



CONTRAPONTO

# ELETRÔES VS OCTANAS

» BMW F900 XR » ENERGICA EXPERIA

TESTE DE LONGA DURAÇÃO

CFMOTO 800MT EXPLORE



» **COMPARATIVO**

HONDA ADV 350  
PEUGEOT XP 400 GT

» **REPORTAGEM**

8 MITOS DOS CAPACETES  
20 ANOS DE DUCATI MULTISTRADA  
SETÚBAL CUSTOM WEEKEND

» **DESPORTO**

TRANSANATOLIA 2023



# 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' <sup>1</sup>  
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT <sup>2</sup>  
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

<sup>2</sup> 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*

## Dá-me choques

A mobilidade elétrica ainda é algo que faz comichão a muita gente! E se é verdade que a resistência à mudança é uma premissa da condição humana, também é verdade que a evolução acaba sempre por ganhar. A mobilidade elétrica já é o próximo nível da civilização, e dificilmente a tendência se irá inverter ou abrandar.

Além de reduzir significativamente a poluição dentro dos centros urbanos, de evitar que andem camiões cisterna carregados de combustível a cruzar as estradas e milhares de navios a cruzar os oceanos, também tem o potencial para acabar com a dependência do petróleo do Médio Oriente e das grandes empresas que dele lucram vergonhosamente há cerca de um século, sem qualquer respeito pelo ambiente ou pela humanidade.

A conveniência de poder carregar a bateria em casa ou num estacionamento de um centro comercial ou hipermercado já convenceu milhares de automobilistas prevendo-se que nos próximos 3 ou 4 anos venha a convencer milhões de outros.

Além do mais baixo custo por quilómetro, o prazer de condução proporcionado por um veículo elétrico não tem descrição. A instantaneidade da aceleração e a ausência de vibrações, a par com uma manutenção reduzida e extremamente descomplicada, são fatores que nenhum veículo de combustão interna pode alguma vez alcançar. E com as normas impostas para a redução das emissões de poluentes, estes vão ser cada vez mais complicados tecnologicamente, de preço mais elevado,

manutenção mais cara e frequente e, por isso, menos apetecíveis. Entretanto, a tecnologia dos motores elétricos e das baterias está em franco desenvolvimento e o futuro promete cada vez mais autonomia e mais potência disponível.

No mundo das motos ainda se nota alguma hesitação dos grandes fabricantes em lançar no mercado versões elétricas dos seus modelos e tem sido apenas graças a pequenas e inovadoras empresas que a oferta existente tem vingado.

No mercado já existem soluções bastante viáveis, algumas até já testadas nestas páginas. Mas se no segmento das scooters existem opções perfeitamente adaptadas a uma utilização urbana diária, no segmento das motos mais potentes o caso muda de figura.

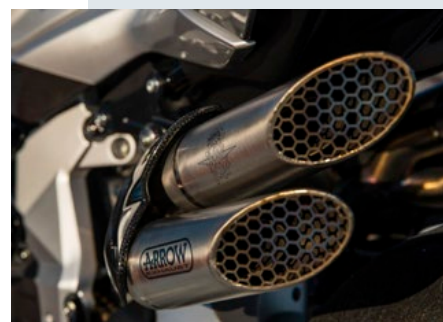
Além dos desafios tecnológicos que a eletrificação implica para uma moto que necessite de autonomias maiores, as marcas ainda têm que enfrentar a formatação de uma clientela com a mente pouco aberta para a inovação, para quem as motos não representam tanto uma questão de mobilidade, mas antes uma afirmação pessoal e um estilo de vida.

No entanto já existe uma moto que deixa antever um futuro risonho para quem realmente queira apenas fazer muitos quilómetros rapidamente, de vento no peito e de forma sustentável. Chama-se Energica Experia e é uma lufada de ar fresco no mercado, que apenas peca pelo seu preço elevado, mas que em contrapartida promete muitos quilómetros de diversão absoluta! Pode vê-la nestas páginas e até, porque não, marcar um Test Ride! //

## 8 MOTO NEWS

### APRESENTAÇÃO

- 26 APRILIA RS 457
- 30 BMW F 900 GS, F 900 GS ADVENTURE E F 800 GS
- 34 DUCATI MULTISTRADA V4 S GRAND TOUR
- 38 MOTO GUZZI V7 STONE CORSA
- 40 MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR ASSEN
- 44 GAMA KTM EXC 2024
- 48 ROYAL ENFIELD BULLET 350
- 50 CFMOTO 675SR E 500SR
- 52 APRILIA SR GT RÉPLICA
- 54 VOGUE SR1 125
- 58 HONDA MOTOCOMPACTO E-SCOOTER
- 60 GAMA MONTESA 2024



### CONTRAPONTO

- 64 ENERGICA EXPERIA VS BMW F900 XR
- 82 PEUGEOT XP 400 GT VS HONDA ADV 350

### TESTE DE LONGA DURAÇÃO

- 76 CFMOTO 800MT EXPLORE

### REPORTAGEM

- 114 SETÚBAL CUSTOM WEEKEND 2023
- 118 VINTE ANOS DE DUCATI MULTISTRADA
- 122 8 MITOS DOS CAPACETES
- 128 E FUELS

### DESPORTO

- 132 TRANSANATOLIA 2023

### CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: DÁ-ME CHOQUES
- 6 PEDRO ALPIARÇA: O PREÇO A PAGAR
- 92 ADELINA GRAÇA: O MEU CORAÇÃO ESTÁ COM MARROCOS
- 108 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS MAIS MAR... ATÉ À GRÉCIA!
- 140 PAULO ARAUJO: GERAÇÃO PERDIDA
- 142 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 144 ANDRÉ SANCHES: INCÔMODO DE UM MOTOCICLISTA



**BMW  
MOTORRAD**

**BMW  
MOTORRAD**

**100**  
YEARS

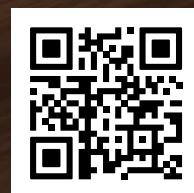
MAKE LIFE A RIDE

# 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](http://bmw-motorrad.pt)



**Pedro Alpiarça**  
Ensaaiador

## O preço A PAGAR

**A**lgures nos arredores de Madrid, há um octacampeão que não consegue dormir. Amado por uns e odiado por outros, o seu brilhantismo como piloto é inegável, mas a sua sede por vitória fê-lo ultrapassar todas as barreiras do que é considerado aceitável. Do mesmo modo que nos espanta com a sua audácia, o seu fogo interior leva-o a exagerar demasiadas vezes no intento.

A sua última batalha foi incomensurável, com quatro operações a um braço e uma carreira em risco antes dos 30 anos. O regresso prometia ser glorioso, contra uma armada de rivais que se muniram das melhores armas para se tornarem imbatíveis. São ciclos, dizem aqueles que conhecem a história das corridas. Mas tudo falhou, a fábula não se concretizou, e apenas vimos sangue, suor e lágrimas.

O #93 não consegue dormir porque para ele é impraticável não ser um vencedor. Os fãs levantam questões, as outras marcas fazem propostas, e o seu irmão anda com o estúpido sorriso de quem tem a vida a correr-lhe bem. A decisão que terá de tomar poderá ficar escrita nos livros, num capítulo de mudança onde poucos campeões escreveram.

As negociações goradas com a KTM (a casa que o iniciou, ligada a um dos mais poderosos patrocinadores) foram um verdadeiro balde de água fria, e eu pessoalmente acreditava que seria um casamento perfeito. Resta a italiana Gresini, com uma moto do ano passado, mas altamente competitiva. Os tifosi nunca esqueceram o seu mestre, a Ducati é a sua marca de bandeira, e por mais kármico que fosse um regresso às vitórias neste contexto, o falhanço irá sempre ter o sabor do desespero.

Quem já lidou com as equipas de engenheiros japoneses (no nosso caso, no plano do comércio indústria), tem uma pequena noção da alma da sua entrega. Existe honra na sua dedicação, um espírito milenar de guerreiro combatente que segue indefectível no seu caminho. E muito orgulho no seu trabalho.

A escolha do melhor piloto de MotoGP dos últimos anos não pode ser indissociada da emoção, existe uma relação sólida entre estas duas entidades, e tal como num casamento, é preciso lutar contra as contrariedades. O tempo urge, o zénite já passou e os outros heróis subiram o nível, mas nada está perdido. Pelo contrário, se existe algo a reter foi uma recém aprendida contenção, que embora lhe desagrade profundamente, permite-lhe poupar o físico. Mas não vai durar muito.

Marc Márquez vai ficar na Honda, e vai tentar tudo para ser campeão novamente. A sua importância na ligação do Império do Sol Nascente ao Oriente é demasiado importante, e ambos o sabem. Ou então não, e eu é que só sei que nada sei. //

"Algures nos arredores de Madrid, há um octacampeão que não consegue dormir."

**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](http://WWW.MOTOGUZZI.PT)



## 1º Livro de técnica de condução fora de estrada em Português

SE TEM UMA MOTO DE AVENTURA E NÃO A TIRA DO ASFALTO PORQUE SENTE FALTA DE EXPERIÊNCIA NESTA ÁREA, ESTE LIVRO PODE AJUDÁ-LO.

**ATUALMENTE** as motos já dispõem de boas características e uma lista extensa de ajudas ao motociclista para andar fora de estrada, ainda assim os seus proprietários nem sempre possuem um nível técnico que lhes permita tirar total proveito da moto e acabam por não se arriscar em grandes aventuras.

Com a informação necessária para preparar os motociclistas para este tipo de condução nasceu o livro intitulado “Os fundamentais do fora de estrada lúdico em duas rodas”.

Este livro está escrito em português e assinado pelo instrutor da BN Adv, Zé Duarte, profissional da área de formação de fora de estrada há mais de uma

década, sendo certificado como instrutor de enduro ADV pela EAT.

Contudo não pense que após ler o livro irá tornar-se um piloto de off-road. O livro é sobretudo um guia de A a Z com toda a informação imprescindível para andar fora de estrada com a sua moto, e aborda temas como o respeito pela natureza, primeiros socorros, controlo da respiração e posição corporal na condução, entre outros aspectos importantes.

“Os fundamentais do fora de estrada lúdico em duas rodas” já se encontra à venda na Amazon por um preço de 25,47€ e se estiver curioso pode ler o primeiro capítulo gratuitamente aqui. //



**mytos**<sup>®</sup> **mytos**  
MOTORCYCLES

 **100%**  
**ELÉTRICO**



**BORN LEGEND**

**WWW.MYTOS.PT**

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

Desde 1999€\* | Autonomia até 90 km

\* IVA incluído à taxa legal em vigor (23%). Acresce 145€ em despesas de legalização e elaboração de dossier.





## Triumph Tiger 1200 com ajuste eletrónico de altura

COM O SIMPLES GESTO DE PREMIR UM BOTÃO, A TRIUMPH TIGER 1200 MODIFICA A SUA ALTURA DO ASSENTO AO SOLO.

**UMA REFERÊNCIA** no segmento aventureiro, a Triumph Tiger 1200 combina um elevado conforto, qualidade de equipamento e desempenho proporcionado pelo motor tricilíndrico em linha que produz 150 cv às 9000 rpm.

Com várias versões disponíveis, a Tiger 1200 recebe agora uma atualização de software que permite o ajuste eletrónico da altura do assento ao solo, não só nas novas versões como também nas que já se encontram em circulação.

Ainda que a altura do assento possa ser manualmente ajustada de série para 850 mm ou 870 mm nas versões GT, GT Pro e GT Explorer e 875 mm e 895 mm nas versões Rally Pro e Rally Explorer, as Triumph Tiger 1200 com a nova atualização vão poder oferecer uma ainda melhor acessibilidade aos motociclistas fornecendo uma redução eletrónica da altura do assento ao solo em 20 mm em todas as versões.

Desta forma a regulação da pre-carga da mola é realizada eletronicamente e consequentemente a altura

do assento pode reduzir em até 20 mm dependendo do peso dos motociclistas, passageiro e bagagem.

Esta atualização de software é totalmente gratuita para os proprietários de uma Triumph Tiger 1200 em Portugal na altura que se dirigirem ao concessionário oficial para realizar a manutenção da moto ou simplesmente para instalar a nova atualização do sistema. //



# Montana XR5 500

A Trail mais leve do segmento. O teu melhor momento, agora!

Tua por 6.999€!  
Vais deixá-la escapar?



- ✓ Suspensões KYB
- ✓ Travões Nissin
- ✓ 2 Modos de condução (Safe e Sport)
- ✓ Controlo de tração em 3 modos (ABS desconectável)
- ✓ Pneus Metzeler Tourance
- ✓ A mais leve da sua categoria (178kg)
- ✓ Iluminação Full LED

**Oferta do kit de malas completo** no valor de 1.320€

Campanha válida até 30 de Novembro

Segue-nos em:   

#montanaxr5 | macbor.pt

\*P.V.P. (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço

 **macbor**  
SMART YOURSELF



## Fuell Fflow - a moto elétrica de Erik Buell já disponível para encomenda

APRESENTADA EM 2021, A MOTO ELÉTRICA DESENVOLVIDA POR ERIK BUELL JÁ ESTÁ À VENDA.

**EM 2019**, o lendário engenheiro de motos e fundador da Buell Motorcycles, Erik Buell, fez surgir a fabricante de motos elétricas “Fuell”. Após o sucesso no mesmo ano da bicicleta elétrica Fuell Fluid, Erik decidiu criar uma moto elétrica que só foi apresentada em 2021, a Fflow.

Destinada aos trajetos urbanos, a Fuell Fflow pode ser uma forte proposta no mercado de motos elétricas, por um preço muito competitivo.

A Fuell Fflow apresenta um preço de aproximadamente 9.728€ (10.495 dólares), sem despesas de legalização, e oferece 46 cv (35kw), uma autonomia anunciada de cerca de 240 quilómetros e um carregamento rápido da bateria que demora qualquer coisa

como 30 minutos até aos 100% de carga.

Acrescentando ainda a isto um baixo centro de gravidade para uma fácil condução em cidade, um design contemporâneo e minimalista, um peso de aproximadamente 180 quilogramas e um elevado nível tecnológico (Detecção de ângulo morto, aviso de colisão, controlo de tração, keyless, ABS inteligente e um painel de instrumentos interativo).

Fabricada nos Estados Unidos da América, a Fuell Fflow oferece 5 anos de garantia das baterias e 2 anos para o equipamento ciclístico. Já pode encomendar a sua através do site da marca, sendo que a sua entrega está prevista para 2024. //

**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 31/10/2023. 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](http://www.kawasaki.pt) ou num concessionário

@/kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



**Kawasaki**  
Let the good times roll

Recomendamos Equipamentos



Recomendamos Lubrificantes



Recomendamos Equipamentos



Recomendamos Lubrificantes





## DGR bate recordes em 2023 7,38 milhões de dólares angariados

MAIS DE 100.000 MOTOCICLISTAS JUNTARAM-SE EM QUASE 900 CIDADES DIFERENTES PELA SAÚDE DOS HOMENS.

**EM 21 DE MAIO** de 2023, o evento global Distinguished Gentleman's Ride conseguiu reunir no total mais de 100.000 motociclistas vestidos a rigor para apoiar a causa do cancro da próstata e a saúde mental dos homens.

Não só o número de participantes foi batido como também o apoio financeiro para o desenvolvimento e apoio das causas. Cerca de 7,38 milhões de dólares foram angariados no DGR de 2023 a nível mundial, um aumento de 24% em comparação com o ano de 2022.

Desde 2012 a DGR já conseguiu contribuir com cerca de 45 milhões de dólares para a saúde dos homens. Este evento, que tem vindo a crescer ao longo dos anos e que se baseia no uso de roupa formal e motos com muitos pergaminhos, celebrou também os 10 anos de parceria com a Triumph que desenvolveu

recentemente a edição limitada Bonneville T120 Black Distinguished Gentleman's Ride.

Além da versão especial, que teve a moto número 001 entregue ao maior contribuidor da DGR 2023, a Triumph concebeu também uma linha de equipamentos e roupa desenvolvida em parceria com o DGR a fim de angariar ainda mais fundos.

Mark Hawwa, fundador do DGR, comentou de forma muito positiva: "Esta é uma comunidade de motociclistas generosos, compassivos e determinados que, após 12 anos, alcançou a edição mais forte até à data, angariando 7,4 milhões de dólares para a saúde masculina. Juntamente com a Triumph Motorcycles, o DGR tornou-se um símbolo de unidade, resiliência e paixão. Estamos extremamente orgulhosos do que alcançámos juntos". //

# Faz-te à estrada Sem desculpas



NA COMPRA DA TUA NOVA **LEONCINO 500 TRAIL**

**OFERTA DE EQUIPAMENTO NO VALOR DE 557€**



A *Leoncino 500 Trail* é a versão "todo-o-terreno" da Scrambler 500 cc de dois cilindros da Benelli, uma moto dinâmica e desportiva que equipa pneus mistos nas suas jantes de raios em liga de alumínio e que, ao contrário da versão normal, medem 19" à frente e 17" na traseira.

Projetada para a mais pura diversão em quaisquer condições.

**P.V.P.: 6.780,00€** (iva incluído)

Ao valor acresce documentação/registo, ISV, IUC e despesas de transporte para Arquipélagos da Madeira e Açores.



**OFERTA NO VALOR DE 557€**

**CAPACETE SCORPION  
BELFAST EVO SOLID**  
PRETO MATE / CINZA MATE

**BLUSÃO OXFORD  
HARDY**  
PRETO

**LUVAS OXFORD  
HOLTON WP**  
PRETO

Campanha válida até 31/10/2023 para os modelos Leoncino 500 e Leoncino 500 Trail, salvo ruptura de stock.

Descobre mais em  
[oferta-leo500trail.benelli.pt](https://oferta-leo500trail.benelli.pt)



## Norton V4CR em produção

APÓS TER SIDO ADQUIRIDA HÁ 3 ANOS POR UMA EMPRESA INDIANA, A NORTON VAI FINALMENTE INICIAR A PRODUÇÃO DE UMA CAFÉ RACER MUITO ESPECIAL.

**UM ANO DEPOIS** de resgatar a Norton da falência em 2020, os seus novos proprietários indianos, a TVS, financiaram o desenvolvimento de um conceito de Café Racer baseado na superbike V4 de 1200cc da marca inglesa. Agora, essa máquina vai começar a ser produzida num número limitado de unidades.

A demora deste início de produção deveu-se à enorme quantidade de reengenharia necessária para garantir a fiabilidade da V4CR. Ainda assim a naked moderna clássica vai usufruir do motor e quadro da desportiva V4SV.

Como tal, o motor da Norton V4CR viu a potência reduzida relativamente ao da sua irmã desportiva, de 200 para 185 cv, contudo a unidade motriz continua sem cumprir com as normas de emissões Euro 5.

A razão do número limitado de unidades é uma estratégia para a Norton tornar a moto apta a circular no Reino Unido, homologando uma a uma ao invés de uma produção em massa. Isto porque os limites

de emissões são muito mais flexíveis ao abrigo deste regime, evitando a necessidade de cumprir a norma Euro 5.

Com isto a Norton V4CR irá certamente encontrar a maioria dos seus compradores no Reino Unido, mas como a fabricante ainda está numa fase de "crescimento", esta é uma estratégia vantajosa para a marca. No futuro a fabricante deve conseguir que os seus modelos cumpram a norma Euro 5 de forma a alargar o acesso a mais mercados.

No que diz respeito às especificações da Norton V4CR, o motor disponibiliza 185 cavalos de potência às 12.000 rpm e 125 Nm de binário às 9.000 rpm, impulsionando com facilidade os 204 kg de peso a cheio da naked. O V4 assenta num quadro de alumínio, soldado à mão por TIG e está equipado com suspensões Öhlins, sendo a forquilha uma NIX30 e o monoamortecedor um TTXGP, e travões com pinças monobloco da Brembo.



A eletrônica inclui controlo de tração sensível à inclinação, quickshifter bidirecional e três modos de condução. Integra também um sistema keyless e um painel de instrumentos TFT de 6 polegadas, além de iluminação totalmente em LED.

Os interessados em adquirir uma das 200 unidades

da Norton V4CR terão de despende cerca de €49.000 e poderão escolher entre duas versões. A opção Manx Platinum que inclui pintura prateada e jantes forjadas em liga leve OZ Racing Piega ou a versão Carbon que tem carenagens em fibra de carbono e jantes BST Rapidtek fabricadas no mesmo material. //



# NC-N01

**A "NEO ROADSTER"  
BY NECO**



Descubra mais em:  
[WWW.NECO.BE](http://WWW.NECO.BE)



## Giallo Ducati - a nostalgia do amarelo

O DUCATI LENOVO TEAM E O CAMPEÃO DO MUNDO FRANCESCO BAGNAIA VESTIRAM-SE DE GIALLO DUCATI PARA O GRANDE PRÉMIO DE SÃO MARINO E DA RIVIERA DE RIMINI EM 2023

**O GIALLO DUCATI** viveu o seu segundo episódio: após as Panigale V4 R da equipa Aruba.it Racing - Ducati Team em WorldSBK, quando a Desmosedici GP23 de Francesco Bagnaia também foi para a pista, em Misano, com um esquema de cores especial.

Com todos os membros da equipa Ducati Lenovo Team vestidos de amarelo, a marca de Bolonha revelou o desejo de voltar a ter o amarelo como segunda cor oficial da Ducati.

O amarelo é uma cor que tem uma importante tradição na história do fabricante de motos de Bolonha.

As suas máquinas desportivas desta cor datam da

primeira metade dos anos '70 (as 750 Sport e 750 SS Desmo do team Spaggiari), mas foi na década de '90 que o Giallo Ducati, que inspira especificamente este esquema de cores especial, teve o seu momento de maior popularidade, com a sua adoção para o mundo da competição e que depois se estendeu à produção em série.

Os modelos memoráveis em Giallo Ducati incluem certamente a Ducati 748, cuja versão de competição levou Paolo Casoli à vitória na edição de 1997 da Taça do Mundo de Supersport, sem esquecer superbikes como as 916, 996, 749, 999 e vários outros modelos

da gama.

O esquema de cores da Desmosedici GP23 do Ducati Lenovo Team foi desenhado por Aldo Drudi a partir da base gráfica original. O Giallo Ducati tornou-se a cor dominante da moto e foi cruzado por blocos e linhas em negro, cinzento e branco, criando uma combinação que concede ao Giallo Ducati uma identidade moderna e plena de energia.

Em Misano, Andrea Ferraresi, Diretor de Estratégia & Centro Stile Ducati declarou:

“A Ducati é Vermelho e, tal como todas as marcas fortes, identifica-se muito com esta cor, graças à qual se posiciona na imaginação coletiva de todos os entusiastas. O Giallo Ducati que vemos hoje na Desmosedici GP23 é uma cor que, no passado, foi várias vezes colocada a par do Vermelho, tornando-se assim parte da nossa identidade e da nossa tradição.

A decisão de correr em Misano com as equipas oficiais de MotoGP e WorldSBK vestidas nesta cor é um tributo à nossa história desportiva, no ano em que corremos como Campeões do Mundo nos dois mais importantes campeonatos de motociclismo, e é também uma forma de assinalarmos o desejo de voltar a ter o Giallo Ducati como segunda cor oficial da nossa Companhia”.



**25 ANOS DE  
EXPERIÊNCIA HONDA**

**Motorway / Linhaway**  
os seus concessionários 

21 383 95 91 - Lisboa / 21 465 87 90 - Alcabideche / [MOTORWAY.PT](http://MOTORWAY.PT)



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



## Norton desenvolve projetos elétricos

UM DOS PRODUTOS DESENVOLVIDOS PELA NORTON PARA OS SEUS PROJETOS FUTUROS ELÉTRICOS JÁ FOI APRESENTADO.

**A NORTON** está a trabalhar no seu futuro elétrico, em conjunto com a Cosworth, e os resultados já começaram a ser revelados.

A primeira novidade do futuro elétrico da Norton não é uma moto, mas sim uma bateria desenvolvida em parceria com a Cosworth, conhecida pelas suas preparações de veículos.

O protótipo foi apresentado ao público na exposição Cenex-LCV, em Millbrook Proving Ground, e resume-se numa bateria de 40 células arrefecidas por imersão e representa o último passo do projeto ZEN (Zero Emission Norton) com 30 meses.

No entanto, para obter resultados a Norton parou a produção da linha de motores bicilíndricos paralelos Atlas, para se focar em investigar mais a fundo a eletrificação, movendo fundos monetários, tempo e recursos humanos para essa temática. O Chefe Comercial da Norton, Christian Gladwell, afirma que este não é um projeto como os outros: "Não queremos fazer uma moto eléctrica, queremos criar uma experiência completamente nova com o transporte eléctrico".

Este primeiro conceito de bateria, concretizado com a

colaboração de Cosworth, HiSpeed, Formaplex, M&I Materials, Indra Renewables e da Universidade de Warwick pretende ser a base de lançamento para a construção de uma fábrica de baterias britânica para motos eléctricas, dinamizando assim este sector.

Os próximos passos do programa ZEN incluem o desenvolvimento de uma bateria moldável, com a ajuda do conhecimento da Formaplex, e a tecnologia MIVOLT para uma eficiente refrigeração por imersão das baterias. //



# 450SR



/// PLAY  
TO EXPERIENCE MORE TOGETHER WIN!

Com o lançamento da nova 450SR, a CFMOTO está a tornar realidade um modelo futurista e conceptual. A 450SR é perfeita para ti, sejas um motociclista iniciante ou mesmo experiente, que procuras um desempenho incrível. Equipada com um motor de dois cilindros paralelos de 450 cc que oferece uma potência máxima de 34,5 kW a 10.000 rpm, a 450SR veio para redefinir completamente o conceito das motos desportivas de média cilindrada. **Está na hora de experimentares o que é diversão todos os dias!**





## Yamaha e CFMOTO iniciam parceria

A YAMAHA ANUNCIOU UMA PARCERIA COM A CFMOTO QUE VAI TER EFEITOS A PARTIR DE NOVEMBRO DE 2023.

**ATUALMENTE**, a Yamaha colabora e detém uma parcela da Chongqing Jianshe Mechanical and Electric Co., Ltd., fabricante de motos na China, e juntas executam a disseminação de motos Yamaha no mercado Chinês através da Zhuzhou Jianshe Yamaha Motor Co., Ltd. (ZJYM).

No entanto, a parte da Yamaha na parceria mencionada anteriormente será transferida para uma nova parceria com a ZHEJIANG CFMOTO POWER CO., LTD. (CFMOTO), ficando a fabricante japonesa com 44,23% da nova ZHUZHOU CF YAMAHA MOTOR CO., LTD. (ZCYM). A CFMOTO irá deter uma cota de 50% e os

restantes 5,77% ficam nas mãos da Tair Yea Limited, uma empresa sediada em Hong Kong.

Esta transferência de interesses da Yamaha pretende aumentar a competitividade da marca japonesa no mercado chinês, uma vez que a nacional CFMOTO é uma das mais reconhecidas no seu país de origem.

A nova empresa já conta com 500 empregados e tem início previsto para novembro de 2023. Relembramos que a CFMOTO, presente no mercado português, também trabalha em conjunto com o grupo Pierer para competir no mercado europeu, produzindo motos como as CFMOTO 800NK e CFMOTO 800MT. //



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

2023 HONDA CUSTOMS #HONDAMINIBIKES



## Honda Dax 'Furiosa' vence o concurso Honda Europeu Customs 2023

A MINI HONDA DAX 'FURIOSA', PROJETO PORTUGUÊS, GANHOU A EDIÇÃO DE 2023 DO CONCURSO HONDA CUSTOMS.

**O PROJETO** desenvolvido em parceria entre a artista Tamara Alves, a Art on Wheels Garage e a Honda Portugal, fez nascer a Dax 'Furiosa' uma criação inspirada num cenário pós-apocalíptico, foi a moto mais votada (34% dos votos) na 4ª edição do concurso Honda Europeu Customs.

Em segundo lugar ficou a Honda Monkey 'Manjushage', nascida na Alemanha, e o terceiro lugar foi ocupado pela Honda Monkey 'Tokio', de França.

As sete mini Hondas que participaram na final do concurso, todas elas incríveis, foram concebidas de parcerias entre artistas e oficinas de renome de diferentes países europeus.

Veja todas as mini Hondas em exposição no Wheels and Waves 2023, no qual o Andar de Moto esteve presente.//





# ENJOY AGAIN



**KYMCO**



**DTX**  
*CROSSOVER VERSÁTIL*

APRESENTAÇÃO *APRILIA RS 457*



# Iniciacão AO DESPORTO

Uma nova moto para uma nova geração  
de motociclistas



**A**prilia RS 457 vai chegar a mercado, apresentando-se como a porta de entrada da marca de Noale para o mundo desportivo. Afigurando-se como um marco histórico para a Aprilia

e não apenas em termos tecnológicos, esta nova bicilíndrica é dirigida à crescente procura, sobretudo pelas camadas jovens, por motos fáceis e divertidas, mas sejam estilística e tecnologicamente inovadoras.

Anteriormente, a introdução da família RS 660, com a RS Tuono e Tuareg, expandiu o leque de clientes da marca, criando uma gama muito competitiva. Agora a Aprilia dá mais um passo em direção ao futuro com uma impressionante máquina nova, inteiramente desenvolvida em Noale, capaz de estimular os jovens e ter também um enorme potencial em novos mercados.

A nova Aprilia posiciona-se entre as 125cc e as 660cc e completa a família RS, que inclui as poderosas V4 e as RS-GP.

A Aprilia RS 457 apresenta a melhor relação



## APRESENTAÇÃO APRILIA RS 457

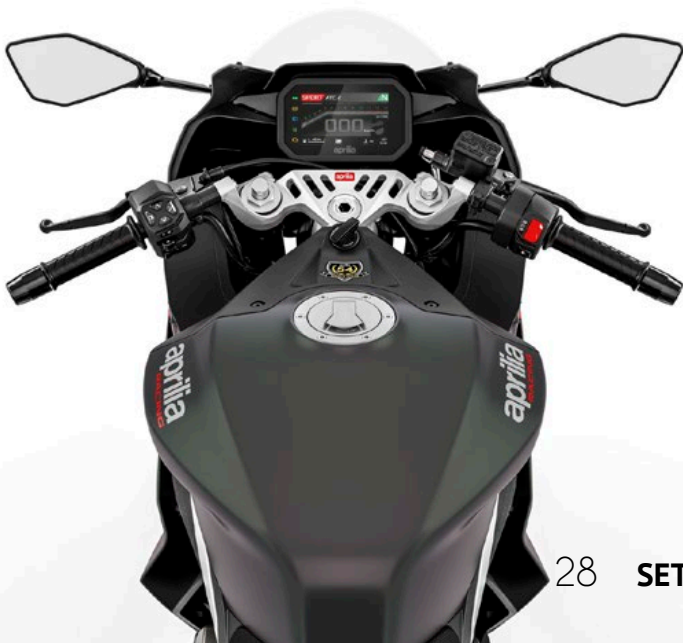


peso-potência que é possível alcançar para os motociclistas titulares de licença A2, garantindo alta manobrabilidade e equipamento tecnológico de alta qualidade. A RS 457 foi pensada para acompanhar os motociclistas enquanto estes progredirem na estrada e em pista. Isto porque, nesta moto, foram desenvolvidas soluções que prometem o melhor compromisso entre desportividade e conforto.

A Aprilia RS 457 é movida por um motor bicilíndrico paralelo de última geração, com dupla árvore de cames e quatro válvulas por cilindro, refrigerado por líquido, que entrega 35kW de potência (47cv), o máximo permitido aos detentores de licença A2. O quickshifter vai estar disponível como equipamento opcional.

Para além dos impressionantes números de potência, merece destaque também o seu peso: 159kg a seco (175kg a cheio) que em conjunto conferem uma relação peso/potência simplesmente imbatível, que se traduz em performances muito elevadas.

O novo motor suporta um novo quadro, uma estrutura fabricada em alumínio que incorpora a forquilha de 41mm de diâmetro com 120mm de curso, ajustável em pré-carga e um mono-amortecedor, também ajustável em pré-carga, com



um curso de 130mm.

O sistema de travagem inclui um disco de 320mm com pinças ByBre de 4 pistons na frente enquanto na traseira existe um disco de 220mm. Tudo isto é assistido por um sistema de ABS de duplo canal, com mapa de uso dual que permite a sua intervenção em ambas as rodas ou apenas na roda dianteira.

As jantes desportivas de 17 polegadas montam pneus de 110/70 na frente e 150/60 na traseira, os tamanhos perfeitos para garantirem uma excelente agilidade. O sistema Ride-by-Wire, introduzido no mercado mundial pela primeira vez pela Aprilia, faz a gestão do motor com três modos de condução e intervém na potência e no binário, e também no controlo de tração, ajustável em três níveis e desconectável.

O estilo da nova RS 457 segue as linhas lendárias da gama RS, começando na dupla ótica frontal e acabando no silenciador 2-em-1.

A iluminação full LED incorpora a assinatura estilística das superdesportivas Aprilia, enquanto que

os indicadores de direção frontais estão integrados na carenagem. O painel de comandos faz uso de um elegante TFT a cores de 5 polegadas, sendo os comutadores do guidador retroiluminados.

Havendo ainda muitos pormenores técnicos por revelar, a marca italiana do grupo Piaggio também ainda não anunciou preços nem disponibilidade para este novo modelo. //



**KAPPA**  
In any case.



**K3000**



Top Case, preto, com capacidade para 30L. Fecho sob pressão.

Peso máximo: 3kg  
Perfeito para um capacete integral.  
Base universal K628 incluída.



# APRESENTAÇÃO *BMW F 900 GS,* *F 900 GS ADVENTURE E F 800 GS*



## Gama **RENOVADA**

2024 vai receber os novos modelos das aventureiras de média cilindrada da marca bávara.

**C**om as novas F 900 GS, F 900 GS Adventure e F 800 GS, a BMW Motorrad está a renovar a sua gama de motos de turismo de aventura de gama média. Enquanto a nova BMW F 800 GS é a moto ideal, especialmente para os iniciantes, a BMW F 900 GS Adventure é adequada para viagens de aventura prolongadas e para longas e exigentes aventuras.

Os três modelos foram significativamente atualizados e agora oferecem um nível ainda mais elevado de equipamento de série.

A F 900 GS apresenta muitas e significativas inovações. O leque de utilizações da moto foi consideravelmente alargado graças às suas qualidades fora de estrada melhoradas, combinadas com uma drástica redução de peso na ordem dos 14kg em relação ao modelo anterior, tornando-a um modelo particularmente desportivo na série F.

O motor de 2 cilindros paralelos viu a sua capacidade aumentada para 895cc (anteriormente 853cc), e um intervalo de ignição de 270/450 graus que lhe confere mais potência e controlo do binário do motor e que consequentemente proporciona uma

maior dinâmica de condução.

Na F 900 GS e na F 900 GS Adventure, o motor debita 105 cv e na F 800 GS viu a sua potência reduzida para 87 cv. Além de um aumento significativo da potência máxima de 10 cv cada modelo, os novos motores são também caracterizados por uma curva de binário muito mais cheia, com maior capacidade de tração e aceleração.

Os novos modelos GS da série F oferecem os dois modos de condução "Rain" e "Road" como base, Controlo Dinâmico da Tração DTC, ABS Pro otimizado para curvas e luz de travagem dinâmica. Os "modos de condução Pro" estão disponíveis como equipamento opcional.

BMW F 900 GS em versão Passion em amarelo sólido e como versão GS Trophy em Lightwhite sólido/Racing Blue metálico

BMW F 900 GS em versão Passion em amarelo sólido e como versão GS Trophy em Lightwhite sólido/Racing Blue metálico

A nova BMW F 900 GS viu a sua ergonomia otimizada para uso fora de estrada, com poisa-pés de enduro e descanso lateral em alumínio. O pedal de mudanças ajustável foi otimizado e



## APRESENTAÇÃO *BMW F 900 GS, F 900 GS ADVENTURE E F 800 GS*



também recebeu um novo pedal de travão.

O redesenhado triângulo ergonómico (guiador - assento - pedais) foi conseguido com poisa-pés mais baixos em combinação com a posição mais alta do guiador. O novo design do depósito de combustível proporciona claras vantagens, especialmente quando se conduz em pé em terreno irregular.

Em comparação com o modelo anterior, o novo farol LED da nova BMW F 900 GS oferece um maior ângulo de abertura do feixe de luz, garantindo uma melhor

iluminação directamente à frente da moto.

A nova F 900 GS Adventure e a F 800 GS também possuem faróis LED como padrão. Além disso, os indicadores de mudança de direcção e as luzes de controlo dos três modelos também usam tecnologia LED.

Os novos modelos GS da série F apresentam um grande display TFT de 6,5 polegadas como padrão, em particular a F 800 GS que anteriormente tinha um display analógico. A nova BMW F 900 GS vem ainda equipada com um suporte de 12 mm que permite montar câmaras de ação ou outros dispositivos.

Esteticamente, a nova BMW F 900 GS foi completamente redesenhada e beneficia de um design dinâmico que sinaliza um aumento das qualidades fora de estrada e desportividade, além de destacar visualmente os 14 kg de peso reduzido.

Um dos pontos-chave do novo design é o depósito de combustível em plástico, que redesenhado permitiu uma concepção muito mais estreita e ergonomicamente mais favorável com uma capacidade de apenas meio litro a menos do que o modelo anterior.



Novos painéis laterais do depósito, ajustados ao corpo, juntamente com uma nova proteção do radiador, conferem à nova F 900 GS um aspecto elegante, desportivo e orientado para o fora de estrada.

As qualidades fora de estrada, desportividade e performance dinâmica também se reflectem em toda a secção traseira, que é significativamente mais estreita e mais dinâmica do que o modelo antecessor. A aparência dinâmica da nova F 900 GS é ainda reforçada pela ponteira de escape da Akrapovič.

A nova F 900 GS vai estar disponível como versão básica em Blackstorm metálico, como versão Passion em amarelo sólido e como versão GS Trophy em Lightwhite sólido/Racing Blue metálico.

A nova F 900 GS Adventure vai estar disponível em variante básica em Blackstorm metálico e como variante Ride Pro em branco alumínio mate.

A nova F 800 GS vai estar disponível numa variante básica em Lightwhite sólido, como variante Sport em Racing Blue e como versão Triple Black em Blackstorm metálico.

Os preços e disponibilidade no nosso país serão conhecidos em breve. //



**Wingmotor**

**MARQUE UM  
TEST DRIVE**

Rua José Estêvão , 74D  
1150-203 Lisboa

211979979

[wingmotor.pt](http://wingmotor.pt)





» Galeria de fotos aqui



## **Viajar** EM GRANDE

Desta vez a Ducati focou-se em desenvolver uma Multistrada V4 para os motociclistas que adoram “papar” quilómetros: a nova Multistrada V4 S Grand Tour, equipada com o motor Granturismo.

O ícone do segmento touring da fabricante de Bolonha celebrou 20 anos e continua a integrar os valores e características que sempre a tornaram numa moto à frente do seu tempo, como a função EasyLift que chegou recentemente à V4 S e que também está presente de série na Multistrada V4 S Grand Tour.

A nova Ducati Multistrada V4 S Grand Tour fornece o equipamento necessário para as viagens sem limites e com a máxima qualidade, conforto e segurança. A versão Grand Tour trás de base as funcionalidades tecnológicas do sistema de radar com Adaptive Cruise Control (ACC) e Blind Spot Detection (BSD), para melhorar a segurança e o conforto de condução, o sistema TPMS, que mostra a pressão dos pneus no painel de instrumentos, e luzes LED adicionais para melhorar a visibilidade à noite e no nevoeiro.

Além destes acessórios, a Multistrada V4 S Grand Tour equipa também punhos aquecidos, tal como assento do condutor e passageiro, e uma tampa de depósito “hands-free” a fim de simplificar os abastecimentos de combustível.

Algumas das novidades foram retiradas da sua



## APRESENTAÇÃO *DUCATI MULTISTRADA V4 S GRAND TOUR*

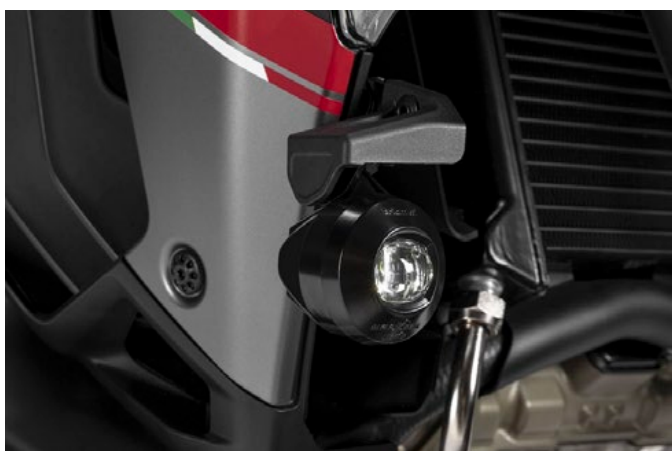


irmã V4 Rally, como o guidador agora montado sobre a mesa de direção, sem avanços com o intuito de promover uma sensação de condução mais direta. O assento do passageiro também provém da V4 Rally, mais focado num maior conforto para grandes viagens e, tal como o do condutor, possui um grafismo dedicado à Multistrada V4 S Grand Tour.

No braço oscilante e no lado esquerdo do subquadro da Grand Tour foram colocadas proteções térmicas e condutas atrás das pernas que se podem fechar. De mencionar que o compartimento dedicado ao smartphone tornou-se ventilado.

Evidentemente, tal como as outras versões da Multistrada V4, a Grand Tour dispõe do sistema de navegação Phone Mirroring, que transforma o painel de instrumentos TFT de 6.5" num mapa de navegação com toda a informação GPS.

Pensada nas viagens bastante longas, a Multistrada V4 passa a equipar o motor V4 Granturismo de 1158cc, o qual beneficia de intervalos de manutenção de referência com mudanças de óleo a cada 15.000 km e verificação de folga das válvulas a cada 60.000 km, e beneficiando dos programas 4EVER Ducati e Roadside Assistance.



O motor V4 Granturismo de 1158 cc, com um peso total de apenas 66,7 kg, entrega 170 cv (125 kW) às 10.500 rpm e 125 Nm (12.7 kgm) às 8.750 rpm, com uma curva de binário particularmente linear que garante uma resposta suave e progressiva a qualquer velocidade.

A performance do motor, combinada com o seu peso total de apenas 66,7 kg, permite ao V4 Granturismo confirmar-se como a referência da categoria em termos de potência e leveza. Estes números são conjugados com refinadas soluções técnicas, tais como a cambota contrarrotante, derivada da experiência ganha pela Ducati Corse em MotoGP, que trabalha “contra” a inércia giroscópica das rodas.

Outras das principais funcionalidades deste motor é a desativação da bancada de cilindros traseira, a que fica mais perto do assento do condutor, melhorando assim o conforto térmico graças à redução de calor irradiado quando parado nos semáforos ou nas filas de trânsito.

A Ducati V4 S Grand Tour recebeu também uma nova paleta de cores e grafismos dedicados, com

a cor preta a dominar no quadro, braço oscilante, mesas de direção e guidador e, nas carenagens, com uns detalhes a vermelho.

Com preço ainda por definir, a Ducati Multistrada V4 S Grand Tour estará disponível nos concessionários autorizados Ducati no final de setembro de 2023, para a qual estará também disponível uma vasta gama de extras para customização ou reforço de conforto. //



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

# APRESENTAÇÃO *MOTO GUZZI V7 STONE CORSA*



» Galeria de fotos aqui



## Retro RACER

Uma edição da Moto Guzzi V7 em homenagem ao mundo da competição.

**A** Moto Guzzi V7 Stone Corsa foi apresentada de surpresa durante a Moto Guzzi Open House 2023, em Mandello, e após esse momento captou a atenção de milhares de fãs da marca.

Um emblema para a fabricante, a Moto Guzzi V7 reinventa-se enquanto mantém as suas características técnicas e carácter inigualável. As diferenças são facilmente notadas. O assento tornou-se monolugar e ganhou uma carenagem frontal clássica, com linhas suaves, que fazem honra ao tema desportivo. Alterações que relembram as motos presentes no troféu Moto Guzzi Fast Endurance, destinado apenas às motos da fabricante italiana.

Além da carenagem e do novo assento, a V7 Stone Corsa sobressai com a sua nova pintura de dois tons, mais um tributo à era de ouro da competição. O cinzento é complementado por uma linha vermelha ao longo das carenagens frontal, laterais e no depósito. A V7 Stone Corsa possui ainda espelhos nas extremidades do guiador e uma tampa de depósito de combustível em alumínio pintado a preto.

Na mesa da forquilha foi colocada uma chapa que identifica a edição especial da Moto Guzzi V7, que também vai estar disponível nas cores Verde Camo, Rosso Rovente, Grigio Alluminio, Giallo Metallico e Nero Ruvido.

Ainda não temos informação sobre a sua disponibilidade e preço no nosso país. Para mais informações, contacte a Moto Guzzi Portugal. //





# Brutalmente LIMITADA

A saga da criação de edições especiais da casa de Schiranna continua e desta vez destaca-se a naked mais potente da MV Agusta.





**A** pós o anúncio da Dragster RR SCS America, a MV Agusta surge com uma versão muito especial que vai roubar todas as atenções, a Brutale 1000 RR Assen.

Enquanto continua a sua adaptação à nova estrutura accionista, e como forma de celebrar as 35 vitórias conquistadas pela MV Agusta no circuito de Assen, a fabricante italiana desenvolveu esta versão especial que equipa soluções tecnológicas de ponta e um estilo muito próprio.

A história na competição da MV Agusta é repleta de bons momentos e muita ação, mas a sua última vitória no circuito de Assen, conhecido como a catedral da velocidade, data de 1976, com Giacomo Agostini aos comandos de uma MV Agusta na classe 350.

Por este motivo a fabricante italiana decidiu desenvolver a Brutale 1000 RR Assen, uma versão feita em colaboração com o circuito alemão, limitada a apenas 300 unidades, todas completamente manufaturadas em Itália.

Assente na base da MV Agusta Brutale 1000 RR, a edição Assen recebe uma série de evoluções, como um quickshifter mais eficaz, uma nova paleta



## APRESENTAÇÃO MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR ASSEN



de cores composta por azul, cinzento e dourado, jantes Rotobox em fibra de carbono, vários detalhes em fibra de carbono a fim de reduzir ao máximo o peso da naked e um luxuoso assento finalizado em alcântara azul.

A unidade motriz, com configuração de 4 cilindros em linha, é capaz de oferecer 204 cv e 116,5 Nm às 11.000 rpm, para um peso total a seco de 186 kg (197 kg a cheio). Isto resulta numa impressionante relação de 1,1cv por quilo, na MV Agusta Brutale 1000 RR Assen.

Esta versão especial melhora assim a relação peso/potência da Brutale 1000 RR (já por si muito boa) com uma redução do seu peso e uma melhor eficiência eletrónica da unidade motriz que nesta versão casa com uma linha de escape completa, em titânio, assinada pela Arrow. Outros pormenores dignos de destaque são as manetes maquinadas em CNC, a tampa do assento do passageiro e do depósito de combustível (pintado em dois tons especiais) em fibra de carbono.

O preço da MV Agusta Brutale 1000 RR Assen ainda não é conhecido, mas no acto da sua aquisição é também oferecida uma cobertura para a mesma e um certificado de autenticidade. //

# ENDLESS EVOLUTION



## C5



[WWW.GOLDENBAT.PT](http://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**



# Laranja RADICAL

As novas KTM EXC para 2024 foram apresentadas e chegam melhores que nunca.



**C**om mais de 126 títulos mundiais de Enduro, a KTM é, para muitos motociclistas, uma referência no off-road e para 2024 a marca austríaca pretende fortalecer e continuar a fazer a sua história nesta área que já conta com mais de três décadas.

Para tal, a fabricante de Mattighofen aprimorou toda a sua linha EXC 2024 com novos quadros, suspensões e alta tecnologia.

Quer a gama EXC e EXC-F da KTM equipam agora forquilhas WP XACT, com 48 mm de diâmetro, que possuem uma nova válvula hidráulica capaz de fluir mais eficazmente o óleo.

Nos modelos de enduro a KTM continua a utilizar o sistema de suspensão traseira PDS, adaptado ao novo quadro, e utiliza o novo monoamortecedor WP XPLOR PDS.

Toda a suspensão, frontal e traseira é total e facilmente regulável, de forma remota, em compressão, extensão e pré-carga.

Os novos sub-quadros estão mais leves, robustos e resistentes para oferecerem um maior feedback ao motociclista e garantirem melhores prestações. Ainda no sub-quadro está inserido a nova unidade de controlo off-road para um fácil acesso e maior proteção.





Em conjunto com os pilotos Red Bull KTM Factory, as carenagens frontais foram ajustadas a fim de oferecer um melhor contacto com os joelhos, melhorando a simbiose entre motociclista e moto na condução em pé.

Também o guarda-lamas frontal ganhou um novo design que previne o radiador e motociclista de ficarem cobertos de lama.

Nas versões a 4 tempos da EXC 2024 o depósito transparente tem agora uma capacidade de 8,3 litros e nas a 2 tempos a capacidade é ligeiramente superior, 8,9 litros.

A monitorização da eletrónica é assegurada por uma unidade de controlo totalmente independente colocada sob o assento e que substitui a utilização de fusíveis e relés electrónicos. Em caso de falha de qualquer componente elétrico, o estado de erro de cada unidade é indicado por uma luz LED vermelha ou verde.

Em termos de motores, a gama de modelos a 2 tempos (KTM 150, 250 e 300 EXC) estreia a nova tecnologia de injeção eletrónica do corpo da admissão. Designada abreviadamente por TBI, proporciona entregas de potência ultra-suaves, quase ao nível de um carburador, sem necessidade de reajuste em diferentes altitudes.

O corpo de admissão também recebeu uma importante atualização de design, com novas abas de

plástico no exterior desta para um melhor isolamento. Este novo design evita o excesso de combustível em seções extremas de subida ou descida.

Toda esta tecnologia da unidade motriz e a válvula eletrónica na linha de escape vem oferecer ainda a possibilidade de escolher entre dois mapas de potência através do botão opcional no guidador.

Nos modelos a 4 tempos (KTM 250, 350, 450 e 500 EXC-F), os ganhos foram significativos ao mudar a posição do motor inclinándolo dois graus para trás e reposicionando o pinhão de ataque 3 mm mais abaixo, resultando numa melhoria do centro de gravidade.

Foram ainda realizados aperfeiçoamentos no quadro para oferecer uma maior tração em inclinação extrema e potência na saída das curvas.

Na KTM EXC-F existe agora em opcional um sistema de controlo de tração e, pela primeira vez numa moto de enduro, a tecnologia quickshifter. O quickshifter e o controlo de tração podem ser ativados ou desativados automaticamente, em simultâneo com os diferentes mapas de potência.

Estes desenvolvimentos na gama EXC são o culminar de muitos anos de experiência no topo da competição

de Enduro, reunindo uma combinação dinâmica de desempenho, ergonomia e tecnologia que permite desafiar qualquer terreno e redefinir os limites.

A nova linha EXC e EXC-F 2024 da KTM ainda não tem previsão de chegada aos concessionários autorizados nem preço. Para mais informações visite o site da fabricante. //



# APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD BULLET 350



» Galeria de fotos aqui



## O regresso DA BALA

Com mais de nove décadas de legado, a Royal Enfield Bullet 350 mantém sua estética resiliente e excelência de qualidade.



**A** Bullet 350 de 2023 é impulsionada pelo monocilíndrico arrefecido a ar-óleo com 349 cc, também usado na Meteor, na Classic e na HNTR. Com injeção de combustível, produz 20,2 cavalos de potência às 6100 rpm e 27 Nm de binário às 4000 rpm, resultando numa resposta sólida em baixas rotações e uma entrega de potência suave e linear.

Graças a um eixo de compensação primário, que reduz as vibrações, as mudanças de relação de caixa de cinco velocidades são precisas e suaves.

O quadro foi projetado para melhorar a condução e a manobrabilidade. Está mais rígido em comparação com as versões anteriores da Bullet, oferecendo uma maior confiança nas curvas a alta velocidade, mantendo-se neutro e estável.

A ciclística da Royal Enfield Bullet 350 é ainda aprimorada pela nova forquilha com bainhas de 41 mm de diâmetro e pneus mais largos, de medidas 100/90 -19 na frente e 120/80 -18 na traseira. A travagem, que conta com ABS de dois canais, assenta num disco dianteiro de 300 mm e num disco traseiro de 270 mm.

O conforto e estilo são garantidos por um novo

design do assento individual e dos guarda-lamas redesenhados, que contribuem para uma silhueta sutilmente refinada, equilibrando a proporção entre a postura e a estética.

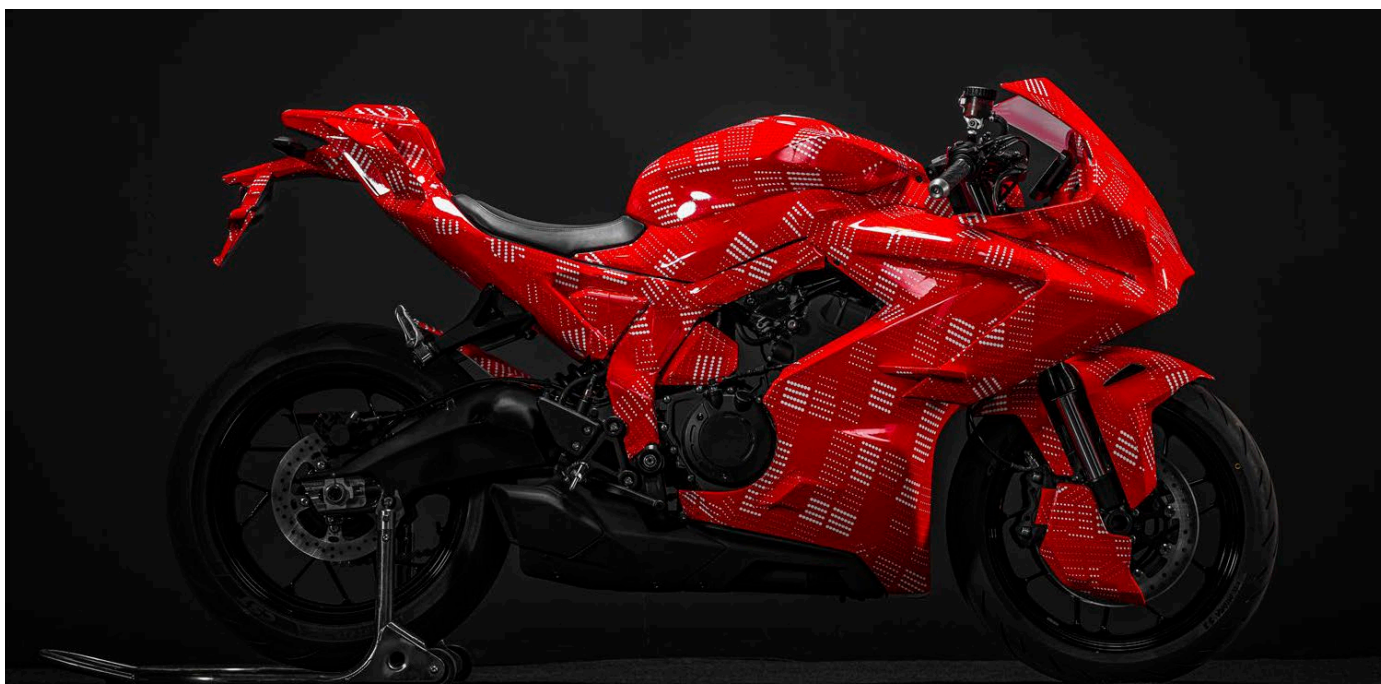
A versão europeia da Royal Enfield Bullet 350 2023 vai ter duas edições distintas, ambas com acabamentos feitos à mão de alta qualidade. A Bullet Standard (PVPR 5.287€) que estará disponível nas cores Preto ou Maroon e a Bullet Black Gold (PVPR 5.387€) que se identifica como uma variante premium, ambas com ABS de dois canais.

Ambas as versões apresentam um depósito de combustível em forma de gota com capacidade para 13 litros, um painel de instrumentos digital/analógico que incorpora um visor LCD informativo e uma porta USB. Os comutadores no guiador também receberam uma atenção especial, garantindo um design de alta qualidade com interruptores rotativos que combinam facilidade de uso com o estilo retro.

A Bullet 350 2023 vai usufruir ainda de uma gama de 28 acessórios genuínos, nove destes projetados especificamente para a Bullet. Esta gama inclui diferentes assentos e guiadores para as viagens mais longas, entre outros. //



APRESENTAÇÃO CFMOTO 675SR E 500SR



# Desportividade ACESSÍVEL

Apresentadas ao público no início de Setembro 2023, as CFMOTO 675SR e 500SR são os novos modelos da marca





**A**mbos os modelos ainda em fase de protótipo, foram apresentados durante o CFMOTO DAY que se realizou no Circuito Internacional de Zhuzhou, na China.

As suas versões finais devem ser apresentadas nos próximos meses, durante eventos importantes como a EICMA 2023, em Milão, onde também foram reveladas no ano passado as CFMOTO 450SR e CFMOTO 800NK, ambas já disponíveis no mercado português e também testadas pelo andar de moto.

A nova 675SR irá contar com um completamente novo motor de 3 cilindros, com 4 válvulas por cilindro, uma transmissão de 6 velocidades e uma potência anunciada acima dos 100cv com mais de 100 Nm de binário.

A verificarem-se, estas características colocam a 675SR entre as motos mais potentes da categoria desportiva de 600 cc do mercado.

Com um visual marcante, poisa-pés elevados e aerodinâmica acentuada, realça o caráter extremamente desportivo do modelo, pronto para enfrentar o cronómetro.

Em termos de equipamento, espera-se iluminação Full LED, um ecrã TFT com conectividade, quickshifter e cornering ABS.

Por sua vez, a nova 500SR adota uma filosofia diferente. Com um motor de 4 cilindros em linha com 500 cc de cilindrada, anuncia uma potência entre os 75 e 100 cv.

Também recheada de equipamentos, incluindo uma suspensão dianteira invertida, travões de instalação radial, quadro perimétrico e apurados elementos aerodinâmicos, tem uma velocidade máxima anunciada de 230 km/h, posicionando-se como uma séria concorrente entre as motos desta categoria. //



# 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](http://www.motoponto.pt)  
[motoponto@gmail.com](mailto:motoponto@gmail.com)

APRESENTAÇÃO *APRILIA SR GT RÉPLICA*



# Raça APURADA

Esta versão Aprilia SR GT Réplica ganha uma nova paleta de cores inspirada nos protótipos RS-GP que competem no MotoGP.

**N**esta edição Réplica, a Aprilia SR GT exalta o sucesso da fabricante de Noale, evocando os 54 títulos mundiais que detém, através de uma pintura especial, inspirada nos protótipos Aprilia de MotoGP, no seu modelo versátil para o dia-a-dia urbano.

Nas suas laterais, além das cores vermelho, roxo e o predominante preto, vemos ainda designação da sua cilindrada (125 ou 200 cc). As jantes receberam decorações vermelhas, novos pneus mais desportivos e discos de travão “wave”.

No momento da aquisição, o proprietário poderá escolher ainda o seu piloto preferido da Aprilia Racing e serão oferecidos autocolantes com o número do piloto escolhido (Aleix Espargaro #41 e Maverick Viñales #12).

A chegada ao mercado nacional da Aprilia SR GT Réplica está prevista para outubro, mas ainda não tem preço definido. A versão de 200cc apenas estará disponível por encomenda. //



# Mobilidade **URBANA**

A primeira scooter de baixa cilindrada da Voge, a SR1 125, chegou a Portugal e traz consigo muita tecnologia.



**A**pós o sucesso da primeira oitavo de litro da Voge, a naked 125R que o Andar de moto já teve oportunidade de testar (clique para ler o teste), a marca premium do grupo Loncin continua a apostar nas cilindradas mais baixas. E apresenta agora a nova Voge SR1 125, destinada às deslocações urbanas e com todo o conforto e praticidade que só uma scooter consegue proporcionar.

As primeiras impressões contam muito e, para tal, a Voge encarregou o conceituado designer italiano Massimo Zaniboni do design da SR1 125, autor também das linhas da Voge 125R e da SR4. O italiano Zaniboni inspirou-se assim nas linhas suaves das maxiscooters e “compactou-as” na ágil SR1.

Além de contar com uma curta distância entre eixos, para uma boa manobrabilidade na condução citadina, a Voge SR1 125 oferece uma altura do assento ao solo bastante acessível às diferentes estaturas (775 mm), um peso moderado de apenas 139 kg e uma plataforma para colocar os pés em diferentes posições ao gosto do motociclista.

A suspensão é composta por uma forquilha com bainhas de 31 mm de diâmetro e um curso de 93 mm, enquanto os dois amortecedores traseiro, ambos »





reguláveis em pré-carga, proporcionam um curso de 103 mm.

As rodas de 14 e 13 polegadas, na frente e na traseira respetivamente, possuem travões de disco de 240 mm mordido por pinça de pistão duplo na dianteira e disco de 220 mm na roda posterior com pinça simples. A travagem é complementada pela tecnologia ABS de duplo canal independente e, para os pisos mais escorregadios, o Controlo de tração TCS representa outra vantagem.

Para comprovar a fiabilidade da mecânica utilizada na Voge SR1 foram realizados longos testes dinâmicos, nos quais os protótipos realizaram 60.000 km e exames de durabilidade, em banco de ensaio, por mais de 200 horas seguidas em funcionamento. Também o quadro e o assento foram sujeitos a testes de esforço de 150.000 ciclos.

A unidade motriz monocilíndrica de refrigeração líquida e transmissão por variador com correia dentada de dupla face, consegue entregar uma potência máxima de 8,5Kw (11,56 cv) às 8500 rpm e um binário de 11 Nm às 6.500 rpm. Importante referir que os consumos anunciados por este novo motor andam em volta dos 2,2 litros aos 100 quilómetros que representam cerca de 360 quilómetros de autonomia.

O espaço de arrumação sob o assento disponibiliza 29 litros de capacidade, onde cabe um capacete integral e ainda sobra espaço para outros pequenos objetos. Existe também um porta luva na parte superior esquerda no interior da carenagem frontal, onde se pode carregar o smartphone através da tomada USB.

A Voge SR1 125 está dotada de sistema Keyless com a função de localização num raio de 30 metros e possibilidade de bloquear a SR1 em caso de roubo.

Como painel de instrumentos existe um ecrã digital a cores, com brilho automático, (partilhado com a naked 125R) que transmite a informação da temperatura do motor, quantidade de gasolina, relógio, consumo médio, voltímetro e conta-quilómetros total/parcial, além de um vasto grupo de avisadores luminosos.

Tal como na Voge SR4, a SR1 conta também com pré-instalação de câmara de vídeo HD (1080 pixeis) com a qual pode guardar os seus roteiros favoritos num cartão de memória.

A nova Voge SR1 está disponível nos concessionários autorizados por um preço de lançamento de 2.995€, com promoção de uma top case SHAD SH39 por 50€ e ainda 5 anos de garantia. Está disponível nas cores branco, prata e cinzento. //





**SHINYO**  
MOTORCYCLE PARTS

**CIRCULA**  
CURVES **REDEFINED**



DESCOBRE A MARCA EM **myBihr.com**



# Uma reinvenção DA DESLOCAÇÃO URBANA

Lembra-se da Honda MotoCompo dos anos 80's? Pois bem, a Honda atualizou a solução com a Motocompacto e-Scooter para os tempos mais modernos em que vivemos.

**D**epois de ter anunciado a sua primeira scooter elétrica, a Honda EM1 e; a fabricante japonesa agarrou agora num dos produtos inovadores da década de 1980 e reinventou-o.

Básica, com linhas simples e compactas, a nova e-Scooter Honda Motocompacto vem redefinir o transporte totalmente elétrico e torná-lo mais acessível para uma mobilidade urbana. O grande destaque da Motocompacto é a sua capacidade de ser “dobrada”, devido ao seu design compacto que lhe permite ser facilmente transportada.

Com zero emissões de dióxido de carbono numa utilização do dia-a-dia, a Honda Motocompacto e-Scooter é capaz de atingir uma velocidade máxima de 24 km/h e uma autonomia até 20 quilómetros, aproximadamente.

A bateria é carregada diretamente na Motocompacto a partir de uma tomada convencional de 110V ou 229V, com o carregador integrado na e-Scooter, demorando 3,5 horas até atingir a carga total.

Com a mais valia de poder ser transportada como uma mala de mão, a Honda Motocompacto será também vendida em conjunto com o novo SUV totalmente elétrico da marca, onde a Motocompacto tem um espaço dedicado na sua bagageira.

O conceito é ideal para as pequenas deslocações urbanas e foi pensado para oferecer o máximo conforto e conveniência aos seus utilizadores.

Possui um espaço de arrumação, uns pousa-pés com inserções de borracha, uma painel de instrumentos que indica a velocidade e a carga da bateria e uma pega ergonómica para ser transportada. De referir que é ainda possível, através de uma app no smartphone, ajustar as definições e iluminação LED da Honda Motocompacto.

*"A Motocompacto é fácil de utilizar e divertida de conduzir, mas também foi concebida a pensar na segurança, durabilidade e proteção", afirmou Nick Ziraldo, chefe de projeto e líder da unidade de engenharia de design da Honda Development and Manufacturing of America. "Utiliza um quadro e rodas robustas em alumínio tratado termicamente, faróis e luzes traseiras em LED brilhantes, reflectores laterais e uma argola para bloqueio em aço soldado no suporte, que é compatível com a maioria dos cadeados de bicicleta."*

A sua aparência pode ainda ser customizada ao gosto de cada um e estará disponível para venda a partir de novembro por um preço que ronda os 950€. //





# Montesa atualiza MODELOS PARA 2024

Sendo a exclusividade o fio condutor destas inovações nos modelos Montesa 2024 a maioria das novidades centraram-se na estética.

**A** gama Montesa da Honda, composta por 3 modelos (Cota 301RR, Cota 4RT260R e Cota 4RIDE), foi atualizada para oferecer aos motociclistas melhores prestações com um novo e atualizado estilo.

### MONTESA COTA 301RR 2024

O mais potente e o principal modelo da gama Montesa continua disponível em duas cores, Fighting Red, inspirado na pintura tricolor HRC, e Race Replica, idêntico à pintura da moto campeã de Toni Bou.

Além das novas paletas de cores, a Montesa Cota 301RR recebeu uma melhoria nas mesas da direcção que ficaram mais leves, resistentes e foram finalizadas com um cinzento titânio.

Este modelo da Montesa é o mais inclinado para a competição como o nome indica (Race Ready) e por isso a Cota 301RR herda o motor da moto que realizou o Campeonato do Mundo de Trial 2.

No entanto, a Montesa Cota 301RR mantém o quadro de alumínio e braço oscilante leves, fiáveis >>



**COTA 301RR**

**COTA 4RT260R**



e com alto desempenho, a travagem de disco floreada na dianteira e traseira, cubo de roda maquinado em alumínio e uma ponteira de escape em alumínio também.

**MONTESA COTA 4RT260R 2024**

O novo visual é composto pela cor vermelha, preto e cinzento com diferentes grafismos e possui autocolantes de elevada resistência em pontos cruciais (escape, filtro e onde as botas do motociclista “roçam”).

A Cota 4RT260R está equipada com mais componentes premium, face à Cota 310RR, como as suspensões Showa de alta qualidade.

### MONTESA 4RIDE 2024

Mais focada no trial touring, a 4RIDE manteve o design do modelo de 2023, mas ganhou o guidador e punhos da sua irmã 4RT260R e uma nova suspensão dianteira R16V regulável em pré-carga e extensão.

A gama Montesa é exclusivamente fabricada nas instalações da Montesa Honda, em Barcelona, beneficiando de técnicas e processos bastante atuais e de qualidade.

#### OS PREÇOS DOS 3 MODELOS MONTESA SÃO:

Cota 4RT260R	7.790€
Cota 301RR	10.250€
4RIDE	8.000€

Para mais informações sobre os modelos Montesa 2024 aceda ao seguinte site.//



SVARTPILEN  
125

4.270€\*

Desde 65€ / mês

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

 **Husqvarna**<sup>®</sup>  
MOTORCYCLES



**CAISMOTOR**

ENCONTRE-NOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.  
VISITE-NOS! [caismotor.com](http://caismotor.com)

# "ELETRÔES vs octanas"





## ENERGICA EXPERIA vs BMW F900 XR

Depois de termos ensaiado a Energica Experia, o interesse suscitado foi tanto, que nos sentimos impelidos a “escavar” mais fundo. Afinal de contas esta moto tem a maior bateria do mercado, daí resultando uma autonomia capaz de rivalizar com as suas congéneres a gasolina. Estava dado o mote para um exercício diferente...

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





**A** discussão mais relevante dos nossos tempos. Independentemente de andarmos a esvaziar os pneus dos SUV estacionados no Bairro Alto, ou de termos uma linha de escape directa no nosso fumarento GT TDI, os extremismos são geralmente alimentados pela ignorância. O futuro elétrico já é uma realidade urbana (e não só) para os nossos colegas automobilistas, mas no nosso contexto, para além das scooters, não existia algo de verdadeiramente excitante no mundo das duas rodas. Quem gosta de Andar de Moto, geralmente gosta de fazer uns bons kms seguidos, ou pelo menos, quer ter essa possibilidade. Juntamos então duas realidades que se tocam e se distanciam pelos seus atributos, conseguindo concretizar o seu propósito no mesmo contexto, mas com soluções muito

diferentes. Chamem-nos de loucos, mas vamos comparar duas motos capazes de fazer um turismo despachado, a Enérgica Experia e a BMW F900 XR. “Electrões vs Octanas”.

**“Qual é o paradigma actual do mercado das motos elétricas?”**

Não atingindo os valores de vendas que os congéneres de quatro rodas atingem, o segmento das scooters tem tido bastante aceitação, na perspectiva de uma utilização urbana menos poluente e com custos reduzidos. Subindo a fasquia, existem alguns modelos mais focados nas prestações, com uma exclusividade assumidamente exacerbada. Mas enquanto às motos não chegam os promissores combustíveis sintéticos, os motores híbridos (gasolina mais electricidade), ou os motores a hidrogénio, a tecnologia alternativa mais avançada (em termos de produto final), é aquela que recorre a uma





"O **FUTURO ELÉTRICO** JÁ É UMA REALIDADE URBANA (E NÃO SÓ) PARA OS NOSSOS COLEGAS AUTOMOBILISTAS"



## COMPARATIVO *ENERGICA EXPERIA VS BMW F900 XR*

bateria e a um propulsor eléctrico. Se na Europa, a sua expansão é mais lenta, na Ásia (Índia e China), o boom é impressionante. Já não é o futuro, é uma realidade quotidiana. E à medida que os postos de carregamento começam a povoar grande parte do território nacional, caem por terra as desculpas de não serem práticas e por isso viáveis. A “ansiedade da autonomia” perde a sua dimensão quando banalizamos o seu alcance real.

### “Porquê estes dois modelos, especificamente?”

A Energica Experia foi desenvolvida de raiz para ser capaz de devorar kms com a mesma desfaçatez de um motor térmico. O seu novo propulsor (um motor síncrono de relutância assistido por ímanes permanentes, uma tecnologia semelhante ao utilizado no Tesla Model 3) serve-se da nova bateria (com capacidade máxima de 22,5 kWh, e nominal de 19,6 kWh) para entregar valores muito interessantes de autonomia. Estamos a falar de cerca de 400 km em registo urbano e cerca de 250

km em registo misto, sendo que estes números foram comprovados por nós e por diversas vezes. O “travão motor” (com três níveis de intensidade) actua como processo regenerativo, otimizando ou penalizando a autonomia consoante o contexto. É fácil de perceber que a sua utilização na cidade e na Auto-Estrada (onde conseguimos percorrer quase 150 km com uma carga completa) são realidades diametralmente opostas. A nível de potência e binário, podemos contar com 80 cv (102 cv de pico) e 115 Nm (com uns bárbaros 900 Nm à roda), valores que a colocam a par da rival a gasolina por nós escolhida. Mas atacamos já a presença do “elefante na sala”, pois a unidade ensaiada (com as três malas e sistema de chave Keyless), aproxima-se dos 31.000 €. É o preço a pagar pela tecnologia eléctrica, e esta diferença foi fundamental para a análise que se segue.

A versão ensaiada da BMW F900 XR está longe de poder exhibir todos os extras que a marca oferece, se juntarmos todos os packs dinâmicos





*"A "ANSIEDADE DA AUTONOMIA" PERDE A SUA DIMENSÃO QUANDO BANALIZAMOS O SEU ALCANCE REAL. "*





e de conforto, facilmente ascendemos aos 18.000 € (com o conjunto das três malas). Uma Sport Touring premium a gasolina, com o crivo de qualidade bávaro. E a robustez refinada dos seus atributos casa na perfeição com a potência disponível, num pacote ciclístico bastante interessante. Entre vários “encontros” (tendo inclusive sido a eleita para mapear um dos nossos roteiros), conseguimos em média atingir os 270 km de autonomia, utilizando todos os 105 cv (para 88 Nm de binário) que o bicilíndrico paralelo de 895 cc produz. Com a mesma jante de 17” dianteira, posição de condução confortável (com capacidade de carga e protecção aerodinâmica), e pendor desportivo, os dados estavam lançados para um fenomenal jogo de diferenças.

### “Serão assim tão diferentes de conduzir?”

A resposta a esta questão é algo complexa. A experiência de condução de uma moto elétrica é absolutamente única. Começando na diferença de ruído (sim, porque a Experia tem um som muito característico), e terminando na ausência de caixa de velocidades, existe todo um mundo de adaptação. Um processo que acaba por se tornar fascinante, entenda-se...

Sendo bastante parecidas esteticamente, a fisionomia da BMW dá-nos sempre a impressão de ser uma moto mais pequena. Os mais de 40 kg que as separam notam-se sobretudo nas manobras a baixa velocidade, altura em que a Enérgica nos revela uns quantos truques (possui marcha lenta para trás e para a frente).

A rolar, a distribuição de peso nesta moto é tão equilibrada que nos coloca questões quanto à veracidade dos seus números. Não só o volume das suas formas é bastante contido, como nos revela um encaixe ergonómico bastante fácil de conviver. Se pensarmos que iguala o peso de uma GS 1250 Adventure, ficamos estupefactos com a desfaçatez com que ignora a sua inércia, uma obra de engenharia cuidadosamente elaborada, que nos surpreendeu pela sua agilidade.

Num registo de passeio, são ambas capazes de ter bom senso durante muitos quilómetros, poupando o físico sem concessões de maior. As grandes diferenças surgem quando puxamos pelo seu lado mais desportivo. Se previsibilidade e confiança são adjectivos que podem ser colados a máquinas Sport Touring, estas duas não desiludem. O acerto mais rijo das suspensões da Enérgica dão-lhe um maior feeling no eixo



A rider wearing a white helmet with 'SCHUBERTH' written on it and a dark leather jacket is leaning into a turn on a dark-colored Yamaha MT-09 motorcycle. The motorcycle's headlights are on, and the front fairing features a large '09' logo. The rider is on a paved road with a yellow line, surrounded by greenery and a stone wall in the background.

105 CV  
92 NM  
18 000 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

## COMPARATIVO ENERGICA EXPERIA VS BMW F900 XR



dianteiro, sendo muito bem servida pelo maior poder de travagem. A XR acaba por sofrer mais nas transferências de massa mais bruscas, mas não se deixa ficar muito atrás...a não ser que haja uma ultrapassagem. A maneira como um motor eléctrico ganha momento é inigualável. Temos de mudar a nossa percepção do que é possível fazer com uma moto, tal não é o imediatismo e a intensidade da sua aceleração. E ficamos rapidamente viciados naquele som de disco voador...

### “Vamos decifrar os números?”

Numa perspectiva de viajante, quaisquer 200 km percorridos são susceptíveis de uma paragem. Nessa altura, a Experia precisará de menos de meia hora para se recompor parcialmente (80 %) e cerca de 50 min para atingir os 100 % da sua bateria, com a vantagem de poder utilizar os carregadores ultra rápidos (entre 120 e 160 kWh). Em casa, numa tomada normal, serão necessárias cerca de 7h para conseguir a carga total. A tabela seguinte serve para apurarmos os dados relativos aos gastos das duas motos.



### “Epílogo (porque as conclusões são para quem tem demasiadas certezas!)”

Já vos mostramos os números, já vos falamos das sensações de condução, já vos explicamos o caminho a percorrer por uma tecnologia que ainda terá muito que evoluir. E isto sem termos a certeza de ser este o ovo de Colombo que nos fará voltar a ter ursos polares no Ártico e Pirlampos nos jardins da Amadora.

Quem tem a mente aberta acredita que conhecimento é poder. O valor desta Experia coloca-a a par das máquinas mais caras do mercado, e a sua exclusividade deriva unicamente da solução motriz que oferece. Se entrássemos numa loja e lá estivessem à venda estas duas Sport Tourings de 100cv, uma questão relevante seria como amortizar a diferença de preço. Feitas as contas, a Experia demorará 7 anos (percorrendo uma média de vinte mil quilómetros anuais) para justificar a diferença do seu valor. Mas se nos entregarmos à emoção, a experiência de condução desta eléctrica envia as contas todas para lá de Marte. Nós adorámos a curiosidade do público em geral nos dias em que rodámos com a Energica. Mas por pouco tempo, porque rapidamente desaparecíamos em direcção ao infinito, num assobio frenético. //







102 CV  
115 NM  
31 000 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

## FICHA TÉCNICA

	Energica Experia	BMW F900 XR
<b>MOTOR</b>		
Potência	102cv at 7500 rpm	105cv at 8500 rpm
Binário	115 Nm às 900 rpm	92 Nm às 6500 rpm
Vel. Máxima	180 km/h (limitada eletronicamente)	>200 km/h
Peso (em O. M.)	260 kg	219 kg
Autonomia (WMTC)	222 km	369 km
Cap. Bateria	19.6 kWh	-
Cap. Depósito	-	15,5 l
Consumo	8,8 Kw/100km	4,2 l/100km
<b>PREÇO</b>	<b>31 000 €</b>	<b>18 000 €</b>



	Energica Experia	BMW F900 XR	POUPANÇA
<b>PREMISSAS</b>			
Valor Carr. "normal" (€)	0,15 € / kW	1,9 / Litro	
Valor Carr. Rapido	0,25 € / kW		
Valor Máx. Carr. Rap.	0,75 € / kW		
Custo/ km (€)	0,0132 €	0,0798 €	
Consumo 20K km (€)	264 €	1596 €	
<b>Poupança anual combustível (20k KM) (€)</b>			<b>1332 €</b>
Manut. Mínima anual (€)	78 €	300 €	
IUC anual (€)	0 €	134,26 € (>750cc)	
<b>Poupança extra (20k KM) (€)</b>			<b>356 €</b>
<b>Total de poupança (20k KM) (€)</b>			<b>1688 €</b>
<b>Amortização capital 31k-18k = 13.000 / 1.688</b>			<b>7,7 anos</b>

**Nota:** Foram considerados os valores de carregamento mais baixos (numa tomada caseira normal, de 220V); Foram acrescentados os valores médios de manutenção e considerada uma média anual de 20.000 quilómetros, mas desconsiderados os gastos em pneus, kits de transmissão e consumíveis do sistema de travagem (por serem relativamente comuns a ambas); A amortização de capital compreende a diferença de preço entre as duas motos (mais cerca de 13.000 euros para a Energica), a dividir pela poupança relativa ao custo de abastecimento ao longo de um ano de utilização (considerando uma média de 20.000 km/ano); Nessa perspectiva, em termos de amortização, seriam necessários quase oito anos para tornar esta opção vantajosa.



OPINIÃO  
Rogério Carmo

**DEPOIS** de ter feito uma razoável quantidade de quilómetros em cada uma destas motos, aquando dos testes que já tive oportunidade de lhes fazer em separado e já publicados nestas páginas, pude novamente desfrutar das suas qualidades e avaliar as suas diferenças e, verdade seja dita, ambas são perfeitamente capazes de proporcionar viagens extraordinárias, a solo ou com passageiro, em passeio ou em ritmo mais acelerado, seja pelos níveis de conforto seja pelas prestações dinâmicas que apresentam.

Pude também, mais uma vez, perceber que a questão da ansiedade causada pela autonomia é mais um mito urbano do que realidade. Com o aumento da quantidade de postos de carregamento e uma melhor manutenção dos mesmos, além de previsivelmente também virem a ser cada vez mais, o problema da autonomia é apenas um hoax.

Começando por aí, a Enérgica Experia carrega dos 20 aos 80

por cento da capacidade da sua bateria em apenas 20 minutos, que são suficientes para garantir mais de 150 quilómetros de autonomia, o que numa condução normal, por estradas nacionais, equivale a perto de duas horas de condução, tempo mais do que suficiente para ser necessária outra paragem para um café, um cigarro ou dois dedos de conversa e uma ida ao wc, que podem ser perfeitamente aproveitados para deixar a bateria a carregar.

Não é por isso, pois, que a Energica perde em comparação com a BMW F900XR. Também não perde pelas prestações dinâmicas pois, à excepção de velocidade máxima um pouco inferior, a moto eléctrica é em tudo superior à moto de combustão interna, mesmo no capítulo da ciclística, já que apresenta um desempenho dinâmico irrepreensível.

E como brinde tem umas acelerações alucinantes e instantâneas, capazes de fazer inveja a qualquer outra moto disponível no merca-

do, que proporcionam um elevado prazer de condução, com uma sonoridade literalmente eletrizante e sem vibrações.

A Energica apenas perde para a BMW em termos de accessorização. Tanto mais que a grande diferença de preço justificava que a moto italiana apresentasse além de um “je ne sais quoi” de exclusividade, algumas mordomias mais, como por exemplo condução sem chave (de série), regulação eléctrica do pára-brisas, iluminação adaptativa ou, ainda, um travão de estacionamento, já que não tem mudança para deixar engrenada, o que dificulta o seu estacionamento em pisos inclinados.

O seu preço é efectivamente elevado, mas ninguém espera que este valor seja pago por quem tem que fazer contas à vida para poder comer até ao fim do mês. É um produto de luxo, um artigo exclusivo e uma novidade. E há muita gente capaz de a poder adquirir, assim não se deixe influenciar pela chusma mal esclarecida. //



# Lusotrotter



*CFMOTO 800MT EXPLORE*

Um teste de 3.000 quilómetros pelas mais belas e remotas estradas nacionais.

**Texto:** Rogério Carmo **Fotos:** Luis Duarte

**B**em vistas as coisas, não é preciso fazer 3.000 quilómetros para testar uma moto. É certo!

Mas fui levantar a CFMOTO 800MT Explore às instalações do importador, em Oliveira de Azeméis. Fiz-me à estrada a caminho de Lisboa. Dias depois rumei ao Oeste, pela zona Saloia, para garantir uma sessão de fotos de qualidade para ilustrar este trabalho. Um par de dias mais tarde parti com ela, rumo a norte, para uns dias de descanso. Até chegar aos destino ziguezagueei por estradas remotas e velhos caminhos, atravessei o Alto Alentejo, a Beira Baixa e a Beira Alta, com passageiro e malas carregadas, em ritmo de passeio. Por lá aproveitei para explorar mais umas quantas pérolas rodoviárias, outras tantas maravilhas paisagísticas e umas quantas preciosidades gastronómicas que a região oferece.

Acabada a boa-vida regressei a Lisboa e no odómetro já tinha somado mais de 2000 quilómetros. Depois de uma noite em casa segui para Faro, e dois dias depois regressei a Lisboa,

não sem antes aproveitar o facto de ter deixado a pendura em casa, e deambular em rimos mais acelerados pelo Alentejo profundo. Passei uma semana em Lisboa, a dar à CFMoto 800MT uma utilização diária urbana e uma volta à Serra da Arrábida, sem malas, para melhor poder explorara a ciclística, antes de me meter à estrada e a ir devolver ao importador, já perfeitamente convencido que não me importava nada de a ter guardado na minha garagem.

Na realidade tinham-me bastado os pouco menos de 300 quilómetros do primeiro dia que com ela partilhei a estrada, para lhe fazer um diagnóstico.

Extremamente ágil, confortável e manobrável, de construção robusta e dona de uma ciclística que inspira imensa confiança e um motor cuja resposta rápida e sonoridade deliciosa proporciona um elevado prazer de condução, tinha-me praticamente rendido aos seus encantos. Diria que tem, na justa medida, tudo o que é preciso para fazer um motociclista feliz. Nem mais, nem menos.

Desde o primeiro contacto com a 800MT, ainda a solo mas com todas as malas instaladas, apreciei a precisão da direção, o apurmo e estabilidade >>





*"O PACOTE ELETRÔNICO DISPONIBILIZA SEIS MODOS DE CONDUÇÃO QUE ADAPTAM A CFMOTO 800MT A DIVERSOS TIPOS DE CONDUÇÃO.."*

em curva, a eficácia das suspensões mesmo em pisos degradados e a boa capacidade de travagem. Especificamente em ambiente urbano apreciei o radar incorporado, que monitoriza o ângulo morto, avisando de forma bem visível, no enorme ecrã TFT tátil e a cores que serve de painel de instrumentos, que um veículo nos segue de perto, pela nossa direita ou esquerda. Além disso, o sistema também avisa quando uma viatura nos segue demasiado perto da traseira, ou se dela se aproxima demasiado rápido. Um sistema muito útil que até agora só tinha visto implementado em motos de preço muito mais elevado.

Em estrada, o quickshifter eleva o prazer de condução e faz desfrutar ainda mais da sonoridade do escape.

O motor, o bicilíndrico paralelo de inspiração austríaca que, com 799cc e a debitar 90cv de potência, mostra-se sempre com potência disponível e sobe de rotação alegremente, parecendo ter sempre mais um pouco de fôlego, algo que se agradece durante as manobras de ultrapassagem.

O pacote eletrónico disponibiliza seis modos de condução que adaptam a CFMOTO 800MT a diversos tipos de condução, seja em estrada ou fora dela.

No asfalto, as suspensões brilham, a travagem, combinada e assistida por ABS e unidade de medição de inércia não desilude, a direção é precisa e assistida por um amortecedor, a estabilidade em curva é grande, a ergonomia é perfeita e só é pena que a caixa de velocidades, apesar de bem escalonada, tenha um accionamento pouco requintado. O depósito, com capacidade para 19 litros de combustível, permite longas tiradas sem ansiedade de autonomia, ou não tão grandes tiradas a explorar a fundo a capacidade do motor.

Em viagem, oferece importantes mordomias, como punhos e assentos com aquecimento regulável, cruise control, monitorização da pressão dos pneus e tomadas USB para carregamento de periféricos.

Em pisos de terra, a boa altura livre ao solo e o generoso curso das suspensões, 160mm na frente e 150mm na traseira, proporcionam paz de espírito e conforto, sem comprometerem a estabilidade nem complicarem as trajetórias. Com as carenagens protegidas por estruturas em tubos de aço e o cárter do motor também ele escudado por uma resistente placa de alumínio, o risco de um dispendioso contratempo fica extremamente reduzido.

O cockpit é muito agradável: a proteção



799 CC  
90 CV  
12 790 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



aerodinâmica é elevada, com o ecrã pára-brisas regulável manualmente em altura e sem causar turbulência. A ergonomia é muito boa, o interface do utilizador é bastante simplificado e permite personalização da muita informação que disponibiliza. O ecrã tátil também facilita a tarefa de navegar por entre os diversos menus e configurações. O Interface Multimédia incorpora, como não podia deixar de ser, conectividade com o smartphone e o sistema de intercomunicação, respondendo a comandos por voz. Compatível com Apple CarPlay, infelizmente ainda não é compatível com Android Auto. Uma App dedicada permite um contacto à distância com a moto, providenciando informações importantes, incluindo a localização da moto.

O assento nunca me causou incómodo, mesmo nos dias de muito calor, e o revestimento, além de secar rapidamente, tem muito bom aspecto e é antiderrapante. O facto de ser independente para condutor e passageiro, em dois níveis, proporciona

mais conforto e algum apoio lombar ao condutor.

No entanto, mal parti de viagem, com passageiro e muita bagagem, senti imediatamente a falta de um ajuste remoto (ou acessível) da pré-carga do amortecedor traseiro. Não fosse estar de férias e em modo de passeio, tinha ficado extremamente frustrado pelo facto de ter que diminuir substancialmente a velocidade em curva, para não deixar ficar os poisa-pés e a base do cavalete central moídos no asfalto. Tinha encontrado o maior e o pior dos muito poucos defeitos da CFMOTO 800MT. Com o amortecedor traseiro bastante comprimido pela carga, também a frente fica menos reativa e mais vaga a baixa velocidade, o descanso lateral torna-se difícil de accionar e, a alta velocidade, a traseira começa inevitavelmente a abanar. É certo que o amortecedor traseiro oferece regulação da pré-carga e expansão, mas o seu acesso não é prático, nem rápido. Nada que um bom amortecedor não resolva facilmente, e tendo

*"O COCKPIT É MUITO AGRADÁVEL: A PROTEÇÃO AERODINÂMICA É ELEVADA, COM O ECRÃ PÁRABRISAS REGULÁVEL MANUALMENTE EM ALTURA..."*







em conta o valor de aquisição da moto, este não será um custo ou despesa extra, mas sim um melhoramento que vai permitir de forma mais prática aproveitar a capacidade de carga de 188 kg que acresce aos 225 kg de peso da moto.

Mas seria uma injustiça deixar que este pormenor menos feliz, manchasse o potencial desta moto. Não sendo exuberante na sua exclusividade, a CFMOTO 800MT consegue bater o pé a muita concorrência, não só pelo seu preço mas também pela sua qualidade de construção e acabamento, pelo pacote eletrónico muito completo e até pelas suas linhas, que muitas vezes me obrigaram a atrasar a partida, graças à curiosidade de muitos transeuntes e até das autoridades.

Para resumir, a CFMOTO consegue oferecer no mercado um produto que em nada fica atrás da concorrência europeia ou japonesa, e a preços muito mais interessantes.

E sim, não é necessário percorrer 3.000 quilómetros para fazer um teste, mas uma das prerrogativas de um jornalista de motos é poder juntar trabalho e prazer! E prazer, quanto mais, melhor! Foi o caso! //

**PS: Alguns leitores do Andar de Moto levantaram a questão do preço e da disponibilidade de peças de substituição. Sabendo que o importador da marca é uma empresa do Grupo Multimoto, podemos prever que a questão da disponibilidade de peças não vai ser problema. Relativamente aos preços, elaborámos um questionário com uma lista a que a CFPT - Veículos e Acessórios, S.A. respondeu prontamente e que pode encontrar abaixo:**

<b>TABELA DE PREÇOS DE EQUIPAMENTO:</b>	
Manete Travão	41,24€
Manete Esquerda	41,24€
Pedal de Travão	33,33€
Pedal de Mudanças	38,83€
Espelho Esquerdo	51,25€
Espelho Direito	51,25€
Ponteira de Escape	295,43€
Cremalheira	42,96€
Corrente	109,20€
Pinhão de Ataque	28,80€
Disco de Travão Frontal	126,60€
Disco de Travão Traseiro	47,19€

**INTERVALOS DE MANUTENÇÃO**  
**9.000kms**  
**PERÍODO DE GARANTIA**  
**3 Anos**

# PEQUENAS aventureiras



## PEUGEOT XP 400 GT vs HONDA ADV 350

A Honda ADV 350 foi muito bem recebida no nosso mercado, trilhando um caminho de sucesso e cimentando a existência de um nicho que se mostra aprazível a outras marcas. A Peugeot XP 400 GT chega com as garras de fora, confiante nos seus argumentos e cheia de atitude. Uma batalha de scooters na selva urbana.

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



» [Galeria de fotos aqui](#)





**A**s analogias felinas relacionadas com a marca francesa são intermináveis e demasiado apetecíveis para conseguir ignorá-las. Nas próximas linhas irão encontrar algumas, umas mais ridículas que outras, mas permitam-me deambular num universo onde a diversão e a postura descontraída casa na perfeição com as máquinas em questão.

Tanto a Peugeot XP 400 GT como a Honda ADV 350 são motos que nascem no meio dos tons cinzentos do betão citadino, mas prometem a aventura destemida que nos faz sentir vivos. Quanto mais não seja, permitem a foto instagrámica no estacionamento poeirento da praia mais próxima. Liberdade sem fim, portanto.

E é neste paradigma de “fuga ao quotidiano” que analisamos a fusão estética que mistura pneus semi-cardados com espaço debaixo do assento para

transportar capacetes.

A nova Peugeot XP 400 GT tem pinta de fera. As jantes raiadas são imponentes, não só pela dimensão (temos uma roda dianteira com 17” e um pneu traseiro de medida 160), mas também pelo facto por exibirem uns radicais Pirelli Scorpion Rally STR, num forte sinal da sua polivalente intenção.

Outra das características que impressiona na sua silhueta é a secção traseira. De aspecto pouco convencional, o seu minimalismo esconde um monoamortecedor e apresenta a roda e o escape de forma proeminente, dando a impressão de ter uma gigantesca distância entre eixos (na verdade, tem apenas mais 25mm do que a rival japonesa). São linhas diferentes, desafiadoras e claramente dignas de um olhar mais atento. E quando o fazemos, a qualidade dos pormenores não desilude, bem pelo contrário, nota-se a dedicação da marca francesa em tornar esta scooter num produto sofisticado.

A Honda Adv 350 alinha-se por outras constelações. >>>



"TANTO A PEUGEOT XP 400 GT COMO A HONDA ADV 350 SÃO MOTOS QUE NASCEM NO MEIO DOS TONS CINZENTOS DO BETÃO CITADINO, MAS PROMETEM A **AVENTURA DESTEMIDA** QUE NOS FAZ SENTIR VIVOS"



## COMPARATIVO PEUGEOT XP 400 GT VS HONDA ADV 350

A sua aproximação estética à irmã 750 confere-lhe um look mais técnico, em que a forma não se desvia muito da função. Aquando da sua apresentação, uma das sugestões feitas aos (impecavelmente disponíveis) responsáveis japoneses, seria a escolha de uma pintura mais radical, talvez numa escolha cromática tricolor desportiva, típica da marca. Conseguiria assim fugir da imagem demasiado “executiva”, dando expressão às suas reais capacidades aventureiras, porque a sua solidez é inegável, desde a estrutura que permite o ajuste do vidro deflector, à qualidade da montagem de todos os painéis.

Este registo mais pragmático, é também demonstrado no ecrã LCD (de 5”, com contraste negativo), cujo posicionamento físico e toda a estrutura da informação, são focados na facilidade de visualização. Quase mimetizando o cockpit de uma moto de enduro, o interface é directo e intuitivo, não faltando a ligação ao smartphone (através da app RoadSync da Honda).

A XP 400 eleva esta capacidade de comunicação

para outro nível, conseguindo apresentar navegação “turn-by-turn”. Existe um maior refinamento neste capítulo, com os grandes mostradores analógicos (velocímetro e conta rotações) a enquadrarem um bem desenhado TFT a cores. Parecendo moto de gente fina, os “Uh-lá-la” saem sob forma de gracejos quando observamos a agulha do conta rotações a girar no sentido contrário, e acabamos por ficar com alguma pena de a levar por maus caminhos.

Sabendo que ambas têm uma forquilha invertida de estrutura convencional (com as jarras a começarem na mesa de direcção), ajudas electrónicas ajustáveis (controlo de tracção de dois níveis, comutável), e um guidador largo o suficiente para garantir a estabilidade fora de estrada, era apenas uma questão de tempo até estarem cobertas de poeira. Começamos, portanto, no seu contexto de utilização mais raro: o fora de estrada.

Aqui entra em palco a principal diferença entre estas pequenas grandes scooters: o seu peso. A Peugeot XP 400 não tem uma relação feliz com a balança, pesando mais de 40 Kg em relação à rival





"A **ADV** SALTITA DE BURACO EM BURACO COM A ALEGRIA DE UMA GAZELA, AO PASSO QUE A **XP** SEGUE RASTEIRA COMO UM LEOPARDO A PREPARAR A EMBOSCADA"



## COMPARATIVO PEUGEOT XP 400 GT VS HONDA ADV 350



(231 Kg para os 186 Kg da Honda), sendo que tenta compensar este facto com uma maior desenvoltura motriz (36 cv para os 29,2 cv da Honda). A diferença na agilidade é notória, sobretudo quando o terreno exige transferências de massa mais rápidas e reactivas. A ADV sente-se como peixe na água, permitindo ao condutor um maior controlo da máquina nas condições de baixo atrito, chegando mesmo a ser divertida ao ponto de procurarmos subir cada vez mais o nível. Mesmo quando o registo de condução se faz em pé, a posição de pilotagem surge mais natural, potenciando o equilíbrio e a confiança.

No outro lado da barricada, as suspensões da Peugeot têm um comportamento mais refinado e, em conjunto com o seu quadro, oferecem uma sensação de funcionamento consistente e bem plantado. Recorrendo à analogia animal (eu avisei...), a ADV saltita de buraco em buraco com a alegria



*"QUASE MIMETIZANDO  
O COCKPIT DE UMA  
MOTO DE ENDURO, O  
INTERFACE É DIRECTO E  
INTUITIVO"*



de uma gazela, ao passo que a XP segue rasteira como um leopardo a preparar a emboscada. No limite, se a primeira requer algum cuidado para não exagerarmos na atitude (sob pena de perdermos contacto com o solo), a segunda exige contenção no aumento de velocidade, tendo em vista a elevada inércia do conjunto.

No que toca à resposta do acelerador, o imediatismo da entrega da Honda torna-a bastante mais divertida, um nervosismo entusiasta que contrasta com a resposta algo amorfa da Peugeot (no que concerne aos baixos regimes). Seria fantástico se conseguíssemos desligar o ABS traseiro em ambas...

Em estrada aberta, estas scooters de média cilindrada revelam todo o seu potencial como hábeis cidadinas, onde o seu habitat natural também passa pelas vias mais rápidas. Ambas atingem velocidades de cruzeiro elevadas, e neste registo a Peugeot faz-se valer do seu maior pulmão para ganhar vantagem. »





A rider wearing a black helmet and jacket is leaning into a turn on a grey Honda CBR350R motorcycle. The background is a blurred green landscape, suggesting motion. The motorcycle is shown from a front-three-quarter view, highlighting its aerodynamic fairings and dual headlights.

350 CC  
29,2 CV  
6 580 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

## COMPARATIVO PEUGEOT XP 400 GT VS HONDA ADV 350



Confirma-se a agilidade da Honda nas manobras mais apertadas, mas perde em estabilidade ciclística - marginalmente - para a moto que tem GT no nome.

O facto de podermos ajustar a altura do vidro deflector na ADV 350 dá-lhe também uma ligeira vantagem no que toca ao conforto aerodinâmico. Assim como nos consumos, consequência do menor peso.

Se a capacidade de arrumação é uma característica indelével desta tipologia de motos, a Honda desfere um golpe fatal à sua rival, conseguindo albergar dois capacetes integrais (e mais um par de luvas) debaixo do seu assento. Na Peugeot, apenas um destes equipamentos consegue ser transportado, estando sujeito a alguns malabarismos para vencermos o estreito encaixe da bagageira. Os restantes compartimentos servem para transportar pequenos objectos (como as chaves do sistema Keyless que

*"AS SUSPENSÕES DA PEUGEOT TÊM UM COMPORTAMENTO MAIS REFINADO E, EM CONJUNTO COM O SEU QUADRO"*

ambas possuem, por exemplo).

Resta percebermos a diferença de valores por elas pedidos. Pouco mais de 2000 € as separam (Peugeot XP 400 GT desde 8 590 € e Honda ADV 350 desde 6 580 €), isto se não recorrermos ao vasto catálogo de acessórios proposto por ambas. Neste caso específico, não podemos questionar a marca francesa por nos tentar vender "gato por lebre" (foi a última, prometo...), visto que o refinamento do produto e a qualidade de todos os seus componentes enquadra-se com a exclusividade que o seu preço propõe. A agressiva política comercial da Honda é o grande óbice ao sucesso das suas rivais. A ADV 350 faz tudo bem e consegue manter o DNA da família (não deixa de parecer uma "mini X-ADV), tudo isto sem deixar de ser brilhante nos aspectos mais importantes. Gostávamos muito de a ver com uma roupagem menos "séria", talvez uma edição especial nos faça a vontade... //

400 CC

36 CV

8 590 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## O meu coração ESTÁ COM MARROCOS

**P**ara nós que vivemos as viagens de moto intensamente, Marrocos é sempre a porta que abre o coração ao continente africano e à aventura.

Sempre que atravesso o mar e entro no porto de TangerMed sinto que estou noutra mundo, os cheiros das especiarias, as pessoas, as paisagens que mudam a cada instante, as cores, o calor, o frio, os ventos do deserto, tudo é um desafio e um bálsamo para a alma de quem por lá se aventura.

Adoro viajar por aquelas estradas secundárias que nunca sabes como vão terminar. A moto queixa-se a cada cratera, salta, ressalta, derrapa e como se não bastasse, queixa-se do calor muitas vezes insuportável.

Cada etapa é um desafio infinitamente recompensado pelas paisagens, pela gastronomia, mas fundamentalmente, pelo povo.

Atravessar o alto Atlas pela mítica aldeia de Agoudal e sentir as paisagens áridas e majestosas da montanha é uma sensação incrível, onde as temperaturas rondam os 4 graus para alguns quilómetros depois, subir para os 40. São experiências fantásticas, cansativas, por vezes até extenuantes, mas valem por cada quilómetro percorrido e por cada suspiro que te sai a cada curva, sempre que te deparas com as paisagens indiscreíveis da montanha ao deserto.

O povo, amistoso, por vezes demasiado insistente com os seus pequenos negócios, dá todo um colorido àquele ambiente. Claro, muitos podem não gostar, afinal aqueles hábitos estão longe das lojas europeias em que entras mudo e saís calado.

A caótica e bela Marraquexe, onde conduzir de moto é um desafio, até te habituares à ideia de que os sinais são meramente indicativos e o que importa é

ter buzina e nervos de aço.

Imaginar aquele povo que luta todos os dias por comida na mesa, que sofre as agruras do tempo, das más condições sanitárias, da hiperocupação das grandes cidades, da má qualidade da construção, sofrer um terramoto é uma catástrofe inimaginável!

Tenho amigos em Marrocos e como é compreensível o meu pensamento nos primeiros dias foi saber como estavam, só depois de várias tentativas foi possível chegar ao contacto e perceber que estavam bem, mas e os outros?

Todas as catástrofes naturais são dramas humanos, em particular nos países em desenvolvimento onde esse drama assume uma dimensão maior, os meios não chegam, as aldeias ficam isoladas e infelizmente, nem sempre é possível fazer chegar ajuda.

Por isso e porque neste momento me sinto de mãos atadas para prestar ajuda aos nossos amigos marroquinos, a única coisa que posso fazer é deixar-lhes a minha solidariedade e a promessa que em breve voltarei, nem que seja para tomarmos um chá. //



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 31/10/2023 em concessionários aderentes.

Descobre-a num concessionário Benelli.



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes 



# Segurança DISCRETA

DESENHADO PARA O DIA-A-DIA, O CASACO REV'IT! OVERSHIRT WORKER 2 É FACILMENTE CONFUNDIDO COM UMA PEÇA DE ROUPA CASUAL.

**C**om formato de blusão e corte de camisa, o Overshirt Worker 2 apresenta uma estética tradicional do vestuário de trabalho, com a versatilidade de poder ser usado para ir a qualquer lado.

No entanto, por trás do seu aspecto urbano, o REV'IT! Overshirt Worker 2 esconde características de qualidade. Destaca-se o tecido utilizado, com alta resistência à abrasão ao mesmo tempo que permite uma boa liberdade de movimentos.

Integra também proteções Seesmart CE, de nível 1, nos ombros e cotovelos, e pode ainda receber uma proteção de costas na bolsa interior para aumentar a segurança.

De mencionar ainda que este casaco possui elementos refletivos nas costas para uma maior segurança.

Para arrumação dos itens pessoais, o casaco da REV'IT! está fornecido com 4 bolsos subtis.

O REV'IT! Overshirt Worker 2 está disponível nas cores castanho-amarelado e azul-escuro, em tamanhos que vão do S ao XXL, por um P.V.P.

recomendado de 299,99€.

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





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

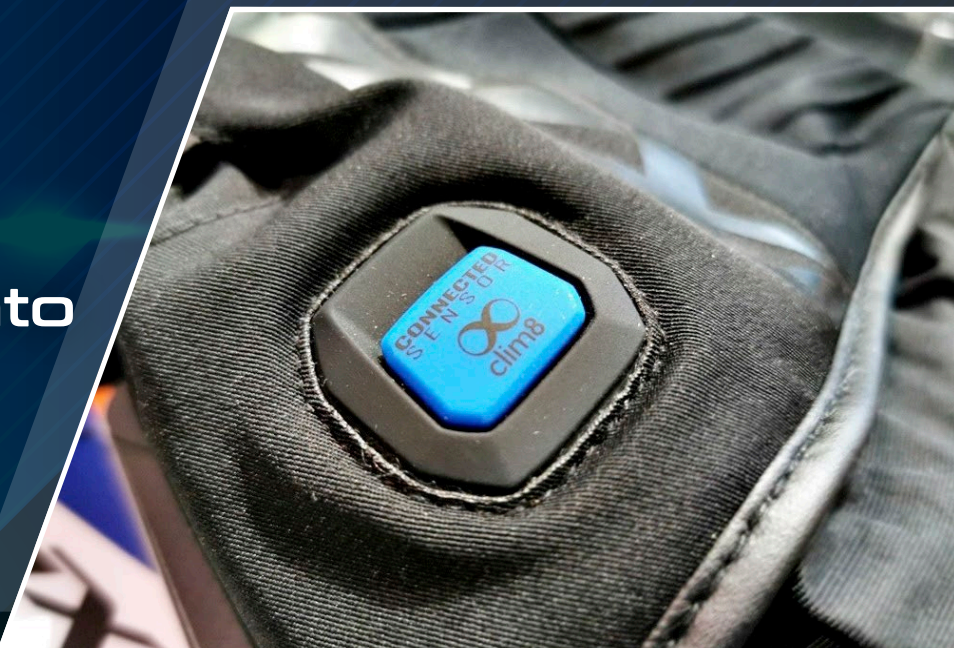


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



ANDAR DE MOTO



# Proteção ABSOLUTA

FOCADAS ESSENCIALMENTE PARA O TODO-O-TERRENO, AS BOTAS GS COMPETITION INTEGRAM ELEMENTOS DE ALTA SEGURANÇA, CONFORTO E UM DESIGN ATUAL.

**F**abricadas para enfrentarem as maiores e mais difíceis aventuras, as botas GS Competition da BMW Motorrad são específicas para uma utilização fora de estrada. Para tal possuem um cano alto, caneleiras ajustáveis, parte superior feita com material resistente ao desgaste e elementos em plástico para um elevado nível de proteção.

Um forro respirável aumenta o conforto sob condições de condução exigentes.

A sola Michelin Hybrid MX das botas GS Competition oferece uma elevada aderência e resistência ao desgaste. Na parte inferior do interior estão colocados reforços nos calcanhares e proteções na zona dos dedos dos pés em poliuretano. O ajuste é feito por quatro fivelas de aperto em alumínio.

A BMW Motorrad recorreu ao duplo sistema de articulação Flex-Control para uma boa adaptação aos pés dos motociclistas, que também previne a

torção ou deformação da articulação do tornozelo.

As botas GS Competition da BMW Motorrad estão disponíveis, junto dos revendedores autorizados, por um preço recomendado de 424€ em tamanhos que vão do 39 ao 48. //





# A RESPOSTA PARA QUALQUER DESAFIO



**ANTES ~~9.199€~~**

**AGORA 7.999€**

***V-Strom 650***

**IMBATÍVEL NO PREÇO, INVENCÍVEL NA QUALIDADE**

**O VERDADEIRO PODER DE UM V-TWIN**

A Adventure que é maior do que o conjunto de todas as suas partes, como nenhuma outra. Uma grande dose de diversão na estrada. Satisfaz todas as tuas exigências!

Campanha válida até 31 de Outubro, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA. Despesas de Legalização e Transporte e ISV não incluídas.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

[www.suzukimoto.pt](http://www.suzukimoto.pt)



**SUZUKI**



# Conforto ESTIVAL

UMA NOVA VERSÃO DAS ACLAMADAS LUVAS DE VERÃO DA MACNA

**C**omo a primeira versão das Assault, as 2.0 são focadas nas altas temperaturas, apresentando um punho curto e materiais ventilados de alta qualidade.

A grande parte do conforto é promovida pelo facto do dedo polegar e indicador partilharem a mesma peça têxtil, reduzindo o número de costuras utilizadas e consequentemente garantindo uma maior resistência à abrasão causada pela fricção das mãos no guiador. O remate do punho em Neoprene é outro fator de conforto.

Quanto à proteção, esta é assegurada pelos

deslizadores RISC Armax fixos às palmas das mãos, pelos protetores RISC 3D em espuma nas costas das mãos e por detalhes flexíveis em TPR nos dedos.

Nas áreas mais sujeitas à abrasão as luvas Macna Assault 2.0 são reforçadas com couro de alta qualidade.

Nas pontas dos dedos indicadores foi incluída uma membrana condutora que permite a utilização nos ecrãs táteis.

Já disponíveis, as Macna Assault 2.0 podem ser adquiridas junto dos revendedores autorizados e a partir do site da fabricante. //





# LEVO X

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

# Desempenho SUPERIOR

A GAMA DE PNEUS DE ENDURO DA DUNLOP AUMENTOU COM O LANÇAMENTO DO NOVO GEOMAX EN 91 EX.

**B**aseado no Geomax EN91, o novo Dunlop EN91 EX é o mais recente membro da gama de pneus de enduro da marca e foi concebido a pensar nos motociclistas mais extremos e no fora de estrada.

O EN91 EX promete um nível de desempenho superior graças ao seu composto super macio que lhe garante uma boa aderência nos pisos mais desafiantes e escorregadios.

Importante referir que o Geomax EN91 EX foi concebido para utilização em provas em que pneus com especificação FIM e/ou homologados para a via pública não são exigidos pelos regulamentos.

Com um rastro composto por blocos mais altos para extrair a máxima aderência e uma construção que lhe confere uma boa resistência, também transmite um bom feedback aos motociclistas.

O Dunlop Geomax EN91 EX é produzido para montagem na traseira, disponível na medida 140/80-81, e pode ser combinado com qualquer Geomax dianteiro de medida 80/100-21 ou 90/90-21, de acordo com a preferência do motociclista e as condições do terreno. //



# BERING

SWEEK | LADY SWEEK





## Banda SONORA

A FIM MELHORAR O SOM E AS PRESTAÇÕES DA NOVA HONDA HORNET 750 E DA AVENTUREIRA HONDA XL 750 TRANSALP, A AKRAPOVIČ DESENVOLVEU PONTEIRAS DE ESCAPE DE QUALIDADE PARA CADA UMA DELAS.

**A** fabricante de escapes Akrapovič lançou duas ponteiras de escape para as últimas novidades da Honda.

Ambos os escapes são fabricados em material utilizado na competição. Para a Honda XL750 Transalp a ponteira de escape é composta por titânio e parcialmente pintada de preto com linhas totalmente redesenhadas.

Na Honda CB 750 Hornet a ponteira slip-on é manufaturada em fibra de carbono e finalizada com titânio, conferindo-lhe um aspecto desportivo.

A Akrapovič focou-se em melhorar a resposta ao acelerador e em aprimorar a experiência de condução.

Os resultados foram comparados com os originais.

Os ganhos sentem-se nos médios e altos regimes

com um aumento de 0,9 cv de potência e 1.3 Nm de binário, ambos registados às 5,700 rpm, na Transalp 750. A Hornet 750 revelou uma melhoria de 0,7 cv de potência às 5.250 rpm e 0,5 Nm às 5,300 rpm.

Ainda assim, a melhor característica destas ponteiras de escape é a redução de peso devido aos materiais usados na sua conceção. Menos 39,8% (1,6 kg) na versão em titânio (Transalp) e no modelo em carbono (Hornet) a redução foi de 45,6% (1,8 kg) em comparação com os originais.

Após a aplicação de uma destas ponteiras não há necessidade de configurar a unidade de controlo, e ambas cumprem com a norma Euro 5.

As duas ponteiras de escape já se encontram disponíveis para venda através do site da fabricante. //

**UM NOVO QUADRO  
UM NOVO MOTOR  
UMA NOVA ERA!**



**V-STROM 800 DE**



**GSX-8S**

**Qual é a tua alma gémea?**



/SuzukiPT



@suzukimotospt

[www.suzukimoto.pt](http://www.suzukimoto.pt)



**SUZUKI**



## Óculos INTELIGENTES

A BMW MOTORRAD APRESENTOU OS SEUS SMARTGLASSES DEDICADOS AOS MOTOCICLISTAS.

**P**arecem saídos de um filme de sci-fi, mas o seu lançamento aconteceu mesmo. Os óculos inteligentes da BMW Motorrad vêm aumentar a segurança dos motociclistas através de um pequeno display na lente.

Conectáveis ao smartphone via bluetooth e app, os óculos inteligentes permitem posicionar a projeção e ajustar as suas definições ao nosso gosto antes e durante a viagem de moto através dos comutadores existentes no guidador.

Tal como já acontece nos automóveis, o display dos óculos ConnectedRide da BMW Motorrad podem projetar a navegação GPS em Turn by Turn ou mais detalhada (nomes de ruas, cruzamentos, etc) enquanto ao mesmo tempo pode exibir também a velocidade a que circulamos, o limite de velocidade legal, a mudança engrenada e outras informações, tudo em tempo real através da app ConnectedRide

Além de promoverem uma maior segurança da

condução, os smartglasses ConnectedRide da BMW Motorrad têm um design pensado no conforto e por isso podem ser ajustados aos diferentes tamanhos de capacete e cabeça.

O seu funcionamento é garantido por uma bateria que oferece uma autonomia de 10 horas sendo o seu carregamento efectuado através de uma tomada USB.

Quanto às suas lentes existem dois tipos, umas com 85% de transparência e outras escuras, ambas com sensor de luz integrado. Para os motociclistas que usam óculos é ainda possível adaptar as lentes até 4.5 dioptrias, online ou através de um revendedor autorizado.

Os smartglasses ConnectedRide da BMW Motorrad podem operar a temperaturas entre os -10° e os +50°C e estão disponíveis na cor anthracite por um preço recomendado de 690€

Para mais informações contacte um concessionário BMW Motorrad. //







# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

Todas  
as informações  
sobre **motos**  
**novas**  
estão aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)





## Nova linha DE PNEUS

A MAIS RECENTE GAMA DE PNEUS MITAS ENDURO TRAIL-RALLY É FOCADA NA COMPETIÇÃO DE RESISTÊNCIA OFF-ROAD.

**E**sta nova linha de pneus da Mitas, é o resultado de anos de desenvolvimento e vários testes off-road realizados por pilotos experientes e foi concebida para enfrentar qualquer dificuldade nos diferentes tipos de terrenos e climas.

Composta por um pneu traseiro e três opções de pneu para a dianteira, a nova gama Enduro Trail-Rally da Mitas possibilita aos motociclistas a escolha mais apropriada para os desafios que vão encontrar.

### **PNEU ENDURO TRAIL-RALLY PRO:**

Com medidas disponíveis para ser montado quer na traseira como na dianteira, o pneu Enduro Trail-Rally Pro fornece uma boa tração e estabilidade nas velocidades mais altas independentemente das condições do piso. Proporciona ainda uma grande durabilidade e conforto.

### **PNEU ENDURO TRAIL-RALLY MH:**

Somente concebido para a roda frontal, este pneu garante estabilidade direcional em qualquer ângulo de inclinação e uma ótima capacidade de aderência nas travagens em terrenos como o cascalho pesado e trilhos de brita.

### **PNEU ENDURO TRAIL-RALLY SM:**

Também desenhado para ser montado em rodas dianteiras, o pneu Trail-Rally SM foi projetado para circular em solos mais macios, como a areia, enquanto que mantém a sua estabilidade de direção nos diferentes ângulos de inclinação e uma boa capacidade de travagem.

Toda a linha Enduro Trail-Rally da Mitas está preparada para ser combinada com a Mousse de prevenção de furos da Mitas e estará disponível através do site da fabricante a partir do 4º trimestre de 2023. //

**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 31/10/2023. 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



## Passeando pela Grécia/Balcãs MAIS MAR... ATÉ À GRÉCIA!

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

**N** Ora vamos lá que hoje é dia de ir apanhar outro ferry...

Tinha de estar no porto às 12.00h por isso ainda tinha tempo de ir até Brindisi calmamente em passo de passeio.

O alojamento era muito agradável e era orientado por um casal de velhotes muito simpáticos, que tinham um congelador que congelava mesmo e um lugar para eu guardar a moto de noite e tudo. A casa era grande e tinha uma decoração bem a condizer com os proprietários. Mas o melhor foi o pequeno almoço, cheio de coisas fixas para alguém esfomeado, como eu, comer à vontade!

Ainda pensei em dar um retoque ao desenho do dia anterior, mas ficou mesmo assim, embora as rodas pareçam meio tortas, estão direitinhas, por isso fica como está. Memória de uma passagem por Roma!

E lá fui buscar a moto, consciente de que ia ser uma aventura. Tive de montar e manobrá-la apoiando-me na força de pernas e da mão direita, já que a mão esquerda ainda não tinha acordado.

Meu Deus, a dificuldade que eu tive a fazer uma manobra tão simples sobre a gravilha para tirar a moto dali! No dia anterior entrei e arrumei-a tão facilmente que me esqueci de a por em posição que me facilitasse a saída. Mas afinal não haveria dificuldade alguma em sair dali... se a mão marota tivesse um pouco mais de força, conseguisse segurar o guiador com firmeza e apertar a embraiagem a fundo...

Dei uma volta por Sannicandro di Bari antes de me fazer à estrada, apenas porque não havia trânsito e por isso não tinha de usar muito a embraiagem nem as mudanças. O sítio é simpático, muito perto de Bari, com algumas coisas giras de ver. Eu estava numa de ver mas não de fotografar, tudo o que implicava parar





a moto era coisa que não me apetecia de todo.

O Monumento ai caduti, ou Memorial de guerra, fica na piazza Unità d'Italia e é dedicado aos soldados nascidos em Sannicandro que morreram durante a primeira e segunda guerras mundiais. O sino, no topo do monumento, chama-se Augustea e foi construído com o bronze retirado dos canhões aos austríacos durante as guerras. Ou os canhões eram muito pequenos, ou estavam em cacos e só se puderam usar pedaço pequenos, porque o sino não é gigante!

Alberobello ficava perto do meu caminho, mas eu não tinha vontade de lá ir. A cidadezinha está sempre cheia de turistas, parar para visitar implica sempre bastante tempo e não me apetecia ir lá numa corrida, fazer tanto esforço para depois andar no meio da multidão para trás e para a frente, como aconteceu quando lá fui há uns anos.

Mas percorrer caminhos próximos pode ser tão ou mais gratificante do que ir até à terrinha em si. Porque se pode passear calmamente por ruelas sem trânsito, que serpenteiam por entre vinhas, com casinhas com os mesmos telhados de pedra encantadores.

E era como um espectáculo só meu, porque apenas eu por ali andava mesmo!

Deu para espreitar nos quintais, entrar em algumas casinhas abandonadas e perceber como funcionam por dentro e tudo.

E deu para comer amoras. Eu sempre paro quando vejo amoras silvestres, e ali havia tantas!

Então estava na hora de seguir para Brindisi, senão iria chegar lá muito tarde e, se eu já stresso quando chego cedo para embarcar, imaginem como seria se chegasse tarde. Apanhei a via rápida, era a melhor forma de seguir sem preocupações nem percalços até lá... pensava eu!





Eu tinha sempre a preocupação de deixar espaço suficiente em relação ao carro da frente, não fosse ele travar e eu não ter capacidade de segurar a minha moto de repente, e seguia na minha velocidade certa. Na realidade a sensação era de que todos os carros iam à mesma velocidade, por volta dos 110 ou 120 km/h, já que a velocidade legal era de 110 e eu não queria trazer nenhuma multa para casa.

Até que, nem sei como, talvez porque levava mesmo os sentidos bem apurados por causa da minha insegurança quanto à minha mão, percebi pelo retrovisor que vinha uma carrinha comercial em grande velocidade ou, pelo menos, bem mais rápida que eu e todos os carros que eu podia ver em torno de mim. Nada de novo, se o tipo tivesse seguido o seu caminho, mas não é que o maluco vira à direita bem na minha frente, ao que parece para sair ali! Ele estava na faixa da esquerda e tinha, por isso, de atravessar duas outras, cheias de trânsito em movimento, para sair.

E assim foi, eu reduzi e travei para sua excelência passar bem na minha frente sem me espatifar contra ele, mas temendo que os de trás se espatifassem

contra mim, e ele atravessou toda a estrada em velocidade de quem não tem travões, revirando-se bem na minha frente e continuando a capotar de lado até ao separador da via de saída. Galgou o primeiro separador e quase saltou o segundo para ficar pendurado nele, não caindo por pouco sobre um desgraçado que não tinha culpa nenhuma e vinha apenas a entrar na via rápida!

Ok, o que foi aquilo?

Ninguém parou, foi como se nada tivesse acontecido, continuámos todos o nosso caminho à nossa velocidade e pude ver pelo retrovisor que, enquanto o maluco esteve ao alcance da minha vista, ninguém parou. Aparentemente aquela gente ia trabalhar e não tinha tempo para perder com um parvo qualquer que decidiu destruir o carro por pura estupidez!

Felizmente a correria terminou logo a seguir pois saí daquela maluqueira já que estava a chegar a Brindisi e tinha de procurar o porto.

É tão curioso começar a ver placas a indicar a direção da Grécia sabendo que ela fica do lado de lá do mar!

E as placas da Grécia levavam direitinho ao terminal,



muito bem sinalizado. Fantástico! Acho mesmo que nunca vi terminal tão bem sinalizado!

O destino da esquerda chamou-me a atenção, seria fantástico atravessar para a Albânia! Ao tempo que eu não ia lá, mas também não seria desta vez...

O meu Chek-in era na direita, sem filas nem chatices. Aparentemente não há muito turista a embarcar ali e isso é fantástico!

A minha motita tinha feito uma amiga no entretanto. Fez ela, porque eu nem por isso. O dono da Goldwing nem para mim olhou! Que se passa com estes motociclistas que nem cumprimentam, nem falam, nem olham, para a gente? Serei tão assustadora assim que nem apetece falar?

Fiquei desapontada porque estivemos ali os dois e nem uma palavra trocámos. Eu não faço questão de conversar com todos os motociclistas que cruzam o meu caminho, mas estar quase lado a lado por mais de 45 minutos sem nem olhar é uma forma de dizer fica na tua que eu fico na minha. E eu fiquei!

Tudo mudou quando chegou um casal italiano!

Supersimpáticos, fartaram-se de tagarelar comigo

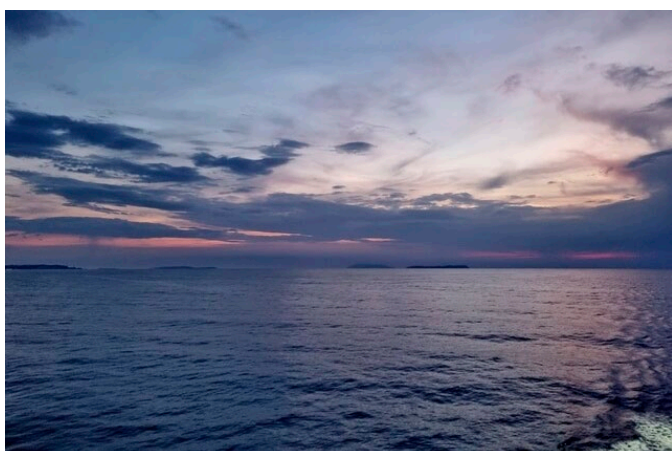
enquanto esperávamos e, quando entrámos no terminal, juntámo-nos a outros motociclistas que tinham entrado direto e já estavam à espera, foi um tempo de espera muito mais interessante e animado. Depois percebi que o tipo carrancudo da Gold era mesmo carrancudo com toda a gente. Não trocou nem uma palavra com ninguém. É raro encontrar um viajante solitário com ar de poucos amigos e pouco sociável, mas que eles existem, existem!

Connosco estavam 3 motards marroquinos, muito boa gente também. Vinham de Agadir, tinham um meeting na Áustria e iam até lá em passeio, explorando e aproveitando o caminho.

A minha motita ficou bem arrumada no meio de 2 Marroquinas... enquanto não vai a Marrocos, vem Marrocos até ela!

Tão pacífico embarcar num porto sem multidões, de alguma forma isso fazia-me bem. Não me sentia pressionada nem preocupada com nada. Também à força de embarcar e desembarcar aqui e ali, começo a não stressar tanto com a operação!

Percebi depois que havia pouca gente a embarcar



de carro e ninguém a embarcar a pé. Não havia gente por todos os lados a arrastar tróleys, malas, sacos e sacolas e a zona de cadeirões estava completamente vazia.

Foi quando fui comer que percebi que a grande parte dos viajantes eram camionistas. Sim que eu reservei viagem com almoço, já que há pouco o que fazer num ferry, ao menos não falte o que comer!

Era eu e os homens todos! Alguns comiam dois pratos de comida ao mesmo tempo, muito pão, bolos e por aí fora. É muito fixe comer no meio destes homens, até fico com a sensação de que como pouco!

O entardecer num ferry é a coisa mais gira que tem para ver, e naquele era tão pacífico, porque não havia vento algum, nem frio, apenas nós e o mar. Lindo!!

E os moços dos camiões estavam por todo o lado, calmamente na mais amena cavaqueira. Acho que camionistas são as pessoas que mais se parecem com motociclistas. Sem dar por ela estava naturalmente a conversar com eles, sobre motos, viagens e tudo o que eu podia ver e eles não, porque o camião vai muito longe, mas não pode ir a muito lado.

Os meus amigos marroquinos eram uma animação, ficaram muito contentes por eu falar francês, porque não encontravam facilmente quem falasse. Ah pois, em Espanha não deve ser fácil não, sobretudo longe da fronteira de França. E estes homens não eram motociclistas de ir ao café de moto ao domingo, andam para caramba, o senhor mais magrinho tinha uma trail e fazia percursos fora de estrada nela, com muita classe.

Quem gosta, gosta e não se inibe com nada, apenas ajusta a moto aos seus interesses e vai em frente. A idade? É maioria, por isso são livres, sem prazo de validade.

Esta travessia foi tão agradável que fiquei surpreendida quando percebi que já tínhamos chegado. Ok, a travessia era de “apenas” 9 horas, por isso o tempo foi muito menos que a travessia de Espanha para a Itália. No entanto era mais tarde do que eu pensava, porque me esqueci do fuso horário: na Grécia é mais tarde duas horas do que em Portugal, e mais tarde uma hora que na Itália, o que fazia as 21.15 horas serem, na realidade, 22.15h. Bolas, eu não tinha contado com isso e dissera ao alojamento que chegaria uma hora antes.

Ok, saio do barco e sigo o mais rápido que puder para lá, afinal é perto do porto. Mas estava enganada, as ruas eram todas aos SS, cheias de subidas e descidas, aparentemente pelo meio de lado nenhum, sem luz alguma e eu sem habilidade nas mãos para fazer uma condução mais agressiva. Por muito que me cus-



tasse tive de seguir com calma e cuidado esperando que houvesse alguém para me receber e me dar um quarto para eu dormir.

Qual não foi o meu espanto quando, no meio do escuro da noite, vejo o edifício todo iluminado, cheio de carros à porta e, à medida que me aproximava, podia ouvir musica incrivelmente alta na noite! Não é que o local estava com a maior festa e animação que se pode imaginar?

Entrei timidamente pelo sítio, a festa ocupava todo o pátio e toda a gente pôs os olhos em mim, seguindo os meus passos até à casa. Nunca me senti tão feia, desgrenhada e mal vestida! No meio de toda aquela gente em taje de festa de cores vivas e variadas e penteados caprichados, eu contrastava em tudo, como se pertencesse a outro planeta.

Mas as pessoas foram muito simpáticas comigo, até me ofereceram petiscos e bolo. E, quando me ofereceram o que eu quisesse para beber, pedi um vinhinho da zona, que eu gosto de saber o que se produz de vinhos no sítios onde passo.

E fui para o meu quarto, que ficava num sótão fofo, com terraço e tudo, curtir a minha pequena festa



particular.

É assim que eu gosto, que nada me falte, sobretudo a paz...

Que fixe, amanhã vou começar a explorar a Grécia! E não havia pensamento que me trouxesse mais alegria naquele momento. //



**Vem testá-la!**  
Promoção válida até 31/10/2023



**NOVA**  
**500**  
PVPR  
**2.995€**

**Agora com**  
**TOP CASE SH29**  
**por apenas 50€ mais!**



# Setúbal



» [Galeria de fotos aqui](#)

## CAPITAL DA CUSTOMIZAÇÃO

Motos, arte, praia, serra, golfinhos e choco frito, uma combinação irresistível que coloca Setúbal em lugar de destaque na cena motociclística portuguesa.

O maior evento nacional 100% dedicado à cultura custom, realizou em 2023 a sua 8ª edição. Organizado pelos Harley Riders de Setúbal e a Associação Save the Custom Culture, contou novamente com o apoio da Harley-Davidson e da Zodiac.

O local privilegiado junto ao rio Sado, em Setúbal, as bandas de música presentes e o bom tempo que se faz sentir, chamaram à cidade do Bocage milhares de visitantes que regalarão a vista com as mais diversas obras de arte típicas da Cultura Custom, expostas por um alargado coletivo de profissionais e marcas.

O Bike Show, que contou com a presença a concurso de criações assinadas por nomes importantes da cena Custom portuguesa e o passeio de Domingo, que mobilizou uma enorme caravana de participantes que desfrutaram das belas paisagens da Serra e do Parque Natural da Arrábida, foram >>





outros atrativos que tornaram este evento, maior a cada ano que passa, um grande sucesso. O facto de ser um evento de rua, teve ainda o mérito de levar esta variante do mundo das motos ao grande público, que também correu em força. //





# LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36  
2800-714 Almada

215 865 685  
[lombasecurvas.com](http://lombasecurvas.com)

Marque um test drive.



Transalp 750 Descubra a Touring de aventura



# Vinte anos DE DUCATI MULTISTRADA

O modelo que mudou a história da Ducati, dando origem a uma das mais bem-sucedidas famílias do fabricante de Bolonha, completa vinte anos.



**A** Multistrada (Multi-strada) nasceu em 2003, com o objetivo de oferecer aos motociclistas uma Ducati que fosse versátil e desportiva, capaz de enfrentar qualquer terreno com rapidez, máxima segurança e fiabilidade.

A primeira versão denominava-se Multistrada 1000 DS, e foi o embrião de uma família que continuou a evoluir ao longo de quatro gerações (2003, 2010, 2015 e 2020) a mais recente baseada nos motores V2 e V4 Granturismo.

Em vinte anos de existência a Multistrada trouxe consigo uma rica história de inovações e evoluções tecnológicas que redefiniram os padrões da indústria motociclística, que conquistaram os entusiastas das grandes aventuras.

Entre as mais importantes inovações introduzidas pela primeira vez numa moto estavam os Riding Modes do modelo de 2010, uma solução agora frequentemente encontrada maioria das motos de praticamente todas as gamas.

A Multistrada V4, a referência tecnológica do fabricante de Bolonha, introduzida no mercado em 2020, foi em simultâneo a primeira moto no mundo equipada com radar dianteiro e traseiro. Uma solução que tornou possível introduzir os sistemas



de Cruise Control Adaptativo (ACC) e de deteção de ângulo morto, o Blind Spot Detection (BSD), que melhoram o conforto de condução e potenciam a segurança.

Também no mesmo modelo, a Ducati introduziu a solução Phone Mirroring, que transforma o painel de instrumentos num mapa de navegação a cores, enquanto mantém visível a informação da instrumentação necessária para a condução.

A Multistrada V4 também conta com intervalos de manutenção de referência, com verificação da folga das válvulas a cada 60.000 km. Todos os modelos da >>



gama Ducati contam com a garantia “4Ever Ducati”, válida por 4 anos com quilometragem ilimitada.

Para celebrar o vigésimo aniversário do modelo que mudou a história do fabricante de Bolonha, a Ducati montou no seu museu uma exposição temporária intitulada “Multistrada 20th - Twenty Years of Evolutionary Exploration”.

Os entusiastas podem admirar de perto dois dos mais simbólicos modelos da dinastia Multistrada.

Por um lado, a primeira Multistrada 1000 DS, que incorpora a visão inicial e inspiração por detrás da criação desta família de motos, e, por outro lado, a mais recente Multistrada V4 Rally, que espelha na perfeição o caminho de inovação e evolução que o modelo cruzou nos últimos vinte anos.

A exibição é complementada por um curto documentário que, através de imagens e referências, traça a história e o progresso que caracterizaram este

incrível modelo, desde a sua introdução até às mais recentes versões.

A exposição especial “Multistrada 20th - Twenty Years of Evolutionary Exploration” permanecerá aberta até ao início de outubro com o mesmo horário do Museu Ducati, de segunda-feira a domingo das 9:00 to 18:00 e encerrando às quartas-feiras.

A Multistrada será uma das protagonistas da Ducati World Première 2024. Após o primeiro episódio dedicado à Ducati Monster 30º Aniversário, cinco outras datas e outros tantos modelos Ducati da gama 2024 serão revelados a cada duas semanas.

Toda a informação sobre como visitar o museu e reservar entradas está disponível na secção dedicada à Borgo Panigale Experience em [Ducati.com](https://www.ducati.com).

A história da Multistrada está também ilustrada em pormenor no artigo Multistrada Dynasty no website global Ducati. //









**MERLIN**  
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

[www.merlinbikegear.com](http://www.merlinbikegear.com)

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

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

C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)



# 8

# Mitos

## DOS CAPACETES

A verdade ou a mentira sobre os capacetes de motociclismo

# NÃO ARRISQUE A SUA SEGURANÇA

## 1

### **Se deixar cair o seu capacete tem de o substituir**

Estritamente falando pode dizer-se que sim, este mito é verdadeiro. Um capacete que sofra uma queda de um ponto elevado, digamos mais de um metro e meio de altura, pode efectivamente ter sofrido danos que não sejam visíveis do exterior e que podem comprometer a segurança em caso de acidente. A calota exterior pode ter estalado ou a calota interior pode ter sido comprimida. Sobretudo caso o capacete já tenha alguns anos de uso.

Algumas marcas até pintam de preto o interior da calota para realçar qualquer dano sofrido no EPS, para que o branco do material interior revele o dano. Recomenda-se que, por segurança e antes de o voltar a usar, devolva à fábrica para avaliação qualquer capacete que tenha sofrido uma queda.

## 2

### **Os capacetes de fibra de carbono são melhores do que os de fibra de vidro, que por sua vez são melhores do que os de plástico.**

Não necessariamente verdadeiro. A fibra de carbono, que já é utilizada em capacetes desde o início da década de 70, embora tenha algumas qualidades excelentes, como a sua relação resistência/peso, também pode ser frágil ao oferecer menos flexibilidade em comparação com outros materiais, facto que não ajuda a dispersar tão bem a energia do impacto pela superfície da calota do capacete.

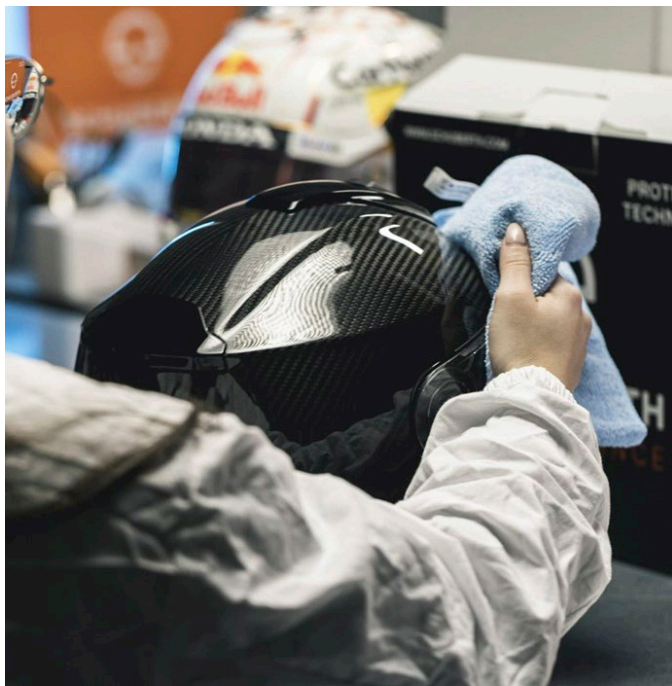
Muitas marcas não usam fibra de carbono nos seus capacetes, pois um melhor desempenho na absorção e dispersão da energia do impacto pode ser alcançado usando uma calota de fibra compósita, mantendo dessa forma um peso relativamente reduzido.

Os capacetes de plástico, mais concretamente os de polímero termoplástico ABS, são mais baratos de fabricar mas nem sempre oferecem a flexibilidade necessária para dispersar a energia de um impacto pela superfície da calota.

No entanto existem outros tipos de plásticos, destacando-se o Lexan, um polímero termoplástico de policarbonato, que se apresenta extremamente elástico e resistente, sendo usado nos capacetes dos astronautas, e nas viseiras de qualidade.

O ABS é conhecido pela sua resistência ao impacto, tração e abrasão, além de ser fácil de moldar e ter um preço relativamente baixo. Por outro lado, o Lexan é conhecido por sua alta resistência ao impacto e transparência, tornando-o uma escolha popular para aplicações que exigem clareza óptica. Além disso, o Lexan é resistente a altas temperaturas e tem uma boa resistência química, inclusive aos raios UV, que garante uma grande longevidade às suas propriedades iniciais.

As novas regulamentações ECE 22:06 (saiba mais neste link) estipulam um teste de impacto a baixa velocidade que será mais difícil de passar para os fabricantes de capacetes de polímeros mais duros, consequentemente mais baratos. >>



# 3

## Substitua o seu capacete após cinco anos

O desempenho de um capacete deteriora-se ao longo do tempo e com o uso. Com o tempo, a calota interior em EPS (esferovite) começará a perder as suas características originais, podendo desfazer-se sob impacto, enquanto um material mais novo irá comprimir gradualmente, abrandando as forças de um eventual impacto.

Se um capacete tiver tido um uso elevado, por exemplo em deslocações diárias, recomendamos que o substitua a intervalos mais curtos, pois a contaminação ambiental, a contaminação interna e os múltiplos ciclos térmicos podem decompor rapidamente a calota de EPS. O desgaste dos vedantes, fivelas e correias também é acelerado pelo uso diário, em comparação com uma utilização ocasional de fim-de-semana.

Um capacete guardado numa garagem onde existam vapores de gasolina, diluentes ou fumos de escape, pode ver o seu envelhecimento significativamente acelerado, e locais húmidos causam o aparecimento de fungos. Uma exposição aos raios solares também acelera a degradação dos diversos componentes, enquanto uma temperatura elevada pode causar deformações na

calota exterior.

Há registo de capacetes com menos de 5 anos, que nunca foram usados, mantidos na sua embalagem original fechada, que apresentam danos significativos no EPS, nos forros e nos vedantes.

Recomendamos substituir um capacete ao cabo de cinco anos ou eventualmente ainda mais cedo, mesmo que não tenha sido sujeito a qualquer impacto. Se tiver que o mandar restaurar, que seja apenas para o manter em exposição, para recordar os bons momentos que ele lhe proporcionou.

# 4

## Os capacetes mais caros são melhores do que os baratos

Um capacete caro é provável que passe os testes de segurança exigidos, com uma margem de segurança maior do que um capacete barato. O seu ajuste à cabeça é provável que seja melhor, devido à maior variedade de tamanhos de calota e à maior quantidade de diferentes almofadas de ajuste disponíveis para o mesmo.

Um capacete que se ajusta melhor e não é sobredimensionado, devido ao maior número de tamanhos de calotas disponíveis, será mais leve e causará menos fadiga e não irá provocar distrações ou irritações desnecessárias durante a condução. Isto reverte a favor de uma condução mais segura.

Características de segurança ativa nos capacetes também são sinónimo de um maior custo de produção. Destacam-se pontos como sistemas de ajuste, estabilidade a alta velocidade, ventilação, redução de ruído aerodinâmico, peso e qualidade ótica da viseira, fatores que contribuem fortemente para um maior conforto que se traduz numa menor fadiga e numa maior capacidade de reação, ou ainda sistemas como a tecnologia Mips que pode ficar a conhecer melhor se clicar aqui.

A qualidade ótica das viseiras baratas é muitas vezes descartada para manter os custos de produção baixos, e pode ser uma causa de dores de cabeça, pois os olhos do motociclista estão a lidar com distorções que cansam a vista e provocam cansaço.

Vale no entanto a pena considerar que pormenores como gráficos extravagantes e ventilação mais sofisticada podem contribuir para os custos extra dos capacetes mais caros. Escolher um capacete de cor simples, em vez de uma opção multicolorida, pode ser uma forma de poupar dinheiro sem comprometer a segurança.

# 5

## A correia com argolas D é melhor do que a fivela de encaixe

Há um lugar para cada tipo de fivela. Os capacetes desportivos usam sistemas de retenção com o fecho por duplo D, enquanto que os capacetes de turismo ou urbanos normalmente optam por um sistema de retenção com fecho

micrométrico (ou fivela de encaixe).

O sistema de correia com argolas em duplo D é infinitamente ajustável, extremamente seguro mas torna-se complicado de apertar e desapertar, especialmente para os motociclistas mais inexperientes e os passageiros, ou com as mãos enluvadas ou frias.

O sistema de fecho micrométrico usa normalmente uma língua de aço inoxidável ou em resina, com diversos trincos, e uma alavanca de libertação que é praticamente impossível de libertar acidentalmente.

Em testes realizados pelas entidades competentes, ambos os sistemas de fecho resistiram da mesma forma às mesmas forças, e ambos sucumbiram antes das correias a que estão ligados.



# LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra



Marque um test drive.

Avenida Raúl Solnado 7A  
2725-397 Mem Martins

219 229 195  
lopeslopes.pt



Transalp 750 Descubra a Touring de aventura

## 6

**O peso do capacete importa**

Certamente que sim. Um capacete mais leve será mais agradável para conduzir e será menos fatigante para o piloto com o acumular dos quilómetros.

Uma diferença de peso de 200 gramas numa viagem de seis horas numa moto desportiva faz toda a diferença. Numa moto turística, com uma boa proteção aerodinâmica, essa diferença de peso não se notará tanto.

No entanto o peso não é tudo e uma aerodinâmica bem conseguida pode tornar um capacete mais confortável do que outro que seja apenas mais leve.

## 7

**Os testes ECE, Sharp, DOT são todos igualmente relevantes**

Dentro da indústria, os testes ECE e DOT são bem respeitados e são obrigatórios nos seus respetivos mercados. Apenas os capacetes homologados pela ECE podem ser usados na Europa, pois o padrão DOT (que é o processo dos EUA) não é oficialmente reconhecido.

O teste Sharp só testa os capacetes que já são homologados pela ECE. A introdução da normativa ECE 22:06 marca uma melhoria significativa na segurança dos motociclistas, como já tínhamos tido oportunidade de referir neste artigo (clique para ver).

Para o teste de homologação ECE 22:06, cada fabricante precisa de submeter 55 capacetes de pré-produção para aprovação e depois mais 55 capacetes da produção, isto para cada tamanho de calota exterior. Em perspectiva, um modelo de capacete que tenha quatro tamanhos de calota, representa 440 capacetes fornecidos para os testes e respetiva aprovação da ECE, valor a que acresce o custo dos próprios testes. Além disso, as principais marcas ainda desenvolvem os seus

próprios testes para garantirem a sua qualidade de fabrico e que os seus capacetes passam os testes de homologação.

Em suma, o teste ECE é incrivelmente dispendiosa e extenso, cobrindo aspectos como a degradação UV, os tipos de adesivos usados nos autocolantes, a qualidade ótica da viseira, a capacidade do motociclista de ouvir dentro do capacete... e a lista continua. Se quiser ler as 176 páginas completas, pode fazê-lo aqui.

## 8

**As unidades de comunicação nos capacetes são perigosas**

As unidades de comunicação podem obviamente reduzir a capacidade do piloto de ouvir o ambiente que o rodeia, mas ao mesmo tempo podem fornecer direções emitidas pelo GPS, escutar mensagens e receber chamadas telefónicas, sem que o piloto necessite tirar as mãos do guiador, reduzindo assim as distrações.

Os sistemas modernos que funcionam com os assistentes de voz Siri e Google permitem que os comandos de voz substituam os movimentos das mãos.

A integração dos sistemas nos capacetes é uma ótima ideia. E os capacetes que integram essa opção são testados para aprovação da ECE 22:06 com e sem as unidades de comunicação instaladas.

No entanto, as unidades de comunicação externas adicionais representam uma questão diferente. Há um compromisso quando estas são instaladas.

Uma parte do teste ECE 22:06 mede a energia rotacional durante um impacto, o que obriga os fabricantes a fazerem capacetes mais lisos, para que não tenham partes que sobressaíam, ou se as tiverem, que se partam em caso de impacto. Por isso cada vez mais fabricantes oferecem produtos que incorporam o sistema de comunicação no seu interior.

Uma unidade de comunicação presa do lado de fora da calota exterior do capacete pode aumentar o risco de lesões rotacionais e lesões por compressão. Também pode ser uma origem de ruído, mas tem a vantagem de poder ser facilmente trocada de um capacete para outro. //

# PACKTALK EDGE

SOUND BY



OPERATED BY  
**NATURAL VOICE**

**3 ANOS**  
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



#### Air Mount

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



#### USB tipo C

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



#### Atualizações de software s/fios

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



#### À prova de água

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



#### Carga rápida

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

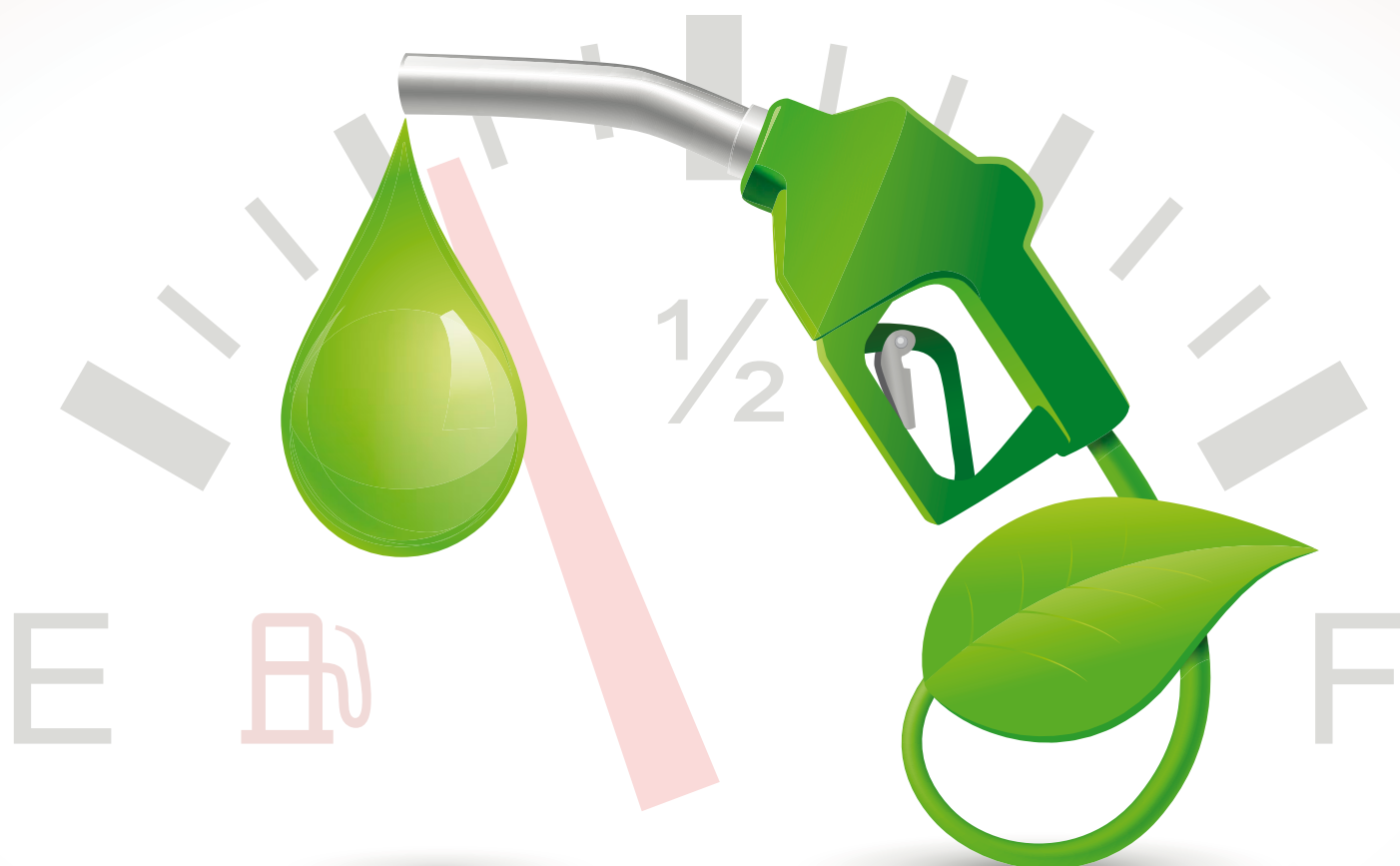
#### Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



[www.cardosystems.com](http://www.cardosystems.com)  
[www.goldenbat.pt](http://www.goldenbat.pt)





# Os e-fuels

## SERÃO O FIM DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS?

Os e-fuels são combustíveis sintéticos criados através de um processo químico e produzidos a partir de fontes renováveis de energia. Resultam da combinação química de hidrogénio gasoso (H<sub>2</sub>) e dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e podem ser usados em todos os veículos que funcionem com gasolina, gasóleo, ou GPL, sem qualquer alteração.



**A** vantagem dos e-fuels passa pelo facto de, ao contrário de outras soluções de mobilidade ecológicas e sustentáveis, puderem utilizar a rede existente de abastecimento e transporte de combustíveis fósseis, sem exigirem uma adaptação dos motores de combustão interna nem dos respetivos veículos.

Além disso, estes combustíveis sintéticos que não são extraídos do petróleo, podem ser completamente neutros em emissões se forem produzidos unicamente com recurso a energias renováveis. Por isso os diversos produtores de combustíveis sintéticos estão introduzindo progressivamente o uso de energias renováveis na produção dos seus produtos, o que os tornará ainda mais sustentáveis e perto da neutralidade carbónica.

O método de fabrico dos e-fuels consiste em sintetizar o hidrogénio e o dióxido de carbono através de reações químicas que formam diferentes tipos de combustíveis. Existem vários processos possíveis e todos eles necessitam de eletricidade, que deverá ser proveniente de fontes renováveis, como a solar ou a eólica, bem como água e dióxido de carbono.

A água é usada para produzir hidrogénio através de processos de eletrólise e o dióxido de carbono é extraído da atmosfera ou reciclado através de processos industriais a partir de derivados de resíduos municipais ou biomassa não alimentar.

O custo de produção dos e-fuels depende do preço da eletricidade renovável, do custo do dióxido de carbono, do nível de escala e eficiência da respetiva produção, dos impostos e subsídios aplicados, etc. Prevê-se que os e-fuels possam vir a custar entre 0,8€/l e 1,6€/l em 2030.

A pegada ecológica dos e-fuels é medida pelo impacto ambiental que a sua produção e consumo têm sobre os recursos naturais. Os e-fuels podem ser neutros em emissões se forem produzidos unicamente com recurso a energias renováveis, pois o dióxido de carbono emitido na sua combustão é igual ao que foi capturado na sua produção.

No entanto, os e-fuels também podem ter impactos negativos se, por exemplo, forem produzidos com recurso a energias fósseis ou se implicarem o uso excessivo de água ou demasiada ocupação de solo.

### OS PRINCIPAIS TIPOS DE E-FUEL SÃO OS SEGUINTE:

- **E-diesel:** é um combustível sintético produzido a partir da combinação de hidrogénio e dióxido de carbono, que pode ser usado em motores a diesel sem necessidade de qualquer adaptação do motor. O e-diesel

tem uma energia específica de cerca de 43 MJ/kg, semelhante ao diesel derivado do petróleo.

- **E-gasolina:** é um combustível sintético igualmente produzido a partir da combinação de hidrogénio e dióxido de carbono, que pode ser usado em motores a gasolina sem necessidade de adaptação do motor. A e-gasolina tem uma energia específica de cerca de 44 MJ/kg, semelhante à gasolina fóssil.

- **E-gás:** é também um combustível sintético produzido a partir da combinação de hidrogénio e dióxido de carbono, que pode ser usado em motores que consomem gás natural, sem necessidade de adaptação. O e-gás tem uma energia específica de cerca de 50 MJ/kg, superior à do gás natural.

Existem várias empresas que têm vindo a desenvolver combustíveis sintéticos, aprimorando o processo da sua criação. Alguns exemplos são a Bosch, uma das grandes fornecedoras de componentes para a indústria automóvel, que prevê que o uso alargado de combustíveis sintéticos nos transportes em geral, poderá ser responsável pela supressão de um valor considerável em termos de emissões de CO<sub>2</sub>.

Também a Audi, uma marca do Grupo Volkswagen e que é dona da Ducati, tem projetos a decorrer nesse sentido com a Etogas, a Joule, a Sunfire, a Global e a Bioenergy, e faz parte da eFuel Alliance, uma iniciativa que reúne vários parceiros do setor energético, automóvel, industrial e académico para promover as vantagens e benefícios dos e-fuels junto dos decisores políticos, autoridades, público especializado e dos media.

Estes combustíveis sintéticos podem representar uma oportunidade para os fabricantes que apostam nos motores de combustão interna, pois permitem reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> sem necessidade de alterar





os veículos ou a infraestrutura de distribuição actualmente existente.

Os e-fuels podem ser consumidos por qualquer motor de combustão interna que utilize combustíveis líquidos ou gasosos, sem necessidade de adaptação ou modificação. Isto significa que os e-fuels podem ser usados em todos os veículos e sistemas de aquecimento que funcionam com gasolina, gasóleo, gás natural, GPL, etc. e podem também ser misturados com os combustíveis fósseis convencionais, aumentando a sua sustentabilidade ambiental.

Os e-fuels ainda não estão disponíveis comercialmente em larga escala, pois ainda estão em fase de desenvolvimento e demonstração. No entanto, a Repsol anunciou recentemente que, até ao final de 2023, 50 dos seus postos de abastecimento na península Ibérica (10 em Portugal) irão disponibilizar combustíveis sintéticos com uma emissão de carbono neutra, sendo que Madrid, Barcelona e Lisboa (estação de serviço de Alcochete) já contam com um desses postos de abastecimento.

A Audi também anunciou que irá produzir anualmente cerca de 400 mil litros de e-diesel na sua fábrica em Laufenburg (Suíça) a partir de 2023. A Bosch também prevê que grandes volumes de e-fuels possam chegar ao mercado até meados da década de 2020.

No desporto, laboratório tecnológico por excelência, os e-fuels estão a ser testados em condições extremas e intensivas, com vista a uma utilização generalizada futura.

A Dorna está a trabalhar com os fabricantes e fornecedores de combustível da MotoGP para desenvolver uma seleção de combustíveis sustentáveis de substituição direta, o que significa que podem ser usados em todos os veículos quotidianos de todo o mundo. E como tal, até 2024, o combustível em todas as classes

da MotoGP incorporará no mínimo 40% de origem não fóssil, e até 2027 será 100% de origem não fóssil.

Por seu lado, e ao contrário dos seus congéneres japoneses que apostam na combustão a Hidrogénio, os fabricantes europeus estão muito interessados no potencial dos e-fuels para diminuírem a sua dependência de combustíveis fósseis ou de materiais nobres, necessários para a produção dos veículos elétricos, que exigem uma estreita relação comercial com a toda-poderosa China, detentora do monopólio de elementos raros fundamentais como o lítio e o cobalto, entre outros.

A BMW Motorrad tem um programa em curso em parceria com a NORDOEL, a KTM tem um acordo com a Mobil, uma empresa do grupo ExxonMobil, e a Ducati, por palavras do seu CEO Claudio Domenicali numa recente entrevista, vê com bons olhos as vantagens oferecidas pelos e-fuels e afirma estar preparado para o desafio da inclusão dos combustíveis sintéticos na MotoGP.

Esta parece ser uma solução mais viável do que a queima de Hidrogénio comprimido através de injeção direta nos motores de combustão interna, cuja adaptação dos veículos e da rede de distribuição e transporte seria imperativa, devido às características do Hidrogénio. Pode saber mais sobre esse tema se clicar aqui.

Os e-fuels serão provavelmente a solução mais rápida e fácil de transferir para a prática, eliminando a gasolina atual que além da sua origem fóssil ainda incorpora bioetanol, um biocombustível que é produzido a partir de diversas matérias-primas de origem vegetal, como a cana-de-açúcar, o milho, a beterraba, etc. e que, apesar de ter um ciclo neutro de carbono, necessita de outros recursos como água, eletricidade e fertilizantes, além da extensa ocupação de solo. Mas isso é outra história! //



# ESCOLHA TODAS AS VANTAGENS

**TIGER**  
**1200**



**GT**

**GT  
PRO**

**RALLY  
PRO**

**GT  
EXPLORER**

**RALLY  
EXPLORER**

A nova Tiger 1200. É a moto de aventura de grande cilindrada com mais capacidades, ágil e manobrável. É também significativamente mais leve e mais potente que a sua concorrência directa, com especificações, características e manobrabilidade líderes no segmento, para além da vantagem do desempenho do tricilíndrico T-Plane da Triumph. O resultado é um comportamento excepcional em asfalto e a mais dinâmica e entusiasmante experiência de off road. Desde 19.345 € PVP.



**FOR THE RIDE**

Saiba mais em: [triumphmotorcycles.pt](http://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



# TARRÉS, BOTTURI E CERUTTI **Vencem**

Pol Tarrés assegurou a sua primeira vitória num rali raid e o seu companheiro da equipa Yamaha Alessandro Botturi ajudou a fazer mais história ao completar o 1-2 à frente da Aprilia Tuareg de Cerutti.

# A

A TransAnatolia 2023 viu os concorrentes atravessar a Turquia da costa leste a oeste, começando no porto de Samsun, no Mar Negro, e terminando em Izmir, no Mar Egeu.

Após os primeiros seis dias, Tarrés abriu uma vantagem de 12 minutos e 14 segundos na liderança da classificação geral sobre Alessandro Botturi, em segundo, com uma diferença de quatro minutos e 22 segundos para Jacopo Cerutti em terceiro.

A dupla da Yamaha reescreveu os livros de história, ao serem os primeiros pilotos a vencerem o rali numa moto da categoria B2 (bicilíndricas de 451cc a 700cc), contra os protótipos de 450cc da categoria B1 (monocilíndricas até 450cc), que a Sherco 450 de Harith Noah ganhou ao ficar em 4º da geral.

O programa de sábado envolveu uma ligação de 18,22 km e depois uma longa ligação de 198,40 km até ao início da última especial de 39,69 km, antes de uma ligação de 22,39 km até à cerimónia oficial do pódio.

Depois de ter assumido a liderança da classificação geral no terceiro dia, Tarrés teve a difícil tarefa de liderar a primeira especial do dia e conseguiu manter um bom ritmo para terminar a etapa em quinto lugar a dois minutos e 24 segundos do vencedor da especial Cerutti na Aprilia Tuareg.

Depois de uma longa ligação, Tarrés entrou na etapa 5 sabendo exatamente o que tinha de fazer para ganhar o seu primeiro rali.

O andorrano fez uma excelente prova, mais uma vez sem cometer erros, para conseguir um novo quinto lugar, com um tempo de 40 minutos e 29 segundos e um minuto e 22 segundos de vantagem sobre o vencedor da etapa.

Tarrés, que não estava a 100% quando chegou ao TransAnatólia, devido a uma lesão na perna, realizou o seu sonho de ganhar um rali, terminando com uma vantagem de 11 minutos e sete segundos sobre o seu colega de equipa em segundo.

O seu tempo total de 16 horas, 10 minutos e 10 segundos assegurou-lhe a vitória na geral em grande estilo com a sua Ténéré 700 World Rally.

Botturi, no seu primeiro rali internacional de 2023, conseguiu uma recuperação impressionante na sexta-feira para ficar confortavelmente em segundo lugar após o quarto dia.

Um acidente no quinto dia reduziu a sua diferença sobre Cerutti para apenas 20 segundos, com Rui Gonçalves 5º na sua Sherco, a caminho de um 30º final.

Já no sábado o Italiano de 49 anos utilizou toda a sua experiência para terminar a primeira especial do dia em quarto lugar, com um tempo de 53 minutos e 26 segundos.

Isto deixou-o com uma vantagem de dois minutos e 25 segundos sobre Cerutti, faltando apenas os 36,59 quilómetros da última etapa.

Botturi, o vencedor da edição de 2014 do TransAnatólia, controlou a última etapa de forma brilhante e al- >>>



cançou o seu sexto pódio do rali em terceiro, apenas 42 segundos atrás do vencedor, para garantir um final dramático para o dia e um importante 1-2 para a Yamaha e a equipa na classificação geral.

O seu tempo combinado final foi de 16 horas, 21 minutos e 17 segundos, com Cerutti da Aprilia a apenas um minuto e 43 segundos a completar o pódio.

Na categoria B3 (multicilíndricas entre 650cc e 1300cc) foi a Honda CRF 1000 Africa Twin de Alessio Barreta que conquistou a vitória, num expectável mas modesto 33º lugar da geral, praticamente com duas horas e meia de vantagem sobre a segunda B3, a Ducati Desert X de Riccardo Prada, que terminou em segundo lugar (34º da geral), a mais de 5 horas do líder. //



## Classificação TRANSANATOLIA Rally

Pos	#	Driver		Bike	Class	Cla Pos	Total Time	Diff Leader	Diff Prev
1	13	POL TARRES	MLD	YAMAHA XTZ690	B2	1	16h10m10s		
2	1	ALESSANDRO BOTTURI	ITA	YAMAHA XTZ690	B2	2	16h21m17s	+11m07s	+11m07s
3	2	JACOPO CERUTTI	ITA	APRILIA TUAREG	B2	3	16h23m00s	+12m50s	+01m43s
4	88	HARITH NOAH	IND	SHERCO 450 SEF	B1	1	17h09m55s	+59m45s	+46m55s
5	52	MURAT YAZICI	TUR	FANTIC 450 RALLY	B1	2	18h37m02s	+02h26m52s	+01h27m07s
6	16	CLEMENT ARTAUD	FRA	HUSQVARNA 450 FE	B1	3	18h42m10s	+02h32m00s	+05m08s
7	10	ALBERTO BERTOLDI	ITA	KTM 450 RALLY FACTORY REPLICA	B1	4	18h46m34s	+02h36m24s	+04m24s
8	3	FRANCESCO MONTANARI	ITA	APRILIA TUAREG	B2	4	18h51m32s	+02h41m22s	+04m58s
9	4	FRANCESCO CATANESE	ITA	YAMAHA TENERE 700	B2	5	19h09m08s	+02h58m58s	+17m36s
10	31	ABDUL WAHID	IND	SHERCO 450 RTR	B1	5	19h34m26s	+03h24m16s	+25m18s
11	30	REBALLAR RAJENDRA	IND	SHERCO 450 RTR	B1	6	19h47m42s	+03h37m32s	+13m16s
12	58	LOIC PEYRICHOUT	FRA	HUSQVARNA 450 RALLY	B1	7	20h19m50s	+04h09m40s	+32m08s
13	25	YUNUS ŞAHİN	TUR	KTM 450 EXC-F	B1	8	20h36m02s	+04h25m52s	+16m12s
14	36	AND TÜFEKÇİ	TUR	HUSQVARNA FE350	B1	9	20h37m02s	+04h26m52s	+00s
15	12	GIANERNESTO ASTORI	ITA	KTM EXCF	B1	10	20h59m30s	+04h49m20s	+22m28s
16	14	ERHAN BOLLUK	TUR	FANTIC 450 RALLY	B1	11	21h14m11s	+05h04m01s	+14m41s
17	18	ARPAD BALINT	TUR	HUSQVARNA FE 450	B1	12	21h17m41s	+05h07m31s	+03m30s
18	7	FRANCESCO TARRICONE	ITA	BETA 480 RR	B2	6	21h31m14s	+05h21m04s	+13m33s
19	5	ÖZGÜR ARSEVEN	TUR	FANTIC 450 RALLY	B2	7	21h36m52s	+05h26m42s	+05m38s
20	27	ALESSANDRO MADONNA	ITA	YAMAHA WRF 450	B1	13	22h51m10s	+06h41m00s	+01h14m18s
21	59	THOMAS DE BOIS	NLD	KTM 450	B1	14	23h14m27s	+07h04m17s	+23m17s
22	20	MASSIMO MOCCI	ITA	HUSQVARNA FE 350	B1	15	23h33m37s	+07h23m27s	+19m10s
23	113	ADİL ESAT UĞURLU	TUR	GASGAS 350	B1	16	25h02m31s	+08h52m21s	+01h28m54s
24	26	EMİRHAN SARAÇ	TUR	GASGAS 350	B1	17	26h22m10s	+10h12m00s	+01h19m39s
25	71	MASSIMILIANO GUERRINI	ITA	HUSQVARNA FE 501	B2	7	27h00m10s	+10h50m00s	+38m00s
26	41	GIULIO CIABATTI	ITA	HUSQVARNA FE 450	B1	18	27h15m04s	+11h04m54s	+14m54s
27	40	LUCA PERNA	ITA	HONDA RMH 450RX	B1	19	27h16m53s	+11h06m43s	+01m49s
28	56	TUĞRUL ÖZSOY	TUR	KTM 350 EXC-F	B1	20	27h20m53s	+11h10m43s	+04m00s
29	46	ALEX SLUYTER	NLD	KTM 450	B1	21	27h21m01s	+11h10m51s	+08s
30	19	RUI GONCALVES	POR	SHERCO 450 SEF	B1	22	30h44m09s	+14h33m59s	+03h23m08s
31	15	LORENZO SANTOLINO SANCHEZ	SPA	SHERCO 450 SEF	B1	23	32h58m30s	+16h48m20s	+02h14m21s
33	6	ALESSIO BARRETTA	ITA	HONDA AFRICA TWIN CRF 1000 A 2	B3	1	43h00m09s	+02h49m59s	+10h01m39s
34	96	RICCARDO PRADA	ITA	DUCATI DESERT X	B3	2	45h28m43s	+05h18m33s	+02h28m34s
35	17	LEVENT BALINT	TUR	HUSQVARNA FE 450	B1	DSQ			
37	50	ŞAFAK VELİOĞLU	TUR	HUSQVARNA FE 501	B2	DSQ			
38	99	DEMIAN PODUROVSKII	RUS	YAMAHA TENERE XT660Z	B2	DSQ			

### WITHDRAWALS

22	MIRKO TATTARINI	ITA	BETA RR430	B1
42	DAVID STEFANUCCI	ITA	HUSQVARNA FE 450	B1

# TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

[apriliaportugal.pt](http://apriliaportugal.pt)



**aprilia**<sup>®</sup>



# Muitos

## RECORDES BATIDOS

A Ducati concluiu com êxito a sua primeira temporada como fornecedor exclusivo do Campeonato do Mundo Enel MotoE para elétricas, elevando a fasquia em todos os aspetos.



**O** Grande Prémio de São Marino e da Riviera de Rimini concluiu o Campeonato do Mundo de MotoE: 16 corridas que viram 8 vencedores diferentes cortar a meta e 7 das 9 equipas em jogo capazes de chegar ao pódio em pelo menos uma ocasião.

Louvor unânime dos pilotos para o protótipo V21L, que começou os seus primeiros testes privados em Misano há menos de dois anos e que, na sua primeira temporada, estabeleceu novos recordes em todas as pistas.

A Ducati V21L foi exposta no salão IAA MOBILITY em Munique com um esquema de cores especial, inspirado na história desportiva do fabricante de motos de Bolonha.

A marca de Bolonha desenvolveu, produziu e colocou em pista 18 motos fiáveis e de elevada performance, dando origem a um campeonato muito disputado que viu Mattia Casadei sagrar-se o primeiro Campeão do Mundo oficial de MotoE, na ronda final em Misano.

O protótipo V21L, que surgiu da colaboração en-

tre o departamento de R&D da Ducati e a Ducati Corse, é uma moto elétrica única, que integra soluções técnicas nunca antes adotadas para o conjunto de baterias, motor e conversor.

A Ducati MotoE é a MotoGP das motos elétricas e, desde os primeiros testes, que tiveram lugar em março último no circuito de Jerez, todos os pilotos do Campeonato do Mundo elogiaram a sua performance e dinâmica de pilotagem.

O protótipo V21L tem um peso total de 225 kg (com uma distribuição de peso de 54% à frente e 46% atrás) e uma distância entre eixos de 1471 mm.

O motor tem valores máximos de potência e binário de 110 kW (150 cv) e 140 Nm, respetivamente.

O conjunto de baterias representa um exemplo único no mundo das motos elétricas em termos de soluções técnicas e performance.

Pesa 110 kg, tem uma caixa em carbono e é composto por 1152 células cilíndricas da bateria do tipo "21700", ou seja, células de 70 mm de comprimento e 21 mm de diâmetro, as células de melhor performance disponíveis no mercado com o projeto MotoE se iniciou.

As suas reduzidas dimensões permitiram aos téc- >>



nicos da Ducati desenvolver um conjunto de baterias com as células distribuídas de modo a ocuparem todo o espaço disponível dentro da moto, uma solução nunca vista antes.

O que torna o 'pack' de baterias da V21L ainda mais único é o arrefecimento por líquido, que consegue gerar uma temperatura constante em cada célula e, assim, permite que a moto seja recarregada imediatamente antes de cada utilização, garantindo uma performance constante da primeira à última volta da corrida.

Graças à alta performance e fiabilidade do protótipo V21L, o Campeonato do Mundo de MotoE foi bastante bem equilibrado, com um nível competitivo muito alto por parte dos pilotos e equipas participantes.

Nas 16 corridas disputadas, entre os 18 pilotos inscritos, oito venceram pelo menos uma corrida, e dez, mais de metade da grelha, chegaram ao pódio pelo menos numa ocasião, com quatro pilotos aritmeticamente na luta pelo título até à última ronda.

Nas corridas, a V21L foi capaz de melhorar os tempos por volta anteriores em todos os circuitos, chegando mesmo a melhorar os recordes da volta para a categoria em até três segundos.

Para além disto, em quase todos os circuitos o protótipo V21L foi também capaz de bater os recordes para a categoria de Moto3.

No Grande Prémio de França, o primeiro da época, todos os pilotos da grelha foram mais rápidos que o anterior recorde.

A Ducati V21L foi recentemente protagonista da edição 2023 do salão IAA MOBILITY, em Munique, onde esteve exposta com um esquema de cores especial inspirado na história desportiva do fabricante de motos de Bolonha.

O novo grafismo contava com o vermelho Ducati combinado com branco e placas de número, pormenores em dourado e o negro da fibra de carbono exposta, e foi criado pelo Centro Stile Ducati em colaboração com Aldo Drudi especificamente para a ocasião.

Os próximos testes de desenvolvimento da Ducati MotoE começarão em breve, com o objetivo de melhorar ainda mais a performance deste fascinante e ambicioso projeto, tendo em vista a próxima época do Campeonato do Mundo. De facto, o compromisso em experimentar tecnologias inovadoras continua, de modo a adquirir mais experiência e capacidades para a uma futura moto desportiva elétrica Ducati, que seja leve e empolgante, satisfazendo assim todos os entusiastas da marca de Borgo Panigale. //



### AQUI FICAM OS NÚMERO DO CAMPEONATO DO MUNDO MOTOE 2023:

- **35** pessoal Ducati envolvidos no projeto "V21L"
- **33** anos, é a média de idade do staff Ducati envolvido no projeto
- **23** Ducati "V21L" produzidas (18 entregues às equipas, 5 suplentes, sempre prontas a utilizar na box da Ducati)
- **471**, o número total de voltas à pista efetuadas
- **38.500** quilómetros cumpridos no total
- **1.080**, o número de carregamentos feito
- **26.496** células de bateria utilizadas no total
- **1,4 MWh**, a quantidade de energia regenerada durante as travagens
- **282 km/h**, a velocidade máxima alcançada (GP de Itália, Mugello, 10 de junho de 2023)
- **2,5s**, a média dos valores de aceleração 0-100 km/h registados pela V21L
- **2,2s**, a média da melhoria dos tempos por volta comparativamente à época anterior
- **9,27s**, o intervalo médio no top-10, **2,77s** foi o mínimo (GP da Alemanha, corrida 1)
- **3,04s**, o intervalo médio no top-5, **0,49s** foi o mínimo (GP da Catalunha, corrida 2)
- **0,43s**, a diferença média entre vencedor e segundo (incluindo 3 corridas à chuva), **0,021s** foi o mínimo (GP São Marino, corrida 1)
- **10** pilotos chegaram ao pódio (de entre 18 participantes)
- **8** diferentes vencedores (de entre 18 participantes), demonstrando o equilíbrio do campeonato
- **7** equipas (em 9) chegaram ao pódio.

# **MOTO CENTER**<sup>®</sup>

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

## **A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!**



**NESTA PRIMAVERA/VERÃO,  
MARQUE UMA “REVISÃO”  
PARA A SUA MOTO**

### **Morada**

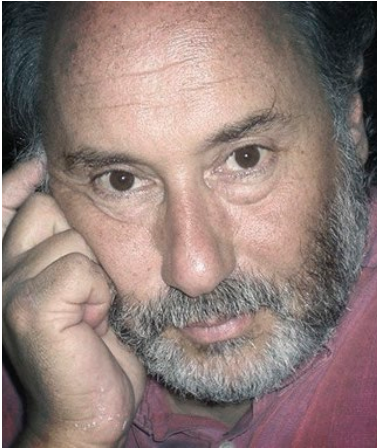
Rua Dr. António Martins,  
3 - A São Domingos de Benfica  
1070-091 Lisboa

### **Contactos**

Telefone: 217271590  
217271584

### **Email**

geral@motocenter.pt



**Paulo Araujo**

*Motociclista, jornalista  
e comentador desportivo*

## Geração PERDIDA

**P**arece que as gerações vão alternando ciclicamente, e a uma geração criativa e trabalhadora segue-se outra apática e incapaz. Isto é fácil de ver nos grandes magnatas, que criaram fortunas do nada e que, quase todos, tiveram herdeiros inúteis e esbanjadores. Onassis, Rockefeller, Getty, Hilton, dizem-vos alguma coisa?

No nosso mundo, em vez da idade da Internet ter dado origem a uma geração mais informada e mais capacitada, produziu uma geração que não sabe fazer praticamente nada.

Um amigo mecânico dizia-me há dias que despediu um aprendiz porque, ao primeiro trabalho que lhe deu, ele pegou no telemóvel para ver como se fazia no Youtube.

Já é uma realidade preocupante que, num país sem tradição motociclística ou sequer técnica, os bons mecânicos, os da velha guarda, estejam a desaparecer rapidamente.

De qualquer modo, a maioria dos mais credenciados eram os chamados retornados que agora, inevitavelmente, estão em idade de reforma. E nunca houve aquela tradição, salvo raras exceções, de crescer a montar e desmontar motores, ou por vezes construir mesmo veículos completos. Não foi assim, invariavelmente, que surgiram as primeiras marcas?

Por cá, o país não deixou. E chegou a era moderna, do facilitismo, do obsoleto, dos créditos a 100%, que está a resultar numa geração que não só não sabe, mas também não quer saber.

Ter todo o conhecimento do mundo à distância numa busca no Google, faz com que poucos se preocupem a detê-lo na cabeça... nos vários grupos da internet,

de marcas ou fóruns, sucedem-se perguntas imbecis ou afirmações categóricas de quem, sabendo muito pouco ou quase nada, já se acha detentor de todo o conhecimento do mundo, ilustrações vivas do adágio que diz que até para saber que nada se sabe, tem que se saber um bocadinho.

A maior parte dos mecânicos de hoje não sabem fazer quase nada, se não der para ligar a moto ao computador e quando confrontados com o mais pequeno problema que não vem no manual, coçam a cabeça e convidam o cliente a levar a moto a outra oficina...

Claro que também há bons mecânicos (e mecânicas) de uma nova geração, que sim, ligam a moto ao computador, mas ainda têm um entendimento profundo das razões subjacentes ao que estão a fazer.

São um punhado minúsculo, a maioria já abriu oficina própria e boa sorte a conseguir uma marcação no mês em que lhes ligarem, para que resolva um qualquer problema na vossa montada. //

**"Parece que as gerações vão alternando ciclicamente, e a uma geração criativa e trabalhadora segue-se outra apática e incapaz."**

PIAGGIO BEVERLY 400

# URBAN CROSSOVER

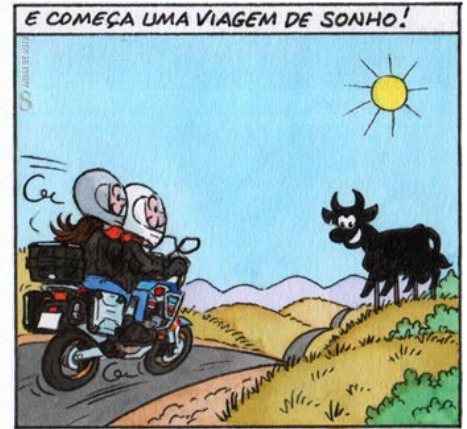


Vinte anos após a primeira geração lançada em 2001, a nova Piaggio Beverly é renovada sem perder a garra desportiva e o design elegante que escreveram a história da mobilidade urbana. Hoje, a Beverly torna-se uma crossover que combina a versatilidade e a aderência de uma roda alta com o desempenho e 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



# MOTOS **USADAS**



**PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)**



**ANDAR DE MOTO**



**André Sanches**  
*Jornalista e Motociclista*

## Incómodos DE UM MOTOCICLISTA

Com menos 2 rodas que os veículos mais comuns nas estradas no dia-a-dia, as motos enfrentam desafios sobre o asfalto, que a mim me fazem alguma “comichão”, exatamente pela menor estabilidade que temos ao enfrentar alguns obstáculos.

Com 4 pontos de apoio, os carros pouco se incomodam com os seguintes argumentos que vou referir a seguir, mas que para os motociclistas podem ser fatais.

Um dos que me atormenta é, sem dúvida, a colocação das tampas dos esgotos em locais estratégicos. Tem delas que parecem estar perfeitamente em sintonia com a trajetória que queremos realizar, seja na zona de travagem ou meio das curvas. E questiono-me se não seria possível projectar a colocação das mesmas uns metros ou até centímetros para o lado? Junto da berma já seria suficiente!

Tal como nas referidas tampas de metal, também as bandas sonoras ou cromáticas, que para os motociclistas de sonoro pouco têm, estão por vezes assentes sobre asfalto muito degradado e ainda com um volume exagerado. Ao atravessam a via na perpendicular e, especialmente nas motos de estrada, são bem sentidas, obrigando as suspensões a exercer as suas funções, o que em caso de travagem agressiva obrigam o ABS a entrar ao barulho pela perda de contacto da roda com o asfalto. Além disto, a sua colocação em curvas também é natural e, dessem estas bandas sonoras tanta aderência como o alcatrão, estava tudo bem. Infelizmente não é o caso e, então quando chove, tudo piora!

Por último, o crescimento das dimensões dos auto-

móveis. A maior presença nas estradas de veículos de grandes dimensões, para uso privado, é impressionante e cada vez maior. Ocupam a via de uma linha à outra e quando existe oportunidade de ultrapassagem pelo motociclista tentamos espreitar, mas a sua altura não nos permite ter visibilidade e obrigam-nos a esticar o pescoço para via contrária, pondo em risco a nossa segurança. No meio urbano, bloqueiam a visibilidade nos cruzamentos e nos estacionamentos ocupam muito mais espaço.

Não é, de todo, novidade que os motociclistas devem praticar uma condução muito mais cautelosa devido às inúmeras adversidades que podem surgir na estrada. O melhor conselho é mesmo efectuar uma condução com conhecimento dos limites próprios e dos da moto, enquanto garantimos a manutenção atempada dos diferentes componentes e o uso, sem desculpas, de equipamentos de proteção de qualidade. //

"Um dos que me atormenta é, sem dúvida, a colocação das tampas dos esgotos em locais estratégicos."





**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' <sup>1</sup>**  
NO PRIMEIRO ANO



**HONDA MAPIT <sup>2</sup>**  
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

<sup>2</sup> 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.