



CONTRAPONTO

DILEMAS EXISTENCIAIS...

» DUCATI MULTISTRADA V2 S » CFMOTO 800 MT EXPLORE

TESTE

**INDIAN FTR
CARBON R**



» **COMPARATIVO**

SYM MAXSYM 508 TL
KYMCO AK 550 PREMIUM

» **REPORTAGEM**

8º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS OFF-ROAD
SUZUKI REDEFINE O LMW
COMO VENCER A AUTO ESTRADA

» **TOM VITOÍN**

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



Agite a colmeia

O inseto mais agitado está prestes a escrever um novo capítulo de uma nova era. A icónica Honda Hornet sofreu uma metamorfose total para se tornar mais leve, rápida e ainda mais agressiva. A novíssima Hornet pica com mais força do que nunca graças a uma relação peso-potência líder na sua classe. O seu zumbido enérgico e desportivo faz-se ouvir através do seu novo motor de alta performance de dois cilindros paralelos de 750cc, tecnologia avançada e diferentes modos de condução. Icónica e agressiva, o seu estilo streetfighter conta com um quadro leve, em aço, tipo diamante. O enxame está ansioso para levar a novidade para as ruas e agitar a colmeia. **Realize o seu Sonho.**



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



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

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

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Vítimas do Greenwashing

Que o marketing e a publicidade envolvam a sociedade num nevoeiro lógico que a tenta convencer que práticas marginalmente benéficas para o ambiente são a solução para acabar com a devastação da natureza e dos recursos naturais, é uma coisa. Um mal que, com inteligência e cultura poderia ser combatido e extinto.

Mas que sejam os governos dos países a exigir que os seus cidadãos renovem os bens que possuem, independentemente de ainda cumprirem sem problemas o propósito que lhes é destinado, com o argumento de que são “demasiado poluentes”, é uma falácia de que dificilmente a humanidade se vai livrar a curto prazo.

Está na berlinda o aumento do IUC, taxa que vai sobretudo e de forma violenta, afetar os motociclos mais antigos. Provavelmente os dos mais desfavorecidos. A desculpa é a poluição! As emissões de gases e partículas nocivas que os seus motores emitem. Mas, das duas uma: a não ser que esta seja a prova inequívoca de que quem nos governa é completamente ignorante, então o real propósito desta medida é prejudicar efetivamente as camadas mais desfavorecidas da população, precisamente aqueles que menos emissões produzem por serem os que menos orçamento têm para esbanjar combustível, e que o fazem sobretudo por necessidade premente.

Enquanto isso, quem tiver mais posses, nesta era dos “upgrades” desnecessários, vai adquirir um novo veículo, menos ou nada

poluente, mas cuja produção contaminou o ambiente e consumiu recursos naturais desnecessariamente, em quantidades incomparavelmente maiores do que se o anterior veículo poluente tivesse continuado a ser usado.

Porque não importa se os transportes públicos são adequados às realidades, se a malha urbana tem uma ordenação de trânsito eficiente, se há ou não ciclovias que permitam utilizar meios alternativos para cumprir pequenas distâncias ou passeios seguros para os peões, os carrinhos de bebé e as cadeiras de rodas, ou ainda suficientes espaços verdes para tornar o ambiente mais agradável.

Tampouco importa que os bilhetes de avião sejam tão baratos que incentivem tantas deslocações fúteis e desnecessárias, que numa só descolagem emitem mais poluentes do que os veículos agora visados emitiram em toda a sua vida. Ou que tantos navios cruzem os oceanos, carregados de veículos “ecológicos” novos e bugigangas desnecessárias.

Pelo meio, com o dinheiro dos mais necessitados, arrecadam-se mais uns impostos inevitavelmente destinados a construir autoestradas e rotundas, a renovar gabinetes, a remunerar consultores e, quem sabe até (como dizem as más línguas), a favorecer interesses privados, com dinheiros públicos.

Mas temos oportunidade de reclamar! Participe na Manifestação Motociclística contra o aumento do IUC em 2024 //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 34 HONDA, NOVAS CORES PARA 2024
- 38 HONDA AFRICA TWIN
- 42 DUCATI DESERTX RALLY
- 48 DUCATI MULTISTRADA V4 RS
- 52 SUZUKI V-STROM 800
- 56 YAMAHA TÊNÉRÉ 700 EXTREME
- 58 KAWASAKI ZX-6R
- 62 TRIUMPH SCRAMBLER
- 68 TRIUMPH THRUXTON FINAL EDITION
- 72 BRABUS 1300 R MASTERPIECE EDITION
- 76 VESPA PRIMAVERA MICKEY MOUSE
- 78 WMC300AE AERO-ELECTRIC HYBRID

CONTRAPONTO

- 82 CFMOTO 800 MT EXPLORE VS DUCATI MULTISTRADA V2 S
- 108 SYM MAXSYM 508 TL VS KYMCO AK 550 PREMIUM

TESTE

- 94 INDIAN FTR CARBON R
- 102 VOGÉ SR1 125

REPORTAGEM

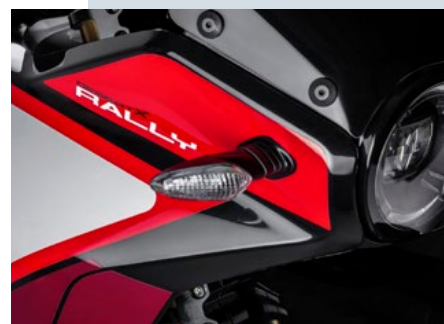
- 136 8º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS OFF-ROAD
- 140 MOTO DICAS
- 144 DUCATI REFORÇA O COMPROMISSO COM A SEGURANÇA
- 146 SUZUKI REDEFINE O LMW

DESPORTO

- 132 SPORT NEWS

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: VÍTIMAS DO GREENWASHING
- 6 PEDRO ALPIARÇA: LISBOA
- 118 ADELINA GRAÇA: LAGO OHRID - VOLTANDO À ALBÂNIA E AOS SEUS TESOUROS.
- 128 GRACINDA RÂMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS DESCENDO A GRÉCIA ATÉ MESOLONGION
- 152 PAULO ARAUJO: MIGUEL OLIVEIRA NA REPSOL HONDA?
- 154 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 156 ANDRÉ SANCHES: NÃO DEIXEM PEGADAS



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira

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

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

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

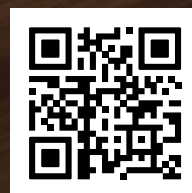
MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

Lisboa

Há vinte anos atravessava o Tejo no ferry cacilheiro, desembarcava no Cais do Sodré e atravessava Lisboa para ir ter com a minha namorada.

Lembro-me perfeitamente da sensação de liberdade infinita que me enchia o peito. Os primeiros metros percorridos na íngreme rua do Alecrim eram sempre afoitos, de 2ª metida a pequena Vespa vermelha era invencível. Puto estúpido, viciado em adrenalina e sempre - mas sempre - convencido de que o acelerador era a resposta para todos os desafios, os carris dos elétricos e as tampas de esgoto ensinaram-me a ter respeito pela rijidez do asfalto. Por mais insolente que a minha condução fosse, a imutabilidade daquela premissa era bem real. As quedas eram o autoritário educador, o limite a descoberto, e a lição a ser estudada. Tenho saudades desse ser humano de borracha.

Lisboa era uma cidade bastante diferente. As ruas da Baixa eram povoadas por gente que seguia ou regressava do trabalho, o comércio definhava lentamente, e os edifícios eram cobertos por uma decadente falta de esperança. Pontualmente, existiam eventos que revitalizavam certas zonas da cidade, mas tínhamos a sensação de que o tempo não andava. Os lisboetas viviam num torpor causado pelo trânsito sem solução, pelos jardins abandonados, pelos espaços monumentais sem vontade de mostrar a sua História. Hoje em dia, Lisboa tem sotaque.

Percorro as mesmas ruas noutra Vespa, mais digital, mais hipster, mais potente, mais segura de si, com perfeita noção da sua origem. Continuo com fé de que o acelerador irá acabar com o suspense de uma

situação por resolver, mas os perigos são outros, e surgem sob a forma de trotinetes, tuk-tuks, e Ubers conduzidos por imigrantes sem cultura taxista. Tenho saudades dos taxistas. Eram previsíveis...

Por todo o lado há ruas cortadas por causa das obras, e hordas de turistas que, enquanto procuram o melhor enquadramento para a foto, esquecem-se que esta cidade ainda não é deles.

Nos cafés da moda, nas áreas verdes arranjadas, nas lojas comuns a qualquer capital europeia, há uma urgência em aproveitar a onda, mesmo que o lisboeta viva à tona de água. Nesta cidade fundada por fenícios, a reinvenção é constante, e esta maquilhagem globalista não consegue gentrificar um passado imutável e honroso.

Embrenhado numa Lisboa que já foi mais minha, tenho medo de que se precisar de ajuda, ninguém à minha volta fale português. É que há 20 anos, quando o pistão da minha PK 50 agarrou, numa das grandes avenidas, quem me socorreu foi um taxista. //

"Lisboa era uma cidade bastante diferente. As ruas da Baixa eram povoadas por gente que seguia ou regressava do trabalho..."

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



BMW combina asas aerodinâmicas com iluminação

COM BASE EM DOCUMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO, A BMW REVELOU O USO DE ILUMINAÇÃO NOS APÊNDICES AERODINÂMICOS CONHECIDOS COMO “ASAS”.

NOS ÚLTIMOS ANOS, as famosas asas aerodinâmicas utilizadas no topo da competição de motociclismo, o MotoGP, foram incorporadas também nas motos desportivas destinadas ao mercado, oferecendo aos motociclistas a semelhança das suas motos à dos protótipos de corrida e também para que os pilotos de WSBK usufruíssem da vantagem aerodinâmica que o sistema oferece.

Contudo, as asas aerodinâmicas nas máquinas desportivas acessíveis pelos motociclistas têm um propósito limitado. Embora possam auxiliar em manter a roda dianteira no asfalto em altas velocidades na pista, fornecer uma fração de aderência extra

durante travagens e até mesmo aumentar a força submetida nos pneus contra o asfalto durante curvas, os benefícios são apenas perceptíveis em velocidades impressionantemente elevadas, muito além do que é legalmente permitido ou possível nas estradas.

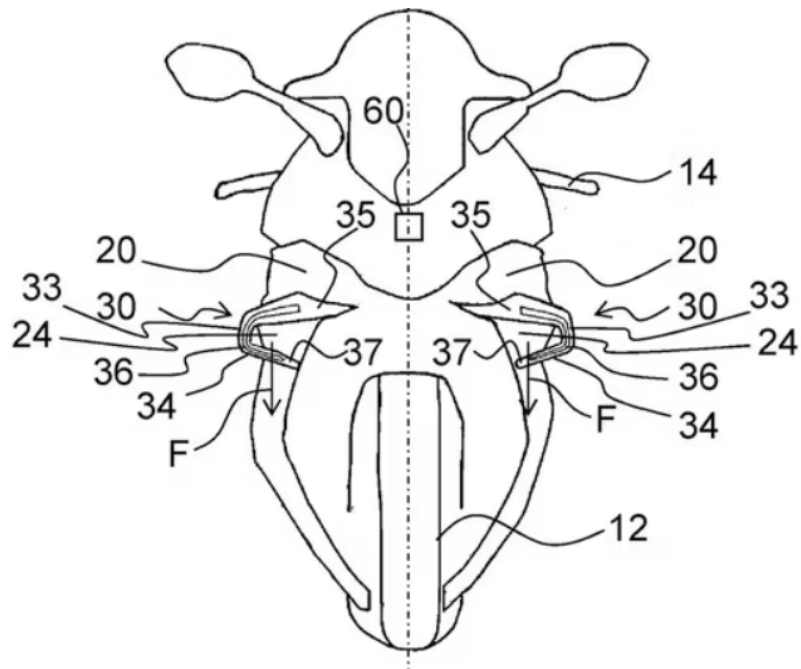
A BMW tem então explorado maneiras de incorporar uma função digna aos apêndices aerodinâmicos frontais nos seus modelos desportivos. O resultado foi revelado numa patente que demonstra asas aerodinâmicas iluminadas. Visualmente, são em tudo semelhante às asas conhecidas atualmente, como as usadas na BMW S 1000 RR, no entanto apresentam tiras de luzes LED integradas nos seus bordos

frontais, que podem desempenhar o papel de luzes diurnas, se assim for permitido pela legislação do país em questão, e simultaneamente como indicadores de mudança de direção.

Desta maneira as "wings" passam a ter uma funcionalidade concisa e vem terminar com o "problema" que muitos motociclistas têm por não acharem os piscas um adereço bonito, além de oferecerem resistência aerodinâmica.

Para além do mais, a disposição e dimensão das asas, mais sobressaídas da lateral da moto, vêm realçar a facilidade de percepção dos outros utilizadores da estrada nas mudanças de direção do motociclista, mesmo em situações de baixa visibilidade.

Ainda outra funcionalidade patenteada pela BMW foi a iluminação do solo junto da moto para fornecer uma maior visibilidade ao motociclista de onde está a colocar os pés ou o descanso lateral da moto, e até pode projetar, por meio de um visor transparente de cristal líquido, o logotipo da fabricante. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



Parceria estratégica entre a Motoxpert e o Grupo KSR

A PARCERIA COM O GRUPO KSR FAZ COM QUE A MOTOXPERT AUMENTE O SEU PORTEFÓLIO DE MARCAS IMPORTADAS PARA PORTUGAL.

A EMPRESA importadora europeia de motos, KSR Group GmbH, abriga uma variada gama de marcas, desde motos clássicas e scooters até quads/ATVs e SSVs. Entre elas estão nomes prestigiados como Brixton Motorcycles, Malaguti, Motron Motorcycles e outras.

Por sua vez, a Motoxpert é uma empresa familiar com mais de duas décadas de experiência no mercado nacional. Contando com uma vasta rede de concessionários em todo o país, o seu objetivo é tornar-se líder de mercado e já representa marcas como YCF RIDING, NECO, BLUROC MOTORCYCLES, AMSOIL, URBET e ainda possui a sua própria marca, a MYTOS MOTORCYCLES que acaba de apresentar a scooter elétrica Neo cujos detalhes pode ver aqui.

Com este acordo estratégico, que entrou em vigor a 15 de setembro de 2023, a Motoxpert ampliará

ainda mais o seu portefólio de marcas, passando a representar em Portugal a BRIXTON, a MOTRON MOTORCYCLES e a MALAGUTI. Desta forma reforça a sua posição no mercado nacional com um aumento significativo de reconhecimento que lhe irá proporcionar maior confiança no mercado.

Os CEOs da KSR Group GmbH, Christian e Michael Kirschenhofer, afirmaram: "A nossa paixão pela inovação impulsiona-nos a atualizar constantemente a nossa gama de produtos, seguindo as últimas tendências de mercado e padrões de design. Esta parceria com a MOTOXPERT representa uma oportunidade emocionante para continuar a oferecer produtos de alta qualidade aos motociclistas em Portugal."

Pode aceder aqui ao site oficial da Motoxpert para ficar a conhecer o seu portefólio. //

TRUE SPIRIT



Z900RS

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

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

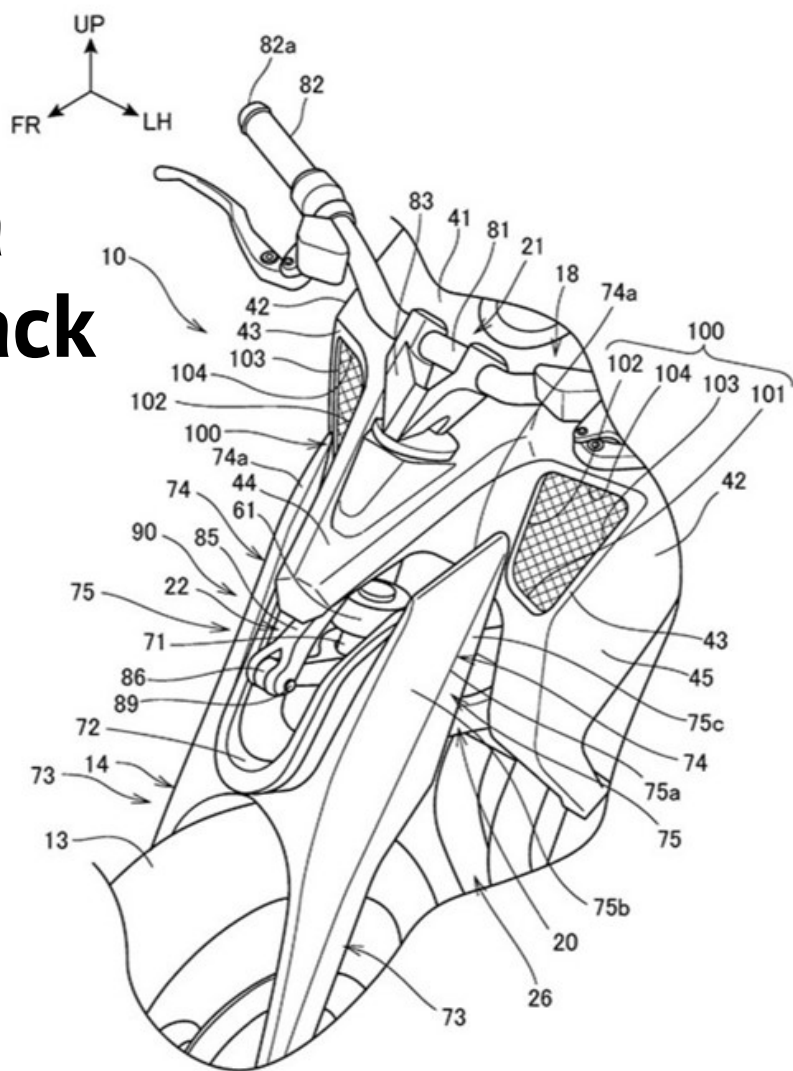
@ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt



Kawasaki
Let the good times roll

Honda trabalha forquilha Hossack

UMA PATENTE SUBMETIDA PELA HONDA REVELA QUE A FABRICANTE JAPONESA ESTÁ A INVESTIGAR A APLICAÇÃO DE UMA SUSPENSÃO HOSSACK PARA A NAKED DE ALTA CILINDRADA CB1000R.



A TECNOLOGIA Hossack foi adotada nas motos de topo da BMW, desde a K1200 até à K1600, e, mais recentemente, também na última geração da Honda Gold Wing. Agora, a Honda está a desenvolver uma versão adaptada desta ideia previsivelmente para uma moto naked de alto desempenho, a CB1000R.

Um pedido de patente submetido pela Honda mostra a secção dianteira estilo Hossack, composta por uma estrutura de metal fundido que segura a roda dianteira, ligada ao quadro por um par de braços semelhantes às suspensões dos automóveis, apoiados por um único amortecedor colocado em posição central. No pedido de patente o sistema está aplicado a uma moto naked de quatro cilindros, semelhante à CB1000R.

Como principal vantagem, a forquilha Hossack é capaz de separar as forças de travagem e de suspensão, permitindo uma suspensão suave e evitando um afundamento da frente durante a travagem. Além disso, esta suspensão permite ajustar a flexibilidade lateral, mantendo ao mesmo tempo a máxima rigidez longitudinal.

No entanto, neste caso, a Honda está a explorar uma vantagem do design Hossack que até agora tinha sido ignorada, a sua aerodinâmica.

Vista de frente, a estrutura vertical assente na roda dianteira pode ser mais estreita do que as forquilhas telescópicas tradicionais e pode ser moldada num perfil aerodinâmico para cortar o ar de forma mais eficiente. Como se pode ver, acima da roda da frente, o design foi moldado de forma a canalizar o ar em direção às duas entradas laterais existentes no depósito de combustível. Segundo a patente, estas entradas de ar podem ser usadas quer para a alimentação do motor quer para ajudar a arrefecer o radiador.

Um detalhe que não está mencionado na patente é o farol dianteiro, que graças à tecnologia LED, permite aproveitar melhor o espaço utilizado devido ao seu tamanho significativamente mais reduzido que as lâmpadas convencionais, sendo possível conceber uma frente muito mais aerodinâmica, enquanto mantém a estética de uma moto naked. //

THE CUT EDGE



NOVO MODELO

450 NK

A 450NK chama atenção por onde quer que passe, é provavelmente a moto mais atraente do seu segmento. Prática, ágil, fácil e agradável de conduzir, a 450NK é perfeita para enfrentar a selva urbana e curvas acentuadas. O seu ecrã TFT a cores de 5" garante uma interação e controlo totais. Tal como a sua variante desportiva 450SR, chegou para redefinir o conceito das motos de média cilindrada. Preparado?





Test Rides Arc Vector só para alguns

OS TEST RIDES DA ARC VECTOR, UMA DAS MOTOS ELÉTRICAS MAIS CARAS DO MUNDO, JÁ COMEÇARAM MAS NÃO SÃO PARA TODOS.

A FABRICANTE Arc anunciou recentemente um programa de testes nos Estados Unidos e no Reino Unido para o modelo elétrico Vector, mas a participação não é acessível a qualquer um.

Os potenciais motociclistas que pretenderem realizar estes testes precisam de mostrar capacidade financeira para adquirir a moto e ainda fornecer prova do seu histórico de condução, antes de poderem participar nos testes.

Esta medida tem como objetivo “afastar os curiosos” e garante que apenas potenciais compradores possam participar do contacto com a extremamente exclusiva e cara Arc Vector.

A justificação também considerando o desempenho da Arc Vector, uma vez que a moto pode fazer arranques dos 0 a 100 km/h em apenas 3,2 segundos, o

que implica alguma habilidade e experiência em cima de uma moto.

A silhueta da Arc Vector é composta por uma carenagem de uma só peça em fibra de carbono que lhe confere um design futurista de café racer e a bateria faz parte da estrutura da moto, eliminando assim a necessidade de um quadro tradicional.

A pouco convencional suspensão dianteira de braço oscilante e a direção centralizada são outras características que a tornam única e que raramente são vistas noutros modelos.

Quanto à unidade motriz da Arc Vector, o motor elétrico de 127 cv (95 kW) permite-lhe atingir uma velocidade máxima limitada eletronicamente a 200 km/h e a bateria de 16,8 kWh oferece uma autonomia de cerca de 322 km em condução urbana

ou aproximadamente 200 km em autoestrada. A marca, ainda assim, afirma que a autonomia urbana oficial, de acordo com o ciclo NEDC (New European Driving Cycle), é na verdade maior, com 582 km.

Projetada para funcionar com um avançado interface entre homem e maquina, a Arc Vector, inclui um casaco com tecnologia incorporada para fornecer feedback háptico e um capacete especial com um ecrã de alerta (HUD) para que o condutor possa manter os olhos na estrada enquanto recebe informações relevantes.

Lançada pela primeira vez em em 2018 e tendo posteriormente enfrentado desafios financeiros que ameaçaram encerrar a fabricante, um recente influxo financeiro manteve a Arc em desenvolvimento o que lhe permitiu anunciar recentemente que se preparava para começar as entregas do modelo Vector.

Cada Arc Vector é especialmente desenvolvida e personalizada para cada motociclista e tem um preço inicial de cerca de 121.000€ na versão base, pode encomendar a sua aqui.. O interesse por esta moto especial foi aumentado após Ryan Reynolds, ator de renome internacional, ter adquirido uma destas motos tão especiais. //



sbs[®]

GO AHEAD



 **BETTER BRAKES**

Desempenho na travagem & Sustentabilidade
O composto certo para a tua moto.

#sbsbetterbrakes


LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS





Airbags nas motos chegam em 2025

AUTOLIV CONFIRMA A CHEGADA DESTES EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA ÀS MOTOS NO ANO DE 2025.

COM 70 ANOS de experiência na área dos sistemas de segurança com airbag, a Autoliv aponta agora as suas ambições para melhorar a proteção dos motociclistas nos acidentes de motos.

Inventora do cinto de segurança, do seu pré-tensor e da cortina airbag nos carros, a fabricante de sistemas de segurança para veículos já começou o caminho de integrar airbags nas motos quando, em 2021, iniciou uma parceria com a Piaggio, além do já criado com a Airoh para desenvolver o capacete com airbag.

A Autoliv declarou que os seus airbags para motos entrarão em produção no primeiro trimestre de 2025, como parte do ambicioso objetivo da marca em salvar 100.000 vidas por ano até 2030. Atualmente a Autoliv estima que o seu equipamento de segurança salva cerca de 35.000 vidas por ano, pelo que a perspectiva de reduzir as mortes relacionadas com motos pode ser um passo significativo para atingir este objetivo.

Apesar de a Honda ter equipado a Gold Wings com airbags em duas gerações da moto, a partir de 2006, a tecnologia não ganhou aderência. A Autoliv acredita

que, ao implementar airbags em motos e scooters de pequena cilindrada, segmentos que dominam os mercados, especialmente na China e na Índia, tem grandes probabilidades de salvar um grande número de vidas.

Os motivos que levam a Autoliv a explorar esta solução de segurança inovadora foram a fraca adesão ao uso de capacetes e a grande presença de motos no trânsito das grandes cidades, sobretudo em países como a China e Índia.

O sistema de airbag da Autoliv é semelhante ao das Honda Gold Wing, insuflando um “saco” à frente do condutor em caso de uma colisão frontal e foi desenvolvido para ser instalado em scooters e na maioria das motos com posições de condução vertical já que as motos desportivas, com a sua posição de condução inclinada para a frente, são um desafio mais difícil porque a cabeça do motociclista está mais próxima do ponto de impacto.

O sistema de airbag da Autoliv para motos é composto por sensores, uma unidade de controlo eletró-

nico e o próprio airbag, accionado por meio de um sinal elétrico que irá dar início à reação química de forma a enchê-lo em milissegundos.

As semelhanças do sistema com o já utilizado há vários anos nos automóveis, tornam-no numa solução de segurança relativamente barata de instalar nas motos.

Face à falta de um “capô”, como nos carros, o maior desafio que a Autoliv teve de ultrapassar para incorporar o airbag nas motos foi o de diminuir o tempo de reação dos airbags, tornando a sua ação suficientemente rápida após o impacto (falamos de milésimas de segundos nesta reação).

Apesar de o airbag se destinar apenas a ser eficaz em colisões frontais, a Autoliv considera-o como parte de uma solução de segurança holística. A empresa também está a desenvolver airbags em forma de equipamento, como coletes ou mochilas. Ainda assim, acredita que os airbags montados nas motos são provavelmente mais eficazes na redução de mortes e ferimentos, uma vez que não dependem da utilização de equipamento adequado por parte dos motociclistas.

Dada a relação existente entre a Autoliv e a Piaggio, é provável que as primeiras versões de produção do airbag apareçam numa das motos do fabricante italiano, que inclui a Aprilia, Vespa e Moto Guzzi. Já

em 2022, a Piaggio mostrou uma versão protótipo da scooter MP3 equipada com airbag, na EICMA 2022, em Milão, pelo que há uma forte probabilidade de que este modelo esteja entre os primeiros a receber o sistema.

Contudo, espera-se ainda que a Autoliv ofereça o seu sistema de airbag a qualquer outro fabricante que queira adotá-lo, por isso, da mesma forma que muitas marcas de motos utilizam, por exemplo, os mesmos sistemas de travagem ABS da Bosch, várias empresas poderão acabar por utilizar os mesmos airbags Autoliv no futuro. //



CAISMOTOR

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



**1290 SUPER
ADVENTURE S**



f @ /caismotor



25 Suzuki Hayabusa 25º Aniversário no mercado nacional

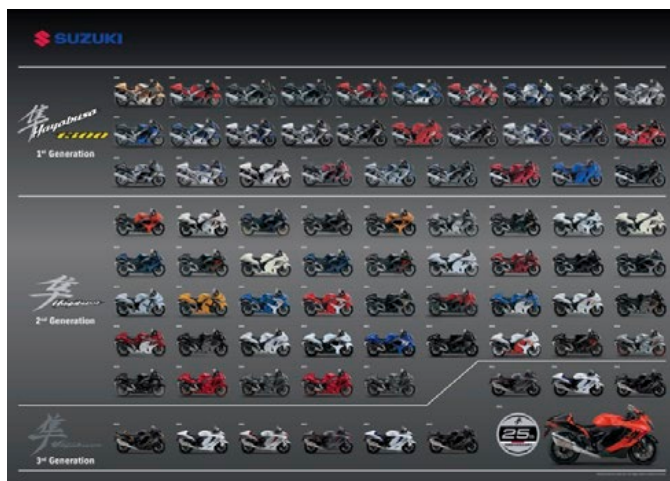
A EDIÇÃO COMEMORATIVA DO 25º ANIVERSÁRIO DA SUZUKI HAYABUSA APRESENTADA EM JUNHO VAI CHEGAR AO MERCADO NACIONAL EM NÚMERO LIMITADO.

DESVENDADA em junho de 2023, a mítica Suzuki Hayabusa 25º Aniversário será a edição mais exclusiva da marca até à data.

Os distintos detalhes desta versão da Suzuki Hayabusa já foram partilhados no Andar de Moto (clique aqui para ver), tal como o teste à versão base que pode ler aqui.

Para a tornar ainda mais especial a importadora nacional da Suzuki, a Moteo, assegurou 25 unidades da Hayabusa 25º Aniversário como forma de assinalar o marco histórico.

Cada Suzuki Hayabusa 25º Aniversário vai ter um preço de 20.999€ e todas as unidades serão devidamente numeradas e certificadas no ato da entrega aos novos proprietários, no início de 2024, confirmando assim a exclusividade do modelo. //



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

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



Suzuki GSX-8R desportiva a caminho?

TUDO INDICA PARA QUE A SUZUKI SE ESTEJA A PREPARAR PARA LANÇAR A DESPORTIVA GSX-8R.

COM O APROXIMAR da realização da maior feira de novidades europeia, a EICMA, a Suzuki prepara-se para revelar as suas surpresas. Uma delas suspeita-se que seja a desportiva GSX-8R.

Documentos de homologação revelam que a fabricante de Hamamatsu pretende desvendar na EICMA 2023, a irmã desportiva da naked GSX-8S já testada pelo Andar de Moto.

A partir dos documentos apresentados percebe-se que o quadro, motor, travões e suspensões são partilhados com a naked de média cilindrada lançada em 2023, no entanto é ligeiramente mais pesada (205 kg) e um pouco mais alta, devido à carenagem frontal, mas também mais estreita por causa do seu guiador de avanços.

O motor, já com excelentes prestações na naked, deverá debitar os mesmos dados de potência na desportiva mas certamente irá ter um novo mapeamento de injeção e provavelmente alterações nas relações da caixa para lhe conferir um desempenho mais performante.

Até ao anúncio oficial, a Suzuki GSX-8R é apenas um sonho, mas faz bastante sentido pois o seu robusto motor

e apuramento ciclístico podem perfeitamente preencher o vazio deixado pela descontinuação da produção da SV650 Sport.

A chegada do modelo GSX-8R da Suzuki pode assinalar uma mudança no mundo das desportivas de média cilindrada, fazendo frente às atuais Aprilia RS660 e Yamaha R7. Especula-se também que a Honda esteja a preparar uma desportiva com base na nova Hornet 750. //



QJ SRT700X

6
ANOS
GARANTIA
QJ



- ✓ Motor bicilíndrico de 698 cc
- ✓ 54 kW (73,5 CV) - limitável a 35 kW
- ✓ Sistema de travagem Brembo com ABS
- ✓ Suspensão Marzocchi
- ✓ Crash Bars de série
- ✓ Proteções de mãos e para-brisas aerodinâmico
- ✓ Banco e punhos aquecidos
- ✓ Punhos e assento aquecidos
- ✓ Iluminação Full LED

**OFERTA DO
KIT DE MALAS QJ
COMPLETO GRÁTIS**
7.990€*

Cores ● Vermelho ● Cinzento ● Branco

Let's connect!



*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Oferta válida até 30 de Novembro.

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



Royal Enfield Shotgun 650

FORAM REVELADAS MAIS CARACTERÍSTICAS DE UM DOS PRÓXIMOS MODELOS A SER LANÇADO PELA ROYAL ENFIELD, A SHOTGUN 650.

JÁ COM PAPÉIS de homologação apresentados para integrar mercados fora da União Europeia, a Royal Enfield Shotgun 650 que partilha a unidade motriz com a Super Meteor 650, facilmente cumprirá os requisitos para entrar no mercado europeu.

Estes recentes documentos mostram especificamente as dimensões da Shotgun 650 da Royal Enfield que se revela mais “pequena” que a nova Super Meteor 650 ainda que partilhem a mesma plataforma.

Além de apresentar uma nova postura de condução, mais natural que a cruiser Super Meteor 650, a Royal Enfield Shotgun 650 é também mais curta em comprimento e distância entre eixos (2.170 mm e 1465 mm, respetivamente), devido ao diferente tamanho das rodas, e encontra-se ainda mais es-

treita em largura (820 mm). Todos os valores são em comparação com a Royal Enfield Super Meteor 650.

Contudo, a Shotgun é ainda um pouco mais alta que a sua irmã pelo que é esperada uma maior altura do assento ao solo e, conseqüentemente, um maior curso da suspensão traseira, garantindo um maior conforto.

Estas dimensões evidenciam o seu propósito, mais focado numa condução diária e uma forma de adaptar a outros segmentos o motor bicilíndrico com 648 cc a debitar 47 cv de potência.

O anúncio oficial na Europa não está ainda previsto, mas uma vez que o motor cumpre com as normas Euro 5, tal como na Super Meteor, a sua chegada aos mercados deve estar para breve. //

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 30/11/2023 para os modelos Leoncino 500 e Leoncino 500 Trail, salvo ruptura de stock.

Descobre mais em
oferta-leo500trail.benelli.pt



Suzuki GSX-S 1000GT 2024 com novas cores

A SPORT TOURER DA SUZUKI, GSX-S1000GT TERÁ UMA MAIOR ESCOLHA DE CORES.

A **SUZUKI** GSX-S1000GT foi anunciada para 2024 com 4 cores disponíveis: Metallic Triton Blue, Metallic Reflective Blue, Candy Daring Red e Glass Sparkle Black.

Concebida para garantir uma atitude simultaneamente desportiva e turística, a Suzuki adoptou a mesma denominação do modelo puramente desportivo e acrescentou-lhe a sigla "GT".

Ao seu estilo desportivo e agressivo com carenagens aerodinâmicas, a marca criou uma posição de condução mais natural e descontraída, apropriada para as grandes viagens, que permite desfrutar com maior conforto das prestações do impressionante motor de 999cc que é capaz de produzir 150 cv de potência.

Tecnologicamente evoluída, inclui o sistema S.I.R.S.

(Suzuki Intelligent Ride System) que agrega sistemas como o acelerador electrónico (com 3 mapas de motor, sendo o A o mais agressivo, o B como standard e o C para ser utilizado em condições de baixo atrito), controlo de tracção com 5 níveis e que pode ser desligado, quick-shifter bidirecional, cruise control, easy-start e low rpm assist (um truque mágico que automaticamente acelera o motor durante o ponto de embraiagem).

Todas as informações e funcionalidades podem ser facilmente consultadas e seleccionadas num novo ecrã TFT a cores de alto brilho.

Pode ver o teste do Andar de Moto à Suzuki GSX-S 1000 GT neste link. //



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



Resumo do mercado de duas rodas em Setembro de 2023

NO FINAL DO TERCEIRO TRIMESTRE, O MERCADO DAS MOTOS EM PORTUGAL CONTINUA BEM E RECOMENDA-SE!

NO MÊS de Setembro de 2023 foram matriculados em Portugal 3.890 motociclos, o que representou um aumento de 26,2% face a Setembro de 2022.

Em termos acumulados, de Janeiro a Setembro de 2023, o número de unidades matriculadas aumentou 17,1% por cento face ao período homólogo do ano anterior, tendo sido colocados em circulação 34.874 novos motociclos.

A Honda continua a liderar destacada a tabela de preferências dos motociclistas portugueses, com 11.568 unidades, que correspondem a um aumento de vendas de 32,0% relativamente ao mesmo período do ano passado e a uma cota de mercado de 33%, seguida pela Yamaha que, com menos de metade de unidades vendidas (apenas 5.547) registou um aumento de 43,3%, também referente aos 3 primeiros trimestres de 2022. O terceiro lugar ficou nas mãos da Benelli, com 2.014 unidades matriculadas.

Na tabela da Autoinforma ainda há números que não podem ser ignorados, como a meteórica ascensão em 2023 de marcas como a Kymco, que registou um aumento de matriculações na ordem dos 320,9% com 362 unidades, a CF Moto, com 548 unidades a representarem um aumento de 236,2% e a Voge, cujas 452 matriculas até ao final de Setembro representam um aumento de 195,4% face ao mesmo período do ano anterior.

Em termos acumulados, entre Janeiro e Setembro de 2023, foram matriculados 16.877 motociclos com cilindrada superior a 125 cm³, o que representou um crescimento de 29,1% face ao período homólogo do ano anterior.

Quanto aos motociclos até 125 cm³, matriculados nos nove meses de 2023, foram contabilizadas pela ACAP 18.528 unidades, o que representou um aumento de 5,0% face a igual período do ano anterior. //

Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM

UM
 CONQUER THE WORLD



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125

3.790€



Renegade Vegas 125

3.860€



Renegade Classic 125

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

Multimoto

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

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**



Museu Ducati, 2023 - Novas datas de visita

A DUCATI AMPLIOU A OFERTA DA BORGO PANIGALE EXPERIENCE, O ITINERÁRIO QUE PERMITE AOS ENTUSIASTAS DESCOBRIR A HISTÓRIA, O PRESENTE E O FUTURO DA COMPANHIA VISITANDO O MUSEU E A FÁBRICA DA MARCA.

O TOUR da fábrica Ducati é ampliado com a visita ao novo edifício "Finitura e Delibera Estetica", onde se pode observar o acabamento das motos, levado a cabo pela Ducati com uma abordagem artesanal feita à medida.

Devido aos muitos pedidos, os Discovery Tours na companhia do Curador do Museu Ducati foram prolongados com a adição de três novas datas para todos os entusiastas que desejam imergir no universo Ducati explorando os 97 anos de história da marca, o seu presente e o seu futuro.

A Borgo Panigale Experience inclui entrada no Museu Ducati, onde os entusiastas podem admirar as motos que fizeram a história da Companhia, e uma

visita guiada à fábrica, permitindo que todos possam circular entre as linhas de montagem e observar como são construídas as motos dos seus sonhos.

A partir de outubro, a visita à fábrica inclui o novo edifício "Finitura e Delibera Estetica", onde os visitantes poderão observar a última fase do ciclo de produção, que consiste no 'vestir' final das motos, levado a cabo pela Ducati com uma abordagem de 'alfaiate'. Nesta fase, são montadas peças como as carenagens e tampas.

Finalmente, cada moto é cuidadosamente inspecionada para certificar que está perfeita de um ponto de vista estético, com o objetivo de assegurar os mais elevados padrões de qualidade que distinguem a Ducati.

O novo espaço foi inaugurado em dezembro de 2022 e cobre uma área total de 4400 m². O edifício foi desenhado com particular atenção à sustentabilidade ambiental e eficiência energética, e está, de facto, classificado como NZEB, ou "Nearly Zero Energy Building", indicando um consumo de energia de quase zero, sendo fornecido principalmente por fontes renováveis.

Além disto, e graças ao sucesso dos Discovery Tours na companhia do curador do Museu Ducati, Livio Lodi, entusiasta e perito em história, o fabricante de motos de Bolonha decidiu ampliar o seu calendário de eventos.

Durante esta extraordinária experiência, os participantes serão acompanhados ao longo de uma emocionante jornada através das salas que preservam o legado da Ducati, descobrindo pormenores e episódios que tornam única a história da Companhia.

As novas datas para visitar o Museu Ducati com o Curador e as suas narrativas foram marcadas para 21 de outubro, 18 de novembro e 2 de dezembro. Para cada um destes dias existirá uma visita em inglês e uma em italiano. //



25 ANOS DE EXPERIÊNCIA HONDA

Motorway / Linhaway 
os seus concessionários HONDA

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



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



Aprilia Tuareg 660 2024

A APRILIA TUAREG 660 RECEBE TRÊS NOVOS ESQUEMAS DE CORES QUE REALÇAM A SUA ATITUDE AVENTUREIRA E AS SUAS EXCELENTES CAPACIDADES FORA DE ESTRADA.

CONCEBIDA para superar as aventuras mais difíceis fora de estrada, a Aprilia Tuareg 660 está cada vez mais próxima de regressar ao deserto africano, aos locais e competições que a transformaram numa lenda do todo-o-terreno. Por isso, para 2024, a Tuareg apresenta-se com uma aparência ainda mais desportiva e aventureira, graças aos três novos esquemas de cores que realçam as suas incríveis capacidades off-road e a sua atitude intrépida para a aventura.

A Aprilia Tuareg 660 2024 está disponível nos novos esquemas de cores Atreides Black e Canyon Sand, inspirados nos ambientes naturais onde a mota de dois cilindros se movimenta com facilidade, juntamente com o evocativo esquema de cores Dakar Podium.

Todas estas novas cores são combinadas com um novo e arrojado quadro vermelho, que enfatiza ainda mais o carácter desportivo da Aprilia Tuareg.

Este ano, a Tuareg 660 surpreendeu ao estreiar-se nas competições de todo-o-terreno no âmbito do projeto "Back to Africa", desenvolvido pela Aprilia Racing em

colaboração com a GCorse, dos irmãos Guareschi. A Tuareg está atualmente a competir no Campeonato Italiano de Motociclismo e obteve um impressionante terceiro lugar no Rali Transanatolia, na sua primeira participação num grande raid internacional. O próximo passo deste projeto é, naturalmente, o deserto africano, um destino que já está inscrito no nome Tuareg. //





MOTRON

X-NORD

125 3,499 € **

125 TOURING

3,799 € **

A **X-Nord 125** é o antídoto para não te sentires preso em casa. Construída com uma ciclística agressiva e moderna, desafia-te a escapar pelas ruas da cidade ou pelas estradas do campo sempre que tenhas a oportunidade. Onde quer que conduzas, nunca mais irás desperdiçar outro fim de semana.

www.motron-motorcycles.com

Leave Boring Behind

 Motron.Motorcycles/

 Motron.Motorcycles/

** Acresce Despesas de Legalização e Transporte.

IMPORTADOR: **MOTOXPRT** ® | WWW.MOTOXPRT.PT | TEL: 263 652 274



Embraiagem eletrónica E-Clutch, a grande novidade da Honda

DEPOIS DA EMBRAIAGEM DUPLA, O DCT, A HONDA APRESENTA UMA SOLUÇÃO MAIS SIMPLES PARA TORNAR MAIS FÁCIL A CONDUÇÃO DE MOTOS COM CAIXA DE VELOCIDADES.

A HONDA divulgou no seu site oficial informações sobre uma nova embraiagem eletrónica para motocicletas, a Honda E-Clutch, um sistema de controlo da caixa de velocidades que permite arranques, mudanças de velocidade e paragens suaves, sem que o condutor tenha de operar a manete da embraiagem.

Apesar da pouca informação disponível, pode-se concluir que a Honda E-Clutch utiliza tecnologia electrónica para proporcionar um controlo instantâneo e suave da embraiagem, e assim conseguir um desempenho óptimo, mais suave do que a operação manual da embraiagem efectuada pelo condutor.

Na prática a E-C irá funcionar como um sistema de quickshifter, mas com a vantagem de fazer também o arranque automático, e engrenar a primeira velocidade mal a moto pára, tal como o sistema DCT.

Para satisfazer uma vasta gama de exigências dos condutores, a embraiagem também pode ser operada como a de uma moto normal usando a manete, enquanto simultaneamente a embraiagem é controlada

electronicamente. Isto permite que o sistema seja utilizado por condutores com diversos níveis de experiência e habilidade de condução.

Como o sistema é leve e compacto, pode ser instalado sem grandes alterações nas motos já existentes, sendo que a Honda planeia no futuro aplicar o Honda E-Clutch a diversos dos seus modelos.

Abaixo fica o vídeo com pormenores sobre o funcionamento da embraiagem eletrónica, e que ilustra melhor o seu funcionamento. //





THE LUXURY OF DISCOVERY



A CV3 é a primeira scooter de três rodas da KYMCO. Com os seus inúmeros recursos de segurança e conforto, esta maxiscooter é uma ótima alternativa para quem adora a manobrabilidade de uma scooter no trânsito da cidade, enquanto disfruta do conforto e da mais pura liberdade de condução.

CV3 - VIAGEM PARA A GRANDEZA!

Importador Multimoto

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

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

APRESENTAÇÃO *HONDA, NOVAS CORES PARA 2024*



Palete **RENOVADA**

Como habitual, a Honda renova os aspetos estéticos dos seus diferentes modelos para o próximo ano.



Líder de vendas em Portugal, a Honda começou já a apresentar as novas cores que irão estar disponíveis para 6 diferentes modelos no início do próximo ano e estarão certamente em exposição na EICMA 2023.

NT1100

Apresentada ao mundo em 2021, a Honda NT1100 já soma mais de 12.000 unidades vendidas na Europa, sendo que mais de metade (66%) são equipados com a exclusiva transmissão automática de seis velocidades de embraiagem dupla, DCT.

Para 2024, juntam-se à já conhecida e disponível cor Matt Iridium Gray Metallic (cinzento) as novas e apelativas Matt Blue Jeans Metallic (azul) e Candy Chromosphere Red (vermelho) com o suporte traseiro pintado a preto (Matt Ballistic Black Metallic) nas 3 versões.

CMX REBEL 500/1100

Na gama custom da Honda, tanto a CMX500 Rebel como a CMX1100 Rebel, não houve mudanças técnicas significativas em nenhuma das versões. No entanto, os modelos receberam novas cores vibrantes para entrar no ano de 2024 com uma imagem atualizada.

A CMX500 Rebel vai contar com mais duas opções de cores: a Seal Silver Metalizado e Verde Laurel Metalizado Mate, além de uma nova cor discreta para a Edição 'S', o Preto Brilhante Pérola.

Já a Honda CMX1100 Rebel, que estará também disponível na versão com Transmissão de Dupla Embraiagem, recebe duas novas cores para 2024: o Azul Glint Wave Metallico e o Cinzento Iridium Metalizado, enquanto a versão turística CMX1100T Rebel, equipada com carenagem frontal, ganha a cor Preto Gunmetal Metalizado com jantes em bronze.





GOLD WING

Desde a sua estreia no longínquo ano de 1975, ainda apenas uma naked de alta cilindrada, a imponente Honda Gold Wing sempre representou o que de melhor existe para fazer grandes viagens.

Em 2024 a GL1800 Gold Wing estará disponível num novo esquema cromático Verde Mate Blindado, com pormenores castanhos nas cabeças do motor, e a GL1800 Gold Wing Tour terá duas novas combinações de cores, o Cinza Metalizado Intenso, com acabamentos em Preto Grafite e cabeças do motor em castanho e o Branco Pérola Brilhante com novos detalhes a Preto Grafite.



SH

Com quase 49.000 unidades da família SH vendidas na Europa, incluindo mais de 10.000 unidades da SH350i, mais de 29.000 da SH125i/SH150i e mais de 8.200 da SH Mode, reforçando assim a posição da Honda como líder no mercado europeu de scooters, esta família sofre uma renovação para 2024.

O destaque para esta atualização é a nova SH125i "Vetro", uma criação inovadora e uma homenagem às habilidades técnicas dos trabalhadores da fábrica da Honda em Atessa, Itália.

Este modelo apresenta carenagens verdes semitransparentes, uma abordagem técnica que permite à sua produção emitir 9,5% menos CO2

anualmente, em comparação com as tradicionais carenagens pintadas. Além disso, a Vetro possui um guarda-lamas dianteiro preto, uma carenagem inferior preta com o logotipo da Honda em branco com um distintivo "SH" prateado nas carenagens laterais.

A cidadina econômica SH125i inclui um sistema de monitorização do catalisador, proporcionando um alerta prévio ao condutor sobre problemas relacionados com as emissões. Estabelece ainda padrões mais rigorosos (EURO5+) em termos de ruído e emissões de escape a longo prazo.

A versão Preto Metalizado Mate Coal da SH125i recebe uma edição desportiva adicional (SE - Sports Edition), disponível na elegante cor Branco Pérola Mate Cool com detalhes em preto nas carenagens frontais e inferiores, além de costuras vermelhas no assento e logotipos personalizados. Serão ainda adicionadas cinco novas cores, incluindo Cinzento Pérola Falcon, Branco Pérola Mate Cool, Azul Pérola Mate Pacific e o clássico Preto Nightstar, todas com novas jantes e acabamentos a preto.

A SH Mode 125 de 2024 ganha duas novas cores, o Vermelho Candy e o Preto Metalizado Mate Galaxy, que são acrescentadas às cores do ano passado, Branco Pérola Jasmine e Prata Metalizado Mate Techno. Este modelo vendeu mais de 45.000 unidades na Europa desde o seu lançamento em 2014.

A topo da gama SH350i estará disponível em duas novas cores e quatro esquemas cromáticos em 2024. As novidades incluem o Azul Metalizado Zefiro e Prata Metalizado Mate Techno, juntamente com as cores do ano passado, Preto Metalizado Mate Coal, Prata Metalizado Mate Ruthenium, Branco Pérola Cool e Preto. Também como na sua irmã menos potente



todas as cores vêm com novas jantes e acabamentos a preto.

HONDA X-ADV 750

Com a combinação única de capacidades de moto de aventura e utilidade prática de uma scooter a Honda X-ADV 750 foi inovada com uma nova gestão Throttle By Wire, com 4 modos de condução predefinidos e 3 níveis de controlo de binário Honda Selectable Torque Control.

Outras novidade na XADV são o compartimento de arrumação sob o assento com 22 litros que inclui agora um carregador USB-C. Os faróis duplos de LED apresentam Luzes de Circulação Diurna e um ecrã TFT de 5 polegadas permite a conectividade com smartphones através do Sistema de Controlo por Voz Honda Smartphone.

As novas cores disponíveis em 2024 para a Honda X-ADV serão a Edição Especial Iridium Gray Metallic com detalhes em preto grafite e realces em amarelo, a Edição Especial Grand Prix Red com acabamentos em preto grafite, o Azul Puco com detalhes em preto grafite.

FORZA 750

Por último, a Forza 750 modelo de 2024 obtém uma nova cor vibrante e duas novas variações das cores existentes, incluindo uma elegante versão "totalmente negra". A nova cor Vermelho Candy Chromosphere com a proteção de cárter e detalhes em Preto Grafite, a versão "totalmente negra" na cor Preto Mate Ballistic Black Metallic com jantes e logótipos dourados e ainda a cor Iridium Gray Metallic com a proteção de cárter e detalhes em Preto Grafite //





» Galeria de fotos aqui



Eficiência REDOBRADA

Em 2024, as motos de aventura da Honda, CRF1100L Africa Twin e a CRF1100L Africa Twin Adventure Sports, recebem melhorias significativas nas suas performances, além de novas tecnologias e atualizações que aprimoram ainda mais as suas capacidades.

O motor bicilíndrico paralelo de 1084 cm³ passou por uma atualização substancial para o ano de 2024. Embora a potência máxima tenha sido mantida em 100cv, o aumento de 7% no binário máximo, agora 112 Nm, chega mais cedo, às 5500 rpm.

Alterações na relação de compressão, no comando das válvulas, nas aberturas de admissão e na programação da ECU contribuíram para esse aumento de desempenho. Além disso, o sistema de escape também foi aprimorado para oferecer uma sonoridade pulsante a baixa rotação e uma tonalidade mais grave à medida que o regime aumenta.

Ambos os modelos, CRF1100L Africa Twin e CRF1100L Africa Twin Adventure Sports, estão disponíveis com caixa manual ou caixa automática de dupla embraiagem (DCT). O sistema DCT foi também ele refinado para aproveitar ao máximo o aumento de desempenho do motor, suavizando em

parte as trocas de marcha.

No caso da CRF1100L Africa Twin as novidades são os pneus Metzler Karoo Street sem câmaras-de-ar, a fim de facilitar reparações rápidas de furos durante a condução e, para uma condução off-road mais intensa, os motociclistas podem optar por pneus de tacos Michelin Anakee Wild. Além disso, ganhou ainda um novo ecrã defletor com maiores dimensões, regulável em 5 posições diferentes, que garante a máxima visibilidade enquanto protege contra o vento. Esta versão estará disponível nas cores Vermelho Grand Prix e Preto Ballistic Metalizado Mate.

Por outro lado, a CRF1100L Africa Twin Adventure Sports (ATAS), que representa a maioria das vendas da gama Africa Twin na Europa, recebeu atualizações práticas e de performance para 2024.

A parte dianteira foi significativamente atualizada, incluindo uma nova roda de 19 polegadas e uma redução de 20 mm no curso



APRESENTAÇÃO AFRICA TWIN E ADVENTURE SPORTS



da suspensão EERA™ da Showa. Estas alterações proporcionam mais aderência e feedback, especialmente quando a moto está totalmente carregada, sem comprometer o desempenho fora-de-estrada. Também a carenagem dianteira e o assento foram redesenhados para melhorar o conforto a bordo em viagens de longa distância. A CRF1100L Africa Twin Adventure Sports estará disponível nas cores Preto Metalizado Mate Ballistic e Branco Tricolor Pérola Glare.

Para atender às necessidades específicas dos motociclistas, a Honda oferece uma variedade de acessórios dedicados, disponíveis individualmente ou em packs específicos, como o Rally, Adventure, Urban e Travel. Estes packs incluem até 128 L de bagagem, proteção adicional da moto e opções de bancos mais baixos.

Desde o aumento de sua cilindrada para 1100 cm³ em 2020, a linha Africa Twin tem sido um sucesso na Europa, com aproximadamente 20 000 unidades da CRF1100L Africa Twin e 25.000

unidades da CRF1100L Africa Twin Adventure Sports vendidas.

As versões atualizadas da Honda Africa Twin para 2024 não dispõem ainda de preço ou disponibilidade, para mais informações aceda ao site oficial da marca ou contacte um revendedor autorizado. //





REACT BLUE

DEDICATION TO PROTECTION

OWNED BY THE SAME FAMILY - SEVEN DECADES AND COUNTING

CONCEPT-XE

**PROVEN
PROTECTION
MEETS ECE R22-06**

Decada dos 80s. Motas naked. Uma atitude que o fazia sentir-se diferente de todos os outros. Reminiscente do estilo simples mas agressivo dessa época, este capacete veio do coração da Arai R&D. Embora seja uma referência ao passado, o Concept-XE é um capacete do presente.

Pronto para uma geração de motociclistas modernos que exigem uma nova abordagem ao estilo clássico, mas com o desempenho e o conforto que só um Arai pode proporcionar.

 **DESCUBRA TODA A COLEÇÃO** myBihr.com

WWW.ARAIHELMET.EU |    

Pronta para COMPETIR



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Ducati apresentou a nova DesertX Rally, modelo caracterizado pelos melhores componentes desenvolvidos na competição.



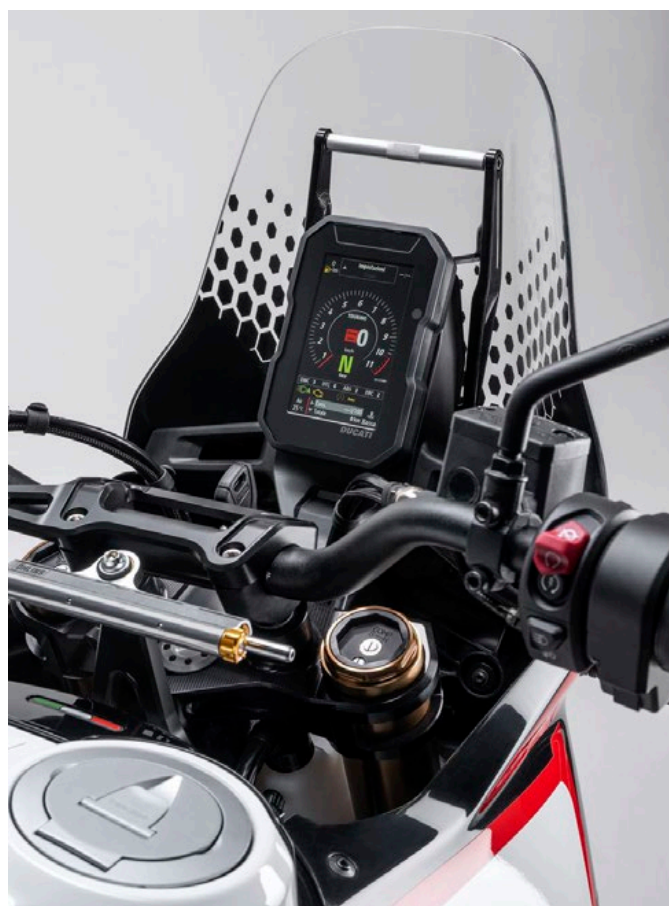


A pós apresentar a Ducati Multistrada V4 S Grand Tour e a Ducati Monster 30º aniversário, a fabricante de Bolonha revela a sua terceira novidade para 2024, a aventureira DesertX Rally.

Com um novo esquema de cores e soluções típicas do mundo off-road que definem a sua aparência, a Ducati DesertX Rally não esconde o seu carácter, apresentando equipamento técnico que transforma a Rally numa verdadeira moto de off-road.

O novo guarda-lamas dianteiro elevado permite uma utilização em condições de terreno particularmente difíceis, enquanto as suspensões Kayaba, com curso aumentado, forquilha de cartucho fechado e amortecedor traseiro com um maior pistão, derivado do motocross, permitem ao motociclista superar qualquer obstáculo.

As novas jantes de raios centrais com dimensões e características também específicas das competições off-road tornam a Rally imparável em qualquer tipo de terreno. Estas soluções, juntamente com uma proteção de cárter leve e resistente em carbono, seletor de mudanças e pedal de travão maquinados,



APRESENTAÇÃO *DUCATI DESERTX RALLY*



identificam inequivocamente a Rally como uma moto projetada para enfrentar as aventuras mais extremas.

A DesertX Rally está equipada com o motor bicilíndrico Ducati Testastretta 11° de 937 cc com distribuição desmodrômica. Este produz uma potência máxima de 110 cv às 9.250 rpm e um binário máximo de 92 Nm às 6.500 rpm. Esta unidade motriz é bem conhecida pela entrega de potência regular e controlável ideal para o off-road, potenciado pelas relações da caixa de velocidades dedicadas e ajudas dos sistemas eletrônicos.

A suspensão da DesertX Rally foi desenvolvida para enfrentar os obstáculos mais difíceis. Na dianteira, a Rally possui novas mesas de direção em alumínio, rígidas e leves que fixam a forquilha de cartucho fechado assinada pela KYB. Esta solução envolve a pressurização do óleo dentro dos cartuchos para evitar a cavitação, assegurando um comportamento homogêneo e consistente da suspensão dianteira, e ainda, para melhorar a suavidade e resistência ao desgaste, as bainhas estão tratadas com revestimento Kashima e as jarras com tratamento de superfície DLC. Além disso o curso da roda dianteira aumentou 20 mm, totalizando 250 mm.

Na traseira, o braço oscilante em alumínio com um ponto de fixação diferente em relação à DesertX



MOTO PONTO

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

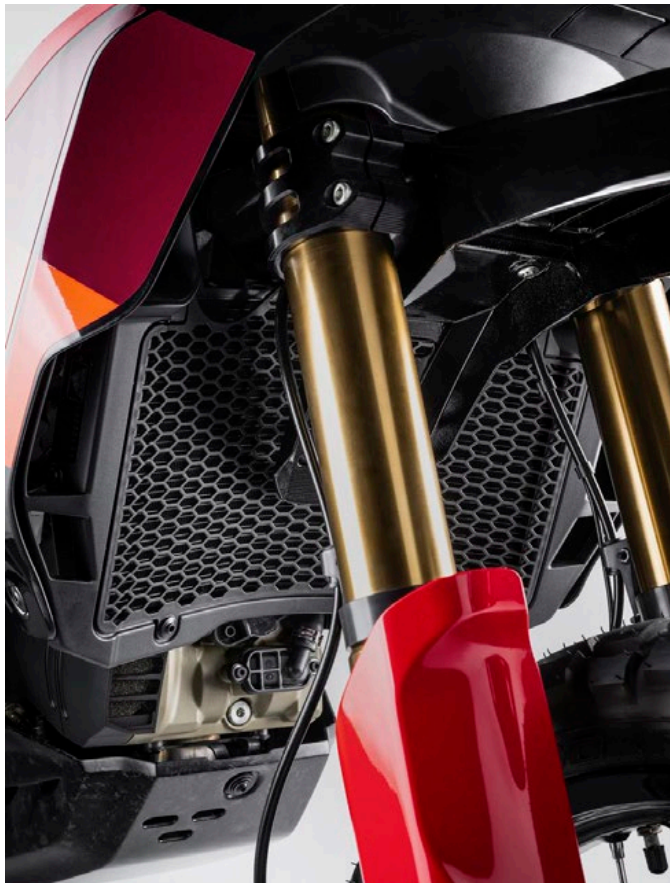
é acompanhado por um amortecedor totalmente regulável com um pistão maior, melhorando o comportamento da moto no uso intensivo fora de estrada. O curso da roda traseira também aumentou em 20 mm, para um total de 240 mm.

Estas novas suspensões concederam à DesertX Rally um aumento na distância ao solo para 280 mm (mais 30 mm em relação à versão base).

Ainda nas suspensões, mas desta vez na direção da DesertX Rally, está situado um amortecedor Öhlins regulável, fixado diretamente ao guidador com suportes de alumínio maquinados.

Em termos de tecnologia digital, a DesertX Rally possui seis modos de condução (Sport, Touring, Urban, Wet, Enduro e Rally) e diferentes níveis de intervenção das ajudas eletrônicas como o Cornering ABS, Ducati Traction Control (DTC) e Ducati Wheelie Control (DWC), que nesta versão foram recalibrados para uma utilização off-road mais desafiante.

A panóplia tecnológica da Ducati DesertX Rally é controlada por meio do ecrã TFT de alta resolução de 5 polegadas e orientação vertical, posicionado desta forma para oferecer uma visibilidade ideal mesmo durante a condução em pé. Este ecrã incorpora o Ducati Multimedia System, permitindo a ligação ao smartphone e ativando novas funções



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

APRESENTAÇÃO *DUCATI DESERTX RALLY*



como controlo da música, gestão de chamadas e navegação 'Turn by Turn' (opcional) com as direções mostradas diretamente no painel. Além disso, a DesertX Rally inclui a 'Utility Bar' de série para montagem de um aparelho de GPS dedicado.

De fábrica, a DesertX Rally vem com todos os componentes essenciais para uso off-road, mas é ainda possível personalizá-la a gosto, a partir do catálogo de acessórios da Ducati Performance. Alguns dos extras que fazem parte deste catálogo são o depósito de combustível adicional de 8 litros, que aumenta a capacidade em quase 40%, integrando-se perfeitamente nas linhas da moto, malas laterais em alumínio, combinadas com a top-case, proporcionando uma capacidade de carga de quase 120 litros, faróis em LED adicionais, punhos aquecidos, proteções de motor e depósito

e tubos de aço de proteção contra quedas ou impactos durante a utilização off-road.

Para os motociclistas que desejam uma aparência mais desportiva, há ainda a opção de escolher o escape homologado Termignoni que melhora a potência e o binário em 7%.

Os intervalos de serviço da DesertX Rally são a cada 15.000 km ou 24 meses, com verificação da folga das válvulas a cada 30.000 km. A Ducati DesertX Rally também estará disponível numa versão de 35 kW, adequada para detentores da carta de condução A2.

A DesertX Rally estará disponível nos concessionários autorizados a partir de janeiro de 2024, mas o seu preço ainda não foi revelado. Para mais informações, consulte um concessionário autorizado Ducati ou o site oficial da marca. //



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

A mais DESPORTIVA

A Ducati Multistrada V4 RS é a conjugação entre uma moto desportiva e uma moto de turismo, combinando potência e elegância



Depois de ter anunciado, a DesertX Rally, a Ducati volta com o 4º episódio do seu World Première 2024 para nos brindar com a Multistrada V4 RS, um modelo dedicado às grandes viagens, mas muito focado numa elevada performance.

Nesta nova versão da Multistrada a grande novidade é a integração do motor Desmosedici Stradale derivado do que equipa a Panigale V4 e a Streetfighter V4S, com embraiagem a seco e elementos eletrónicos dedicados, que entrega 180 cv de potência às 13.500 rpm, extraídos dos 4 cilindros que totalizam 1.103 cc. Importante mencionar que o som distintivo da unidade motriz Desmosedici Stradale foi aprimorado devido ao sistema de escape Akrapovič instalado nesta versão.

Um dos focos de desenvolvimento foi a redução

de peso e por isso esta é agora a Multistrada mais leve de sempre, graças aos materiais de alta qualidade, como a fibra de carbono em alguns componentes e o titânio utilizado no subquadro.

A ciclística mais desportiva incorpora suspensões eletrónicas Öhlins Smart EC 2.0, monobraço oscilante em alumínio e jantes Marchesini em alumínio forjado, que calçam pneus Diablo Rosso IV Corsa, factores que prometem uma experiência de condução emocionante.

No que diz respeito à eletrónica, a Multistrada V4 RS incorpora o mesmo avançado pacote da Multistrada V4 S, incluindo a tecnologia de radar que proporciona Cruise Control Adaptativo e Detecção de Pontos Cegos e ainda os diferentes modos de potência, controlo de tração, controlo de cavalinho e controlo de travão de motor todos estes ajustáveis para se adaptarem ao estilo de condução de cada motociclista. >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI MULTISTRADA V4 RS*



» Galeria de fotos aqui



» Veja aqui o vídeo



A ergonomia da Multistrada V4 RS é, obviamente, mais desportiva do que a da Multistrada V4 base, com os apoios para os pés mais altos e um pouco recuados, um guiador mais baixo e mais estreito, e punhos mais macios.

Acessórios adicionais estão disponíveis para personalização e melhorias no desempenho da moto, como um sistema de escape desportivo que pode fazer aumentar a potência até aos 195 cv.

A Ducati Multistrada V4 RS estará disponível nas concessionárias a partir de janeiro de 2024, com uma única versão na cor Iceberg White e garantia de 4 anos com quilometragem ilimitada.

A V4 RS é uma edição limitada e numerada que revela a sua exclusividade com o seu número único inscrito na mesa de direção superior e possui detalhes estéticos próprios como o logótipo RS, concebido pelo Centro Stile da marca.

Ainda não dispomos de informação sobre preço para o nosso país. //

ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

- **CONFORTÁVEL:** ajuste incomparável graças à possibilidade de personalizar os forros interiores
- **INTELIGENTE:** a nova referência de comunicação plug & play com o sistema SC2
- **SEGURO:** Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)
- **SILENCIOSO:** apenas 85 Db(A) a 100 km/h numa moto naked



SCHUBERTH

APRESENTAÇÃO SUZUKI V-STROM 800



» Galeria de fotos aqui



Focada NO ASFALTO

A versão base do modelo da Suzuki V-Strom 800 chega agora ao mercado nacional, mais vocacionada para o asfalto.

A nova Suzuki V-Strom 800 compartilha várias características com a V-Strom 800DE, incluindo a unidade motriz, o SDMS, o STCS e o Quick Shifter bidirecional. Esta nova versão vem equipada com jantes de alumínio de 19 polegadas na frente e 17 polegadas na traseira, equipadas com pneus tubeless Dunlop D614.

Na frente, a V-Strom está equipada com uma forquilha invertida SHOWA SFF-BF de função separada, ajustável na pré-carga da mola e otimizada para viagens longas em asfalto, já a suspensão traseira composta por um monoamortecedor é regulável em pré-carga da mola e expansão. Ambos os cursos das suspensões diminuíram para os 150 mm face aos 220mm da versão V-strom 800DE.

Os travões passaram nesta versão V-Strom 800 a contar com pinças de montagem radial ao invés do estilo axial da versão aventureira.

Esta nova versão V-Strom 800 ganhou um defletor frontal mais alto, diminuindo assim a fadiga do motociclista face à sua maior proteção aerodinâmica, também a carenagem frontal, estilo bico, ficou mais larga e robusta e o guidador tornou-»



APRESENTAÇÃO SUZUKI V-STROM 800



se mais estreito.

Uma das grandes diferenças para a versão aventureira é a redução da altura do assento e da distância livre ao solo, que baixaram para 825 mm e 185 mm, respetivamente.

O motor bi-cilíndrico paralelo já conhecido, com 776 cm³, foi especialmente preparado para lidar com os desafios das longas viagens em estradas, proporcionando um desempenho único desde as rotações mais baixas a fim de oferecer uma melhor prontidão às necessidades do motociclista.

Em termos electrónicos, as configurações específicas para a condução fora de estrada foram eliminadas, mas mantiveram-se o Controlo de Tração com 3 níveis e opção de desligar, o ABS de dois níveis de intervenção e os 3 modos de condução, acompanhados pelo já mencionado Quick Shifter bidirecional.

A Suzuki V-strom 800 vai estar disponível em 3 cores diferentes (Pear Vigor Blue, Glass Sparkle Black e Metallic Steel Green) até ao final de 2023 e poderá ser limitada aos 35 kW (47 cv) de potência para os motociclistas com carta de condução A2.

O preço desta versão base é ainda desconhecido pelo que para mais informações deve entrar em contacto com um stand autorizado Suzuki. //



BERING

SWEEK | LADY SWEET



APRESENTAÇÃO *YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXTREME*



» [Galeria de fotos aqui](#)



Extremamente AVENTUREIRA

A Yamaha aumenta a sua gama com a introdução da nova versão Extreme da Ténéré 700, mais focada nas tiradas off-road.

Desde o seu lançamento em 2019, a Ténéré 700 tornou-se um dos modelos mais populares da Yamaha, graças ao seu caráter aventureiro e ao seu motor CP2, que se manteve inalterado nesta nova versão.

A fabricante de Iwata melhorou substancialmente a Ténéré 700 nesta nova versão ao equipá-la com suspensões de longo curso da KYB. Tanto a suspensão traseira como dianteira são totalmente ajustáveis promovendo assim um melhor feedback ao motociclista do maior curso de roda, agora com 230 mm na frente e 220 mm na traseira (mais 20 mm em ambas as rodas que na versão base).

Consequentemente, a altura do assento, monobloco de rali, ao solo aumentou para o 910 mm e a distância livre ao chão também cresceu para os 260 mm, a fim de permitir ultrapassar os maiores obstáculos

Os poisa-pés são agora mais leves, fabricados em titânio com uma superfície que proporciona uma

melhor aderência permitindo aos motociclistas mudar mais facilmente o peso do corpo em cima da moto resultando numa condução mais fácil.

Mais uma novidade desta versão Ténéré 700 Extreme é o painel TFTI de 5 polegadas em colocação vertical que apresenta três temas diferentes, incluindo um ecrã ao estilo roadbook de Rally Raid para uma melhor navegação. Além disso, possui um comutador no guidão, dedicado ao controlo das diversas funcionalidades da moto durante a condução.

A Extreme ganhou também um guarda-lamas dianteiro de posição elevada, uma proteção de radiador em malha de alumínio e jantes de raios em alumínio anodizado dourado que reforçam o visual desta Ténéré 700 Extreme.

A Yamaha Ténéré 700 Extreme estará disponível em 2024 na cor Icon Blue, com grafismos exclusivos.

Para mais informações acerca deste novo modelo da Yamaha, aconselhamos a que entre em contacto com um concessionário autorizado ou através do site oficial da fabricante. //





Manter A TRADIÇÃO

A Kawasaki volta a apostar no segmento desportivo de média cilindrada com uma atraente unidade motriz de 4 cilindros em linha.

Até há alguns anos, as motos desportivas de 600 cc com quatro cilindros em linha dominavam as vendas na Europa e em outros países, mas a crescente popularidade das motos de aventura e um foco cada vez maior na performance em pista, em vez de uma aposta mais versátil, levaram a uma diminuição das vendas deste segmento.

Chegou-se mesmo ao ponto em que nenhuma das principais fabricantes japonesas considerou necessário atualizar seus modelos desportivos para cumprir as rigorosas normas de emissões Euro 5 contornando o problema com o desenvolvimento de novas plataformas de média cilindrada essencialmente bicilíndricas como a Yamaha R7 e provavelmente também a curto prazo com a Honda CBR 750R e a Suzuki GSX-8R.

Assim, desde a entrada em vigor da norma Euro 5 em 2021, a Europa ficou sem opções de motos desportivas com 600 cc com quatro cilindros em linha. No entanto, para 2024, a Kawasaki surpreendeu com a decisão de renovar sua ZX-6R tetracilíndrica e conformar com os mais recentes limites de emissões de poluentes e ruído.

O motor continua o mesmo quatro cilindros em linha, com uma capacidade de 636 cc como no modelo anterior, mas agora possui novas árvores >>



APRESENTAÇÃO KAWASAKI ZX-6R



de cames, entradas de ar revistas e um novo coletor e catalisador de escape para cumprir com as normas de emissões Euro 5.

O resultado do conjunto é uma leve queda na potência máxima, passando de 128 cv para 122 cv, e uma diminuição de 500 rpm na faixa de rotações, agora limitadas às 13.000 rpm. O pico de binário é agora de 69 Nm atingido às 10.800 rpm.

A forquilha Showa SFF-BP e a suspensão traseira tipo Uni-Trak permanecem as mesmas da última geração da ZX-6R, assim como a restante ciclísticas e os travões, embora os discos de 310 mm em forma de pétala do modelo anterior tenham sido substituídos por discos redondos convencionais.

Houve também mudanças no design para o modelo de 2024, com uma nova carenagem frontal e faróis LED. A tecnologia a bordo foi atualizada, incluindo um painel de instrumentos TFT a cores,

com 4,3 polegadas, e conectividade ao telemóvel através da aplicação Rideology da Kawasaki.

A Kawasaki ZX-6R possui ainda quatro modos de potência, Sport, Rain, Road e Rider (um modo de condução personalizável), mas ficaram por integrar ainda as ajudas modernas à condução, como o controlo de tração ou o ABS sensíveis à inclinação.

A reintrodução da moto no mercado europeu e a atualização do seu estilo coloca pressão sobre suas concorrentes. Agora, resta esperar para ver se a Yamaha, Honda e Suzuki responderão com o lançamento das suas próprias versões de 600 cc com 4 cilindros em linha em conformidade com as normas Euro 5. Certamente, estarão bastante atentas nos números de vendas da ZX-6R de 2024.

A desportiva ZX-6R da Kawasaki já se encontra disponível para aquisição e conta com um preço de 13.590€ nos concessionários autorizados. //



LEVO X

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

Off-Road COOL



» [Galeria de fotos aqui](#)



A Triumph lançou a sua linha Scrambler para 2024, introduzindo uma nova Scrambler 1200 X, mais acessível, e uma versão melhorada da Scrambler 1200 XE.



A Scrambler 1200 X foi projetada para ser mais acessível, com uma altura de assento de 820 mm, reduzindo para 795 mm com o extra opcional de assento rebaixado. Além disso, possui uma generosa especificação de equipamento e tecnologia, oferecendo várias funcionalidades por um preço mais competitivo e um intervalo de manutenção de 16.000 km.

Já a Triumph Scrambler 1200 XE vem com apetências mais desportivas, incluindo um novo sistema de travagem de última geração, novas suspensões com capacidades de regulação e novos detalhes de estilo. Esta versão foi especificamente otimizada para oferecer um melhor desempenho, quer em asfalto como fora de estrada.

Com focos distintos, as suas ergonomias são também diferenciadas, com a Scrambler 1200 XE a oferecer um guiador 65 mm mais largo do que a versão 1200 X, sendo que a posição deste pode ser regulada devido aos 'risers' reversíveis e na Scrambler 1200 XE, sendo ainda possível aumentar a altura do guiador até 10 mm e também a posição dos poisa-pés. »





Ambos os modelos são equipados com o potente motor de 1200 cc 'High Power' da Triumph, que oferece um desempenho rico em binário graças ao novo corpo de acelerador único de 50 mm e aos coletores de escape revistos para conferir um melhor fluxo de gases. Como consequência, o pico de potência de 90 cv chega agora mais cedo, às 7000 rpm, enquanto o binário de 110 Nm é disponibilizado logo a partir das 4250 rpm.

Face à Triumph Scrambler 1200 X, a 1200 XE possui uma maior distância entre eixos causada pelo braço oscilante mais comprido em 32 mm, fabricado em alumínio fundido para oferecer um maior controlo off-road. No entanto ambas partilham o mesmo quadro com estrutura tubular em aço, bem como as jantes raiadas.

Em termos de travagem, a Scrambler 1200 XE vem equipada com pinças dianteiras radiais Brembo™ Stylema Monoblock de última geração, proporcionando um elevado desempenho no momento de abrandar ou parar. A Scrambler 1200 X possui dois discos dianteiros flutuantes de 310 mm, com pinças axiais de pistão duplo Nissin,

garantindo uma travagem confiante na estrada.

Ambos os modelos apresentam uma série de características avançadas, incluindo forquilha incertida Marzocchi com 45 mm de diâmetro e duplo amortecedor traseiro com reservatório piggyback, totalmente ajustáveis na versão 1200 XE, e que disponibilizam 170 mm de curso na versão mais acessível Scrambler 1200 X e 250 mm de curso na Triumph Scrambler 1200 XE.

Além disso, contam ainda com tecnologia de ponta, painel de instrumentos multifunções na forma de um ecrã TFT, cinco modos de condução (incluindo Off-road na 1200 XE), iluminação totalmente em LED, tomada USB e opções de conectividade para navegação e música.

Ambos os modelos apresentam ABS e controlo de tração em curva, melhorados, com cinco modos de condução para a Scrambler 1200 X, incluindo opções específicas para estrada, chuva, off-road e configuração personalizada. A Scrambler 1200 XE possui ainda o modo Off-Road Pro para os motociclistas mais experientes que desejam um maior controlo durante a condução fora de estrada. >>



ADVENTURE

2024

ENJOY
ADVENTURE*

Ultra TCT • ERS • Pinlock Maxvision • Speedview • Viseira fumada
Airfit • Duplo D Titânio • Kwickwick 3 • Kwickfit • 5 Anos Garantia

Multimoto

SCORPION
EXO



APPROVED
ECE 22.06

ADF-9000

TRAIL



multimoto.pt info@multimoto.pt

APRESENTAÇÃO TRIUMPH SCRAMBLER 2024



Quanto ao design, os dois modelos mantêm a estética inconfundível da Scrambler, com silhuetas distintas, escape duplo elevado e depósito de combustível esculpido. As aventureiras partilham também o assento clássico, detalhes de estilo aprimorados e uma grande variedade de acabamentos.

É ainda possível que os motociclistas personalizem as suas motos com mais de 70 acessórios genuínos, incluindo punhos aquecidos, saco traseiro de 35 litros, ecrã "Dakar" alto, guardalamas dianteiro elevado, avanços do guiador e proteções do motor com barras de aço inoxidável, aumentando as capacidades de turismo das Scramblers.

Existem três esquemas de cores exclusivos disponíveis para cada modelo. A Scrambler 1200 XE estará disponível nas contemporâneas Phantom Black & Storm Grey, que apresenta detalhes em vermelho, a nova e ousada Baja Orange & Phantom Black, ou o sempre popular Sapphire Black. A Scrambler 1200 X está disponível em Carnival Red, Ash Grey ou no clássico Sapphire Black.


Os modelos Scrambler 1200 X e XE podem ser encomendados nos concessionários Triumph. A Scrambler 1200 X tem um preço inicial de 15.495€ PVP, enquanto a Scrambler 1200 XE começa nos 16.995€ PVP. As entregas estão previstas para janeiro de 2024. //




MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



A última edição DE UM ÍCONE

Considerada a mais autêntica Café Racer desde 1964, a Triumph Thruxton encerrará a sua produção em 2024.

Como despedida do icónico modelo, a Triumph apresenta a Thruxton Final Edition, uma moto exclusiva com aprimoradas especificações.

Inspirada na Thruxton RS, conhecida pelo seu desempenho e especificações elevadas, esta edição Triumph Thruxton Final Edition é o resultado de décadas de desenvolvimento do modelo cuja produção culmina com esta moto de edição limitada.

A Thruxton Final Edition apresenta um esquema de pintura exclusivo nomeado de Competition Green, composto por linhas douradas pintadas à mão e a assinatura do autor, honrando assim a rica história de competição da Thruxton.

Criada para ser um objeto de coleção desejável, cada Thruxton Final Edition será acompanhada por um certificado de autenticidade, incluindo o número VIN exclusivo da moto e as assinaturas dos membros da equipa de design da Thruxton 1200 e do CEO da Triumph, Nick Bloor. Além disso, cada moto virá com um emblema de motor exclusivo Final Edition, proporcionando uma peça de exibição verdadeiramente única.

Construída com as mesmas especificações que definiu o segmento da Thruxton RS, a Final Edition oferece uma série de características destacadas, incluindo o motor bicilíndrico paralelo Bonneville de 1200 cc que está em conformidade com a norma Euro 5 e que produz 105 cv de potência e 112 Nm de binário.

Este motor, com baixa inércia e uma excelente capacidade de resposta, além de pistões de alta compressão, admissão e cames revestidas, proporciona um elevado desempenho e uma inconfundível nota de escape.

A suspensão da Thruxton Final Edition é igualmente digna de nota, com uma forquilha invertida Showa USD 'Big Piston' totalmente ajustável e dois amortecedores Öhlins na roda traseira. Estes componentes contribuem para o bom comportamento da moto, oferecendo maior agilidade, controlo e feedback ao motociclista.

Nas rodas encontram-se as jantes leves de 32 raios em alumínio de 17 polegadas, calçadas com pneus Metzeler Racetec RR.

A Thruxton Final Edition possui ainda pinças radiais monobloco Brembo M50 que oferecem níveis de desempenho de travagem próprios da competição, com um sistema ABS específico para o asfalto.

Os três modos de condução (Road, Rain e Sport) >>



APRESENTAÇÃO TRIUMPH THRUXTON FINAL EDITION



permitem ajustes imediatos da resposta do acelerador e do intervenção do controlo de tração, proporcionando uma experiência de condução adequada às condições.

O painel de instrumentos duplo fornece informações imediatas, incluindo a configuração do modo de condução, o indicador da relação de caixa engrenada, o nível de combustível e o conta-quilómetros. A Triumph Thruxton Final Edition conta ainda com iluminação LED, incluindo um DRL (Luz de Circulação Diurna) no farol e um farolim traseiro compacto.

Para uma maior conveniência, a Thruxton Final Edition também possui uma tomada USB, ideal para carregar as baterias dos gadgets de navegação por satélite, smartphones e outros dispositivos eletrónicos.

O estilo icónico Café Racer da Thruxton é elevado a um novo patamar na Final Edition, com detalhes como as tampas do motor pretas, jantes anodizadas, esquema de pintura Competition Green e inclui ainda acessórios, como uma carenagem de cockpit a combinar.

A Thruxton teve um histórico impressionante desde os anos sessenta, destacando-se em corridas de resistência e no TT da Ilha de Man. A moderna Thruxton de 1200cc, lançada em 2016, elevou o

padrão de desempenho, e a Thruxton RS 2019 trouxe ainda mais potência e agilidade. A Final Edition representa o ápice do desenvolvimento da Thruxton, celebrando sua rica história e estilo lendário

O Diretor Comercial da Triumph, Paul Stroud, expressou seu orgulho pela Final Edition, que “capta a essência da cena Café Racer”.

A moto estará disponível por 19.595€ e as reservas já podem ser realizadas nos concessionários Triumph, sendo que a entrega será efetuada em julho de 2024. //



MOTO CENTER[®]

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!



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

Morada

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

Contactos

Telefone: 217271590
217271584

Email

geral@motocenter.pt

APRESENTAÇÃO BRABUS 1300 R MASTERPIECE EDITION



Requinte E BRAVURA

A mais limitada série de motos da Brabus foi apresentada e será a última.





A Brabus 1300 R Edição Masterpiece é a série mais limitada da BRABUS até à data. Sendo as últimas 50 unidades alguma vez construídas, estas peças únicas representam o derradeiro capítulo, tornando-as objetos de desejo para os verdadeiros entusiastas que ambicionam possuir um pedaço de história.

Descrita como a assinatura pessoal da marca num mundo de conformidade, o resultado de uma paixão incansável e um impacto instantâneo que vai para além do comum, resulta quase demasiado exclusiva para ser utilizada.

É uma exposição impressionante de performance aprimorada, disponível em duas cores exclusivas e concebida para adicionar um novo significado de luxo às motos e ultrapassar os limites da elegância e da exclusividade.

Em total harmonia com o design desportivo e agressivo, esta edição limitada Masterpiece da Brabus 1300 R foi sujeita a uma transformação deslumbrante, prometendo uma experiência de condução única. Pela primeira vez, esta moto apresenta um pacote de fibra de carbono totalmente novo, incluindo a cobertura do braço oscilante, o painel de instrumentos e a secção traseira. Mas isto é apenas o começo. Assim

como os traços cuidadosamente ponderados de uma obra de arte verdadeiramente única, o que realmente distingue a BRABUS 1300 R Masterpiece são os seus detalhes meticulosos.

Partilhando a mesma plataforma tecnológica das suas antecessoras, a edição Masterpiece da BRABUS 1300 R está equipada com o motor V-Twin de 1.301 cc da KTM 1290 SUPER DUKE R EVO, produzindo 180 cv de potência às 9.500 rpm e um binário de 140 Nm às 8.000 rpm. O sistema de escape slip-on de duplo tubo, especificamente desenvolvido para esta edição, realça o seu aspecto audacioso típico da BRABUS, bem como o som agressivo da sinfonia do bicilíndrico com configuração em V.

A BRABUS 1300 R Masterpiece equipa ainda jantes forjadas BRABUS Monoblock Z de 17 polegadas, notavelmente leves. Fabricadas com a tecnologia de forjamento mais avançada e maquinaria CNC, o seu icónico design de nove raios, complementado por um novo acabamento exclusivo em "Ouro Platina", proporciona um visual inconfundível da BRABUS.

A tecnologia de suspensão semi-ativa WP transforma a Brabus 1300 R Masterpiece numa ágil devoradora de curvas com um simples toque num botão, apresentando válvulas solenóides controladas eletronicamente para um amortecimento variável.

APRESENTAÇÃO BRABUS 1300 R MASTERPIECE EDITION



Inspirada nos super carros da Brabus, a Brabus 1300 R Masterpiece oferece a última palavra em tecnologia de ponta. Para um controlo máximo, esta excepcional moto naked está equipada com um inovador controlo de tração, funcionalidade anti-wheelie e modos de condução selecionáveis que se adaptam a qualquer ambiente. Estes

desenvolvimentos foram aprimorados para proporcionar um feedback mais preciso do motor e uma intervenção ótima dos sistemas de segurança graças ao poder da unidade motriz.

Para adquirir a Brabus 1300 R Masterpiece terá de entrar em contacto com a Brabus e preparar-se para despendar cerca de 42.000€.





cardo[®]
communication in motion

Bluetooth[®] 5.2



CARDO
FREECOM 4x CARDO
FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

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

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

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt

APRESENTAÇÃO VESPA PRIMAVERA MICKEY MOUSE



A Vespa DO MICKEY

Duas marcas icónicas juntam-se para criar a edição limitada da Vespa Primavera Mickey Mouse.

MICKEY MOUSE™

A Vespa é uma marca conhecida pelos seus feitos, emoções e paixões e por isso foca-se em proporcionar aos motociclistas mais do que um simples meio de transporte.

Nesse contexto, o lançamento desta edição especial e limitada, em colaboração com a celebração dos 100 anos da Disney, reveste-se de extrema importância e reintroduz a marca no seio da cultura jovem.

As cores das Vespa Primavera Mickey Mouse foram cuidadosamente escolhidas, inspirando-se obviamente nas cores do personagem mais famoso da Disney.

O amarelo das jantes faz lembrar os seus sapatos, os retrovisores pretos referem-se às suas orelhas, enquanto as carenagens pintadas a preto e vermelho representam o corpo e os calções do rato mais conhecido do mundo.

A silhueta da Vespa exhibe assim uma paleta de cores inspirada na personagem, além da assinatura que atesta a autenticidade da coleção.

Estas edições especiais estarão disponíveis para entrega a partir das primeiras semanas de Outubro 2023 nos concessionários autorizados Vespa, juntamente com os capacetes também exclusivos desta coleção. »

Para a versão de 50cc o PVP é de 4.599 € (+301,14 de despesas de legalização) e a versão de 125cc tem um preço de 5.599 € (+460,33 de despesas de legalização) //





Scooter EFICIENTE

A primeira moto com uma canal aerodinâmico longitudinal que atravessa o seu centro, está disponível para aquisição.

Em junho de 2021, a White Motorcycle Concepts apresentou a inovadora WMC250EV no circuito de Silverstone, Inglaterra. Uma moto elétrica super aerodinâmica, equipada com dois motores montados no cubo das rodas, direção central e uma conduta de ar no seu centro, projetado para reduzir a resistência aerodinâmica ao máximo. O design único permitia que o motociclista se posicionasse sobre este canal de ar Venturi, melhorando ainda mais a eficiência aerodinâmica.



Já no final do mesmo ano, em dezembro de 2021, a White Motorcycle Concepts lançou a scooter WMC300FR, desenvolvida em colaboração com a Polícia de Northamptonshire.



Assente sobre a plataforma da Yamaha Tricity 300, a WMC300FR foi a primeira scooter a incorporar a tecnologia canal de Venturi da White Motorcycle Concepts. O sistema híbrido presente na WMC300FR proporciona um aumento de potência em baixas velocidades, mudando para combustão em velocidades mais elevadas, garantindo a maior eficácia em diferentes condições de condução.

Avançando para setembro de 2023, a White





"É O NOSSO DESEJO VER O DUCTO TORNAR-SE PARTE DE TODOS OS FUTUROS DESIGNS DE MOTOS"



Motorcycle Concepts lançou sua primeira moto para o público em geral, a WMC300AE. Esta edição limitada, batizada de Aero-Electric, é uma evolução da WMC300FR, mantendo como base a Yamaha Tricity 300 e apresentando tecnologia de propulsão híbrida avançada.

A moto incorpora componentes de alta especificação, incluindo amortecedores Öhlins YA 241, escape Akrapovič, pastilhas de travão EBC Greenstuff, linhas de travagem em malha de aço e filtros de ar K&N.

Além disso, as carenagens da WMC300AE são construídas em fibra de carbono reciclada moldada em formas aerodinâmicas, reforçando o compromisso da empresa com a redução das emissões de carbono.

Desta forma, esta scooter representa não apenas um avanço em termos de design e tecnologia, mas também assinala a primeira vez que a tecnologia de ducto Venturi da White Motorcycle Concepts está disponível para o público em geral.

No entanto, a fabricante produziu apenas 10 unidades desta máquina de edição limitada, já disponíveis para compra através do site oficial da White Motorcycle Concepts. Esta iniciativa sugere um maior leque de opções aos motociclistas com soluções mais amigas do ambiente.

O CEO da White Motorcycles Concepts afirmou ainda: "É o nosso desejo ver o ducto tornar-se parte de todos os futuros designs de motos e a WMC300AE representa o primeiro modelo público em todo o mundo a incorporá-lo, juntamente com a tecnologia híbrida. Somos uma empresa de criação de conceitos de motos premium e não temos o desejo de nos tornarmos num fabricante de motos de produção em massa, no entanto, quando sentirmos que a nossa tecnologia é adequada para uma tiragem exclusiva, criaremos uma versão excepcional. E a Aero-Electric Hybrid é verdadeiramente excepcional" //





ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLUIDO)

Estilo e diversão concentrados numa moto ágil, de condução fácil e extremamente contemporânea. Este é o conceito por trás da nova Leoncino 125, criada para ir de encontro às necessidades das gerações mais novas de motociclistas e suprir os seus desejos de liberdade e independência. Esta moto vem alargar a atual gama Benelli Leoncino, mantendo-se fiel ao espírito da restante família, capaz de realçar tanto a sua herança como o seu carácter contemporâneo.

Descobre-a num concessionário Benelli.



CONTRAPONTO *CFMOTO 800 MT EXPLORE vs
DUCATI MULTISTRADA V2 S*

DILEMAS existenciais...



CFMOTO 800 MT EXPLORE vs DUCATI MULTISTRADA V2 S

Se invertermos esta expressão, irão entender onde queremos chegar. Conseguirá o Bom, ser inimigo do Ótimo? Serão os mais de 5k € de diferença que separam estas duas motos, suficientes para impossibilitar a sua comparação? Vamos provar-vos que não, nas próximas linhas...

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



» [Galeria de fotos aqui](#)





Bem sabemos que o ditado original se refere à eterna busca de perfeição, que no seu extremo, poderá bloquear a capacidade produtiva ao ponto de os mínimos não serem atingidos. Pegando na sua antítese, alcançamos um silogismo completamente diferente: a comparação de duas realidades que se encontram em patamares distintos. Neste caso específico, uma das motos que gerou mais interesse no seu ano de lançamento (a CFMOTO 800 MT), busca alcançar a fama entre modelos que atingem efemérides bastante importantes. A Ducati Multistrada fez 20 anos de “carreira” este ano, e esta versão V2 permanece como porta de entrada nessa família. Ambas são máquinas prontas para viajar de modo despachado, propondo o conforto e a capacidade de carga de uma trail. As jantes de 19” dianteiras que montam, sugere uma polivalência capaz de sair do asfalto sem problemas de consciência.

A CFMOTO 800 MT Explore, representa o porta-estandarte da gama MT, alavancado todo o seu potencial num nível de equipamento (sobretudo electrónico) pouco comum para este segmento. A

sua receptividade no mercado foi surpreendente, tanto pelas críticas positivas ao fim de longas jornadas (podem ler o nosso teste aqui), como pelo interesse gerado pelo público. Um produto sólido, bem construído, de estética apelativa e com um preço acessível para o que propõe. Convenhamos que um radar traseiro e um ecrã táctil de 8” (não temos como não chamar de tablet) são artifícios pouco comuns numa moto que custa menos de 13k euros. A chamada “cereja no topo do bolo”, nunca fez tanto sentido.

Nascida num mundo mais elitista, a Ducati Multistrada V2 S é um portento de bom gosto estético e de eficácia dinâmica. Sem complexos por ser o membro menos poderoso da família, tem bastante orgulho na sua personalidade própria (podem ler o nosso teste aqui), e tem razões para tal. O seu bicilíndrico em L mantém o perfume da distribuição desmodrómica, exalando uma alma muito genuína. As suspensões electrónicas com tecnologia Skyhook dão o mote para o grande “S” pintado a vermelho, e a excelência que carrega aos ombros, a exclusividade da marca, coloca os valores marginalmente acima dos 18k €. Mas como dizem os italianos: “La bellezza non basta!”





"NO FUNDO, ESTES **DOIS MOTORES** SÃO FEITOS DE UMA FIBRA MUITO ESPECIAL, AQUELA QUE FAZ TODA A CARCAÇA PARECER REDUNDANTE"





"QUALQUER UMA DELAS PERMITE **ATINGIR O NIRVANA** TURÍSTICO COM CONFORTO E O ENTUSIASMO DE UM CRUISE-CONTROL LIGADO"

Qualidade de vida a bordo

Começando pela posição de condução, eis que surgem as primeiras grandes diferenças. As formas mais esguias da Multistrada proporcionam um encaixe quase perfeito de toda a nossa estrutura física, sentimos que estamos "dentro" da moto, e não "em cima" dela. Os braços seguem bem esticados graças à largura generosa do guiador, e a atenção ao detalhe surge em pormenores como os bonitos comutadores retro iluminados (também presentes na EXplore...) ou até mesmo as hastes dos espelhos estilizadas. A Ducati sente-se compacta e leve (são 199 Kg a seco contra os 231 Kg da 800 MT), factor que se revela também nas manobras a baixa velocidade. Isto, claro, se ignorarmos o mau humor do Testastretta a baixas rotações...

A CFMOTO é bastante mais angulosa no design,

e os indícios da sua inspiração estão à vista de todos (o farolim traseiro e os farois auxiliares são "emprestados" pela Husqvarna Norden 901). A suas linhas mais insolentes casam na perfeição com o espírito aventureiro do grupo Pit Beirer. Esta aspereza sexy só enaltece a identidade da MT, porque a sua génese tem uma reputação sólida. A sua ergonomia mantém o registo mais polivalente, promovendo tanto o controlo em pé, como sentado. Muito embora tenha um tacto - marginalmente - mais mecânico, o bicilíndrico paralelo tem uma comunicação bastante saudável nas toadas mais tranquilas.

Pacote Tecnológico

Este é um dos pontos fracturantes na análise a estas duas máquinas. Ambas as motos possuem ajudas electrónicas associadas a uma unidade

de medição inercial, o que significa que, temos controlo de tracção, anti levantamento da roda dianteira e ABS susceptíveis à inclinação da moto. A Ducati ainda eleva o jogo com umas fantásticas suspensões electrónicas Sachs semi-activas, onde toda a parametrização das mesmas se torna possível no toque de uns quantos botões. A interface deste sistema tem na sua simplicidade um trunfo gigantesco, o ecrã TFT colorido auxilia-nos a percepção do que estamos a alterar com uns grafismos muito bem conseguidos. A ajuda ao arranque nas subidas também se encontra presente, assim como as muito úteis luzes de curva (vulgo "Cornering Lights").

Do outro lado, temos na CFMOTO um verdadeiro tablet. Existe uma conexão directa ao Apple CarPlay, e o sistema Android tem uma "janela aberta" através da App Carbit Link (possibilitando o espelhamento do telemóvel). Todo um mundo de possibilidades se abre, porque temos navegação com mapa no ecrã, comandos por voz e controlo de multimédia. São 8" de informação pronta para ser explorada e sobretudo...com muita margem de progressão no

desenvolvimento de futuras aplicações (o Android Auto estará disponível em breve, garantia da marca). Como se não bastasse, na secção traseira encontramos um radar que serve de sensor de aproximação para os veículos que surgem no ângulo morto ou que se "encostam" em demasia. Os avisos surgem coloridos no painel, sendo que o sistema rapidamente liga o modo de pânico emitindo um estridente sinal sonoro. E sim, senhoras e senhores, esta tecnologia apenas se encontra em modelos que ultrapassam a barreira das duas dezenas de milhar de Euros. Obrigado CFMOTO, por democratizar um suposto luxo (que adiciona uma importante característica de segurança).

Temos mapas de condução para todos os gostos em ambas. Somos capazes de jurar que encontramos um que dizia "N2 ready", só não nos lembramos em qual das duas.

Emoções ao rubro

Chegada a altura de puxar pelas bielas, ignoramos tudo o que é periférico e concentramo-nos no punho direito. Esta é sempre a parte mais esperada



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

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

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

CONTRAPONTO *CFMOTO 800 MT EXPLORE VS DUCATI MULTISTRADA V2 S*



de um teste, a revelação comportamental de um projecto de engenharia perante os seus pares. Surpreendentemente - ou não - não existe uma discrepância gigantesca na performance de ambas. Se esperavam que a Multistrada dizimasse por completo a recém chegada, a verdade é que quando falamos no ganho de velocidade pura, é muito importante perceber como se chega lá.

Mas sejamos concisos. A Ducati serve-se da sua melhor relação peso potência para ser efectivamente mais rápida, ponto. O Testastretta (um motor bicilíndrico em L com 937 cc, debitando 113 cv @ 9000 rpm e 94 Nm @ 6750 rpm, com accionamento de válvulas por sistema desmodrómico) tem um enorme apetite a subir de regime, é sôfrego pelo ultimo terço de rotação, como se galopássemos em direcção ao apocalipse. Uma verdadeira experiência sensorial, pleno de atitude e raça.

Sabendo que a Áustria faz fronteira com a Itália, não é de estranhar que a sua habilidade mecânica sorva um pouco desta salutar loucura (o bloco da 800 MT deriva de um motor que deu cartas aquando do seu aparecimento, o LC8c da KTM). Este bicilíndrico paralelo (com 799cc, debitando 91 cv @ 9250 rpm e 75 Nm @ 8000 rpm) tem um pulmão fortíssimo nos médios regimes, bastante mais contundente do que os números revelam, fazendo uivar a sua admissão na tentativa de acompanhar o seu conterrâneo alpino. E não o consegue por muito pouco.

No fundo, estes dois motores são feitos de uma fibra muito especial, aquela que faz toda a carcaça parecer redundante. Basicamente, só queremos passar o dia a repetir o gesto enrolado do punho direito. Mas como - felizmente - as estradas não são feitas apenas de rectas, existe uma parte muito importante do jogo para ser trabalhada. Neste contexto curvilíneo, as ciclísticas têm um comportamento distinto. Fruto de uma ciclística mais refinada, toda a postura da Multistrada rima com precisão e acutilância, em que a frente incisiva se serve de uma travagem sublime (estão presentes os Brembo M40) para fazer trabalhar o cérebro digital Skyhook das suspensões. Quanto mais abusamos, mais cristalinas ficam as reacções. Até o quick-shifter parece ter mente própria, absolutamente infalível. Já na 800 MT não podemos dizer o mesmo, visto que o funcionamento algo errático deste assistente de passagens de caixa fez-nos ter vontade de o desligar. E fica por aqui o maior defeito electrónico desta moto, porque tudo o resto funciona como



799 CC
91 CV
12 790 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



CONTRAPONTO CFMOTO 800 MT EXPLORE VS DUCATI MULTISTRADA V2 S



se esperava. Existe um comportamento saudável das suspensões (Kayaba totalmente ajustáveis em ambos os eixos) e da travagem (ao serviço da JJuan), sendo que o paradigma de condução tem um pendor mais fluido e menos agressivo. A estabilidade em ângulo é notável.

Em suma...quando a Ducati dança o tango, a CFMOTO prefere a valsa.

Até ao fim do mundo?

E as viagens? Podemos rolar até ao horizonte com a pendura e as malas carregadas de sapatos e vestidos? Afirmativo. Qualquer uma delas permite atingir o nirvana turístico com conforto e o entusiasmo de um cruise-control ligado. A protecção aerodinâmica de ambas é bastante satisfatória, sendo que o ecrã da Ducati é mais eficaz (salientando o magnífico ajuste a uma só mão), e o descanso central da CFMOTO permitirá olear a corrente sem recorrer a perigosos números de circo. As capacidades do depósito são semelhantes e os consumos são frugais (obviamente, colocando as emoções fortes para segundo plano), mas se o Norte da Europa for o destino, a Explore tem a capacidade de nos aquecer as nádegas (ambas têm punhos aquecidos) através do assento aquecido.

E se o fora de estrada entrar na equação, as barras de protecção, a protecção de cárter e os Michelin Anakee Adventure em jante raiada da MT, farão muito mais sentido do que correr o risco de mandar uma preciosidade italiana ao chão. Fica o aviso...

A verdade nua e crua

A Ducati Multistrada V2 S é um produto mais sofisticado do que a CFMOTO 800 MT. E se pensaram que tiveram de ler todas estas linhas para nos verem chegar à vossa impressão inicial, estão redondamente enganados. Esta evidência só enaltece o que a 800 MT conseguiu alcançar. Porque em nenhuma altura sentimos que estamos numa moto menos capaz, porque em nenhuma altura a classe média deixou de acompanhar a realeza. Pelo contrário, os truques e artimanhas que lhe servem a argúcia, fazem dela uma moto com enorme capacidade de vingar no nosso mercado. Por alguma razão, a quase totalidade de Multistradas V2 vendidas no nosso país, são as versões "S". já que a versão normal oferece uma experiência muito menos interessante. Mas isso são outros tostões... //





937 CC
113 CV
18 095 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



OPINIÃO
Rogério Carmo

SE DÚVIDAS houvesse sobre a evolução dos motociclos de marcas chinesas (porque sinceramente: o que é que nos dias de hoje não é lá produzido?) este contraponto serviu para esclarecer isso mesmo.

Obviamente que ninguém fica indiferente aos pergaminhos de uma marca que já venceu inúmeros campeonatos mundiais de velocidade, nem ao charme de um puro design italiano.

Claro que também ninguém se pode abster do facto de, apesar de ser uma das mais conceituadas e experientes marcas chinesas, a CFMoto não se veja de

certa maneira comprometida pela má fama dos produtos com que, durante décadas, felizmente passadas, o império do meio inundou o mundo capitalista.

Mas como em tudo na vida, para a maioria dos mortais, nem sempre o melhor do mundo é o melhor que se pode ou deve ter, e os produtos chineses têm vindo a cobrir com enorme sucesso as necessidades de consumidores com menos poder de compra... ou com mais visão financeira.

Não há dúvidas que a Ducati Multistrada V2 oferece uma experiência de condução incrível, com um comportamento dinâmi-

co refinado e linhas estonteantes. Mas não deixa de ser verdade que a CFMoto 800MT não lhe fica significamente atrás, nem na qualidade de construção, nem no desempenho dinâmico, nem no design (gostos não se discutem) e ainda acrescenta uns pozinhos no capítulo da tecnologia. Eventualmente será também mais económica em termos de manutenção, tem uma rede de concessionários mais alargada, vem preparada para enfrentar as eventuais desventuras de um offroad ligeiro e ainda sobram cinco mil e tal euros para gastar em gasolina...





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

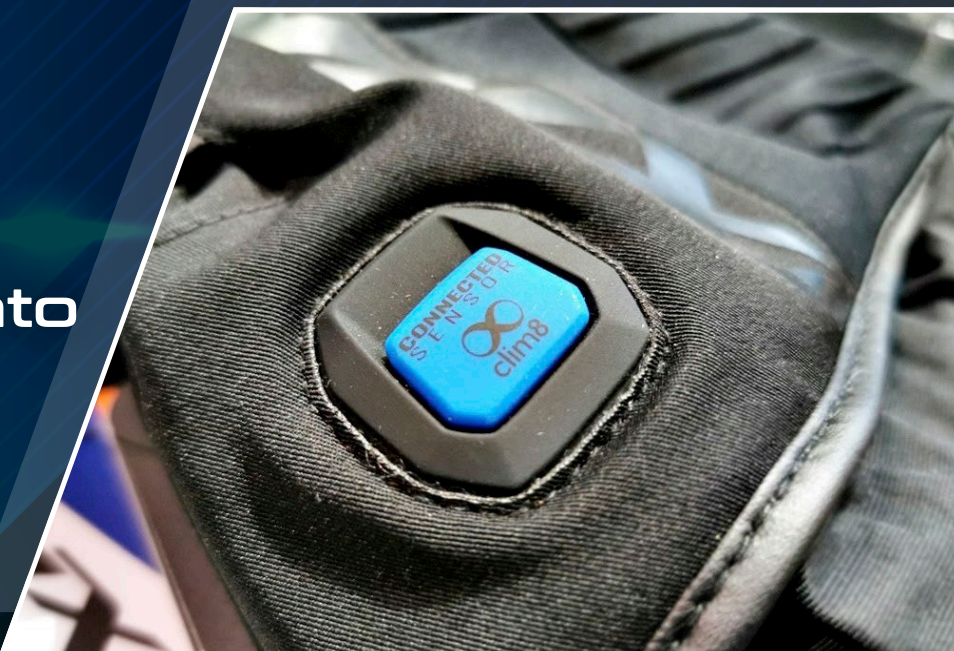


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Flat tracker GOURMET

INDIAN FTR CARBON R

A terceira geração da moto mais desportiva da Indian, está melhor do que nunca. Quando se aperceberam da boa receptividade do mercado em relação à edição especial, na Indian deram luz verde à produção ilimitada da Carbon R, nada mais do que uma FTR com equipamento premium e um toque de exclusividade.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luis Duarte



» Galeria de fotos aqui



"UMA RUDE FLAT-TRACKER AMERICANA CHEIA DE CARBONO E COM UMAS SOBERBAS SUSPENSÕES OHLINS"

Começo por vos dizer que tive de me refrear no título. Após uns dias épicos a rolar com a FTR Carbon R, muitas foram as analogias que me surgiram para descrever esta moto, umas mais estapafúrdias que outras. “Hambúrguer com Foie Gras” esteve quase a vencer... Para quem não sabe, “Foie Gras” é o fígado de um pato que foi alimentado até à exaustão, e é considerado uma iguaria que pode elevar o nível a qualquer prato (ou até mesmo, ser consumido isoladamente). Serve então este pormenor gastronómico para dar o mote deste teste. Uma rude flat-tracker americana cheia de carbono e com umas soberbas suspensões Ohlins. Um enorme culturista a beber um chá de Tília. Um Pit-Bull vestido com tutu cor-de-rosa... Escolham...

A primeira impressão é absolutamente esclarecedora. O volume das formas é patrocinado pelo enorme bloco em V de 1203 cc, dominando todo o enquadramento. O depósito pequeno enaltece

este facto, e toda a estrutura em treliça do quadro e braço oscilante também. Engenharia americana, sem rodeios nem rodriguinhos. A vasta quantidade de carbono dá-lhe um toque de sofisticação e confunde-nos os sentidos com uma suposta sensação de leveza. Esta é uma moto com M grande, e não tem medo de o afirmar, de tal forma que estes pormenores dedicados à sua riqueza inercial (num claro propósito de eficácia), prepara-nos para uma experiência de condução diferente. A forquilha dourada e o clássico reservatório do monoamortecedor traseiro (diz mesmo “advanced suspension technology designed for Indian”), têm o crivo sueco de tecnologia de ponta no que toca a suspensões, e os enormes discos de travão ostentam um sistema com sotaque italiano. Nesta altura já soltei umas quantas pinguinhas na roupa interior...tal não é o tamanho da excitação. A Indian FTR R Carbon é um colosso, com um impacto visual fortíssimo.

Utilizando o arcaico processo de rodar uma chave na ignição (graças a Deus, existem purismos que não se perdem), damos vida ao motor. O malfadado Euro >>>



1203 CC

118 NM

18 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



" O VOLUME DAS FORMAS É PATROCINADO PELO ENORME **BLOCO EM V DE 1203 CC**, DOMINANDO TODO O ENQUADRAMENTO"

5 não consegue escamotear a sua alma, e uma vez acordado, resmunga veementemente com todo o seu carácter. Estamos na presença de uma arquitectura bicilíndrica em "V" refrigerada a água, com sotaque americano e, por mais civilizado que tente ser, deixa sempre escapar algumas notas rudes.

A posição de condução é claramente desportiva, o largo assento apresenta-se alto, e o corpo projecta-se no sentido de controlar o eixo dianteiro. Esperamos intermináveis segundos até que o redondo TFT colorido ganhe vida, e quando assim acontece, a informação disponível surge bem desenhada. Não tenho nada a apontar em relação ao design nem à interação, mas pormenores como a sobreposição do relógio em relação ao mapa de condução escolhido mereciam melhor cuidado. De resto, a possibilidade de navegação é bem vinda

(com app dedicada), assim como o facto de ser um ecrã sensível ao toque. Temos sempre de resistir à tentação de "brincar" com o mesmo em andamento, retirando uma mão do guiador, apesar de haver um comutador no punho, para esse efeito.

Todos os comandos têm um toque viril e contextual com a máquina em questão. A embraiagem não nos penaliza em demasia no trânsito e a ausência de um quick-shifter faz-nos lembrar que estamos na presença de uma máquina com um carácter muito próprio, com uma agenda nada subtil. A FTR faz-me sentir feio, porco e mau, sendo que todos estes adjectivos são altamente lisonjeadores pela sua antítese real. Define-se como durona, mas destrói corações com a sua classe.

A nível da electrónica disponível, temos controlo de tracção, três mapas de condução (Chuva, Padrão >>





e Desportivo), e um cilindro traseiro que se desliga quando percebe que estamos prestes a cozinhar as partes pudendas.

O accionamento deste sistema é tão subtil que mesmo fazendo uns largos quilómetros em cidade, nunca me apercebi de tal efeméride mas, em boa verdade, nunca me senti desconfortável “térmicamente”.

Se esta é uma moto que deriva do mundo dos circuitos ovais em terra batida, no mundo real a sua postura consegue ser estranhamente pacífica. O poderoso V2 (que debita 123 cv e 118 Nm) é complacente com as baixas velocidades, servindo-se da sua disponibilidade infinita nas rotações iniciais para despachar serviço. Muito embora o seu peso não seja recordista (235 Kg com todos os líquidos), existe uma boa distribuição de massas, permitindo uma manobrabilidade razoável no contexto citadino. O refinamento das suspensões (totalmente ajustáveis em ambos os eixos) fazem desaparecer quaisquer receios de enfrentar as armadilhas da urbe, tal qual um surpreendente tapete mágico. Mas esta Indian não é uma cruiser, e a estrada aberta é o seu habitat natural...

“Agarrar o touro pelos cornos”, é uma expressão que hoje em dia pode ser mal entendida pelos

*"A INDIAN FTR CARBON R É UMA **MOTO ÚNICA**. DÁ SEGUIMENTO A UM PEDIGREE DESPORTIVO QUE NASCE DAS PISTAS COM PÓ EM VEZ DE ASFALTO! TEM SAL, ATITUDE, ESBANJA CARÁCTER. "*

mais susceptíveis, mas acreditem que faz todo o sentido quando tentamos retirar todo o sumo desportivo que esta moto oferece.

Quando o acelerador se torna mais feliz, e as rotações vivem dos médios regimes para cima, a FTR transforma-se num animal selvagem. Não sendo brusca nas reacções (muito graças ao brilhantismo das Ohlins), também não tem falinhas mansas no trato. Há toda uma fisicalidade que tem de ser exacerbada para lhe indicar a nossa intenção. A travagem (Sistema Brembo com duplo disco dianteiro de diâmetros de 320mm na roda dianteira e disco de 260 mm na posterior, tem potência e tacto, e quando dissipamos velocidade na entrada da curva, damos por nós de cotovelos levantados como se estivessemos a pilotar uma moto de enduro. Assim mesmo, ridiculamente optimistas a tentar ganhar controlo. Há uma estabilidade inerente ao bom funcionamento do chassis, mas a agilidade (especialmente a inserção em curva) tem de ser trabalhada. Quando lhe apanhamos o jeito, conseguimos navegar nesta fronteira do desequilíbrio, jogando com a inércia para termos margem de manobra. No fundo, o gozo está em acertarmos no timing das transferências de massa, e respeitarmos o seu ritmo. Nem quero imaginar o

que era ter uma condução rápida nesta moto com a original jante de 19 polegadas...

As saídas de curva são escandalosamente divertidas, sobretudo quando conseguimos abrir todo o gás e aproveitamos o magnifico coice com que este motor nos castiga, bruto sem ser rude, e entusiasta sem ser fanfarrão. Rapidamente nos habituamos à ausência do quick-shifter, pois o processo de passagem de caixa (bastante directa e precisa) permite-nos “voltar à carga” gloriosamente.

Só não conseguimos passar horas neste processo, porque rapidamente ficamos sem gasolina...

A Indian FTR Carbon R é uma moto única. Dá seguimento a um pedigree desportivo que nasce das pistas com pó em vez de asfalto! Tem sal, atitude, esbanja carácter. O orgulho na sua família dá-lhe a exclusividade que arrasta tantos fãs empedernidos, e a sua qualidade ciclística apoia-se nos equipamentos de luxo que ostenta.

É uma peça de engenharia que apela sempre mais ao coração do que à razão, mas os seus argumentos não se esgotam quando está parada, é preciso conduzi-la para perceber toda a sua envolvimento única. A combinação de Ohlins, Carbono e um V2, devia estar no menu de degustação de todos os motociclistas com bom gosto... //





Jovem E DIVERTIDA

VOGE SR1

O Andar de Moto foi convidado para a apresentação ibérica da primeira scooter da Voge: uma 125cc da marca premium da Loncin, que nos transmitiu umas muito boas impressões e as quais desvendamos neste teste.

Texto: André Sanches **Fotos:** Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





"AS PRIMEIRAS SENSACIONES RETIRADAS DESTA NOVA SCOOTER DE DA VOGÉ FORAM A **POSIÇÃO DE CONDUÇÃO CONFORTÁVEL...**"

Tratando-se de uma moto essencialmente destinada a percorrer as ruas envoltas pelo betão dos edifícios das grandes urbes, a Voge decidiu, e muito bem, escolher a cidade mais populosa do país vizinho, Madrid, para esta apresentação.

Pela manhã, em frente ao hotel encontravam-se, lado a lado, as Voge SR1, todas na cor cinza, que favorece as suas linhas, desenhadas por Massimo Zaniboni (responsável também pelas linhas da 125R).

Além do ponto de encontro bem escolhido no coração da capital espanhola, o contacto que tivemos oportunidade de realizar durante cerca de 3 horas, foi organizado de forma dinâmica e distinta do que estamos habituados, a fim de tornar a apresentação

deste novo modelo mais interativa.

Divididos em grupos, os diversos jornalistas convidados cumpriram um percurso com pontos de paragem em diversos locais históricos da capital espanhola, nos quais eram avaliados os seus conhecimentos sobre a Voge SR1, através de uma série de questões relacionadas com a mesma.

No pequeno porta-luvas com fecho magnético, consegui à conta guardar a carteira e o telemóvel, e pressionando com apenas um toque, o botão que transmite energia ao motor de arranque, o pequeno oitavo de litro acordava num ápice. De mencionar que no descanso lateral a Voge SR1 não dá ignição, apenas no descanso central.

Nos primeiros metros percorridos as primeiras sensações retiradas desta nova scooter de da Voge foram a posição de condução confortável, com



125 CC
11,6 CV
2 787 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"POR BAIXO DO CONFORTÁVEL ASSENTO, SOMOS BRINDADOS COM UM **ESPAÇO DE ARRUMAÇÃO** COM UMA CAPACIDADE DE 29 LITROS"

várias posições para pôr os pés, um fácil acesso ao solo quando estáticos no meio do trânsito, graças ao assento a apenas 775 mm do chão e uma ergonomia muito bem conseguida, com fácil acesso aos comandos e uma boa visibilidade do painel de instrumentos.

Aliado ao elevado conforto a bordo, o baixo peso (apenas 139 kg.) e o baixo centro gravidade potenciam a sensação de peso reduzido, quer parados nos intermináveis semáforos que gerem os complexos cruzamentos de Madrid, quer a tirar proveito da sua agilidade por entre os veículos nos congestionamentos.

Para sairmos na frente dos outros utilizadores da estrada, após um arranque parado, temos no simples gesto do enrolar do punho direito uma resposta despachada da nova unidade motriz, que se mostrou

suave nas vibrações emitidas, mesmo em velocidades mais altas, e uma entrega de potência considerável ao longo do regime de rotação e nas recuperações. Sempre são 11,6 cv de potência às 8.500 rpm e um binário de 11 Nm às 6.500 rpm.

Para garantir a elevada fiabilidade deste novo motor refrigerado por líquido, os protótipos desta SR1 rodaram mais de 60.000 km cada, e os respetivos motores foram ainda sujeitos a diversos exames de durabilidade em banco de ensaio, durante mais de 200 horas ininterruptas, para provarem a sua robustez, fiabilidade e longa vida útil.

Com níveis de ruído abaixo dos requisitos de homologação e um consumo de combustível de apenas 2,2 litros a cada 100 quilómetros, seguindo a norma NEDC, destaca-se a autonomia de mais de 360 km.



O trabalho da suspensão dianteira e dos dois amortecedores traseiros manifestou-se equilibrado, não comprometendo o conforto, ao mesmo tempo que proporciona um grande equilíbrio nas transferências de massa mais acentuadas.

A travagem é assertiva, com bom tato, e assistida por um sistema de anti-bloqueio ABS. Um pormenor que contribui para aumentar a segurança ativa da SR1 é o sistema ESS (Emergency Stop Signal), que foi estreado na scooter SR4, e que em caso de uma travagem de emergência mais forte, faz piscar com elevada frequência as luzes de stop, para advertir os veículos que seguem a SR1 da situação de perigo.

Envolvido pelas carenagens e protegido pelo avantajado ecrã pára-brisas não regulável, o painel de instrumentos digital, um ecrã digital a cores com caracteres em negativo (branco sobre fundo negro) exibe as informações cruciais à condução da Voge SR1, sendo inclusivamente possível verificar se o controlo de tração (equipado de série) está ligado ou não, por meio do sinal luminoso de cor amarela.

Uma peculiaridade da Voge SR1, também presente na sua irmã mais potente, a SR4, é a incorporação de uma subtil câmara de vídeo de

alta definição (1080 píxeis) na dianteira, acima dos faróis LED que também incluem iluminação diurna, e que inicia a filmagem das viagens automaticamente logo após a ignição. As imagens são gravadas num cartão de memória colocado no porta-luvas que é partilhado com uma tomada USB.

Por baixo do confortável assento, somos brindados com um espaço de arrumação com uma capacidade de 29 litros, suficiente para um guardar capacete aberto e outros bens, e ao qual se tem acesso ao premir um botão colocado no interior da carenagem frontal. Acima deste encontramos também o botão que aciona a abertura do depósito de combustível situado por debaixo dos pés.

A SR1 conta ainda com um sistema Keyless de chave inteligente por proximidade que incorpora um botão que permite localizar o veículo num raio de 30 metros, ou bloqueá-lo em caso de roubo.

Disponível em três cores diferentes: branco, prata e cinzento, por um valor base de 2.787€, a scooter SR1 da Voge pode ainda, por apenas mais 50 Euros, vir equipada com uma Top Case SHAD SH29 (com 29 litros de capacidade). Importante referir que a Voge continua a manter também para este modelo a oferta de 5 anos de garantia. //

EQUIPAMENTO

Capacete MT KRE+ Solid

Luvas REV'IT! Striker 2

Blusão Macna Orcano

Calças RSW Peter

Botas TCX Jupiter 5



CONTRAPONTO *SYM MAXSYM 508 TL vs*

KYMCO AK 550 PREMIUM

REALIDADE alternativa



SYM MAXSYM 508 TL vs KYMCO AK 550 PREMIUM

No nosso país, estas duas Maxi-scooters não conseguem combater as vendas das líderes do segmento, muito embora tenham argumentos de sobra para poderem vingar. Este frente-a-frente vai ajudar-vos a conhecer melhor a Sym Maxsym 508 TL e a Kymco AK 550.

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





Há fenómenos inexplicáveis que dão lugar a conjecturas que colocam em perspectiva a nossa visão como povo e a nossa identidade cultural. Porque é que os nossos vizinhos espanhóis têm uma concepção completamente diferente da identidade de uma marca? Terão eles uma enviesada percepção do que são padrões de qualidade? Serão os seus níveis de exigência mais tolerantes que os nossos? Ou, pelo contrário, estaremos nós toldados por um preconceito retrógrado em relação aos produtos que surgem, honestamente, identificados como fabricados em países asiáticos? Estas questões são relevantes para tentarmos entender a falta de receptividade de máquinas que encaixam no nosso mercado, mas que parecem passar ao lado da atenção daqueles que apenas conhecem os best-sellers. Já dizia o nosso

Nobel, “Se podes olhar, Vê. Se podes ver, repara.”

Na mesma altura que fizemos o teste à Sym Maxsym 508 TL, fomos convidados para a apresentação europeia da Kymco AK 550 Premium. Trocando impressões, pensámos imediatamente num comparativo entre estas duas máquinas que são as scooters porta estandarte das respectivas marcas. E esta peça torna-se tão mais relevante quando nos apercebemos que custam substancialmente menos do que a líder do segmento.

Estas duas motos vivem a sua segunda geração, e as respectivas marcas perceberam que as mudanças têm de ser subtis, sob pena de alguma perda de identidade. Como tal, esteticamente, não existem grandes alterações, mas há mais sofisticação electrónica, não só no campo da praticidade (citando o exemplo do sistema keyless comum a ambas), mas também no capítulo da segurança (a presença do controlo de tracção é





"ESTAS DUAS MOTOS VIVEM A SUA **SEGUNDA GERAÇÃO**, E AS RESPECTIVAS MARCAS PERCEBERAM QUE AS MUDANÇAS TÊM DE SER SUBTIS, SOB PENA DE ALGUMA PERDA DE IDENTIDADE"



CONTRAPONTO SYM MAXSYM 508 TL vs KYMCO AK 550 PREMIUM



também a grande novidade nas duas máquinas).

A posição de condução é um factor que define a nossa comunhão com a máquina, e este jogo das diferenças não podia ser mais esclarecedor. A Sym oferece uma posição de condução mais vertical, o guiador está ligeiramente mais subido e afastado do condutor e o ângulo de posicionamento das pernas não é muito penalizador. Já na Kymco, aplica-se a expressão “long and low”, pois estamos nitidamente mais encolhidos e com uma maior flexão de pernas. Nada de chocante, desde que se adopte um estilo mais “cruiser”, colocando os pés na parte frontal do escudo.

A qualidade de vida a bordo é outro factor diferenciador. A designação “Premium” escolhida pela Kymco, revela um cuidado superior em todos os acabamentos. Os comutadores são mais elegantes e os plásticos denotam um melhor acabamento em relação à rival. Mesmo o pára-brisas eléctrico (o da Sym é ajustável com recurso a ferramenta), o cruise control, e os punhos aquecidos são pequenos grandes nada que fazem toda a diferença, e esta supremacia também se estende à morfologia e design dos painéis de instrumentos. O sistema de informação da Maxsym fica a anos luz do mais moderno e bem desenhado >>



TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]

CONTRAPONTO SYM MAXSYM 508 TL vs KYMCO AK 550 PREMIUM



painel de informações da AK.

Nos espaços de arrumos temos um quase empate técnico, com uma vantagem marginal para a Sym. Ambas facilitam compartimentos com tomada USB, e o espaço debaixo dos assentos consegue albergar facilmente um capacete integral e outros pequenos volumes (sendo que na Maxsym, o mesmo é mais desafogado).

Ciclísticamente, ambas apresentam soluções bastante semelhantes, com robustas forquilhas dianteiras invertidas e secções traseiras com mono amortecedores bastante eficazes (e até mesmo, estilizados). As afinações escolhidas para estas maxi-scooters têm um pendor mais desportivo, contudo sem penalizar em demasia o conforto associado aos movimentos mais agressivos em lombas e outras armadilhas. Uma nota de apreço para o trabalho efectuado na estrutura de ligação da suspensão traseira da Sym ao braço oscilante, uma bonita peça de engenharia. E aí descobrimos...uma transmissão pouco comum.

A única outra scooter do segmento a utilizar a transmissão final por corrente é a Honda Forza 750, e conseguimos desculpá-la pela sua engenharia mais híbrida, com caixa de velocidades, embraiagem DCT e jante de 17 polegadas, que a aproximam mais de uma moto convencional. Esta solução adoptada pela Maxsym faz com que tenha uma manutenção mais caprichosa que a Kymco, que vem equipada com uma correia dentada. Por outro lado, a mais recente versão deste bicilíndrico da Sym (com 508 cc, entregando 45,5 cv às 6750 rpm, e 49,9 Nm de binário às 5250 rpm) dá-nos uma resposta muito directa no primeiro terço do acelerador, que se mostra praticamente imbatível. Um verdadeiro foguete na saída dos semáforos.

Esta característica comportamental, faz com que o contexto urbano seja a sua praia de eleição. Sente-se ligeiramente mais estreita do que a Kymco, e ganha vantagem com um descanso lateral que acciona automaticamente o travão de estacionamento, uma benesse nas ruas mais inclinadas.

A AK 550 acompanha-a sem dificuldades, mas a estrada aberta é o seu reino de eleição. A sua desenvoltura motriz (com 550,4 cc, debitando 50,9 cv às 7500 rpm e 51,7 cv às 5750 rpm) baseia-se na progressividade, que permite manter velocidades de cruzeiro em Auto-Estrada verdadeiramente impressionantes (pena o



550,4 CC
50,9 CV
11 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



CONTRAPONTO SYM MAXSYM 508 TL vs KYMCO AK 550 PREMIUM



Cruise-control estar limitado aos 130 km/h). E se o percurso encontrar uma estrada que dê azo à diversão, ela não se faz rogada em mostrar serviço. Apresenta sempre um foco superior no eixo dianteiro (em relação à Sym) e uma maior estabilidade em curva. Na travagem, as diferenças são bem evidentes.

A AK 550 Premium trava que se desunha. Desculpem-nos o Português pouco técnico, mas esta é a sensação que temos quando nos agarramos ao travão da frente depois de um momento mais optimista. Tem mordacidade e potência com fartura e ainda bem, porque com um chassis tão equilibrado, esta scooter casa bem com qualquer estrada mais revirada. Conselho: Coloquem o controlo de tração no modo mais desportivo porque senão, a partir dos 30° de inclinação, ela corta ligeiramente o acelerador, constringendo a saída em curva, estragando toda a diversão.

A importância que damos à postura dinâmica destas duas motos, prende-se com o facto de serem demasiadas vezes subestimadas como motos. A sua personalidade citadina esconde uma atitude expedita quando procuramos vestir o fato (ainda que imaginário) de piloto. Esta capacidade de surpreender faz-nos pensar o porquê de não se verem mais maxi-scooters na estrada. Muitos dos que vivem atrapalhados com o trânsito e as exageradas dimensões das suas maxi-trail (além dos decorrentes dramas das malas laterais nos espaços exíguos), seriam bastante mais felizes e garantidamente fariam muitos mais quilómetros aos comandos destas máquinas. E com consumos sempre abaixo dos 5/L 100 km.

Nós não temos grandes dúvidas. Para o motociclista experiente que tem de lidar com o trânsito urbano de uma forma intensa, e que inclui nos seus trajectos longos troços de auto-estrada, estas motos oferecem uma solução bem mais funcional e prazerosa do que qualquer “adventure” da moda. São rápidas e divertidas, mas ao mesmo tempo práticas e racionais. A honestidade da Maxsym contrasta com a maior sofisticação da AK, e esta última acaba por demonstrar a sua superioridade em todos os capítulos. Os cerca de 2k euros de diferença ficam assim justificados. Começámos este comparativo com a premissa de procurarmos mais por menos, mas no final dos dias deste teste, lutávamos sempre entre nós para levarmos esta scooter com nome de metralhadora para casa. É um bom sinal.... //



508 CC
45,5 CV
10 499 €

» Mais dados técnicos aqui



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Lago Ohrid VOLTANDO À ALBÂNIA E AOS SEUS TESOUROS.

Albânia, como grande parte dos países de Leste, são um misto de descoberta e de intensidade. Desde a sua abertura ao mundo ocidental que ficaram em nós os mitos, ou nem por isso, de civilizações enigmáticas e talvez até um pouco sombrias.

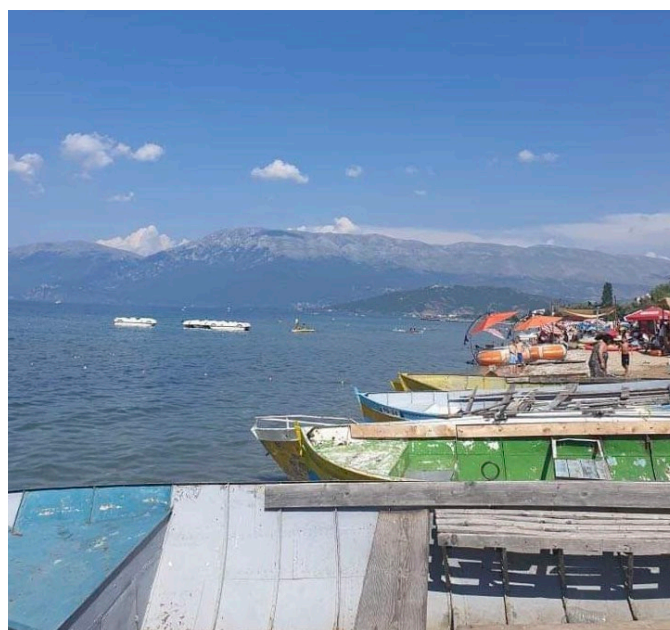
Talvez isso afete de alguma forma a predisposição.

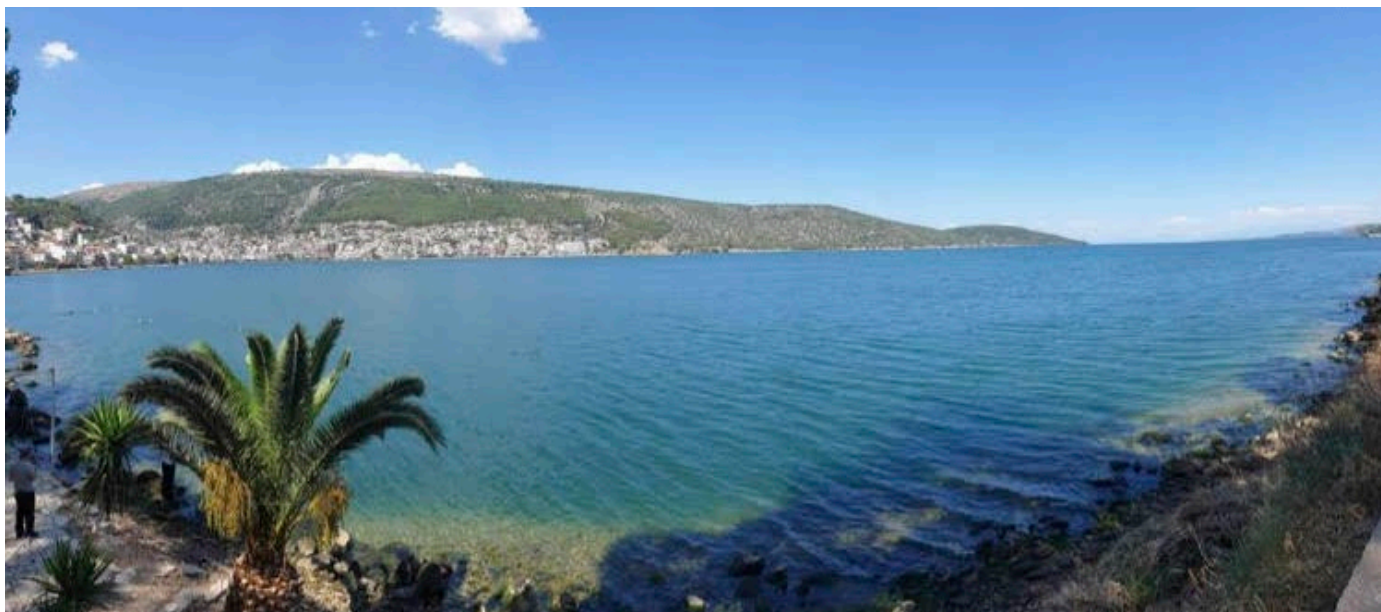
Sim, a sensação que tive na Albânia foi de deslumbramento, mas também algumas emoções sinistras, por vezes, admito, baseadas em pré-conceitos ou talvez não...

A orografia é dramática assim que saí da zona costeira e entrei nas montanhas dos Alpes Dináricos, as estradas transformam-se em serpentinhas que acompanham as curvas de nível e sobem a um ritmo vertiginoso - a palavra de ordem é mesmo vertiginoso! Ganchos fechados que, em pouco espaço, sobem dois ou três metros. Significa isso duas coisas, primeiro, vais à via contrária, irremediavelmente, porque o ângulo é demasiado apertado, depois, sabes que do lado interior da curva tens um desnível enorme, o que significa que se a moto parar e inclinar para esse lado, a queda é inevitável e aparatosa. E agora imagina isto com trânsito, por vezes pesados, em sentido contrário, a descer, agarrados aos travões como se não houvesse amanhã para, simplesmente, não ir parar ao Adriático.

Um exercício de sangue-frio em que tinha de olhar o trânsito contrário, que circulava acima da minha cabeça e medir os compassos, para que pudesse ir à outra faixa sem ter um encontro imediato.

Depois, assim que passas o gancho, é inevitável





controlar o suspiro, sobretudo porque a expressão seguinte é tão simplesmente “UAUUU!”: a paisagem é avassaladora.

A montanha, fria, cinzenta, escarpada e vertiginosa é como uma parede que se ergue à minha frente, desafiando-me a enfrentar a natureza agreste e quase intransponível que vai contrastando com o azul-marinho, suave, pacífico e de horizonte inalcançável, o sereno Adriático.

Da montanha, saltam parapentes que deslizam sobre o mar, como pássaros de voo sereno, fazendo-me arrefecer o stress depois de cada gancho que me aparece pela frente.

É uma experiência de condução no mínimo inesquecível. Inesquecíveis são também as memórias de quando cheguei lá acima e parei a moto, ainda com o coração a pulsar descontroladamente e olhei o Adriático lá em baixo, bem abaixo dos meus pés, de tons verdes e azuis, sereno, a perder-se no horizonte sob um sol resplandecente.

Na primeira passagem pela Albânia o objetivo era chegar à Macedónia do Norte e, naturalmente, passar junto do lago Ohrid. Imaginem quando cheguei ao cimo da montanha, depois da experiência anterior, começar a descer e olhar para um lago oval com 350 km², ladeado de montanhas em cujos cumes ainda se vislumbrava neve.

Desci, sempre com o lago pela frente, numa serpentina que contorna cada curva de nível, agarrada aos travões, com a moto engatada numa segunda e a imaginar que os ganchos agora são a descer. Bem,

não há alternativa!

Depois da descida, cheguei à margem do lago, situado num vale profundo no meio das montanhas, de águas límpidas e tranquilas, um dos mais antigos do mundo. Com pequenas praias naturais que chamam por mim, fazendo-me pensar em parar a moto e saltar para aquelas águas límpidas, transparentes, assim mesmo, de equipamento vestido e tudo!

Dizem que o lago tem águas transparentes até aos 22 metros de profundidade, para mim, talvez seja mais que suficiente para dar um mergulho com o meu metro e sessenta e não chegar ao fundo.

Mas nos Balcãs o sinistro contrasta sempre com a paisagem, seja ele natural ou não. Durante a viagem fui sempre deparando com vários Bunkers e, imaginem, existe um Bunker no lago.

A imagem que guardo é de uma muralha redonda de betão que emerge do fundo do lago, uma estrutura cinzenta e fria ao estilo 007, um objeto que faz lembrar outros tempos de guerra fria, que se vai degradando ao passar do tempo e cujos elementos vão tratando de afundar um dia naquele imenso lago. Objeto que contrasta com um lago azul, cheio de vida, com imensas aves e plantas que pintam as margens de verde e cuja temperatura da água à superfície chega aos 26 graus, fazendo a delícia dos poucos veraneantes que se deleitam com aquela maravilha da natureza.

Albânia foi para mim um misto de sensações e de aventuras sui generis, que continuarei a contar nas próximas crónicas. //



Aventura COM ESTILO

O BLUSÃO REV'IT! COMPONENT 2 H2O, É CARACTERIZADO POR SER LEVE, CONFORTÁVEL E IMPERMEÁVEL PARA AS AVENTURAS MAIS RADICAIS.

O blusão REV'IT! Component 2 H2O é o destaque da coleção Dirt Series, que integra também o blusão Blackwater 2 H2O, e é focada para os motociclistas aventureiros.

Fabricado com um tecido Ripstop, elástico e resistente à água, o Component 2 H2O proporciona conforto, flexibilidade e impermeabilidade. A sua estrutura é reforçada com um resistente tecido de cordura nos ombros e braços para aumentar a durabilidade e resistência à abrasão.

No que diz respeito à segurança, este blusão está equipado com proteções SEESMART CE de nível 1 nos ombros e cotovelos e para a reforçar ainda mais é possível adicionar o blusão protetor Proteus



por baixo do REV'IT! Component 2 H2O.

Este casaco da REV'IT! possui aberturas de ventilação com fechos estrategicamente colocados para promover o fluxo de ar e permitir a saída do ar quente e a humidade do seu interior. Além disso, os bolsos do Component 2 H2O oferecem um bom espaço de armazenamento para transportar todos os itens pessoais essenciais durante a viagem.

Reconhecendo ainda mais a importância da versatilidade, o REV'IT! Component 2 H2O vem com um capuz removível, mantendo o motociclista seco quando este não está a conduzir a moto. O capuz pode ser facilmente guardado no bolso traseiro quando não está a ser usado.

Relativamente às opções de cor, o blusão Component 2 H2O está disponível em três cores: preto, castanho e berinjela. Está disponível em tamanhos do S ao 3XL, com um preço de venda ao público recomendado de 399,99€. Para obter mais informações e um aconselhamento personalizado, entre em contato com um distribuidor autorizado da REV'IT! ou com o importador nacional, a Goldenbat. //



ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

A SHOT OF MOTORCYCLING

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901



PVPR desde 4.187€

Oferta matrícula
gratuita até 31/12/2023

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901

Solicita um teste em www.royalenfield.com



  @ROYALENFIELDUEUROPE



Prático E DISCRETO

BMW MOTORRAD APRESENTA O CASACO SINGAPORE DA COLEÇÃO DE 2023.

A BMW Motorrad apresentou o sofisticado casaco Singapore, integrante da coleção de 2023 da marca, e exclusivamente destinado ao público masculino.

O casaco Singapore distingue-se pelo seu design vanguardista e pelos elementos de segurança premium que incorpora. Equipado com protetores NP Flex 3D nos ombros e cotovelos, o casaco conta com uma classificação de proteção A, assegurando máxima segurança aos motociclistas. Além disso, oferece funcionalidade com dois bolsos frontais e fecho de correr, proporcionando espaço prático para armazenamento, além de um bolso interior para objetos pessoais essenciais.

Fabricado num material leve e respirável, o casaco com capuz oferece um conforto excepcional

durante a condução. Composto principalmente por poliéster (96%) e elastano (4%), este blusão é resistente à abrasão de forma a garantir uma elevada proteção e uma longa vida útil.

Tem ainda a vantagem de, por ser discreto, não ser imediatamente identificado como um equipamento de motociclista.

Disponível nos tamanhos S a 3XL, o casaco Singapore adapta-se a motociclistas de diferentes estaturas, proporcionando um ajuste perfeito.

Já disponível para venda nos concessionários BMW Motorrad em Portugal, tem um preço de venda ao público recomendado de 363€.

Para mais informações sobre o casaco Singapore e outros produtos da BMW Motorrad, visite o site oficial da marca ou contacte um concessionário autorizado. //

**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



SUZUKI

EQUIPAMENTO CONJUNTO DE MALAS VARIO



Maior FUNCIONALIDADE

QUER SEJA PARA VIAGENS LONGAS POR ASFALTO OU FORA DOS CAMINHOS HABITUAIS, A NOVA BMW R 1300 GS TEM UM EXCLUSIVO KIT DE MALAS PENSADO NA ELEVADA COMODIDADE.

Para viagens longas com muita bagagem, a BMW Motorrad apresenta o novo sistema de bagagem Vario para a nova R 1300 GS, composto por duas malas laterais e uma mala superior.

O design das malas Vario foi completamente renovado apresentando acabamentos em alumínio anodizado no exterior das malas e na tampa da top-case a fim de oferecer robustez e também para as integrar perfeitamente no design da nova BMW R 1300 GS.

O conjunto de malas Vario vêm com opção de podem ser facilmente abertas e fechadas através do sistema de tranca centralizado com comando à distância da nova BMW R 1300 GS.



Além disso, as malas Vario são eletrificadas, permitindo o carregamento de dispositivos eletrônicos como smartphones e tablets diretamente nas malas. A iluminação integrada torna as operações noturnas mais simples e confortáveis.

O volume das malas laterais e da mala superior Vario pode agora ser ajustado de forma contínua para se adaptar às necessidades de armazenamento. No total, o novo sistema de bagagem Vario oferece um total de 97 litros de capacidade. É ainda possível armazenar bagagem adicional nos apoios externos dedicados e também na parte superior da top-case Vario.

Para maior praticidade, a BMW Motorrad inseriu bolsas interiores nas malas Vario, com espaços de arrumação que proporcionam uma melhor organização dos objetos colocados no interior das malas e até podem ser usados como pequenas malas de mão para conveniência durante as paragens.

É importante notar que o sistema de bagagem Vario é específico para a nova BMW R 1300 GS,

não sendo compatível com modelos mais antigos, como a BMW R 1250 GS. Importante referir que a velocidade máxima recomendada ao utilizar o sistema de bagagem Vario é de 180 km/h.

Para mais informações entre em contato com um concessionário BMW Motorrad autorizado. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

A large advertisement for Honda motorcycles. On the left, a large red and black Honda MT motorcycle is shown in profile, facing right. The 'MT' logo is visible on the side panel. On the right, a smaller black Honda motorcycle is shown in profile, facing left. The background features a stylized graphic of a road with red, white, and blue stripes. The Honda logo is visible on the side panel of the red motorcycle.

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

 **HONDA**

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



Aventura SEM LIMITES

O LAMINA GTX LADIES É UM CONJUNTO DE AVENTURA DE ALTA QUALIDADE, ESPECÍFICO PARA SENHORAS, CAPAZ DE ENFRENTAR TODAS AS ESTAÇÕES DO ANO.

O Lamina GTX Ladies é um conjunto de casaco e calças de viagem de aventura, especificamente concebidos para a anatomia feminina, cujo objetivo é garantir o máximo de elasticidade e ajustabilidade possíveis, podendo ser utilizado ao longo de todo o ano.

CASACO LAMINA GTX LADIES

O Lamina GTX Ladies é construído a partir de Gore-Tex laminado, com a promessa GUARANTEED TO KEEP YOU DRY™ da Rev'it!, garantindo impermeabilidade mesmo quando a água é muita.

O casaco Lamina GTX Ladies foi projetado tendo em mente a filosofia de camadas permitindo usar

apenas as necessárias e removê-las quando não fazem falta, por isso é composto por uma camada externa impermeável, uma camada base e uma camada intermédia que serve de agasalho fora da moto.

Para manter o Lamina GTX Ladies confortavelmente leve, foram aplicados laminados de duas camadas onde possível e laminados de três camadas onde necessário, com um zíper frontal TIZIP de alta qualidade, totalmente à prova de água.

Adicionando uma alta dose de versatilidade sob todas as condições meteorológicas, o Lamina GTX Ladies foi equipado com ventilação estrategicamente posicionada para garantir o



manterem o mau tempo à distância e equipadas com um sistema de ajuste que é feito para ser eficaz, conseguido adicionando abas redutoras de cintura e fitas de ajuste ao longo das pernas e ajuste adicional nas bainhas inferiores.

No lado prático das coisas, há bolsos na frente, material de aderência na área do assento e fechos zíper de ventilação, além de um painel impermeável na zona das coxas.

Juntar as calças Lamina GTX Ladies ao casaco Lamina GTX Ladies é simples graças ao fecho de conexão, podendo ainda acoplarem-se a todos os casacos da marca.

Estão disponíveis apenas na cor preta por um preço de 479,99€, em tamanhos do 36 ao 46 e três comprimentos de perna.

Para obter mais informações e um aconselhamento personalizado, entre em contato com um distribuidor autorizado da REV'IT! //

máximo conforto. Com aberturas de ventilação reguláveis por zíper ao longo dos braços e das coxas, com extração de ar nas costas para deixar o fluxo de ar quente sair para o exterior.

No entanto, a sua arma secreta para vencer o calor é um painel de ventilação em rede, de 35 milímetros de largura sob o fecho central, para deixar entrar ar fresco sem necessidade de abrir o casaco e comprometer a segurança.

O casaco Rev'it! Lamina GTX Ladies segue o corpo e permite ajustes onde são realmente necessários, proporcionando proteção, conforto e confiança. Com linhas subtis e aspecto robusto, está pronto para enfrentar qualquer viagem ou aventura.

O casaco Lamina GTX Ladies possui proteção SEESOFT de nível CE 2 nas costas e armadura SEEFLEX nos ombros e cotovelos, complementadas por uma camada externa resistente, durável e flexível, que incorpora muito espaço no bolso para guardar objetos de valor.

Com um preço de 669,99€, está disponível nas cores Azul e Cinzento e em tamanhos do 36 ao 46.

CALÇAS LAMINA GTX LADIES

As calças Lamina GTX Ladies também foram projetadas e desenvolvidas internamente pelas experientes e habilidosas mulheres dos departamentos de Design e R&D da Rev'it!.

Desenhadas em torno da fisiologia feminina, são realmente um design em branco que ganhou vida, sendo por isso extremamente eficazes em termos de conforto e proteção.

Fabricadas com GORE-TEX laminado para





Passeando pela Grécia/Balcãs DESCENDO A GRÉCIA ATÉ MESOLONGION

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

No dia seguinte não havia vestígios de festa naquele pátio! Fantástico, considerando que a festa durou até altas horas da noite. Eu pude ouvir o barulho ao longe, dado que o meu quarto era no sótão, por isso do outro lado da casa.

Não havia mais ninguém, para além de mim e o dono da casa que me veio servir o pequeno almoço.

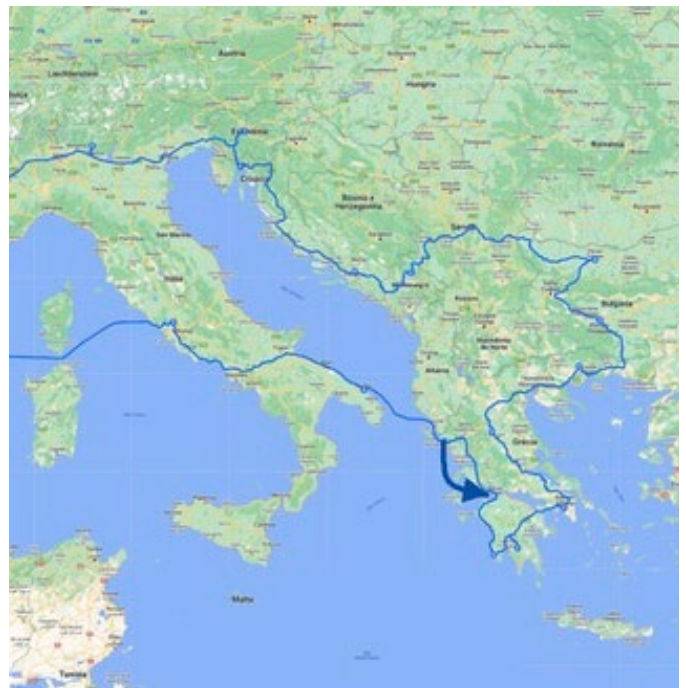
Ah, fazer um gelo pela manhã era tão reconfortante! De alguma forma era como se o meu pulso estivesse sempre febril e a sensação do gel frio era um alívio muito grande, de que eu apenas podia usufruir pela manhã. Ele ajudava a que o pulso e os meus dedos desinchassem e assim a movimentação fosse um pouco mais fácil. Já não era tarefa fácil mexer a mão pela manhã, mas com os dedos inchados era bem pior.

Sobre o meu desenho de ontem:

As casinhas trulli podem ser encontradas na região de Puglia, não é obrigatório ir a Alberobello para as ver, embora lá sejam às centenas. Reza a lenda que estas casinhas eram construídas assim para enganar os cobradores de impostos de habitação, porque aqueles tetos em cone, todos compostos por pedrinhas achata-das, encaixadas em pirâmide, podiam ser desmontados em segundos apenas retirando uma das pedrinhas, e a casa se converteria num barraco abandonado. O meu desenho de ontem é de um aglomerado de casinhas trulli, que formam uma única habitação familiar.

O meu caminho para hoje era descer Epiro e Etólia-Acarânãia até às portas da península de Peloponeso e eu estava cheia de curiosidade para ver duas ou três coisas no caminho!

Fazer o percurso inverso da noite anterior foi aquela surpresa! Eu tinha percebido que junto ao porto havia muita vida, esplanadas a funcionar, carros a circular e gente pela rua, mas hoje tudo parecia bem menor





e mais quieto.

O porto fica logo ali, bem acessível para quem se quiser aproximar. Acho que nunca tinha visto um porto assim, como uma praia de onde saem barcos.

Apesar do receio do que a estrada me podia reservar e das dificuldades que isso implicasse, conduzir era sempre uma alegria. Então, em vez de seguir pela costa, fui subindo os montes. Não era nada de muito íngreme, com curvas em cotovelo... esperava eu.

As perspetivas lá de cima sobre o mar são, frequentemente, mais interessantes do que se consegue ver ao pé dele. A costa grega é toda recortada e eu queria ter uma imagem abrangente sobre os recortes.

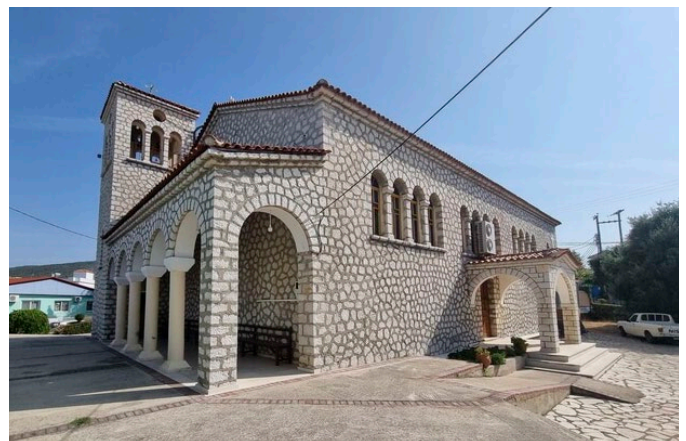
Passei em Perdika do monte, eu chamava-a assim porque há uma outra numa ilha perto de Atenas. Não havia muito o que ver por lá, mas havia muita gente para me ver, eu acho! Pelo menos era a sensação que as pessoas me passavam, ao se chamarem umas às outras para me virem ver.

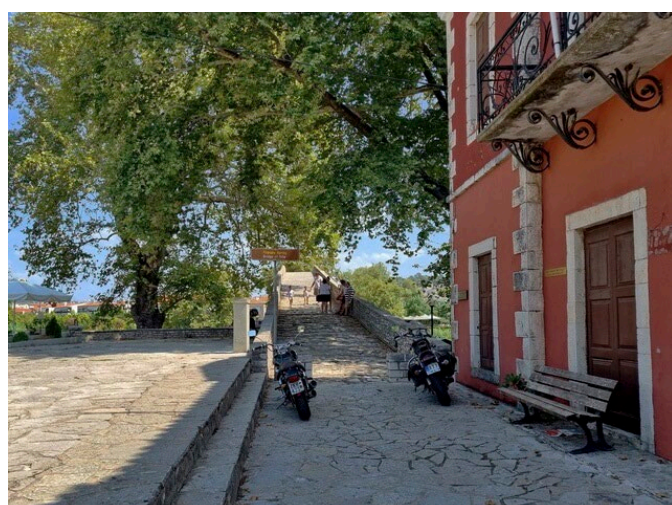
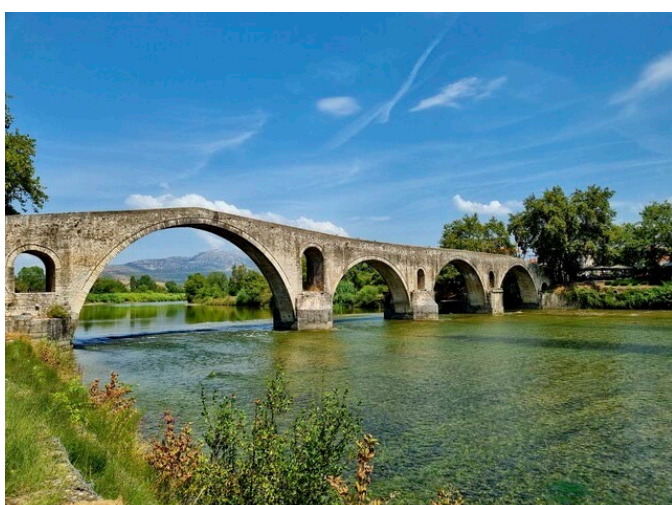
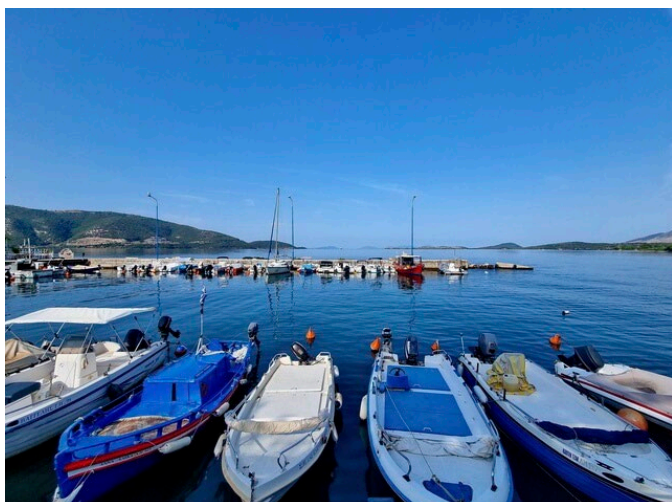
Parei um pouco para dar uma olhada ao largo principal da povoação que, por sinal, era um largo bem desarrumado e irregular. A igreja estava fechada, mas dava para espreitar pelo vidro da porta. As igrejas ortodoxas, mesmo quando são simples, são lindas de ver por dentro.

Mas a passagem por ali não era tanto para ver as terras por onde passasse ao acaso. Eu tinha um objetivo para além de apreciar a paisagem, que continuava a ser linda, procurava uma terra em especial.

A rua foi estreitando e começou a ser cada vez mais difícil para mim conduzir por ela, porque os carros maiores atrasavam o trânsito e eu era forçada a usar embraiagem e mudanças de 50 em 50 metros, mas a beleza do lugar valia bem a pena.

Então lá estava Parga, com os seus rochedos/ilhotas





e praias cheias de gente.

A estrada estreitinha e cheia de trânsito, serpenteava contornando a costa e podia ver as terrinhas lá em baixo. As perspectivas sobre a praia e a sucessão de povoados eram encantadoras.

Assim que a ruína permitia, eu parava para deixar os carros seguirem o seu caminho e para eu descansar um pouco e fazer fotos.

Eu via motos lá em baixo e a estrada meio livre, mas quando cheguei ao entroncamento que me levaria até lá, era a barafunda total, com vários carros de bebidas, enormes, a empancar tudo.

Não tive coragem de ir até ao centro... a barafunda de trânsito e pedestres desmotivou-me de meter a moto lá no meio e forçar ainda mais o meu braço que estava já a doer por todo o lado até à ponta dos dedos.

Mas não faz mal se não me meto no meio do povoado para ver recantos, até porque deviam estar cheios de gente. Parei a minha motita num cantinho da estrada, onde carro nenhum teria espaço para parar sem empancar o trânsito todo, e fiz a minha pausa zen, com aquela paisagem inspiradora e o meu sumo de laranja

como companhia.

Segui a bela estrada, que ora parecia uma rua, ora parecia uma via rápida. Mas que tinha sempre paisagens incríveis!

Não é fácil saber o que estamos a ver, quando passeamos pela Grécia, mas consegui descobrir que a paisagem inspiradora que me aparecia à direita era o estuário de um rio, o Rio Acheron.

Há muita vida lá em baixo, não é simplesmente um pântano sem nada nem ninguém para além dele.

Então cheguei a Arta, a antiga Ambrácia, fundada mais de 600 anos antes de Cristo. Cheguei exatamente pelo lado da ponte, uma das coisas que mais queria ver e do mais importante que a cidade tem.

Uma cidade que, só pela sua antiguidade, me fez querer visitar para ver duas ou três coisas. Não teria de ver tudo, apenas passear calmamente e relaxar no meio da história.

A ponte foi construída para atravessar o rio Arachthos, foi restaurada e reconstruída muitas vezes ao longo dos séculos, sobre fundações romanas ou anteriores.

O seu aspeto atual é provavelmente uma reconstrução



otomana do século XVII.

O rio Arachthos ou Aracto, era digno de apreciar também, com as suas águas límpidas e transparentes e margens verdes.

Tive de me sentar ali e tomar um café, porque o café é ótimo na Grécia e porque queria sentir a atmosfera do local. Adorei!

Há uma casa mesmo na entrada da ponte e motos estacionadas lá. Fiquei com pena de não ter trazido a minha motota para ali também, ela teria gostado certamente...

Outra coisa que eu queria muito ver ali era a antiga Igreja Bizantina Imperial de Panagia Parigoritissa.

A Igreja de Parigoritissa, ou de Panagia da Consolação, estava na minha lista de coisas a ver há muitos anos, à espera que eu voltasse à Grécia, porque é uma construção que sempre me fascinou.

É uma construção do final do século XIII, ligeiramente retangular, com 3 andares e 5 cúpulas octogonais. Isso é o que se vê por fora, porque quando se entra a atmosfera é impressionante.

O interior é imponente, alto e poderoso, revestido

de mármore e afrescos, ao nível da galeria, que conseguiram chegar até hoje mesmo estando ao alcance de quem passa. Estes afrescos são bem mais recentes que a construção, mesmo assim têm uns 5 séculos.

No topo da cúpula central um mosaico com o rosto de Cristo, forma um conjunto vertiginoso quando a gente olha para cima.

Eu sabia que ficaria hipnotizada quando entrasse ali. Embora já tenha visto igrejas ortodoxas impressionantes, novas, restauradas e resplandecentes, como a Catedral do Sangue Derramado em São Petersburgo, aquela tinha o poder da pedra nua e crua, que contava histórias e provocava sensações completamente diferentes.

Como se a sua história fosse mais tangível na sua pureza.

As colunas que sustentam a cúpula, brancas e altas, encostadas às paredes, de alguma forma fizeram-me lembrar ossos, como se fossem as costelas do edifício. Realmente fiquei meio hipnotizada!

As paredes traseiras da igreja estão amparadas com uma estrutura de metal, como um andarilho, se ela



fosse andar.

E segui para Preveza. A zona está cheia de vestígios históricos, porque perto fica a antiga Nicópolis, a cidade fundada por Augusto. Não era minha intenção visitar tudo de fio a pavio, até porque estava calor e a minha paciência para caminhar não era a maior. Mas fui logo recebida pelo Monumento a Augusto, fechado.

Depois disso, à medida que seguia pela estrada paralela às muralhas, pude perceber a grande movimentação de turistas... É de doer a alma ver pessoas subirem nas coisas para tirar fotografias, sem pensarem que tudo aquilo tem para lá de muitos anos! Se os turistas continuarem a subir nos monumentos, a gravar nomes nos monumentos, a caminharem sobre muros e muralhas, as coisas vão tender a desaparecer para sempre, tudo por uma bela foto no Instagram...

Amuei!

Não me apeteceu de todo caminhar por entre turistas barulhentos debaixo do sol quente. A minha mão doía, o meu pulso latejava, eu precisava de frescura, não de calor. Por isso saí das ruas principais, fui atrás do Ambracian Gulf, eu vinha a vê-lo desde Arta pela imagem do GPS .

O Ambracian Gulf tem vários nomes: golfo de Arta, golfo ambraciano e golfo de Áccio.

É um golfo fechado do mar Jônico. É como uma piscina de mais de 600 km², tem 40 km comprimento e 15 km de largura, é um dos maiores golfos fechados da Grécia e é um parque nacional. E era muito fixe passear em redor, onde não havia ninguém e tudo era frescura e beleza, só para mim!

Ainda dei uma volta na cidade, pois a ideia era seguir para a Etólia-Acarnânia por ali, mas percebi que teria de atravessar por um túnel e não me apeteceu, por isso decidi dar a volta ao golfo por Arta de novo.

É daquelas coisas que decido de repente e fico sem saber se decidi bem, pois vejo o que ganho, mas não vejo o que perdi. Paciência, se eu cá voltar farei as coisas de outra maneira, agora vai assim.

Arte urbana é uma coisa que sempre me chama a atenção.

Quando volto a passar onde passei, aproveito para captar o que já me chamou a atenção na primeira passagem, foi o caso desta estação de serviço, perto de Arta, que me prendeu a atenção por ter tudo o que uma estação de serviço tem, mas ser uma estação de abastecimento de café e não de gasolina.

No sitio onde ficam as mangueiras de abastecimento, há um balcão com bancos e, na dúvida, diz Coffe Station!

Uma das coisas que me chama a atenção em qualquer país, é a arquitetura civil que vai aparecendo pelas

ruas que percorro. E a Grécia está cheia de exemplos encantadores, mas também de exemplos curiosos! Casas sem nada no ré-do-chão e tudo no primeiro andar, é uma das coisas que se encontra um pouco por todo o lado.

Escrevia eu no meu facebook:

“Sr. Arquiteto, eu quero uma casa no primeiro andar.”

“Certo, e o que quer que tenha no Rés-do-chão?!”

“nada! Só quero a casa no primeiro andar!”

“Ok, feito!”

São as casas sem rés-do-chão e as muitas casas com os ferros dos alicerces a aparecerem no topo dos pilares e dos telhados, dizem que é uma forma das casas não serem consideradas terminadas para efeito de evasão de impostos. Não sei se é ou não, sei que resulta estranho.

Já que estava de volta a Arta, aproveitei para dar uma volta à medida que subia a cidade, encontrei a Necropole da antiga Ambrácia.

Logo ao lado fica o Templo de Máximo, o Grego. A igreja é recente, de 2016, e estava fechada, mas é bonita por fora também, cheia de cor.

Este é o primeiro templo construído em homenagem



ao santo em sua terra natal. São Máximo nasceu em Arta e é uma das figuras mais importantes do século XVI para a teologia ortodoxa, com uma reputação que ultrapassa as fronteiras gregas. Conhecido como São Máximo de Vatopedino, ele foi descrito como um “reformador dos russos”, enquanto os próprios russos o chamam de Maksim Grek, que significa Máximo, o grego.

Wingmotor

MARQUE UM TEST DRIVE

Rua José Estêvão , 74D
1150-203 Lisboa

211979979

wingmotor.pt



CRÓNICA

E fui seguindo o contorno do golfo, evitando auto-estradas e vias rápidas como eu gosto. Encontrei o rio Aqueloo com perspectivas impressionantes.

Achei muito interessantes as pinturas de murais na Grécia, frequentemente representam personagens históricas, provavelmente por ser um país cheio de história tomam-na como tema.

A ponte era estreita e tínhamos de esperar que uns viessem para nós irmos, uns de cada vez.

E cheguei ao meu destino, Messolonghi.

A arquitectura das cidades é muito característica, como se todos os prédios fossem cheios de grandes varandas e terraços no topo.

Messolonghi é chamada oficialmente de Cidade Sagrada de Messolonghi, nome que vem do tempo em que foi palco de vários cercos sangrentos durante a Guerra da Independência Grega. No 3º cerco, depois de resistir por um ano, o povo decidiu abandonar a cidade sitiada, “o êxodo”. Poucas pessoas sobreviveram porque foram traídos nos seus planos e esse ato heroico deu à cidade o nome de santa, até aos dias de hoje.

A cidade é conhecida também porque ali morreu o poeta Lord Byron.

Ele viajou para a Grécia para lutar contra o Império Otomano na Guerra da Independência Grega, e por isso os gregos o reverenciam como seu herói nacional. Morreu aos 36 anos após contrair uma febre em Messolonghi.

Junto ao Portão de Messolonghi, está a impressionante Estátua da Liberdade de 5 metros de altura, de 2014.

Uma curiosa representação da liberdade, que aparece em movimento, como se impondo, e não como uma mulher seminua.

Messolonghi está localizada bem na berma da enorme lagoa de Klisova formada pelos sedimentos dos rios Acheloos e Evinos, que formaram uma barreira natural que separa a lagoa do Golfo de Patras, e por isso não há ondas, a menos que haja ventos fortes.

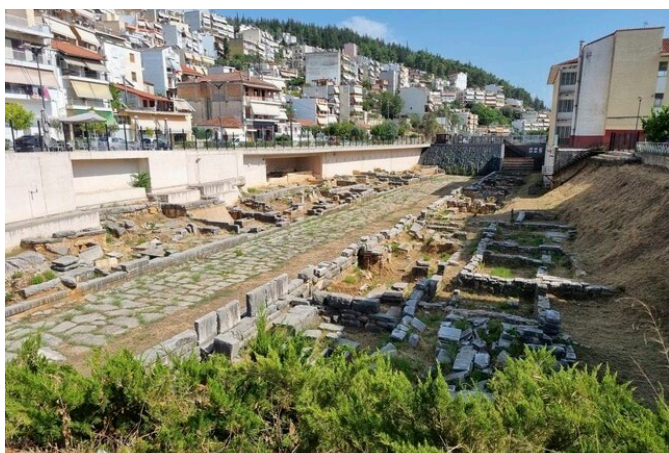
Na realidade a origem do seu nome vem mesmo de Mezzo e Laghi que significam “no meio dos lagos” ou Messo e Laghi (Messolaghi) que significam “lugar cercado por lagos”.

A imponente porta e as muralhas de Messolongion revelam a identidade histórica da Cidade Santa. Atrás daquela muralha fica o jardim dos heróis, que ocupa uma área de 14 hectares, com enormes palmeiras, ciprestes e eucaliptos, um cemitério, onde os combatentes da guarda da Cidade Santa de Messolonghi foram enterrados.

Eu dei uma volta pela cidade de moto, mas não era ali que eu queria explorar, então fui dar à estrada da marginal onde, um pouco mais à frente, tem uma saída para a lagoa.

Há uma rua no meio da água, são 3 km de estrada até ao ilhéu Turlida. É uma estreita faixa de terra, que foi construída em 1884 e atravessa o lado ocidental





da lagoa Kleisova.

Parece que morre gente naquela estrada tão pacífica... É um habito por aqueles lados, erguer um pequeno memorial no local onde alguém morre, com foto do defunto e tudo! Ali havia dois, o que me surpreendeu, pois a rua não me puxou em nada para acelerar! Talvez por ter água dos dois lados, tão perto e sem qualquer barreira, cá no fundo a sensação era que, se me portasse mal na estrada iria parar à água.

As casinhas na água chamam-se pelades. São casas de pescadores feitas de madeira e apoiadas em palafitas, a uma pequena altura acima da superfície da lagoa ou mesmo da terra, para prevenir enchentes.

Açudes dividem a água, como muros que dividem terrenos, onde se pescam robalos ou enguias e se faz piscicultura.

Pescadores percorrem os açudes de carro para se instalarem a pescar no meio da lagoa. Quase meti a moto por ali, mas depois lembrei-me que teria de fazer manobras para sair e não me apeteceu forçar a mão marota a tal exercício.

Tourlida fica no fim da estrada da água e é uma aldeia piscatória, com casinhas lacustres encantadoras, empoleiradas sobre palafitas, onde apetece viver por uns dias, rodeada de beleza.

Apenas os caminhos são meio macacos, feitos de terra e lama! Se eu vivesse ali tinha uma moto de todo o terro, certamente!

E há uma capela muito bonita junto da estrada, a capela de Agios Nikolaos.

Olhava para terra e tudo parecia tão longe, como se eu tivesse atravessado uma barreira invisível para outra dimensão. Nem conseguia ver a cidade, apenas os montes.

Passear por ali era mesmo como percorrer uma realidade paralela de beleza e paz, que contrastava profundamente com a agitação da cidade.

Mas eu tinha de voltar e tinha de ir a uma farmácia comprar repelente pois os mosquitos, moscas ou moscardos, ou seja lá o que fosse, andavam a comer-me viva e eu já tinha os dedos da mão direita quase tão inchados como os da esquerda à conta disso.

Giro foi explicar o que queria a um grego, tipo preciso de “cho- cho-cho para pzzzz” isto acompanhado por gestos e sinais de abanar, voar e morder! E o homem entendeu perfeitamente.

A minha casa era um apartamento no primeiro andar. Eu tinha passado no supermercado e iria cozinhar e beber um bom vinho na varanda, que era o topo do prazer para mim naquele momento.

O cansaço era tanto que a vontade era mesmo ficar em casa e não mexer mais... //



MAIS UMA EDIÇÃO INESQUECIVEL



» [Galeria de fotos aqui](#)

Mais uma edição do Portugal de Lés-a-Lés Off-Road foi concretizada com sucesso e distinção pelos vários participantes que salientaram, mais uma vez, a grande organização da Federação Nacional de Motociclismo.

O 8.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road, organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal, foi uma emocionante aventura que se desenrolou ao longo de 906,5 quilómetros,

desde Penafiel até Portimão. Durante esta jornada, mais de 300 entusiastas de motos exploraram paisagens diversas e superaram desafios, criando memórias inesquecíveis.

A viagem começou nas serras da Freita e do Caramulo, passando por caminhos estreitos e zonas rurais até alcançar o rio Douro. O percurso continuou por estradas mais largas, proporcionando vistas panorâmicas e momentos de pura diversão. Os motociclistas, unidos pelo desejo de descobrir novos lugares e desfrutar do prazer de condução em terrenos acidentados, enfrentaram calor intenso e poeira, mas nada diminuiu o espírito alegre da jornada.

Ao longo do caminho, houve paradas estratégicas em "Oásis", onde os participantes puderam recarregar energias com comida e bebida. No segundo dia, em Tomar, um desses Oásis foi montado pela BlueMotor na Coudelaria Leonardo Franco. Além de petiscos deliciosos, os motociclistas tiveram a oportunidade de admirar >>





cavalos e foi também realizada neste local a entrega por Pol Tarrés da Yamaha Ténéré 700 World Rally ao vencedor do leilão, cujos fundos foram destinados ao programa Riders for Health Gâmbia, uma iniciativa solidária para fornecer itens essenciais de prevenção, como redes mosquiteiras.

A jornada continuou pelos campos alentejanos, com pistas rápidas entre sobreiros e oliveiras, proporcionando mais momentos de diversão. Adicionalmente as paragens nos Oásis ofereceram também oportunidades para os motociclistas compartilharem histórias e risadas, apesar dos desafios técnicos, como furos e correntes partidas. Entre os participantes estava Madalena Casanova, a mais jovem do grupo, que realizou o seu sonho de participar no Portugal de Lés-a-Lés Off-Road aos 18 anos. Madalena realizou a aventura com uma Yamaha DT125 LC, uma moto mais antiga do que ela e, apesar de algumas quedas, terminou o percurso com um sorriso no rosto.

Do lado dos experientes, o destaque foi o ex-piloto de enduro, Rodolfo Sampaio, um dos participantes mais velhos do Lés-a-Lés de 2023, com 61 anos de idade, que depois de fazer o Lés-

a-Lés 'de estrada' com uma Honda Z50, decidiu estrear uma DT50 na vertente Off-Road do Lés-a-Lés. Rodolfo mostrou-se bastante satisfeito com a DT50 neste desafio ao referir que "foi só meter gasolina, adicionar óleo ao autolube e... já está".

A jornada culminou em Portimão, onde os motociclistas foram recebidos com alegria e emoção na chegada à margem do rio Arade. A atmosfera festiva foi reforçada pelos sorrisos das crianças da Escola Básica da Coca Maravilhas, que participaram na campanha Reflorestar Portugal de Lés-a-Lés. Os jovens plantaram um pinheiro-manso no espaço de recreio e ficaram a saber mais sobre a importância das árvores autóctones na revitalização da floresta portuguesa.

O Portugal de Lés-a-Lés Off-Road proporcionou não apenas uma jornada emocionante pelos terrenos acidentados de Portugal, mas também momentos de camaradagem, solidariedade e aprendizagem, tornando esta experiência verdadeiramente inesquecível para todos os 300 participantes numa lista que incluiu nomes de

pilotos nacionais notáveis como Paulo Marques, Miguel Farrajota, António Oliveira e Bernardo Villar.

A chegada ao destino final marcou não apenas o fim de uma viagem, mas também o início de memórias duradouras criadas ao longo deste trajeto desafiador e estimulante. //



mytos
MOTORCYCLES

WWW.MYTOS.PT

Desde 1999€ * | Autonomia até 90 km

100%
ELÉTRICO

BORN LEGEND

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

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





Como vencer A AUTO ESTRADA

A auto-estrada é um mal necessário. Quando se pretende fazer grandes viagens ou chegar rapidamente ao destino, a possibilidade de rolar a velocidades mais elevadas e constantes faz toda a diferença. Mas é monótona!

Texto: Pedro Alpiarça

Todos os que viajam de moto já passaram pelo mesmo tormento. Inevitavelmente temos de recorrer demasiadas vezes ao comodismo das vias mais rápidas para ganharmos tempo.

Seja em território nacional, seja para vencer a nossa localização geográfica periférica e cruzarmos a vasta Península Ibérica a caminho do resto da Europa. Seguem alguns truques para vencer o tédio e tornar a viagem mais segura.

“Nota: O Andar de Moto promove a condução responsável sob as regras vigentes do nosso código da estrada, dando relevo ao uso de equipamento de segurança adequado, assim como o respeito pela velocidade adequada às condições de circulação”

A MOTO CERTA PARA ROLAR EM AUTO-ESTRADA, EXISTE?

Antes de mais, se planeia fazer viagens longas, tenha noção que há motos com características mais vantajosas para esse intento. Uma boa protecção aerodinâmica, um assento confortável e, se possível, um sistema de controlo de velocidade automático (vulgo: Cruise Control). Dependendo da carteira, estes sistemas podem ser exponenciados e, nas motos topo de gama que têm a velocidade de fazer turismo, começam a ser comuns os modelos com Cruise Control adaptativo, que utilizam sensores-radar que mantêm automaticamente uma distância segura ao veículo da frente. É confortável e prático e sem dúvida uma mais valia tecnológica, mas pode desligar-nos do acto reflectido da condução e (em situações extremas) potenciar a desconcentração. Até porque todas as outras motos conseguem fazer grandes tiradas, bastando espírito de sacrifício e coragem.

BRINQUE COM A AUTONOMIA (ESTABELEÇA OBJECTIVOS, METAS):

Grande parte das motos modernas possuem informação relativa ao número de quilómetros que o combustível disponível consegue fazer. Dependendo de termos um depósito de 15 ou de 30 litros, ou um motor capaz de fazer 5,0 L/100km ou 8,0 L/100km, esse algoritmo mágico está lá para nos ajudar. A importância de sabermos que temos 200 km para chegar ao destino, ganha enquadramento quando o alcance teórico da máquina nos diz que apenas temos combustível para 198 km. Entra na equação o jogo da gestão,

de controlarmos a velocidade para ganharmos distância e evitarmos mais uma paragem, mesmo antes do destino. As áreas de serviço estão geralmente separadas por cerca de 30 km (o mínimo que uma reserva deverá conseguir alcançar), e muitas vezes cedemos à tentação de tentarmos chegar à seguinte, já no limite. Contudo, mais vale jogar pelo seguro, porque se tiver de pedir assistência por falta de combustível, o precioso líquido que lhe vão vender na berma da Auto-Estrada ser-lhe-á cobrado a valores absolutamente ridículos.



USE UM SISTEMA DE INTERCOMUNICADORES (MÚSICA E TELEFONE)

O acessório tecnológico que nos permite ter som no capacete ganha o seu espaço nas grandes tiradas. Uma playlist com as nossas músicas favoritas distrai-nos a mente e permite-nos desafinar alegremente sem incomodarmos ninguém. Tentamos decorar letras e abanamos levemente o esqueleto, ou o capacete, para gáudio daqueles que se cruzam ou nos seguem. Neste capítulo, a qualidade dos intercomunicadores (assim como da insonorização do capacete) é importante, mas convém ter em conta de que o ruído da deslocação do ar irá sempre aumentar com a velocidade. Poderá ter vontade de ligar àquele amigo mais falador (para não dizer chato), e que certamente o acompanhará por muitos e bons quilómetros. Com estes dispositivos, a Auto-Estrada torna-nos mais disponíveis, e no fundo, melhores pessoas. >>



MANTENHA UM BOM RITMO (O EXCESSO DE VELOCIDADE APENAS NOS FAZ GANHAR MINUTOS)

Para fazermos diminuir os quilómetros que faltam para o destino (que teimam em nunca mais passar), muitas vezes a tendência acaba por ser aumentar exageradamente a velocidade. Muito embora a adrenalina extemporânea nos desperte, ela é efémera, e os riscos que se correm são muito maiores. Não só acabaremos mais cedo numa estação de serviço a colocar combustível (perdendo todo o tempo “ganho”), como efectivamente, as duas (ou três) dezenas de Km/h acima do valor ideal (o tal jogo de optimização de autonomia de que falamos anteriormente), só nos irão fazer ganhar uns minutos, mesmo ao fim de um centena de quilómetros, além de aumentarem exponencialmente o consumo de combustível. É um facto!

Faça uma boa gestão do ritmo, pense em termos endurance maratonista e não de performance velocista.

PROTEJA OS OUVIDOS

Ao fim de umas quantas horas de ruído contínuo, o cansaço auditivo acumula-se, causando um desconforto que se pode prolongar por longas horas após termos largado a moto. Uns bons tampões auditivos conseguem diminuir o nível dos decibéis e sobretudo ajudam a anular as altas frequências associadas à turbulência aerodinâmica.



Existem no mercado soluções adaptadas aos gostos de cada um. Os melhores são aqueles que não bloqueiam totalmente o som, permitindo o uso dos intercomunicadores. Absolutamente imprescindíveis.

ENVOLVA-SE NA PAISAGEM (MUDANÇA CONSTANTE DE CENÁRIO)

Uma das vantagens de percorrermos uma via a velocidades consideráveis e sem interrupções, é que num par de horas podemos estar numa envolvência geográfica completamente diferente. Obviamente que há excepções, mas regra geral, conseguimos assistir a uma evidente mudança de cenário e, como tal, podemos tentar puxar pelo nosso espírito mais observador. Existem momentos épicos de condução nos quais a paisagem faz parte da experiência, basta estarmos atentos. Há tempo para contemplar. No nosso país, destacamos como exemplo o fabuloso troço da A24 que passa por cima da região vinícola do Douro.



DESCANSE (NO MÁXIMO) DE DUAS EM DUAS HORAS E HIDRATE-SE!

Não convém rolar por mais de duas horas seguidas. Independentemente de estarmos aos comandos de uma Gold Wing ou numa maxi scooter, o corpo precisa de desentorpecer. Mesmo que tenha autonomia para mais 200 Km, tire no mínimo 20 min para voltar a ser um ser bípede. A par com isso, não se esqueça de beber água. Considerando que grande parte do nosso organismo é feito de H₂O, a sua ingestão para repor a evaporação ajuda-nos a funcionar nas melhores condições. Aproveite para fazer uns alongamentos e sinta-se um felizardo por já ter cumprido parte do percurso sem problemas. //

EQUIPA-TE E VAI À AVENTURA

OFERTA V-STROM PACK

NO VALOR DE 545€



- ⊕ CRASHBAR
- ⊕ PROTEÇÃO DE MOTOR
- ⊕ PROTEÇÃO DE RADIADOR
- ⊕ PROTEÇÃO DE BOMBA DE TRAVÃO
- ⊕ BASE DO DESCANSO

V-STROM 800DE

Na compra da tua nova Suzuki V-STROM 800DE, oferta de PACK de acessórios V-STROM, no valor comercial de 545,00€. Campanha válida até 31 de dezembro, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Ducati reforça



O COMPROMISSO COM A SEGURANÇA

Durante o Connected Motorcycle Consortium (CMC) a Ducati voltou a reafirmar o seu empenho na segurança rodoviária.

A Ducati aposta na segurança dos motociclistas ao redor do mundo e provou-o recentemente ao participar num evento que se realizou no circuito de Lausitzring, na Alemanha, promovido pelo Connected Motorcycle Consortium (CMC), a fim de mostrar como a conectividade entre as motos e os carros pode melhorar significativamente a segurança.

O CMC é uma associação internacional, fundada em 2016, que reúne várias marcas de motos com o objetivo de integrar as mesmas na “mobilidade conectada”, visando melhorar a segurança dos motociclistas.

A Ducati decidiu trabalhar em colaboração com a Lamborghini, parte do grupo Audi, para demonstrar a eficácia de sistemas de comunicação em três cenários de acidentes críticos.

O objetivo é aumentar a segurança nas situações em que a moto fica “invisível” para os carros que se aproximam, ou quando o motociclista não consegue ver o que está à frente do veículo que o precede. Em ambos os casos, a comunicação entre veículos, combinada com sensores a bordo, pode contribuir para a redução de acidentes.

A tecnologia desenvolvida pela Ducati foi feita em parceria com fornecedores, incluindo Bertrandt para hardware e Nfinity para sistema operacional e algoritmos. O protótipo inclui um display adicional na moto para alertar o motociclista sobre perigos.

No caso da tecnologia IMA (Intersection Movement Assist), o foco é virado para as situações em que a moto ao se aproximar de uma interseção com visi-

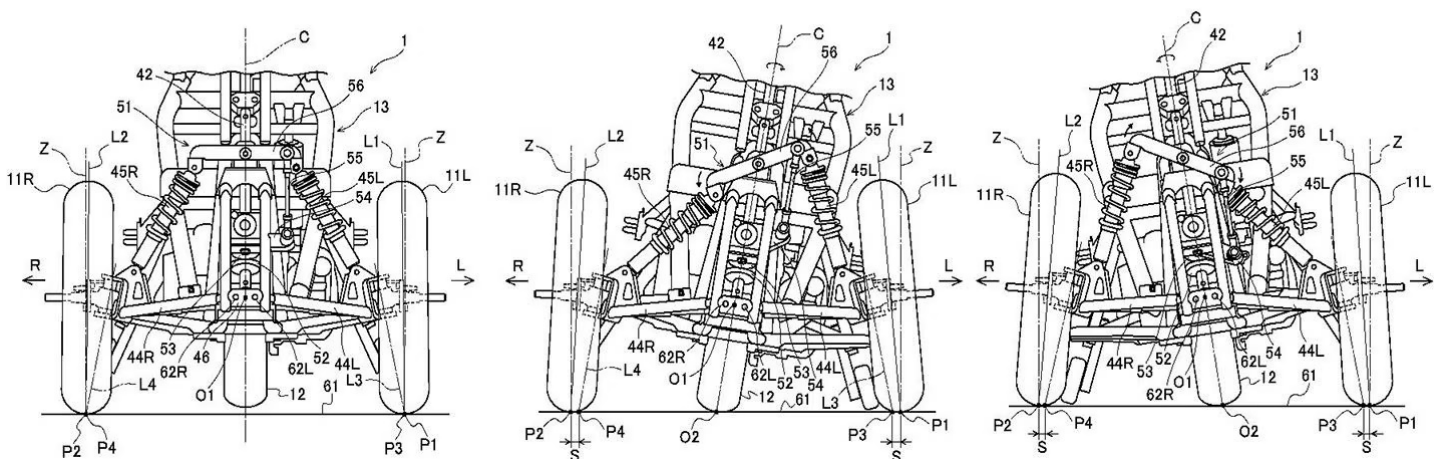
bilidade limitada ao mesmo tempo que um carro se aproxima da mesma interseção pela via perpendicular à qual circula a moto. Para tornar essa situação ainda mais desafiadora, a Ducati deliberadamente inseriu um obstáculo fixo que bloqueia completamente a visão da moto, tanto para o automobilista como para os sistemas de assistência do veículo. Mesmo assim, o carro exibe um sinal de alerta no painel, indicando a presença da moto, sugerindo extrema cautela na aproximação da interseção.

No caso do LTA (Left Turn Assist), a situação recria uma interseção onde tanto a moto quanto o carro viajam na mesma via, mas em direções opostas, e o carro vai fazer uma curva à esquerda. Nessa circunstância, a moto é menos visível do que um carro, mesmo para os sistemas auxiliares do veículo, o que aumenta o risco de não ser percebida pelo automobilista que se aproxima. Nesse caso, assim que o condutor do carro ativa o indicador de mudança de direção ao se aproximar da interseção, aparece um aviso de perigo no display da moto.

Quanto ao DNPW (Do Not Pass Warning), este aplica-se quando o motociclista está numa fila de trânsito e deseja ultrapassar um veículo longo na sua frente. No entanto, o veículo longo tem um carro à sua frente que deseja fazer uma curva à esquerda, situação que não é visível para o motociclista. Neste caso o sistema emite também um alerta para o motociclista assim que detecta que o carro ou a moto ativaram o indicador de mudança de direção.

Pode ver estes sistemas de mobilidade conectada em ação através do vídeo criado da parceria entre a Ducati e Lamborghini, onde é utilizada uma Ducati Multistrada e o SUV Urus. //

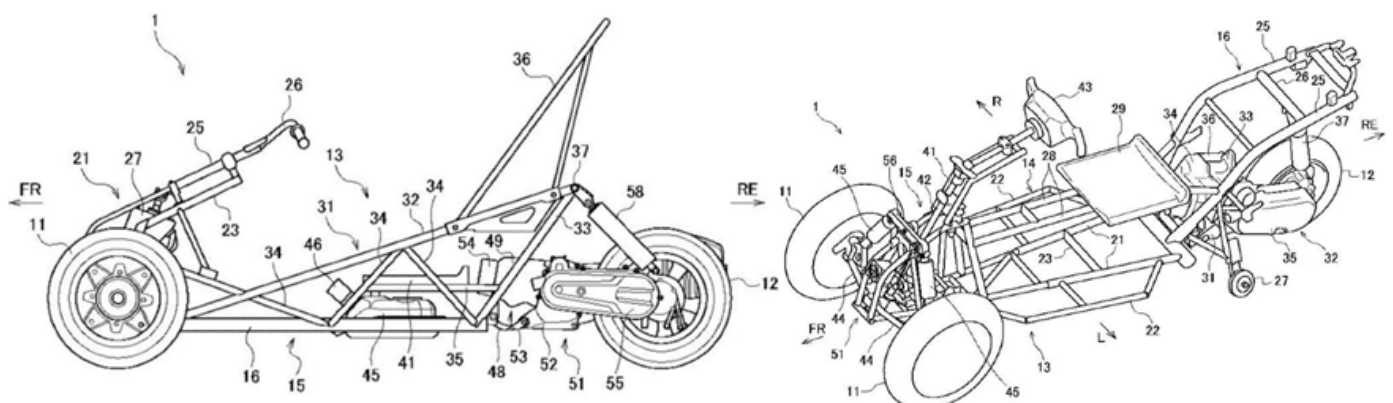




Suzuki redefine o LMW

LEANING MULTI WHEEL OU TRICICLO INCLINÁVEL

Encontradas patentes recentes que revelam uma scooter de três rodas inclináveis com uma posição de condução mais protegida e sem risco de queda.



O conceito dos motociclos de três rodas inclináveis existe já há muitos anos: o MP3 da Piaggio deu início a um mercado que desde então cresceu, para incluir rivais como os Tricity e Niken da Yamaha, o Peugeot Metropolis, o Kymco CV3 e o Qooder QV3 com um layout semelhante. Mas agora a Suzuki apresenta patentes refinadas para um novo conceito e um estilo de máquina muito diferente.

Recentemente, duas patentes para variações da ideia original da Suzuki surgiram no Japão, mostrando um veículo de três rodas que, como o MP3 e os seus concorrentes, usa na parte traseira uma unidade combinada de motor e braço oscilante de uma scooter e duas rodas inclináveis no eixo dianteiro.

Mas enquanto todos os concorrentes adoptam uma posição de condução alta, essencialmente imitando a ergonomia de uma scooter normal, o design da Suzuki por ser substancialmente mais longo, permite que o condutor se sente numa posição mais baixa.

Ainda existe um guiador, em vez de um volante, e o design geral assemelha-se ao formato de uma scooter, mas a posição de condução estilo automóvel, que é muito parecida com a de um Polaris Slingshot e um design de suspensão que significa que é impossível cair, deve tornar-se muito atrativo para clientes que receiam o desafio do equilíbrio em duas rodas.

As patentes da Suzuki fazem referência específica aos baixos custos de construção do projeto, com uma estrutura de aço simples combinada com uma unidade motriz e transmissão de variação contínua (CVT) de scooter. A suspensão dianteira apresenta braços oscilantes segurando as rodas e amortecedores simples.

A diferença reside no facto de os amortecedores estarem conectados a uma viga transversal tipo balancé, que por sua vez está ligada pelo centro à direção da scooter, de modo que, quando o guiador é virado, o veículo de três rodas é forçado a ficar numa posição inclinada para o interior da curva. Soltando a direção a scooter retornará naturalmente à posição vertical.

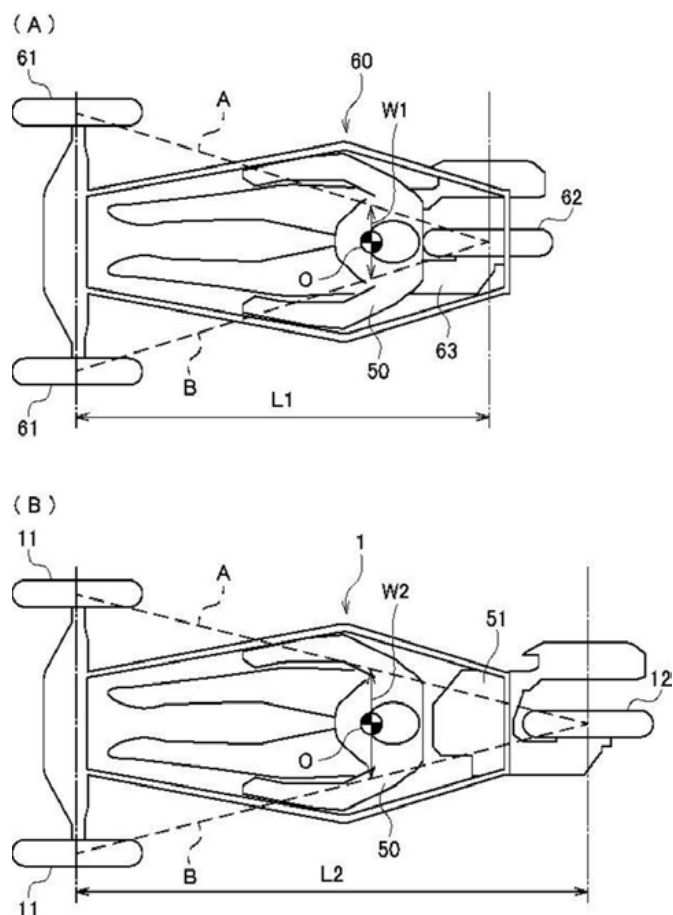
O design, graças ao ângulo de inclinação, origina que a scooter não equilibra a força da gravidade com a força centrífuga, tal como um veículo de duas rodas, mas com três rodas, isso não é absolutamente necessário, até porque afinal já existem triciclos não inclináveis, como o Can-Am Ryker e o Spider.

A Suzuki escolheu uma solução intermédia, adi-

cionando um elemento de inclinação para fornecer mais estabilidade nas curvas do que um triciclo sem inclinação, eliminando os últimos vestígios de instabilidade que subsistem nos designs como o da Piaggio MP3, de paralelogramo deformável.

Ainda há muitas etapas a serem superadas antes que este projeto possa chegar à produção, mas o facto de ter sido concebido para oferecer um nível de estabilidade com o qual os condutores se sentem mais confortáveis, aliado a um baixo custo de produção, poderia torná-lo numa tentadora forma de transporte. //

"O DESIGN GERAL ASSEMELHA-SE AO FORMATO DE UMA SCOOTER, MAS A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO ESTILO AUTOMÓVEL, QUE É MUITO PARECIDA COM A DE UM POLARIS SLINGSHOT"



» Mundial de Velocidade - Moto GP



VR46 torna-se Pertamina Mooney desaparece

A VR46 E A PERTAMINA LUBRICANTS ASSINARAM UMA PARCERIA A PARTIR DE 2024 QUE VERÁ A EQUIPA DE VALENTINO ROSSI PASSAR A CHAMAR-SE PERTAMINA ENDURO VR46 RACING TEAM.

A PT PERTAMINA Lubricants, uma marca indonésia de lubrificantes, apoiará a equipa durante três épocas através da sua marca de lubrificantes para motos Pertamina Enduro, tornando-se o parceiro da equipa de Tavullia a partir de 1 de janeiro de 2024 sob o nome Pertamina Enduro VR46 Racing Team.

Uma decisão estratégica e o nascimento de uma nova sinergia entre a VR46 Racing Team, a equipa do nove vezes Campeão do Mundo Valentino Rossi, e o gigante dos lubrificantes PT Pertamina Lubricants, patrocinador do recente GP da Indonésia, para dar um novo impulso a dois nomes já estabelecidos no desporto motorizado, tornando-se uma verdadeira referência também em termos de desempenho e tecnologia.

A partir da temporada de MotoGP de 2024, o logótipo da Pertamina Enduro aparecerá nas Ducati Desmose-

dici GP de Marco Bezzecchi e Luca Marini, nos fatos dos pilotos, nos capacetes, nas instalações e em todas as imagens, equipamentos, materiais e comunicações da VR46 Racing Team.

Alessio Salucci, Diretor da Equipa - VR46 Racing Team:

"A adição da Pertamina Lubricants, que será o parceiro titular da VR46 Racing Team durante as próximas três épocas, marca de forma decisiva a história da nossa equipa, uma peça importante e mais um passo em frente para alcançar os nossos objetivos."

"Sentimo-nos verdadeiramente honrados por termos chegado a um acordo com uma marca tão importante, (...) uma ponte entre os fãs italianos e todos aqueles que nos seguem a partir da Indonésia e a quem esperamos agradecer no futuro." //

Marc Márquez na Ducati Gresini

O OITO VEZES CAMPEÃO DO MUNDO VAI MUDAR PARA A DUCATI GRESINI, TERMINANDO UMA CARREIRA DE 11 ANOS COM A HONDA. JÁ SE SABIA, MAS AGORA FOI MESMO ANUNCIADO OFICIALMENTE.

A DUCATI Gresini acaba de anunciar a contratação de Marc Márquez para a época de 2024. O piloto espanhol, várias vezes Campeão do Mundo, anunciou recentemente a sua separação da Honda e, a partir da próxima época, será o novo porta-estandarte da Ducati Gresini ao lado do seu irmão Alex.

Os irmãos Márquez formam uma dupla de sonho, com Marc a juntar-se a uma equipa satélite que já mostrou que pertence aos melhores, desde o regresso da equipa ao estatuto de equipa independente na categoria rainha após algum tempo a gerir o esforço oficial da Aprilia em MotoGP.

Esta era uma das revelações esperadas para a Indonésia, que até veio mais cedo que o previsto... falta agora a decisão de quem o vai substituir na Honda Repsol estan do confirmado que houve aproximações a Miguel Oliveira, mas este não tem para já intenções de mudar de equipa.

Marc Márquez: "Estou entusiasmado com este novo desafio. Não foi uma decisão fácil porque é uma grande mudança em todos os sentidos. Mas, por vezes, na vida, é importante sair da zona de conforto e pôr-nos

à prova para continuar a crescer. Em termos de moto, sei que vou ter de adaptar o meu estilo de condução a algumas coisas, e não vai ser fácil. Mas também tenho a certeza de que toda a Equipa Gresini me vai ajudar muito."

"Mal posso esperar para conhecer a equipa e começar a trabalhar com eles. Gostaria de agradecer à Nadia, ao Carlo e ao Michele pela confiança e respeito que demonstraram por mim."

Nadia Padovani, proprietária da equipa Gresini: "Este é um momento histórico para a família Gresini. O facto de Marc Márquez ter escolhido correr connosco na próxima época é absolutamente fantástico e estou extremamente feliz por poder torná-lo oficial. Em menos de uma época ficámos muito próximos do seu irmão e vamos receber o Marc da mesma forma, pois temos a certeza que ele tem todo o potencial para ser competitivo na GP23 desde o início."

"Por último, mas não menos importante, gostaria de agradecer a Fabio Di Giannantonio pelo seu profissionalismo e desejamos-lhe tudo de bom para a continuação da sua carreira." //



» ESBK



Ivo Lopes é bicampeão de Espanha

IVO LOPES ANTECIPOU O SEU SEGUNDO TÍTULO DE SBK DE ESPANHA AO VENCER A CORRIDA DE HOJE NA SUA BMW EASYRACE SOBRE ROMÁN RAMOS E ÓSCAR GUTIERREZ.

O **CAMPEONATO** de Espanha de Superbike está a celebrar a sua sexta ronda da temporada de 2023 no Circuito Ángel Nieto de Jerez.

Com pilotos de 28 países diferentes e um bom número de pilotos inscritos em todas as categorias, especialmente nas SSP, onde tiveram de se dividir em dois grupos para as sessões de treinos, esta corrida já podia ver alguns campeões confirmados e foi o caso de Ivo Lopes.

Na quinta e sexta-feira, com temperaturas bastante elevadas para esta altura do ano, realizaram-se as sessões de treinos livres, enquanto hoje, sábado, foi a vez dos contra-relógios e das corridas.

Na qualificação da classe rainha da ESBK houve uma luta renhida pelo primeiro lugar entre Ivo Lopes e Román Ramos.

Tudo parecia indicar que seria o português a levar a placa de Fastest Rider REDD Fulbat mas, na fase final, o piloto da Kawasaki Palmeto PL Racing levou-a com uma

volta canhão e Steven Odendaal terminou em terceiro.

Na corrida, no entanto, Ivo assumiu a liderança desde o início.

Tinha um objetivo muito importante a atingir, que era o título de campeão de Espanha. Se ficasse à frente de Ramos, conseguiu-lo-ia e, com o piloto cantábrico a sair da pole, Lopes ultrapassou-o para liderar e conquistar a sua segunda medalha de ouro.

É verdade que Román não lhe facilitou a vida e esteve colado à sua BMW durante toda a corrida. De tal forma que, a duas voltas do fim, passou-o e Gutiérrez fez o mesmo.

Mas, na última curva antes do final, tanto Román como Óscar excederam-se e foram para a berma e o piloto da BMW Easyrace Team recuperou para ambos e é agora o campeão espanhol de SBK.

No pódio, onde a alegria do piloto português se refletia no seu rosto, Ramos subiu ao segundo degrau e Óscar Gutiérrez ao terceiro. //

António Maio Campeão na Baja Oeste

O PILOTO DA YAMAHA FINO FESTEJA O OITAVO TÍTULO DA SUA CARREIRA E ALCANÇA RECORDE NACIONAL.

ANTÓNIO MAIO conquistou na Baja Oeste de Portugal, que decorreu este fim-de-semana, o seu oitavo título de Campeão Nacional, tornando-se recordista de campeonatos vencidos na categoria de Motos.

Este é o quarto título consecutivo do piloto que se sagra antecipadamente Campeão Nacional de Todo-o-Terreno.

O piloto da Yamaha entrou bem na prova organizada pela Escuderia de Castelo Branco tendo vencido a etapa que se cumpriu no sábado.

No entanto, uma série de fatores imprevistos acabaram por retirar o primeiro lugar a António Maio que optou por gerir a corrida de forma a não comprometer o resultado final.

O primeiro lugar desta que foi a sexta e penúltima etapa do Campeonato Nacional de Todo-o-Terreno 2023 foi discutida ao minuto e o major da GNR terminou a prova na segunda posição da classificação geral.

"(...) um esforço enorme que tenho feito durante os meus 20 anos de carreira que culminam com mais um título de campeão. É sempre importante alcançar estes marcos porque nos motivam a continuar a fazer mais e melhor. Estes títulos são a prova que estamos a fazer um bom trabalho e que temos uma equipa cimentada e com bastante experiência.", contou António Maio.

António Maio vai ainda disputar a Baja Portalegre 500, a mítica prova do Todo-o-Terreno português, que se realiza entre os dias 27 e 29 de outubro. //





Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Miguel Oliveira NA REPSOL HONDA?

Confesso que, quando se começou a falar da Repsol Honda em relação a Miguel Oliveira, não dei muito crédito aos boatos.

Desde logo, por conhecer bem o facciosismo do país vizinho, que prefere ter um Espanhol assim-assim que um estrangeiro a vencer. Veja-se a escolha, já referida numa crónica anterior, preterindo um piloto algo inconsistente mas vencedor, Alex Rins, em favor de um mais consistente, Joan Mir... consistentemente na gravilha, entenda-se!

Agora, que houve contactos entre o Miguel e a Honda e que parecem sérios, é indisputável... De cá, soube-se que Oliveira abriu a boca um bocado demais em relação ao salário, que alguns órgãos espanhóis colocam na região dos 2,5 milhões de Euros, o que mais do que triplicaria o rendimento estimado atual do português...

Um dos argumentos esgrimidos foi o apoio maciço com que Miguel conta em Portugal, mas que dificilmente fará ondas (desculpem o trocadilho) num país com cerca de 500 postos de abastecimento comparados com os 3.300 existentes em Espanha.

Igualmente interessante é especular o porquê do interesse em Oliveira... Marc Márquez foi-se, ainda por cima para uma equipa Ducati, rompendo uma relação de carreira com a Honda. Mir não impressionou a não ser pela negativa, Rins já assinou pela Yamaha e Zarco, agora vencedor de fresco na MotoGP após a vitória retumbante na Austrália, afirma que vai estar com uma Honda, sim, mas na LCR de Lucio Cecchinello, que também assegura que não abdicará do piloto francês.

Morbidelli substitui Zarco na Pramac, Pol Espargaró está fora, e outros de que se falou em relação ao lugar deixado livre por Márquez dificilmente estão à altura: Iker Lecuona já teve umas cinco oportunidades e não impressionou nem na pista nem fora dela, Remy Gardner já esteve mais perto, pois nem nas SBK tem feito grande

mossa, e Pedro Acosta, que estaria na lista de desejos da Repsol, tem uma ligação forte à KTM e já está garantido na equipa irmã da GasGas.

O outro lado da moeda é que muitos fans vêm os resultados recentes da Honda e equacionam a mudança de Miguel da Aprilia para a Honda, oficial ou não, como uma promoção de cavalo para burro... mas aí é que os que conhecem verdadeiramente as capacidades de Miguel Oliveira poderão ganhar alento...

Vindo de vencer (e vencer várias vezes) com uma moto Austríaca considerada sem hipótese, Oliveira pode bem trazer uma aproximação racional aos problemas da RCV.

Basicamente, a Honda falha na entrada em curva, quando o pneu da frente lida mal com a transferência de pesos na saída em aceleração.

A forma como a tração da moto empurra a frente, torna andar rápido impossível, especialmente no pelo-tão, quando a aerodinâmica e o calor das outras motos influencia a entrada em curva, vai exigir uma revisão total do equilíbrio do chassis, baseada numa avaliação racional e fria de um piloto com a capacidade de levar a moto ao limite e sugerir maneiras de a melhorar...

Depois, há o plano B! Segundo alguns órgãos espanhóis, a Repsol tem falado também com os dois homens da Aprilia, Espargaró e Viñales, esses sim Espanhóis... se qualquer um deles passasse para a Honda, o lógico seria Miguel ascender à equipa de fábrica italiana, outra possibilidade empolgante.

Talvez a Repsol, que já identificou a necessidade de mudar também a gestão da equipa, livrando-se do arrogante Puig e falando-se até de ir buscar o ex-Suzuki Davide Brivio, veja em Oliveira a combinação certa de talento e intelecto analítico que levaria a Honda ao próximo patamar nos Grandes Prémios... e isso não seria empolgante? //

PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER

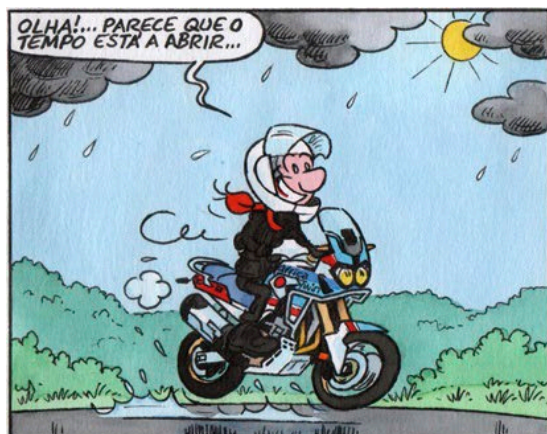
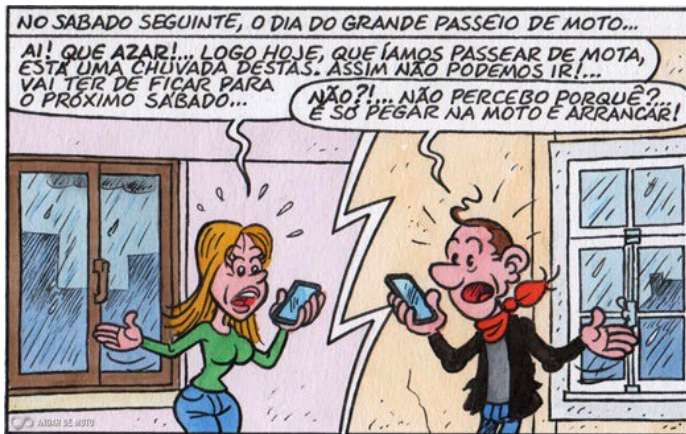
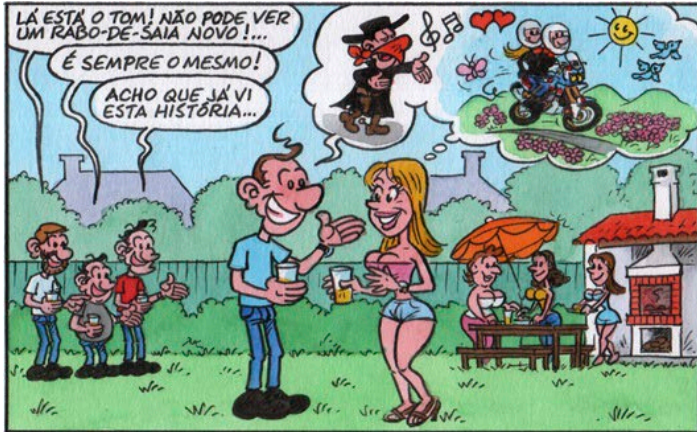


Vinte anos após a primeira geração lançada em 2001, a nova Piaggio Beverly é renovada sem perder a garra desportiva e o design elegante que escreveram a história da mobilidade urbana. Hoje, a Beverly torna-se uma crossover que combina a versatilidade e a aderência de uma roda alta com o desempenho e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



ANDAR DE MOTO



André Sanches
Jornalista e Motociclista

Não deixem PEGADAS

Este mês, os órgãos de comunicação social divulgaram vários protestos de ativistas pelas maiores cidades de Portugal, em especial na capital que cada vez mais veículos tem a circular nas suas ruas e estradas, a favor de um futuro mais verde.

Bloquear importantes artérias da cidade ou mesmo ruas menos movimentadas, não ajuda a que o intuito escrito nos cartazes se venha a realizar, a não ser que os ativistas apenas pretendam visibilidade.

Neste caso, parar o trânsito não diminui a poluição, obviamente, e os motores continuam em funcionamento a libertar gases poluentes, além de estragarem a vida de quem for apanhado nestas inconvenientes manifestações, e que apenas deseja chegar ao seu destino.

Falando também na evolução que os modelos elétricos têm tido, e cuja variedade é cada vez maior, além do segmento híbrido que promete ser uma revolução para a condução citadina, a mudança está a acontecer ao ritmo esperado, e não vai, com toda a certeza, diminuir a curto prazo a poluição efetuada pelos milhões de veículos convencionais, que ainda representam uma boa fatia da totalidade.

No entanto, as normas europeias apertam cada vez mais e em breve entrará em vigor a norma Euro5+ para os motociclos, que faz as emissões caírem ainda

mais, assim como também reduzem significativamente o ruído produzido pelos sistemas de escape.

Contudo, para se dar um grande passo no sentido de diminuir a nossa pegada poluente, acho importante colocarmos na equação, aquando da aquisição de um veículo de transporte para o dia-a-dia, uma moto com 125cc de cilindrada ou uma moto elétrica equivalente. Perfeitamente capazes de efetuarem as nossas deslocações do dia-a-dia, têm a vantagem de, se o IUC proporsto para 2024 avançar, serem os únicos modelos isentos deste imposto. //

"Bloquear importantes artérias da cidade ou mesmo ruas menos movimentadas, não ajuda a que o intuito escrito nos cartazes se venha a realizar..."



TRANSALP

As montanhas chamam por si

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



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



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

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