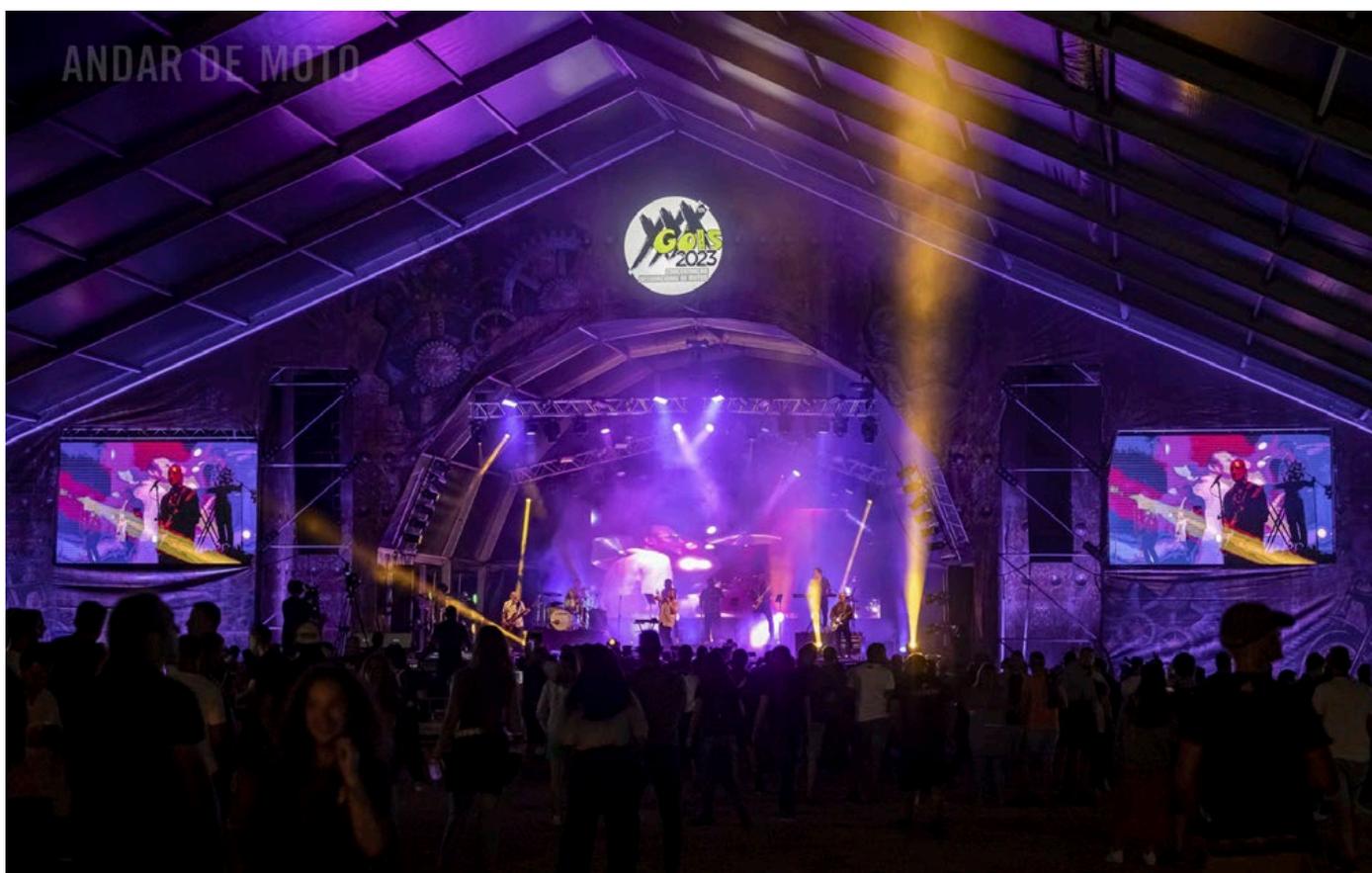
Pelo meio, uma Concentração de Harley-Davidson, um inédito encontro feminino, e os habituais passeios de Vespas e Mini Trails, mais algumas criações interessantes em exposição.

O Moto clube com mais inscritos foi Palmela, e tudo acabou em grande com os Xutos e Pontapés sábado à noite (uma palavra para os excelentes Hybrid Theory de homenagem aos Linkin Park a encantar na sexta e para o consumado entertainer David Antunes e a sua Midnight Band) e com o habitual passeio pela cidade Domingo. >>





A organização já está a contemplar o muito necessário alargamento do espaço de acampamento e outras melhorias... para já em Góis esteve-se bem! //





Wingmotor

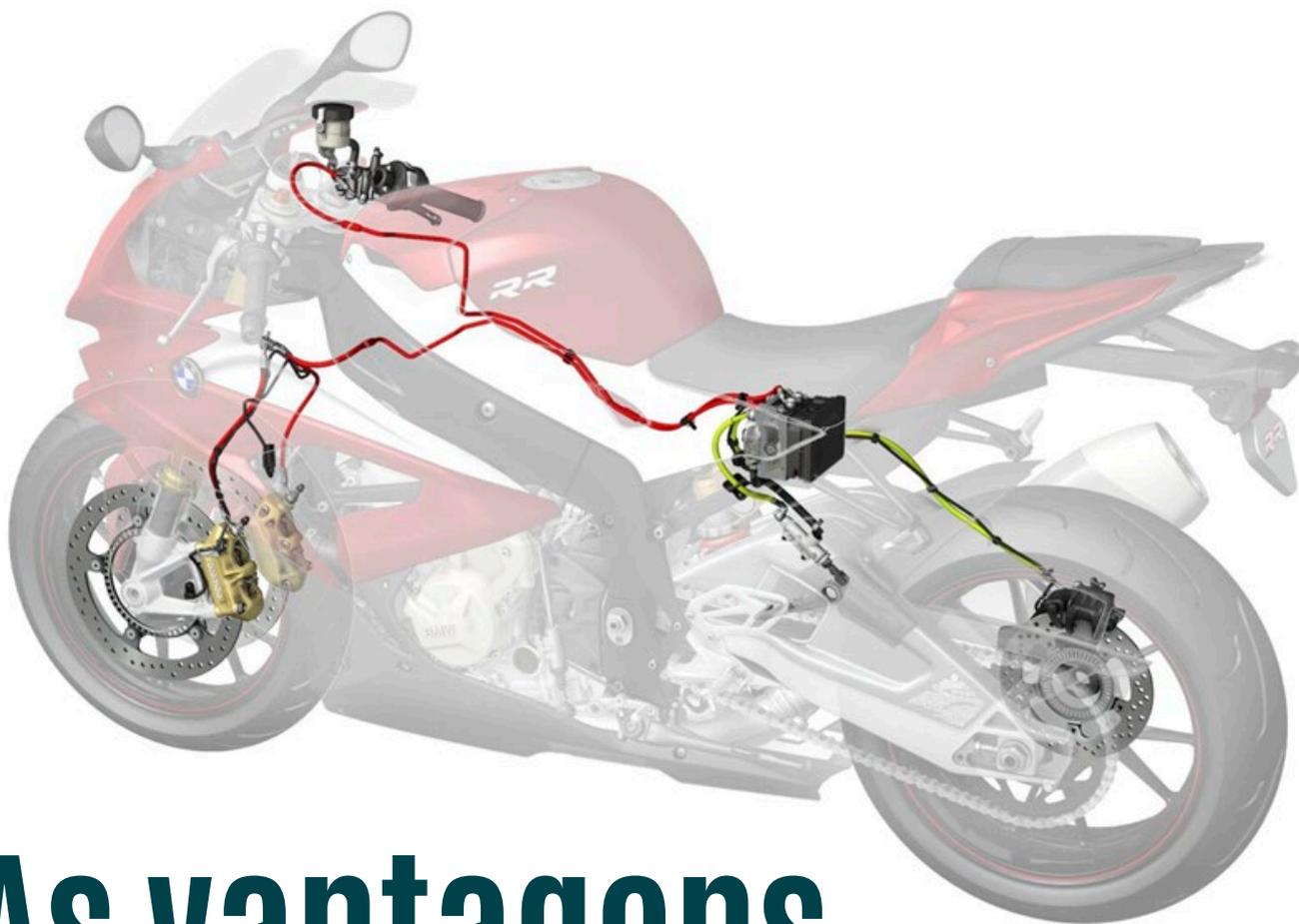
**MARQUE UM
TEST DRIVE**

Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt





As vantagens DO ABS E CONTROLO DE TRAÇÃO

As ajudas eletrónicas à condução são fundamentais para o aumento da segurança rodoviária, sobretudo no caso dos veículos de duas rodas. Mas não fazem milagres.

As ajudas eletrónicas à condução ajudam os motociclistas a ser mais rápidos e a poderem desfrutar mais da condução e da paisagem, pelo incremento de segurança e confiança que proporcionam. Mas, o facto de existirem, não implica que a condução e prudência mudem.

É indiscutível que, apesar de muitos motociclistas o negarem (há quem lhes chame "flat cyclists"), o ABS (Anti-lock Braking System ou sistema de travagem anti-bloqueio) e o Controlo de Tração, são responsáveis por evitar muitos acidentes e salvar muitas vidas.

Evitar que a roda dianteira bloqueie sob travagem ou que a roda traseira patine sob aceleração é algo que todos necessitam, mas nem os melhores e mais

experientes pilotos de motociclismo conseguem dominar a técnica sem a ajuda da eletrónica.

A infinidade de razões pelas quais essas situações podem acontecer e a sua imprevisibilidade, são tão avassaladoras que nenhum ser humano consegue antever ou preparar-se para as resolver. E ainda que isso acontecesse, a capacidade de reação humana é infinitesimalmente inferior à velocidade de processamento electrónico a que os atuais sistemas digitais conseguem reagir.

Quando a roda da frente bloqueia, a única resposta possível, para evitar um desfecho fatídico, é a de aliviar a manete, e conseqüentemente a intensidade da travagem, deixar o pneu desbloquear e voltar a rolar no piso, e travar novamente, com mais suavidade, caso haja suficiente sangue frio para tal, e rezar para que se esteja a reagir corretamente, com a intensidade e rapidez necessárias e que as situações de aderência não mudem naqueles metros consumidos pela velocidade de reação.

Com o controlo de tração passa-se o mesmo: quando a roda traseira, sob aceleração, descola do asfalto, sobretudo na saída de uma curva, a única resposta possível é desacelerar, esperar que o pneu volte a aderir, e acelerar novamente de forma mais suave, rezando para que ainda se esteja a reagir a tempo e que as situações de aderência se mantenham.

A intervenção do ABS e do Controlo de Tração acontece quando o sistema, que lê várias vezes por segundo a velocidade de ambas as rodas, depreende que uma delas está a rodar mais rápida ou mais lenta que a outra, e intervém seja a libertar pressão de travagem, seja a limitar a potência transmitida à roda traseira, para as voltar a igualar.

E como a análise e a resposta são calculadas e executadas automaticamente a uma frequência elevada, o ajuste vai variando em função da aderência do piso, garantindo que, no menor espaço temporal possível, a situação se resolve, muitas das vezes sem que o motociclista desconfie que poderia ter estado em grandes apuros, não fosse a sua intervenção.

No entanto, lá porque as ajudas existem, não significa que sejam milagrosas. Foram desenvolvidas para funcionar sob certas premissas, baseadas numa condução normal, ainda que rápida, mas dentro dos limites impostos pelas condições de aderência e as leis da física.

Como tal, na sua presença as travagens também não devem ser feitas com brusquidão, pois quando se ultrapassa a aderência do pneu e o ABS actua está-se, na prática, a aumentar a distância de travagem.

As acelerações tampouco devem ser feitas com brusquidão pois, quando o Controlo de Tração actua, está-se a perder velocidade. Com brusquidão consegue-se apenas desestabilizar a suspensão e alterar ainda mais as condições de aderência. Apesar das ajudas eletrónicas à condução estarem em permanente e exponencial desenvolvimento, nem todos os sistemas eletrónicos conseguem ainda mitigar o efeito das mudanças do centro de gravidade da moto, que causam a instabilidade do conjunto e que afetam a aderência dos pneus à estrada.

Muitos negacionistas das ajudas eletrónicas argumentam as vantagens destes sistemas com o perigo de acidente em caso duma eventual falha do sistema,

mas isso não passa de desinformação já que em caso de avaria, estes sistemas eletrónicos ficam apenas desligados, não interferindo com os sistemas mecânicos, deixando o condutor em pleno, embora não assistido, controlo da moto.

Muitos não negacionistas acreditam que estes sistemas são apenas necessários ou úteis em situações de piso muito escorregadio e em asfalto, mas também estão enganados. Nas estradas

há substâncias escorregadias em locais imprevistos, a aderência do asfalto muda frequentemente, mesmo em tempo seco, e na eventualidade de um furo, o comportamento da moto também muda, e é precisamente nessas circunstâncias que estes dois sistemas são valiosos.

Até em condução fora do asfalto estes sistemas podem ser uma grande ajuda, sobretudo para os motociclistas menos experientes.

De qualquer forma, o desempenho destes dois sistemas depende sobretudo do estado e conservação dos pneus e da sua capacidade de aderência.

E claro, há sistemas mais desenvolvidos que outros, uns que combinam a travagem da roda da frente com a da roda de trás, outros que trabalham em conjunto com a suspensão e o motor, uns que modelam a suspensão e a travagem consoante a inclinação da moto ou do piso e outros que até já incorporam tecnologia de radar para poderem garantir que a travagem é ativada para evitar um acidente. Mas isso é outra história. //

"É INDISCUTÍVEL QUE, APESAR DE MUITOS MOTOCICLISTAS O NEGAREM, O ABS E O CONTROLO DE TRAÇÃO, SÃO RESPONSÁVEIS POR EVITAR MUITOS ACIDENTES "E SALVAR MUITAS VIDAS. "



H2

Hidrogénio na Combustão Interna SERÁ O FUTURO?

O rendimento energético de um motor de combustão interna alimentado a Hidrogénio viabiliza a sua utilização massiva?

GO WITH GREEN POWER



Na EICMA de 2022, a Kawasaki apresentou a sua intenção de produzir um veículo de combustão a hidrogénio, baseado na sport-tourer Ninja H2 SX, com o tetraciclíndrico a ser alimentado por um sistema de injeção direta de hidrogénio gasoso comprimido.

Sendo H2 o símbolo do Hidrogénio, pareceu apropriado que a marca de Akashi aproveitasse a oportunidade de marketing, mas pôr em prática o conceito vai ser mais difícil, razão pela qual a informação disponível sobre este projeto ser tão escassa.

Já em 2023, Honda, Kawasaki, Suzuki e Yamaha criaram um grupo de investigação denominado “Hydrogen Small mobility and Engine technology,” ou HySE, destinado a estudar a utilização do hidrogénio como combustível para motores de combustão interna de baixa cilindrada, para utilização em diversos tipos de veículos, nomeadamente motociclos.

Um veículo com motor de combustão interna cujo combustível é hidrogénio é um tipo de veículo que, na língua inglesa é identificado pela sigla HICEV (Hydrogen Internal Combustion Engine Vehicle). O funcionamento deste motor difere da célula de combustível que, no lugar da combustão, faz a conversão eletroquímica do hidrogénio, gerando energia para um motor elétrico ou bateria.

Em vez disso, o HICEV é simplesmente uma adaptação do motor de combustão interna convencional, com um ciclo termodinâmico a quatro tempos, o ciclo de Otto, o mais comum em motores de veículos motorizados.

No entanto, o rendimento energético de um mo-

tor de combustão interna alimentado a hidrogénio é inferior ao de um motor alimentado a gasolina. Isto deve-se ao facto de o hidrogénio ter uma densidade energética por volume muito baixa, o que implica que, além da sua produção, pois não existe disponível na natureza, seja necessário comprimi-lo ou liquefazê-lo a temperaturas muito baixas, para o armazenar nos veículos.

Estes processos consomem energia e reduzem a eficiência geral do sistema. Dadas as suas características físicas, sendo altamente inflamável e corrosivo, o hidrogénio necessita ainda de condições de transporte e armazenamento bastante específicas que tornam a sua utilização prática ainda mais complicada.

Um estudo da Sociedade Portuguesa de Física indica que o rendimento energético de um motor a hidrogénio comprimido (CH₂) a 200 atmosferas (bars) é de cerca de 15%, enquanto que o de um motor a gasolina é de cerca de 25%. O rendimento energético de um motor a hidrogénio liquefeito (LH₂) é ainda menor, cerca de 10%, devido às perdas adicionais que ocorrem no processo de liquefação do gás.

Numa célula de combustível o hidrogénio garante um rendimento energético entre os 50% e os 60%, não dando lugar a emissões de gases tóxicos nem de ruído.

Portanto, pode-se concluir que um motor de combustão interna alimentado a hidrogénio tem uma grande desvantagem em termos de praticidade e rendimento energético em relação a um motor alimentado a gasolina, sendo o hidrogénio melhor aproveitado na produção de eletricidade através de células de combustível. Mas isso é outra história. //



MV 98

A PRIMEIRA MOTO DA MV AGUSTA

A MV Agusta celebra 80 anos de produção do primeiro motor 98, a pequena unidade motriz que pôs em marcha a lenda que é a MV Agusta.

A história do primeiro motor MV, o 98, está intimamente ligada aos acontecimentos tumultuosos mas também inspiradores do período pós-guerra em Itália. O conflito mundial foi longo e devastador, e deixou um país em farrapos, com cidades arrasadas, infraestruturas comprometidas e a produção industrial de rastos. Foi neste cenário, suficiente para desanimar qualquer um, que Domenico Agusta se lançou na aventura que foi a Meccanica Verghera, o embrião da icónica marca MV Agusta.



Em 1943 já era claro que a guerra seria perdida e que a produção de aviões para uso durante o conflito iria em breve terminar. O que seria das "Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta", a empresa que Domenico Agusta tinha assumido em 1927 após o seu fundador, o Conde Giovanni Agusta, morrer aos 48 anos? Sem aviões para construir, o colapso parecia inevitável.

O que poderiam fazer? Produzir carros era a primeira opção, mas os milhões de italianos sobreviventes não tinham sequer os recursos básicos para viver uma vida digna e por isso não estavam minimamente em condições de comprar aquilo que na

quela altura era um artigo de luxo.

Mas os motociclos, muito mais acessíveis, podiam representar um mercado emergente muito interessante para a empresa aeronáutica. Foi esta a motivação que levou o Conde Agusta a desenvolver um motor económico e robusto que lhe permitisse explorar esta oportunidade de negócio.

A solução foi concentrar-se num motor simples, barato, fiável e fácil de manter - um monocilíndrico a dois >>

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

tempos, com 98 cc de cilindrada, e transmissão primária por engrenagens inserida num único bloco motor, integrando tanto o conjunto da embraiagem como da caixa de duas velocidades num banho de óleo. Uma solução simples que permitiria uma produção barata e em larga escala.

Em agosto de 1943, o motor para uso motociclístico estava pronto para produção em massa, desenhado e estudado em todos os seus detalhes para que os moldes necessários para a fundição das respetivas peças individuais pudessem ser criados. Em setembro de 1943, no entanto, as tropas alemãs ocuparam a fábrica da MV Agusta, parando a produção. Todos os modelos e desenhos do primeiro motor 98 tinham sido felizmente escondidos algumas semanas antes nas casas e caves dos técnicos e engenheiros mais confiáveis, para evitar o seu roubo pelo exército.

Os desenhos e modelos do motor 98 permaneceram escondidos durante vários meses antes de serem recuperados em meados do ano seguinte, quando a produção finalmente recomeçou. Um ano depois, nascia o primeiro motociclo com a marca MV (Meccanica Verghera), a MV 98.

Com um design que, tal como os dos primeiros protótipos, foi finalizado pouco antes da invasão, há 80 anos, o motor 98 foi o ponto de partida para uma história gloriosa de paixão, sucesso, performance e estilo.

Apenas 98 cc foram suficientes para acender uma paixão que, ao longo de 80 anos, levou o verdadeiro Made in Italy ao topo do mundo mais vezes do que qualquer outro, criou obras-primas sob a forma de



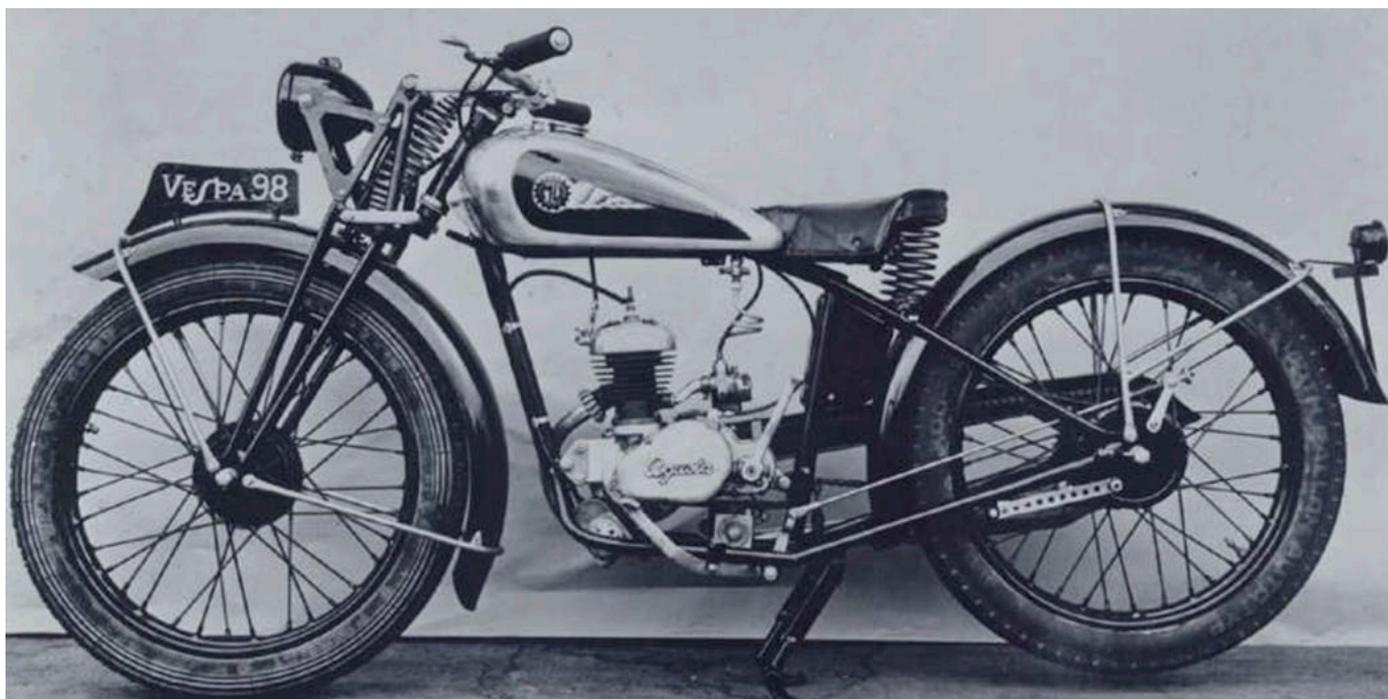
motocicletas e despertou os sonhos de tantos, através das gerações, que partilham uma paixão pelo design, pela mecânica e pela beleza.

Cerca de 1700 unidades da MV 98 foram produzidas entre 1945 e 1948. As versões posteriores a 1946 já estavam equipadas com caixas de 3 velocidades.

O pequeno motor desenvolvia uma potência de 3,5cv às 4800rpm e o conjunto, com um depósito de 9 litros, registava um peso de apenas 70 quilos, sendo capaz de atingir uma velocidade máxima de 65 Km/h.

Uma versão mais luxuosa, a Lusso, apresentava uma forquilha telescópica.

Inicialmente denominada Vespa 98, o seu nome foi alterado para apenas MV 98 pois entretanto a Piaggio já tinha registado o nome Vespa para as suas scooters, que vieram a ser outro rotundo sucesso italiano. Pode também ver aqui a sua história. //





**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



De Almada PARA O MUNDO

Este é o percurso profissional do piloto de MotoGP português que conquistou os Paddocks da competição mais importante e prestigiada do motociclismo, acarinhado pelo público e pelos media nacionais e internacionais.

Texto: Paulo Araujo

Miguel Angelo Falcão de Oliveira nasceu em Almada, a 4 de janeiro de 1995. O seu pai, Paulo Oliveira, era um antigo piloto de motociclismo e sempre apoiou

o amor do filho pela competição. Deu-lhe o seu primeiro motociclo quando ele tinha quatro anos e inscreveu-o no campeonato nacional de velocidade aos nove anos, na categoria de MiniGP, em 2004. Nesse ano, Miguel ganhou o prémio de Jovem Promessa do Ano em Portugal. Os seus primeiros sucessos vieram em 2005, quando venceu o campeonato nacional de MiniGP e o Metrakit World Festival em Espanha. Em 2006, repetiu os seus triunfos e em 2007 venceu o Troféu Mediterrâneo de PreGP 125.

Durante 2008 participou esporadicamente em diversos campeonatos, tendo-se destacado na Red Bull Rookies, com duas vitórias consecutivas em três participações.

Em 2009, Miguel Oliveira foi terceiro no campeonato espanhol de velocidade, na categoria de 125cc, e em 2010 lutou pelo título com Maverick Viñales, ficando em segundo lugar por apenas dois pontos. Foi assim que se tornou no primeiro piloto português a tempo inteiro a chegar ao campeonato mundial de motociclismo.

Miguel Oliveira estreou-se na categoria de 125cc do mundial em 2011, com a equipa Andalucía Banca Cívica, aos comandos de uma Aprilia. O seu melhor resultado foi um sétimo lugar na sua corrida caseira,

no Estoril, tendo terminado a temporada em 14º lugar com 44 pontos. Em 2012, mudou-se para a equipa Estrella Galicia 0,0, que usava uma Suter Honda, mas não conseguiu melhorar muito os seus resultados, ficando em 12º lugar com 56 pontos.

Em 2013, Miguel Oliveira fez parte da mudança histórica da Mahindra Racing para o mundial de Moto3, sendo o primeiro piloto da marca indiana a subir ao pódio com um terceiro lugar na Malásia. Terminou a temporada em sexto lugar com 121 pontos. Em 2014, manteve-se na Mahindra e conseguiu mais três pódios (dois segundos lugares e um terceiro), terminando o campeonato em décimo lugar com 98 pontos.

Em 2015, Miguel Oliveira mudou-se para a equipa Red Bull KTM Ajo e teve a sua melhor temporada até então em Moto3. Foi nesse ano que conseguiu a primeira vitória de um piloto português num mundial de motociclismo, no Grande Prémio de Itália. Venceu seis corridas (Itália, Holanda, Indianápolis, Austrália, Malásia e Valência) e ficou em segundo lugar no campeonato com 254 pontos, apenas seis atrás do campeão Danny Kent.

Em 2016, Miguel Oliveira subiu para a categoria de Moto2 com a equipa Leopard Racing, pilotando uma Kalex. Teve um início difícil devido a uma lesão no ombro direito que sofreu num acidente na Argentina e que o obrigou a falhar três corridas. No entanto, recuperou bem e conseguiu três pódios (dois segundos lugares e um terceiro), terminando em 21º lugar com 80 pontos. >>





Em 2017, Miguel Oliveira mudou-se novamente para a equipa Red Bull KTM Ajo e tornou-se no primeiro piloto da KTM a vencer em Moto2, com três vitórias consecutivas na Austrália, Malásia e Valência. Ficou em terceiro lugar no campeonato com 241 pontos. Em 2018, continuou na mesma equipa e lutou pelo título até à última corrida com Francesco Bagnaia. Venceu mais três corridas (Itália, República Checa e Austrália) e ficou em segundo lugar no campeonato com 297 pontos.

Em 2019, Miguel Oliveira estreou-se na categoria rainha do motociclismo, a MotoGP, com a equipa satélite da KTM Tech3. Teve uma temporada de aprendizagem, com alguns resultados positivos, como um oitavo lugar na Áustria e um 11º lugar na classificação geral com 33 pontos. No entanto, também sofreu alguns acidentes graves, como o que o envolveu com Johann Zarco na Grã-Bretanha e que o obrigou a ser operado ao ombro direito, falhando as últimas três corridas.

Em 2020, Miguel Oliveira continuou na KTM Tech3 e teve uma temporada de sonho, conseguindo os seus primeiros pódios e vitórias em MotoGP. Foi segundo na Estíria e venceu de forma espetacular na última curva na Áustria, tornando-se no primeiro piloto português a ganhar em MotoGP. Voltou a vencer na última corrida do ano em Portugal, no Autódromo Internacional do

Algarve, diante dos seus fãs. Terminou a temporada em nono lugar com 125 pontos.

Em 2021, Miguel Oliveira subiu para a equipa oficial da KTM Factory Racing e teve uma temporada de altos e baixos. Começou mal, com resultados dececionantes nas primeiras corridas, mas recuperou nas seguintes, conseguindo mais duas vitórias em Espanha e Catalunha. No entanto, também sofreu alguns acidentes e quedas que o afastaram da luta pelo título. Terminou a temporada em sétimo lugar com 181 pontos.

Em 2022, Miguel Oliveira manteve-se na KTM Factory Racing e teve uma temporada consistente, conseguindo mais uma vitória em França e vários pódios. Ficou em quarto lugar no campeonato com 234 pontos, o seu melhor resultado até então em MotoGP.

Em 2023, Miguel Oliveira mudou-se para a equipa CryptoData RNF Aprilia e teve um início de temporada difícil, sofrendo dois acidentes nas primeiras duas corridas. Na primeira, no Qatar, foi abalroado por Marc Márquez na primeira volta e ficou fora da corrida. Na segunda, em Espanha, foi atingido por Fabio Quartararo na terceira volta e sofreu uma luxação no ombro esquerdo. Teve que ser retirado em maca e levado para o hospital para realizar mais exames e a sua recuperação fez com que o #88 só



estivesse em condições físicas ideais na nona ronda do campeonato.

Já recuperado, em Silverstone, Miguel Oliveira mostrou a sua garra e determinação ao conseguir um excelente quinto lugar, depois de partir da 12ª posição da grelha. Fez uma corrida de recuperação impressionante e chegou a estar em quarto lugar nas últimas voltas, mas foi ultrapassado por Jack Miller na reta final. Ainda assim, foi um resultado muito positivo para o piloto português, que somou 11 pontos para o campeonato e subiu para o décimo lugar da classificação geral com 26 pontos.

No entanto, no passado GP Áustria, Miguel Oliveira depois de uma corrida de sprint em que a sorte não o favoreceu, tendo voltado a ser abalroado numa carambola logo na primeira curva, foi mesmo bafejado pelo azar e na corrida de domingo foi obrigado a desistir devido um problema técnico.

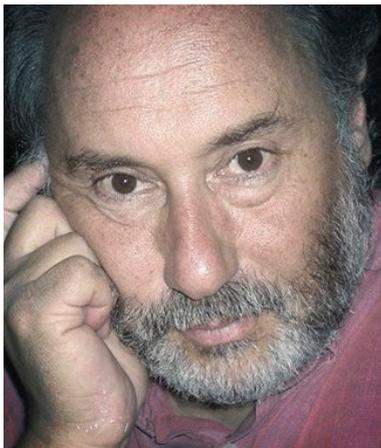
À data que fechamos esta edição, já os motores aquecem no circuito de Montmeló para o GP da Catalunha. Desejamos-lhe a melhor das sortes para que possa revelar todo o seu potencial e dar mais uma vitória aos seus adeptos, portugueses e não só. //

DYNAVOLT

power your life



Energia sobre duas rodas.



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Góis REVISITADA

Há dias, tive oportunidade de regressar a Góis, o segundo maior encontro motard do país, e dei-me conta, gradualmente, que provavelmente não marcava presença numa concentração há mais de 10 anos...

Primeiro, tenho o estatuto de semi-reformado para levar em conta e além de tudo o mais, as mais emblemáticas, como Faro ou Góis, têm coincidido com provas que tenho de seguir para depois fazer reportagens... Esta não foi exceção, mas com boa vontade e o equipamento certo consegue-se muita coisa!

E o caso é que Góis não me desiludiu... além da alta que é sempre percorrer aquelas estradas de montanha a bom ritmo, com curvas cada vez mais apertadas a desafiar os sentidos e testar os reflexos e os ouvidos a acusarem a mudança de altitude, quando finalmente chegamos à vila, o evento em si continua incontornável.

Por um lado, cresceu, mas sem perder as boas qualidades que o caracterizavam.

Isso não há de ter sido fácil para a nova geração do Góis Moto clube, pois há um fino equilíbrio entre manter os atrativos da concentração, um ambiente calmo e bucólico entre a natureza, com sombra, água fresca e paisagens deslumbrantes, e ainda conseguir encaixar nas estreitas ruas não sei quantas mil motos e os seus ocupantes. E tendas, e carros, e mais motos. E guiá-los, alimentá-los, e entretê-los.

As áreas de campismo ficaram a rebentar pelas costuras, e outras fora do recinto fazem adivinhar que os números oficiais ficaram muito aquém, talvez em 50%, do número real de visitantes nestes 4 dias.

Deambulando pelo espaço, também é óbvio que o

Clube soube adicionar atractivos, juntando surpresas e performers pelo recinto além dos habituais passeios de Vespa, Minimotos e este ano, um encontro feminino, reconhecendo que, cada vez mais, há senhoras independentes que gostam de ocupar o lugar da frente em vez de serem apenas penduras...

Poderia ter adivinhado que me fazia falta este ambiente, após alguns anos de ausência, mas seria difícil ajuizar o quanto até lá estar.

Senti-me em casa, num ambiente relaxado de grande camaradagem e sentido de humor, mesmo se uma minoria persiste em ser ruidosa e incomodar os outros em nome de sabe-se lá o quê...

Também sei que o Clube, que fez grandes progressos na organização, nomeadamente no acarinhar dos parceiros que facilitam tudo, está ciente do que tem de fazer, em conjunto com a Autarquia, para melhorar ainda mais as condições... só acrescentava uma coisinha... uma T-shirt mais imaginativa já vinha a calhar! //

"Poderia ter adivinhado que me fazia falta este ambiente, após alguns anos de ausência, mas seria difícil ajuizar o quanto até lá estar."



SUZUKI SMART DEALS!*

GSX-8S

A TUA SUZUKI SEM ENTRADA, TAN 0%

- + PVP 8.999,00€ | + MTIC 9.307,30€
- + Mensalidade 249,97€
- + TAEG 2,3% | + 36 Meses
- + Montante Financiado 8.999,00€

Exemplo para Crédito Automóvel a utilizar no financiamento de moto com reserva de propriedade. PVP: 8.999,00 €, Entrada inicial obrigatória: 0 €; 36 mensalidades de 249,97€. Montante Financiado: 8.999,00€. Comissão de Abertura de Contrato: 150,00€, TAN 0,00%, TAEG 2,3%, MTIC: 9.307,30€. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Ao PVP acresce o IUC. **Campanha válida até 30/09/2023**, para o modelo Suzuki GSX-8S, limitada ao stock existente e disponível nos concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação pelo Cetelem, uma marca BNP Paribas Personal Finance, S.A., Sucursal em Portugal registada junto do Banco de Portugal sob o número 848. Informe-se no 21 721 90 00 (dias úteis, 9-20h), chamada para a rede fixa nacional. A Moteo Portugal S.A. é intermediário de crédito a título vinculado e atua sem carácter de exclusividade registado junto do BdP sob o n.º 0006934 e todos os concessionários são intermediários de crédito a título acessório e atuam sem carácter de exclusividade.

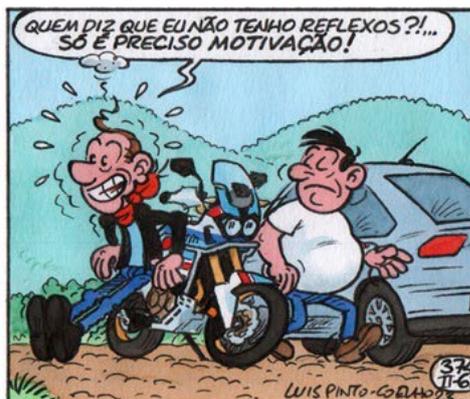
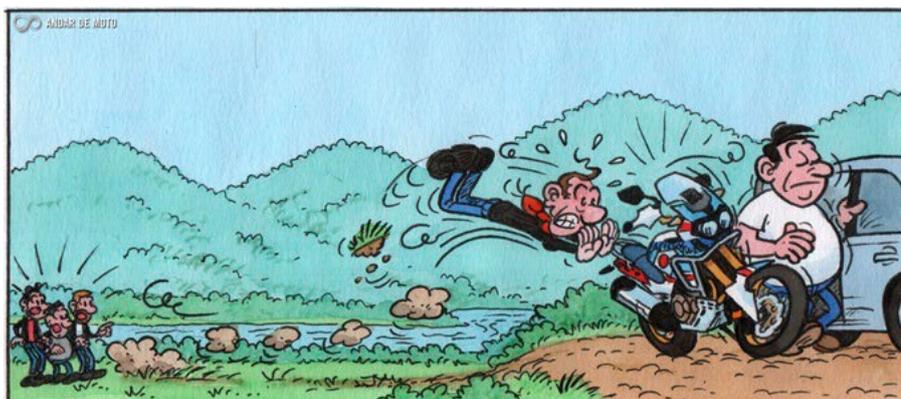
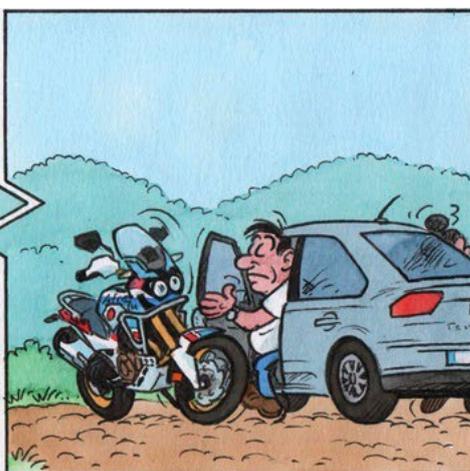
* Negócios Inteligentes Suzuki

WWW.SUZUKIMOTO.PT



cetelem Parceiro da:





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



André Sanches
Jornalista e Motociclista

Quanto é DEMASIADO?

A tecnologia nas motos sofreu uma grande evolução nos últimos 20 anos e tem tendência para continuar. Lembremo-nos que há não muito tempo os modelos desportivos das principais fabricantes de motos anunciavam potência a rondar os 100 cv, uma brutalidade já para a época.

Com os avanços tecnológicos e mecânicos, atualmente, esses mesmos modelos ou até os de outros segmentos, oferecem características técnicas que ultrapassam bem o limite do que é necessário para um mero motociclista.

Com isto, a dúvida que paira no ar é: Terão as motos desportivas da actualidade potência a mais?

Podemos responder de diversas formas. Se for para andar em circuito, com todas as medidas de segurança, porque não?

No entanto, este segmento é composto por motos com potências a rondar os 200 cv. É muito difícil tirar partido desta cavalagem toda quando se circula em cidade, na autoestrada ou estradas de montanha, e se o tentarmos fazer estamos a colocar a nossa vida, e a de outros, em risco, tal como a nossa carteira.

Ter potência e binário em sobra é giro, podemos até gabar-nos a dizer que “a minha moto levanta a roda da frente a 120 km/h”. Porém não podemos andar sempre a desfrutar destas loucuras, até porque as estradas nacionais normalmente não apresentam estados de conservação favoráveis para tal e são compartilhadas com outros veículos.

Será que a evolução vai trazer mais potência às

motos, ou simplesmente estagnar nas mais que suficientes cifras da actualidade?

De uma maneira ou de outra, a certeza é que estas irão continuar a dar-nos com ainda mais facilidade os momentos de prazer que sempre deram, mas de forma muito mais segura. //

"Com os avanços tecnológicos e mecânicos, atualmente, esses mesmos modelos ou até os de outros segmentos, oferecem características técnicas que ultrapassam bem o limite do que é necessário para um mero motociclista.



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.