

# ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO  
MENSAL  
**#66**  
NOVEMBRO



## BMW R 1300 GS



**TESTE**  
**SUZUKI GSX-S1000 GX**



**DOSSIER**  
**EICMA**  
CONHEÇA TODAS  
AS NOVIDADES PARA 2024



# Agite a colmeia

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



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



SEGURO 'HONDA BASE' <sup>1</sup>  
NO PRIMEIRO ANO



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

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

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

# PORQUE NÃO...



Rogério Carmo  
*Publisher*

## O Campeão e o Rufia

Não me interpretem mal! Admiro a garra e o empenho do Jorge Martin. A MotoGP deve-lhe uma memorável temporada e o campeonato de 2023 ficará para a história como um dos mais competitivos de sempre. Mas Francesco Bagnaia provou ser feito de uma fibra diferente. Uma verdadeira fibra de campeão, daquelas que permanece inabalável mesmo sob elevados níveis de pressão. O Martinator é um excelente piloto e consegue tirar todo o proveito da máquina e da estratégia, mas o Pecco consegue, além disso, dominar as emoções. No final do campeonato, quando tinha tudo a perder, o piloto oficial da Ducati conseguiu estar focado, aparentemente alheado da pressão que a marca, os adeptos e o próprio orgulho lhe colocavam em cima dos ombros. Por seu lado, o piloto da Pramac acusou o stress. Apesar não ter nada a perder e de ter vencido estoicamente a derradeira prova de sprint do ano, no Domingo, na corrida principal, Martin sucumbiu à pressão, cometeu um primeiro erro que poderia comprometer as suas remotas hipóteses de conquistar o campeonato, o que o levou a cometer

mais erros que num desfecho inesperado lhe roubaram mérito e, pelo menos, um consolador lugar no pódio. Por seu lado Bagnaia, focado no seu objectivo, mesmo depois de saber que apenas lhe bastava cruzar a meta para se sagrar novamente campeão, manteve-se concentrado e lutou por mais uma vitória, para que a sua coroação não tivesse a mínima mancha na honra. A Ducati deve-lhe um segundo título, ainda para mais consecutivo, e milhões de fãs devem-lhe as emoções que conseguiu provocar ao longo de 2023, sempre com a máxima correção e até mesmo alguma modéstia. Martin vai ter que esperar por uma nova oportunidade. Vai ter que aprender a refrear as emoções e a aproveitar todas as oportunidades, pois o campeonato de 2024 promete ser ainda mais difícil. Sobretudo porque Marc Marquez vai querer, também aos comandos de uma Ducati, recuperar todas as oportunidades que, nos últimos anos, perdeu com a Honda! E Bagnaia há-de querer, porque não? Conquistar o seu 3º título em MotoGP.

Ainda falta muito para o GP do Qatar de 2024? //

8 MOTO NEWS

## EIGMA - SALÃO DE MILÃO

- 18 AJP
- 20 APRILIA
- 24 BENELLI
- 32 CFMOTO
- 36 DUCATI
- 40 HONDA
- 50 HUSQVARNA
- 52 KAWASAKI
- 58 KEEWAY
- 60 KOVE
- 62 KTM
- 64 KYMCO
- 66 MITT
- 68 MOTO GUZZI
- 70 MOTO MORINI
- 74 MV AGUSTA
- 78 QJ MOTOR
- 82 ROYAL ENFIELD
- 86 SUZUKI
- 92 TRIUMPH
- 96 ULTRAVIOLETTE
- 98 VMOTO
- 100 YAMAHA
- 110 ZERO MOTORCYCLES



## TESTE

- 114 BMW R 1300 GS
- 126 SUZUKI GSX-S1000 GX

## CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: O CAMPEÃO E O RUFIA
- 6 PEDRO ALPIARÇA: EIGMA
- 112 ADELINA GRAÇA: SER MULHER
- 136 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS POR OLYMPIA ATÉ MYSTRAS
- 144 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 146 PAULO ARAUJO: AS TRIBOS MOTARD



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



**Pedro Alpiarça**  
Senior Test Rider

## EICMA 2023

**A**queles que viveram o último dia da Expo 98 sabem do que falo. Uma imensidão de pessoas que cobrem todo o espaço possível, cada passo é uma gincana, cada metro quadrado conquistado é uma vitória. Esta mole humana move-se em fluxos, e nós apenas temos de aproveitar a corrente, nunca lutando contra ela. Uma verdadeira loucura. Esta foi a minha experiência na EICMA deste ano, o primeiro em que fui na abertura ao público. Serão os italianos muito mais aficionados por motos do que nós? Ou a afluência da mais importante exposição europeia sobre o mundo das duas rodas voltou a ter o merecido protagonismo que tinha antes da pandemia?

Não tenho respostas para estas perguntas, faltam-me números oficiais, tenho apenas a sensação assoberbada de ter levado uma valente tarefa. Foi um esforço hercúleo chegar ao contacto com as motos expostas, sobretudo nos stands mais populares (que eram quase todos os que pertenciam às grandes marcas). E se a música aumentava subitamente enquanto um animador agarrava o microfone, era altura de fugir, porque a turba reunia-se em gáudio para a chuva de brindes. Nem as meninas que pousam em cima das motos conseguiam disfarçar os sorrisos amarelos ao fim de um par de horas. Um verdadeiro circo.

À parte deste espectáculo, o verdadeiro mote (conhecer as novidades para 2024) revelou algumas curiosidades. A avalanche oriental continua em grande, com a certeza de que cada segmento do mercado terá em breve um ou dois modelos “fortes” com origem no império do meio. As marcas europeias e japonesas (que lideram o mercado europeu) estavam com os seus stands completamente lotados, um claro sinal de que o público necessita deste primeiro contacto “in loco” com as máquinas que serão

motivo de conversa nos meses seguintes. A grande ausência foi a BMW, que ainda não regressou ao certame desde o malfadado período pandémico.

Como principal tendência observei o regresso de dois segmentos, as pequenas desportivas (entre os 400 cc e os 600 cc), e as dual-sport de baixa cilindrada (até aos 400 cc e menos de 160 Kg). Qualquer destes renascimentos são um bom augúrio para a indústria, sendo que a primeira poderá significar uma maior dedicação à utilização recreativa dos circuitos (e a conseqüente aposta no desporto motorizado, com novos troféus a nascerem), e a segunda, uma lufada de ar fresco para todos aqueles que gostam de fazer um fora de estrada lúdico baseado na simplicidade e não na performance, contexto em que os números de potência e peso geralmente são potenciadores de desistências do mundo aventureiro em duas rodas.

Que venha 2024...//

**"Como principal tendência observei o regresso de dois segmentos, as pequenas desportivas (entre os 400 cc e os 600 cc), e as dual-sport de baixa cilindrada"**

**V85TT** MOTO GUZZI

ROCK(S) N ROAD(S)

# A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

ELEGANTE, PRÁTICA E COM O FAMOSO ESTILO MOTO GUZZI, A V85 TT É A COMPANHEIRA PERFEITA, QUER ESTEJAMOS A FALAR DE VIAGENS DIÁRIAS OU AVENTURAS INTRÉPIDAS. NÃO HÁ COMO COMPROMETER O CONFORTO E O DESEMPENHO, E ISSO É ALGO QUE NÃO SE DEVE DESPREZAR. A V85 TT CLARAMENTE CUMPRIU A SUA AMBIÇÃO DE COMBINAR DESIGN ICÓNICO COM TODAS AS CARACTERÍSTICAS DE UMA MOTO ENDURO TOURING MODERNA, E GANHOU O TÍTULO DA PRIMEIRA E ÚNICA DA CLASSE QUANDO SE TRATA DE UMA ENDURO CLÁSSICA.



  
**MOTO GUZZI®**

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



## Escultura de homenagem a Paulo “Speedy” Gonçalves

RESULTADO DE UMA COLABORAÇÃO ENTRE A HONDA MOTOS, A HONDA AUTOMÓVEIS E A ASSOCIAÇÃO SPEEDY FOREVER, IRÁ SER ERGUIDA UMA ESCULTURA DE CELEBRAÇÃO À CARREIRA E ÀS CONQUISTAS DO FALECIDO PILOTO PORTUGUÊS.

**PAULO GONÇALVES**, conhecido também pela alcunha “Speedy” alusiva ao desenho animado Speedy González, caracterizado como uma força dominante no cenário internacional de ralis de motociclismo, perdeu a vida numa das etapas do Rali Dakar de 2020, deixando saudade pela sua afável personalidade e um legado indelével na história do desporto motorizado.

O seu passado na carreira do desporto motorizado é composto por uma coleção de 24 títulos nacionais e um vasto palmarés de participações internacionais com uma especial ligação à marca que representou durante vários anos, a Honda.

Totalmente empenhada em preservar sob a forma de homenagem todo o impressionante legado de Paulo Gonçalves, a Associação Speedy Forever vai erguer uma escultura em sua memória. Além disso, a associação pretende ainda dinamizar projetos e atividades de âmbito

social, educativo, recreativo, cultural, económico e desportivo para o seus associados e restante comunidade, principalmente crianças e jovens.

A escultura será assinada pelo artista Paulo Maria, realizada com recurso à arte da soldadura, utilizando um conjunto de peças mecânicas e metálicas, e retratará Paulo Gonçalves em ação na sua moto, numa escala duplicada à real.

O apoio indispensável da Honda Automóveis alavancou este projeto com a disponibilização de uma Honda Jazz Crosstar Hybrid por um período de 4 meses, viatura esta que irá assegurar a recolha e transporte dos materiais necessários à construção da referida escultura.

Está marcada uma cerimónia de inauguração desta obra artística para fevereiro de 2024, em Esposende, cidade natal do piloto Paulo Gonçalves. //



# NOVA 800MT EXPLORE

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



## EXPLORA MAIS ALÉM

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



## Dusty Track inaugura loja

ERMESINDE RECEBEU A ADIÇÃO DE UMA NOVA LOJA DUSTY TRACK.

**NO PASSADO** dia 11 de novembro, abriu ao público a mais recente loja Dusty Track no Largo das Oliveiras, em Ermesinde, a qual se transformou no ponto de encontro para entusiastas de motos e skates.

Na abertura de portas da nova loja da Dusty Track, os presentes exploraram o novo espaço com a gama de equipamentos, acessórios, produtos e motos novas e usadas expostas, além do convívio proporcionado pela atmosfera acolhedora.

Estacionadas na frente da loja Dusty track estiveram algumas motos imponentes, atraindo desta forma os apaixonados por motociclismo.

Sob a gestão de Luís Magalhães, a loja Dusty Track oferece uma gama de produtos de qualidade e um espaço com bar para momentos de convívio entre a comunidade.

Após o fecho da inauguração da loja Dusty Track, Luís

Magalhães expressou agradecimentos pela calorosa recepção da comunidade e reforçou o compromisso da marca em prometer uma experiência única a todos os seus clientes. //



# ESCOLHA TODAS AS VANTAGENS

*TIGER*  
**1200**



**GT**

**GT  
PRO**

**RALLY  
PRO**

**GT  
EXPLORER**

**RALLY  
EXPLORER**

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



**FOR THE RIDE**

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

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

\*All trademarked names and images are the property of their respective owners and may be registered marks in some countries. No affiliation or endorsement claim, express or implied, is made by their use. All products advertised here are developed by AMSOIL for use in the applications shown.

G3381

## Gama de óleos AMSOIL V-Twin

DÊ AO SEU MOTOR V-TWIN O CUIDADO QUE ELE MERECE COM A LINHA AMSOIL V-TWIN.

**ESPECIFICAMENTE** desenvolvida para motos com motor de configuração V-Twin, este lubrificante irá oferecer um bom desempenho, proteção e longevidade da unidade motriz a cada quilómetro percorrido.

Os óleos AMSOIL são totalmente sintéticos e formulados com tecnologia de aditivos avançada, proporcionando proteção máxima contra o desgaste do motor, calor extremo e condições de alta tensão.

O óleo sintético AMSOIL 20W-50 atende aos requisitos de desempenho da Harley-Davidson e de outros fabricantes de motos com motores V-Twin.

V-Twin Óleo Primário: Especificamente desenvolvido para a caixa primária do motor V-Twin, este óleo sintético premium foi formulado para superar as exigências da caixa de velocidades da moto. Promete um funcionamento suave e silencioso da corrente.

V-Twin Óleo de Transmissão: Este óleo sintético de

alta qualidade foi projetado para oferecer um desempenho, proteção e confiabilidade incomparáveis à transmissão. Experimente mudanças de velocidade precisas e sem esforço, graças às propriedades de fricção otimizadas.

V-Twin Óleo de Motor 20W-50: O AMSOIL V-Twin 20W-50 contém aditivos contra o desgaste e níveis máximos de inibidores de oxidação para combater compostos prejudiciais indesejados, garantindo a máxima compressão, lubrificação e potência do motor.

A AMSOIL é uma marca com desenvolvimento e produção exclusiva nos Estados Unidos da América, é reconhecida mundialmente por produzir óleos e lubrificantes 100% sintéticos de qualidade.

Para mais informações ou aquisição destes lubrificantes entre em contato com um revendedor oficial ou com o importador nacional, a Motoexpert. //



# 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](http://www.motron-motorcycles.com)

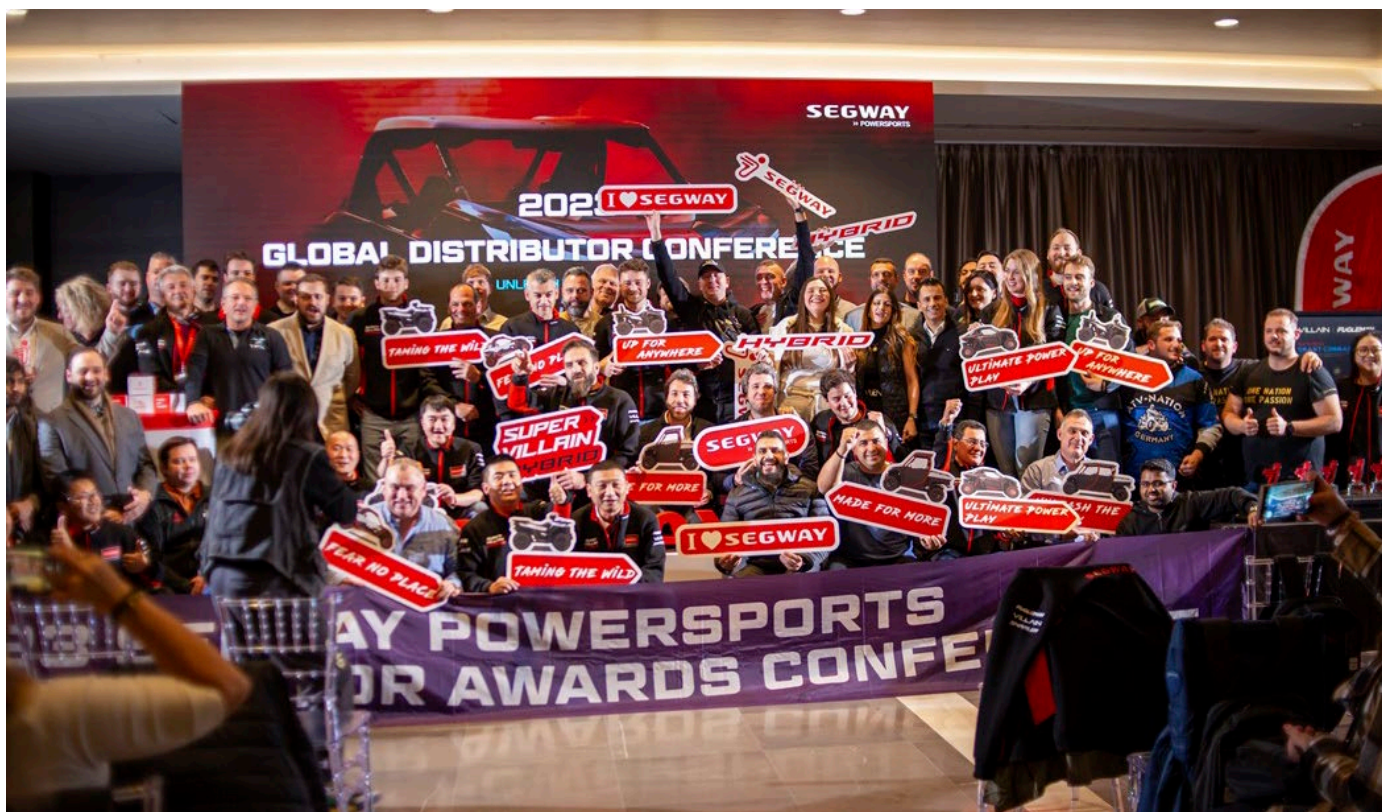
**Leave Boring Behind**

 Motron.Motorcycles/

 Motron.Motorcycles/

\*\* Acresce Despesas de Legalização e Transporte.

IMPORTADOR: **MOTOXPRT** © | [WWW.MOTOXPRT.PT](http://WWW.MOTOXPRT.PT) | TEL: 263 652 274



# Multimoto é o Distribuidor do Ano da Segway Powersports

O GRUPO MULTIMOTO FOI HONRADO COM O PRESTIGIOSO TÍTULO DE "DISTRIBUIDOR DO ANO" PELA SEGWAY POWERSPORTS.

**DURANTE** a Gala de Distribuidores realizada durante a EICMA, em Milão, no início de novembro, a Segway Powersport distinguiu o Grupo Multimoto como o "Distribuidor do Ano".

Este evento reuniu representantes de todo o mundo para reconhecer o excepcional trabalho realizado em prol da marca no mercado global. O Grupo Multimoto, que atua como importador da Segway Powersports em Portugal e Espanha, recebeu o prémio em reconhecimento ao seu notável crescimento dinâmico e à sua significativa representatividade no mercado ibérico.

Desde o seu lançamento no início de 2021, a Segway Powersports demonstrou rapidamente o seu potencial tecnológico, desempenho sofisticado e design altamente atrativo.

Esses atributos foram fundamentais para justificar o notável crescimento contínuo da marca no segmento de ATV, especialmente com a linha Snarler AT6 e, mais

recentemente, a incursão nos segmentos SSV e UTV com os poderosos Villain SX10 e Fugleman UT10, lançados no início de 2022.

Hugo Santos, Brand & Sales Manager da Multimoto referiu ainda: *"Desde cedo que a aposta na Segway Powersports revela potencial e dinamismo acrescidos, capaz de elevar a fasquia e o valor do mercado ATV, UTV e SSV. Iniciámos este caminho com a certeza de que o projeto Segway Powersports teria o perfil de negócio ideal para o futuro desses segmentos, construindo desde logo uma rede de concessionários de excelência entre Portugal e Espanha que hoje é parte importante do distinto reconhecimento de "Distribuidor do Ano", recentemente atribuído ao Grupo Multimoto. Seguimos agora ainda mais motivados para, a par com os novos projetos recentemente apresentados pela marca, continuar a alcançar resultados conjuntos de grande sucesso."* //

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](http://www.umiberica.com) [f umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt) [@ ummotorcycles\\_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)

Recomendamos lubrificantes **CEPSA**

# O futuro

# COMEÇA AGORA



» Galeria de fotos aqui





# O Salão de Milão realizou-se pela 80ª vez. Com a primeira edição a ter decorrido em 1914, 109 anos depois a EICMA (Esposizione Internazionale Ciclo Motociclo e Accessori) é a inspiração de todos aqueles que vivem o Mundo das Motos.

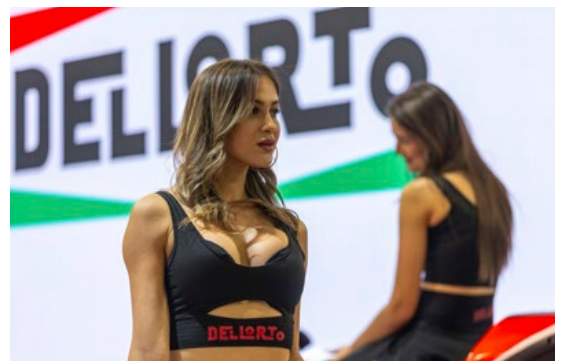
O Salão de Milão realizou-se pela 80ª vez. Com a primeira edição a ter decorrido em 1914, 109 anos depois a EICMA (Esposizione Internazionale Ciclo Motociclo e Accessori) é a inspiração de todos aqueles que vivem o Mundo das Motos.

Em 2023, o Salão de Milão acolheu um número recorde de 2036 marcas, apresentadas por mais de 700 expositores, os quais, 67% não sendo italianos e deles mais de 30% estiveram presentes pela primeira vez, eram provenientes de 120 países. Com um interesse tão grande por parte das marcas, o evento ocupou, pela primeira vez, oito dos gigantescos pavilhões da Fiera Milano Rho, mais dois do que em 2022 e mais 3 do que em 2021.

A resposta do público também foi excelente, com uma afluência de quase 564 mil visitantes, um valor superior em 19% relativamente a 2022 e que inclui cerca de 40 mil visitantes profissionais, mais de metade deles provenientes de fora de Itália, representando 120 nacionalidades. A afluência dos media também foi relevante, com mais de 7 mil profissionais, jornalistas, fotógrafos e criadores de conteúdos, a reportarem as muitas novidades expostas.

Como de costume, um dos momentos mais aguardados do salão é o anúncio de qual a moto mais bela em exposição. A decisão é entregue ao público que pode votar na moto que mais o impressionou. Em 2023, este concurso, organizado desde 2005 e da responsabilidade da revista italiana Motociclismo em parceria com a EICMA, elegeu como “La piú bela”, a Ducati Hypermotard 698 Mono RVE, que recebeu mais de 35% dos votos, representando a preferência de cerca de 25.500 entusiastas, entre os visitantes do salão e utilizadores do website da Motociclismo.it. Esta foi a décima segunda vitória da Ducati neste concurso.

A data da próxima edição da EICMA já está marcada para o período entre 5 e 10 de Novembro de 2024, como de costume em Milão. //





# De Portugal PARA O MUNDO

A marca portuguesa continua a fazer sucesso no estrangeiro, com as suas motos focadas no desempenho offroad. A PR7 é o porta estandarte da marca e para 2024 apresenta importantes melhorias técnicas e uma nova imagem.



CONHEÇA AO PORMENOR



### AJP PR7 "GOLD EDITION"

A fabricante portuguesa de motos AJP apresenta uma versão de luxo da PR7, a "Gold Edition". Destaca-se a suspensão dianteira dourada Ohlins de 48 mm que substitui a ZF Sachs de 48 mm. Na traseira, também se encontra um monoamortecedor Ohlins nesta edição especial. O curso das suspensões é de 300 mm, tanto na frente como na traseira. Os travões Brembo também receberam uma atualização.

 **mytos**  
MOTORCYCLES

[WWW.MYTOS.PT](http://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.





# Com o lema #BE A RACER

O lançamento da nova desportiva de média cilindrada RS 457 foi um dos pontos altos do salão. Em exposição estava ainda a família RS com os modelos 125, 660 e V4, assim como as respetivas versões Tuono, e também a scooter SR GT, com um novo esquema cromático capaz de despertar paixões nos mais jovens.



CONHEÇA AO PORMENOR



### APRILIA TUAREG 660

Concebida para superar as aventuras mais difíceis fora de estrada, a Aprilia Tuareg 660 em 2024 estará 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





CONHEÇA AO PORMENOR



#### APRILIA RS 457

Uma nova moto para uma nova geração de motociclistas vai chegar a mercado, apresentando-se como a porta de entrada da marca de Noale para o mundo desportivo. Movida por um motor bicilíndrico paralelo de última geração, com dupla árvore de cames e quatro válvulas por cilindro, refrigerado por líquido, entrega 35kW de potência (47cv), o máximo permitido aos detentores de licença A2.

#### APRILIA SR GT RÉPLICA

A Aprilia SR GT Réplica ganha uma nova paleta de cores inspirada nos protótipos RS-GP que competem no MotoGP. Nesta edição Réplica, a Aprilia SR GT exalta o sucesso da fabricante de Noale, evocando os 54 títulos mundiais que a marca detém. Com a moto são fornecidos autocolantes com o número do piloto escolhido (Aleix Espargaro #41 e Maverick Viñales #12).



CONHEÇA AO PORMENOR



# TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

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



**aprilia**<sup>®</sup>



# Prioridade AO DESIGN

A marca italiana continua a afirmar-se no mercado europeu, com modelos cada vez mais tecnológicos e designs arrojados.





### **BENELLI BKX 125/250**

A Benelli BKX 250 é a nova moto de aventura de média/baixa cilindrada da marca de Pesaro, pensada para percorrer facilmente novos caminhos. Esta aventureira compacta da Benelli vai estar disponível em duas motorizações de 125 e 250cc, com refrigeração por líquido. Com um peso a cheio de 142kg (165kg para a versão 250cc) a BKX oferece uma grande facilidade de manobra.

**CONHEÇA AO PORMENOR**



### BENELLI BKX 300/300S

A BKX 300 desdobra-se em 2 versões: A S é polivalente, ao mesmo tempo naked e desportiva, enquanto a 300 é uma nova moto de aventura da Benelli dedicada à geração mais jovem demotociclistas. Um novo conceito da Benelli dedicado à diversão total, que apresenta um novíssimo motor monocilíndrico de 292,4 cc, refrigerado por líquido.

CONHEÇA AO PORMENOR



### BENELLI TORNADO 500

Com linhas elegantes e agressivas, dimensões compactas e modernas, a Tornado 500 é a nova proposta desportiva da Benelli para responder a uma procura cada vez maior do mercado global de motos de média cilindrada. Desenvolvida inteiramente pela I&D do Benelli Style Centre em Pesaro, Itália, apresenta carenagens esculpidas e dinâmicas que enfatizam o seu carácter desportivo.

CONHEÇA AO PORMENOR





# 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.



## **BENELLI TORNADO NAKED TWIN 500**

Desportiva, carismática e agressiva, está equipada com um motor proveniente da TRK 502 e Leoncino 500, que sofreu algumas alterações para encaixar no estilo naked. A traseira da Benelli Tornado Naked Twin 500 é compacta, em comparação com a volumosa frente que incorpora um novo farol com luz diurna em forma de "T". Compacta e ágil, a Tornado Naked Twin 500 tem um peso de 199 kg em ordem de marcha.



CONHEÇA AO PORMENOR



# BERING

SWEEK | LADY SWEEK



CONHEÇA AO PORMENOR



#### **BENELLI TRK 702 E 702 X**

Já disponíveis em Portugal, as Benelli TRK 702 e TRK 702X entram no mercado para repetir o sucesso das suas irmãs de menor cilindrada. Duas motos completamente novas, a começar pela unidade motriz nelas montada, um bicilíndrico com uma capacidade de 698 cc que consegue produzir 76,2 cv de potência às 8750 rpm e um binário de 68,2 Nm às 6250 rpm.



#### **BENELLI TRK 502 E 502 X**

Líderes de vendas do segmento trail de média cilindrada em Portugal no ano de 2022, as versões TRK 502 e 502 X foram alvo de um restyling mais focado na aventura. Com esta atualização, as Benelli TRK 502 e 502 X vêm responder à constante procura destes modelos pelos motociclistas com carta de condução A2.



CONHEÇA AO PORMENOR



# 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](https://oferta-leo500trail.benelli.pt)



# FOCO NA PERFORMANCE

A CFMOTO apresentou novos modelos que confirmam o seu nível tecnológico e a sua qualidade de fabrico, com designs que não deixam ninguém indiferente, distinguindo-se pela relação qualidade/preço dos seus veículos.





### CONHEÇA AO PORMENOR



#### 125 NK CONCEPT / CL-X SPIRIT / LOW RIDE

Com a 125NK CONCEPT, a CFMOTO vai preencher a sua lacuna no segmento de 125 cc, com um modelo muito apelativo. A 125NK CONCEPT tem o design inspirado no conceito NK-C22. Todos esses elementos de design são realçados por uma paleta de cores que transmite eficazmente o dinamismo deste protótipo moto conceito.



CONHEÇA AO PORMENOR 



### CFMOTO 675 SR E 500 SR

A nova 675SR irá contar com um completamente novo motor de 3 cilindros, com bloco em alumínio, capaz de debitar um binário máximo de 68 Nm às 8250 rpm, uma potência máxima de mais de 100 cv e, um regime de rotação máximo de 12300 rpm. A nova 500SR adota uma filosofia diferente, equipada com um motor de 4 cilindros em linha. Comum aos dois modelos é o elevado nível de equipamento e de eletrónica.

### CF MOTO 700 MT

A CFMOTO 700MT vem substituir a aclamada turística de média cilindrada da marca, a 650MT. O design foi atualizado mas ainda retém muitas das formas do modelo anterior 650MT, desenhado pela Kiska Design, e o motor, apesar de o aumento de capacidade ter sido de apenas 44 cc (face aos 649 cc), revela ganhos significativamente superiores.

CONHEÇA AO PORMENOR 



CONHEÇA AO PORMENOR



### CFMOTO MT-X CONCEPT

Este conceito extremamente apelativo em termos de design, integra um estilo de gráficos e cores únicas que lhe conferem uma certa personalidade e uma atitude madura perante novos desafios. A dianteira musculada, caracterizada por um destacado farol LED, enquanto o ecrã tátil TFT vertical de 8 polegadas é inspirado na torre de navegação das motos de rali.



## TOP CASE K45N

- Capacidade de 45 litros
- Inserções laterais em cinza
- Base K628 e kit de encaixe universal incluídos
- Permite o armazenamento de dois capacetes jet.
- Possibilidade de adquirir o encosto K642 (opcional)





# Vermelho PAIXÃO

Um ícone do motociclismo, a Ducati não se deixa embalar pelo sucesso e continua a sua escalada de tecnológica, revelando novos modelos com alto teor tecnológico e design excepcional.

CONHEÇA AO PORMENOR



### DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO

Após uma década a Ducati regressa aos modelos equipados com motor monocilíndrico de alta cilindrada. O seu inovador motor Superquadro Mono com 659cc, incorpora tecnologia de ponta da família Panigale. Esta nova "fun-bike" da fabricante de Bolonha foi meticulosamente desenhada para proporcionar uma experiência de condução jovem e emocionante, de tal forma que foi aclamada como a "Moto mais Bela" da EICMA 2023.

### DUCATI DESERTX RALLY

A nova Ducati DesertX Rally caracteriza-se pelos melhores componentes desenvolvidos na competição, que a tornam numa verdadeira moto de off-road. Suspensões Kayaba, com curso aumentado, novas jantes de raios específicas para off-road, peças maquinadas e um escape opcional homologado Termignoni que melhora a potência e o binário em 7%, são o cartão de visita deste modelo.



CONHEÇA AO PORMENOR



### DUCATI MULTISTRADA V4 RS

Esta Multistrada V4 RS é conjugação entre uma moto desportiva e uma moto de turismo, combinando potência e elegância. Destaca-se da gama pela integração do motor Desmosedici Stradale derivado do que equipa a Panigale V4 e a Streetfighter V4S, com embraiagem a seco e elementos eletrônicos dedicados, que entrega 180 cv de potência.



CONHEÇA AO PORMENOR



### DUCATI MULTISTRADA V4 S GRAND TOUR

Equipada com o motor Granturismo, que beneficia de grandes intervalos de manutenção, com mudanças de óleo a cada 15.000 km e verificação de folga das válvulas a cada 60.000 km, esta a Multistrada V4 apresenta todo o equipamento necessário para as viagens sem limites, e com a máxima qualidade, conforto e segurança.

CONHEÇA AO PORMENOR



## DUCATI MONSTER 30º ANIVERSARIO

A moto que revolucionou o segmento das naked recebeu uma edição especial. Trata-se de uma versão limitada a 500 unidades, que mantém as características técnicas do motor Testastretta da Ducati Monster, mas com um novo esquema de cores que celebra o "Made in Italy", embelezado por jantes douradas tal como a forquilha Öhlins NIX30.

CONHEÇA AO PORMENOR



## DUCATI PANIGALE V4 SP2 30º ANIVERSARIO 916

Para celebrar o 30º aniversário da lendária 916, a moto que desde então serviu como base para o design de todas as desportivas de Borgo Panigale por ter marcado um ponto de viragem importante na história da marca, a Ducati anunciou o lançamento de uma edição especial da Panigale V4 SP2, limitada a 500 unidades.

CONHEÇA AO PORMENOR





# Liderança INCONTESTADA

A família Hornet cresceu, a CBR600RR regressa em 2024, a NX 500 vem substituir a CB500X, e uma nova scooter elétrica urbana avista-se no horizonte.



CONHEÇA AO PORMENOR



**HONDA ADV 350 E FORZA 125/350**  
Com novas cores para 2024, a ADV350, que foi o modelo Honda com mais de 125 cc mais vendido na Europa em 2022, a Honda Forza 125, que já vendeu mais de 115.000 unidades desde o seu lançamento em 2015 e a excitante Forza 350, começarão a chegar aos concessionários em dezembro de 2024





### HONDA SH

A Honda apresentou novas cores para toda a gama SH, incluindo a impressionante SH125i Vetro, que apresenta carenagens verdes semitransparentes, uma abordagem técnica que emite 9,5% menos CO2 em comparação com as tradicionais carenagens pintadas. Todos os modelos apresentam novas jantes e acabamentos a preto.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



### HONDA CB650R / CBR650R

A Honda CB650R evolui o seu estilo Neo Sports Café com uma atualização de design e uma importante atualização na suspensão dianteira, além de uma série de melhorias no âmbito do conforto e praticidade. Ambos os modelos estreiam a tecnologia Honda E-Clutch, projetada para tornar a experiência de andar de moto ainda mais prazerosa e fácil.





### HONDA CB1000 E CB500

Foram as grandes estrelas da apresentação da Honda na EICMA 2023. A CB1000 Hornet está equipada com uma versão ajustada do motor de quatro cilindros em linha da CBR1000RR Fireblade de 2017, oferecendo uma potência máxima de mais de 147 cv e mais de 100 Nm de torque. A CB500 Hornet que traz um novo estilo agressivo e um desempenho aerodinâmico digno do icónico nome Hornet. O motor de 471 cc produz potência e binário que atendem aos requisitos máximos da licença A2.

CONHEÇA AO PORMENOR



## LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Rua Dom Sancho I nº 36  
2800-714 Almada

215 865 685

[lombasecurvas.com](http://lombasecurvas.com)



BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING

CONHEÇA AO PORMENOR



### HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE E SP

Concebida desde o zero, com uma forte inspiração da RC213V-S, pode dizer-se que é um "modelo de MotoGP homologado para a estrada". A carenagem foi redesenhada, incluindo novas alhetas para gerar força descendente e melhorar a estabilidade nas travagens, a posição de condução foi ajustada para aumentar o controlo sobre a moto e foi-lhe instalado um ecrã TFT de 5 polegadas totalmente personalizável. A Fireblade SP apresenta a mais suspensões e sistema de travagem que elevam a fasquia da super desportiva.



### HONDA CBR600RR

A Honda CBR600RR tem um impressionante histórico de competição, conquistado sucessivas vitórias. Depois de descontinuada em 2017, regressa em 2024 melhor que nunca. A unidade motriz de quatro cilindros em linha com 599 cm<sup>3</sup>, produz cerca de 119 cv e beneficia de uma embraiagem assistida/deslizante e de um sistema Quickshifter, incluídos de série.

CONHEÇA AO PORMENOR



### HONDA CBR500R

Conhecida pela sua agilidade e divertimento, a Honda CBR500R sofreu atualizações para 2024. Iluminação em LED e melhorias na suspensão dianteira, motor revisto para oferecer uma aceleração mais poderosa em todas as faixas de rotação, acompanhado por um som distinto, dois discos de travão dianteiros, novas jantes e um braço oscilante mais leve.

CONHEÇA AO PORMENOR



## HONDA CMX REBEL 500/1100

Um design intemporal inspirado no estilo "bobber", juntamente com um toque moderno fizeram com que a gama Rebel fosse um sucesso em toda a Europa. Para manter a exclusividade todos os modelos foram beneficiados com uma nova paleta de cores.



CONHEÇA AO PORMENOR



## HONDA CRF 1100 L AFRICA TWIN

As grandes motos de aventura da Honda recebem melhorias significativas nas suas performances, além de novas tecnologias e atualizações que aprimoram ainda mais as suas capacidades. Destacam-se o aumento de 7% no binário máximo e um sistema de escape revisto e ambos os modelos. Na Africa Twin Adventure Sports é agora instalada uma nova roda de 19 polegadas que beneficia de uma redução de 20 mm no curso da suspensão, tornando-a mais estradista.

CONHEÇA AO PORMENOR



### HONDA GL 1800 GOLDWING / TOUR

Os modelos turísticos de referência da Honda ganham novas tonalidades para o ano de 2024. A GL1800 Gold Wing estará disponível num novo esquema cromático Verde Mate Blindado, com pormenores castanhos nas cabeças do motor. A GL1800 Gold Wing Tour terá duas novas combinações de cores: Cinza Metalizado Intenso, com acabamentos a Preto Grafite e em castanho, e o Branco Pérola Brilhante, com novos detalhes a Preto Grafite.



CONHEÇA AO PORMENOR



### HONDA NT 1100

Uma das mais populares motos de Touring, a Honda NT1100, vai ter a sua paleta de cores atualizada para 2024. Aquela que é uma das motos touring mais vendidas na Europa em 2023 fica também disponível nas cores Matt Blue Jeans Metallic (azul) e Candy Chromosphere Red (vermelho).



CONHEÇA AO PORMENOR



# ENDLESS EVOLUTION



## C5



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

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



**SCHUBERTH**

### HONDA NX500

A nova Honda NX 500 vem substituir a aclamada CB500X, por uma versão dinamicamente mais eficaz. Com um estilo agressivo completamente novo, tecnologia de ponta e várias atualizações, mantém a versatilidade e a polivalência.



CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



**HONDA X-ADV 750 E FORZA 750**  
Duas novas edições especiais da X-ADV, nas cores Cinzento Metalizado Iridium e Vermelho Grand Prix, e um novo esquema cromático Vermelho Candy Chromosphere para a Forza 750, são as novidades para as scooters de alta cilindrada da Honda.



## HONDA SC CONCEPT

O modelo protótipo SC e: da Honda foi uma atração de destaque na edição de 2023 da EICMA. Equipado com duas baterias substituíveis Honda Mobile Power Pack e, este protótipo promete uma autonomia alargada, oferecendo ainda a vantagem de poder ser recarregado comodamente em casa.

CONHEÇA AO PORMENOR



# LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

## MT



Avenida Raúl Solnado 7A  
2725-397 Mem Martins

219 229 195  
[lopeslopes.pt](https://www.lopeslopes.pt)

 **HONDA**

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



# Estilo NÓRDICO

De regresso ao Salão de Milão, a Husqvarna apresentou a sua gama sem grandes novidades. Com o seu design distinto e o respaldo duma mecânica KTM, as motos suecas cativaram a atenção de um público que, acima de tudo, procura exclusividade.

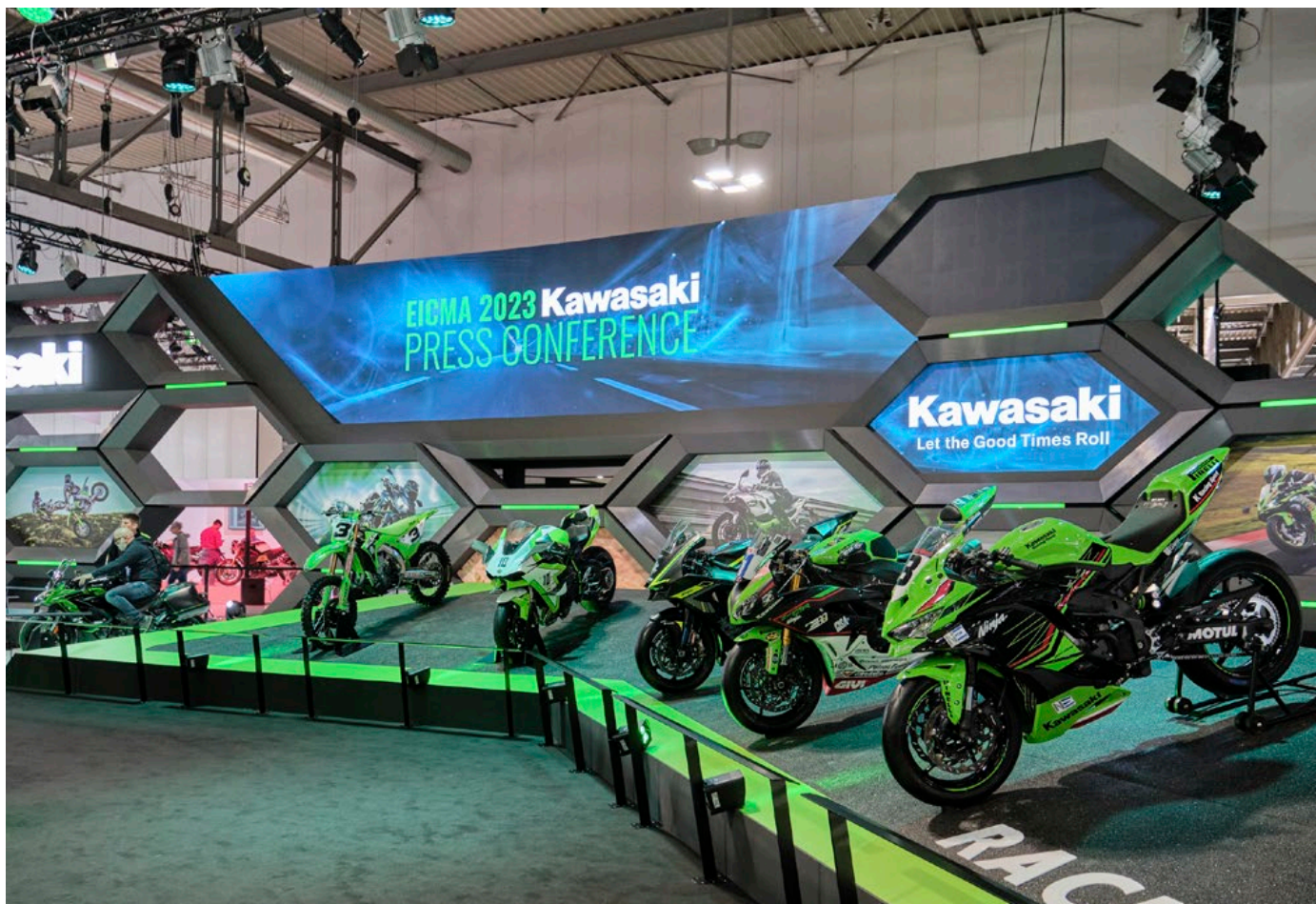
CONHEÇA AO PORMENOR



### HUSQVARNA NORDEN 901

A Norden 901 foi actualizada para 2024 e promete oferecer um desempenho superior e maior segurança devido a várias melhorias técnicas. Destacam-se o novo sistema de escape que cumpre as regulamentações EURO 5+ e o o controlo de tração em curva. O novo esquema cromático cinza e amarelo confere-lhe uma aparência distinta





# Gigante TECNOLÓGICO

Com uma gama alargada a praticamente todos os segmentos e introduzindo novas soluções híbridas, a marca de Akashi prepara-se para conquistar novas faixas etárias e enfrentar os desafios de uma mobilidade sustentável.



#### KAWASAKI NINJA 40º ANIVERSARIO

Uma triade de máquinas que inclui a Ninja ZX-10R, que serviu de base para vários campeonatos do WorldSBK, a conceituada Ninja ZX-6R com 636 cc de cilindrada e a Ninja ZX-4RR, que representam uma celebração das quatro décadas de desempenho e inovação.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



#### KAWASAKI NINJA 7 HYBRID

Uma combinação inovadora que compreende o novo motor bicilíndrico paralelo com 451cc e refrigeração por líquido, que é auxiliado por um motor elétrico alimentado por uma bateria. O motor a combustão com 57cv, auxiliado pelo motor elétrico ao pressionar o botão "e-boost" disponibiliza uma potência total de 68cv.

CONHEÇA AO PORMENOR



#### KAWASAKI Z 7 HYBRID

Aproveitando a mesma tecnologia inovadora, única e pioneira apresentada na sua irmã carenada, a Z7 Hybrid possui duas fontes de potência: o motor bicilíndrico de combustão interna com 451 cc, arrefecido a líquido, que produz uma potência de 58 cv, e um motor elétrico com 9 12 cv de potência máxima.



## KAWASAKI Z500 E NINJA 500

A nova Ninja 500 e a naked Z500 juntam-se à batalha na conquista da liderança do segmento de mercado de média cilindrada. Com um novo motor bicilíndrico refrigerado a líquido e equipado com uma embreagem assistida e deslizante, ambas disponibilizam uma versão Special Edition, equipada com grafismos exclusivos.



CONHEÇA AO PORMENOR



# SHAD

ENGINEERED FOR RIDING



VERIFICAR  
COMPATIBILIDADES



E03C



E091CL

CLICK  
SYSTEM

PATENT PENDING

## NOVO CLICK SYSTEM / DESIGN E FUNCIONALIDADE

O Click System distingue-se pela sua facilidade de utilização e de integração na moto, bem como pelo seu botão que permite desbloquear a bolsa de depósito de forma rápida.

Multimoto

multimoto.pt • info@multimoto.pt

CONHEÇA AO PORMENOR 



#### KAWASAKI ZX-6R

A Kawasaki volta a apostar no segmento desportivo de média cilindrada com uma atraente unidade motriz de 4 cilindros em linha. Com 122cv de potência às 13.000 rpm e um pico de binário de 69 Nm atingido às 10.800 rpm, a suspensão conta com uma forquilha Showa SFF-BP e um amortecedor traseiro com sistema Uni-Trak.



CONHEÇA AO PORMENOR 

#### KAWASAKI ZX-4RR

Um motor 4 cilindros em linha, com uma capacidade de 399 cc, que apresenta dupla árvore de cames à cabeça e 16 válvulas. O resultado em números traduz-se por 80 cv de potência que são entregues à roda traseira através de uma caixa de 6 velocidades e transmissão final por corrente.





# 40 YEARS Ninja®



*Ninja ZX-10R*

*Ninja ZX-6R*

*Ninja ZX-4R*

Nos últimos 40 anos, os modelos Ninja conquistaram os corações dos fãs de motos desportivas em todo o mundo. Nunca se afastando daquilo que tornou o nome Ninja famoso. O desenvolvimento dos modelos Ninja sempre estiveram na vanguarda da tecnologia, fazendo da Ninja não apenas um nome reconhecível, mas, para muitos pilotos, um modo de vida.

Para mais informações visite [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt)

[/kawasakiportugal](https://www.instagram.com/kawasakiportugal) ou [f /kawasaki.pt](https://www.facebook.com/kawasaki.pt)

Multimoto



**Kawasaki**  
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes

SCORPION

REPSOL

Recomendamos Equipamentos



# Focada NAS BAIXAS CILINDRADAS

Com uma gama que aposta sobretudo nas baixas cilindradas e nas scooters, a Keeway, devido a uma participação maioritária da empresa italiana Benelli, foi em 1998 integrada no grupo QianJiang Motor Company, tornando-se uma das marcas mais populares em todo o mundo.

### KEEWAY SIXTIES 300L

Com um estilo retro em primeiro plano e uma silhueta compacta adornada com pormenores elegantes como a grelha frontal com pisca-piscas integrados e pousa-pés subtis para o passageiro, a Sixties 300i conta com um motor de 278cc refrigerado a líquido que produz 18 cv de potência e 22 Nm de binário, transmitidos à roda através de uma transmissão automática CVT.

CONHEÇA AO PORMENOR



### KEEWAY V302N

Uma naked equipada com um motor V-twin de 298 cc capaz de produzir 29 cv de potência às 8500 rpm e 26,5 Nm de binário às 6500 rpm, capaz de atingir uma velocidade máxima de 129 km/h, abraçado por um quadro com estrutura de treliça em aço.

CONHEÇA AO PORMENOR



### KEEWAY TX450R

A nova proposta aventureira da Keeway, a TX450R, é uma dual-sport pura, com um depósito de combustível com capacidade para 28 litros e um motor de 449cc, refrigerado por líquido, capaz de uma velocidade máxima de 125 km/h, a partir de 42 cv de potência registados às 8000 rpm, e 38 Nm de binário transmitidos à roda por meio de uma caixa de 6 velocidades.

CONHEÇA AO PORMENOR





# Aposta NO OFFROAD

Após ter surpreendido na passada edição de 2022 da EICMA, e na edição de 2023 do Rally Dakar a Kove regressou ao Salão da Moto de Milão de 2023 com 3 novidades, quando está prestes a chegar ao nosso país.

### KOVE 450 RR

A Kove 450RR, é uma moto desportiva, com um motor tetra cilíndrico de 443 cc, que desenvolve 70,7 cv às 13 000 rpm, com um peso a seco de 165 kg. Está equipada com componentes e dispositivos de máxima qualidade, como ABS, controlo de tração TCS e suspensão KYB.



### KOVE MX250

Trata-se de uma moto de motocross com um peso, de apenas 97 kg em vazio, que lhe proporciona uma grande agilidade. Equipada com motor a 4 tempos DOHC que pesa apenas 26 kg, conta ainda com uma suspensão de curso longo, regulável em compressão e extensão.

CONHEÇA AO PORMENOR



### KOVE 800X PRO

A nova versão desta maxi-trail de 800 cc, que alcança 71 kW às 9000 rpm, com um depósito de combustível de 20 litros, que permite baixar o centro de gravidade e facilita os movimentos do guiador. 185 kg de peso a cheio e 275mm de curso de suspensões, são argumentos que prometem um excelente desempenho fora de estrada.



# Pronta PARA COMPARTIR

A KTM é a marca estandarte da PIERER Mobility AG, a empresa holding de Stefan Pierer que também lidera os destinos da GASGAS, da Husqvarna e mais recentemente também da MV Agusta, e esteve relativamente discreta em termos de presença no salão de Milão, sem novidades dignas de registo nem nada que deixasse antever projectos futuros.

## CONHEÇA AO PORMENOR



### KTM 990 DUKE

O modelo naked Duke de “média cilindrada” celebra 30 anos e a nova KTM 990 Duke deixa as suas intenções bem claras. Além de um motor potente, um quadro completamente novo e um braço oscilante redesenhado, isto sem mencionar a ergonomia e a tecnologia também atualizadas, compete agora com motos de maior capacidade. O design musculoso, incorpora um novo farol minimalista com iluminação LED.



## CONHEÇA AO PORMENOR



### GAMA KTM EXC

A fabricante de Mattighofen actualizou para 2024 toda a sua gama EXC com novos quadros, suspensões e alta tecnologia. Melhorias na suspensão, nas carenagens, no subquadro, na ergonomia e na eletrónica, tornam as EXC, a dois e a quatro tempos, ainda mais ready to race. Enquanto a gama de modelos a 2 tempos (150, 250 e 300 EXC) estreia a nova tecnologia de injeção eletrónica do corpo da admissão, nos modelos a 4 tempos (250, 350, 450 e 500 EXC-F), houve ganhos significativos com a mudança da posição do motor, inclinado dois graus para trás e o reposicionamento do pinhão de ataque 3 mm mais abaixo, resultando numa melhoria do centro de gravidade.





# Inovação E QUALIDADE

A marca de Taiwan continua a ser uma constante no topo das tabelas de vendas, um pouco por todo o mundo. A qualidade de construção e a fiabilidade mecânica são fruto de uma constante evolução tecnológica que ficou bem patente nesta edição de 2023 da EICMA.



CONHEÇA AO PORMENOR



### KYMCO CV-L6

A Kymco CV-L6 foi construída com base na filosofia de liberdade, robustez e aventura, portanto, combina elementos de estilo do mundo das motos de fora de estrada, como o design pontiagudo e agressivo, defletor frontal alto e malas de bagagem incorporadas enquanto mantém a acessibilidade e facilidade de uso de uma maxi-scooter.



### KYMCO SKYTOWN 125

A acessibilidade e facilidade de utilização da scooter Kymco Skytown 125 provêm do seu peso a seco de apenas 117,5 kg, da roda dianteira de 14 polegadas e uma traseira de 13 polegadas, calçadas com pneus de 110/70 e 130/70, respetivamente, e está ainda equipada com travões de disco à frente e atrás com um sistema de travagem combinado (CBS).



CONHEÇA AO PORMENOR





# Estilo EUROPEU

A Mitt pertence a um grupo europeu que acumula uma experiência de mercado com mais de 35 anos. Especialista em mobilidade, disponibiliza uma vasta gama de veículos acessíveis que cobre praticamente todos os segmentos do motociclismo.

# MOTO PONTO

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



## Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

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



### MITT 125 ADV

Para enfrentar os circuitos citadinos no dia-a-dia, a Mitt 125 ADV incorpora um pacote ergonómico bastante completo, com tecnologia de Start & Stop, painel TFT a cores, iluminação totalmente em LED, ecrã frontal ajustável em altura, manetes ajustáveis, travão de estacionamento, uma tomada USB e uma smart-key com função de localização.

CONHEÇA AO PORMENOR





# Charme ITALIANO

De Mandello del Lario a Moto Guzzi continua a encantar os motociclistas com os seus característicos motores bicilíndricos em V a 90°, instalados transversalmente no quadro da moto. Inspirados pelas montanhas que bordejam o Lago Como, os seus modelos refletem a beleza da região e fazem juz à rica história da marca.

## MOTO GUZZI STELVIO

O regresso de uma das mais charmosas aventureiras do passado, agora equipada com sistema Cornering ABS, Controlo de Tração, iluminação total em LED, Luzes de Curva, Cruise Control, 5 Modos de Condução e um ecrã a cores de 5 polegadas. Desenvolvida para as maiores viagens, a nova Moto Guzzi Stelvio possui um depósito de combustível que lhe confere uma autonomia superior a 400 km.

CONHEÇA AO PORMENOR

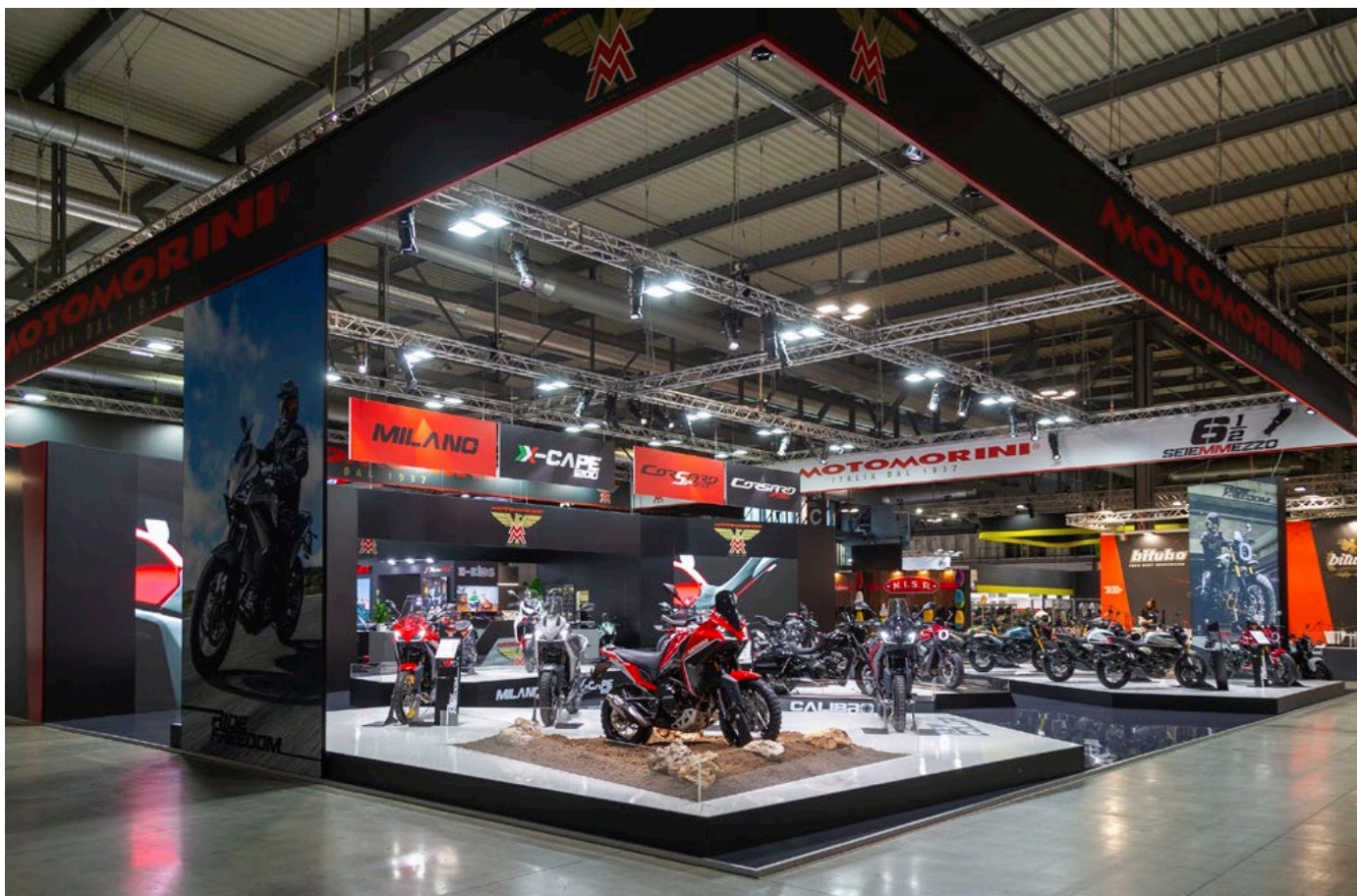


**MOTO GUZZI V85 STRADA/TT/TRAVEL**  
A renovação da gama V85 da Moto Guzzi traz consigo três variantes distintas deste modelo aventureiro. A abertura de válvulas variável melhorou o binário em baixas rotações e aumenta a potência máxima do motor bicilíndrico, que agora está de acordo com a norma Euro 5+, para os 80 cv de potência às 7750 rpm.



CONHEÇA AO PORMENOR





# Renascer DAS CINZAS

Adquirida em 2018 pela Zhongneng Vehicle Group, a marca italiana mantém a sua unidade fabril e de desenvolvimento em Trivolzio, 35 quilómetros a sul de Milão, na região da Lombardia. Sob a nova administração surge uma dinâmica de mercado mais activa, com a apresentação de novos modelos.



#### MOTO MORINI CORSARO 750 E SPORT

O design da Corsaro 750 tem como objetivo tornar esta moto única e imediatamente reconhecível. Os quatro pontos de luz com função de iluminação diurna representam a nova assinatura luminosa da linha Corsaro.

A Corsaro Sport caracteriza-se pelo seu design inovador e a tecnologia de ponta que incorpora. Partilha a unidade motriz com a naked Corsaro 750, mas apresenta carenagens completamente redesenhadas para conferir dinamismo e eficiência aerodinâmica.



CONHEÇA AO PORMENOR



### MOTO MORINI CUSTOM CALIBRO 650

A Moto Morini expandiu os seus horizontes com a nova cruiser Calibro 650, uma moto dedicada a todos os motociclistas de espírito livre. A Calibro cativa não apenas pelo seu estilo, mas também pela capacidade de promover uma experiência de condução divertida e emocionante.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



### MOTO MORINI MILANO

Uma naked que é a fusão entre elegância, poder e inovação tecnológica, encapsulando o puro estilo italiano em cada detalhe. Com as suas linhas exuberantes, a Moto Morini Milano tem uma aparência clássica e simultaneamente moderna, oferecendo um design refinado.

### MOTO MORINI X-CAPE 1200

Desenvolvida para entusiastas de aventuras, a aguardada X-Cape 1200 junta-se à gama da Moto Morini e promete versatilidade, com a facilidade de enfrentar qualquer rota, desde as ruas das cidades até às longas auto estradas, desde passagens de montanha até trilhos off-road.

CONHEÇA AO PORMENOR







**KYMCO**

# DESENHADA PARA A **CIDADE**



## **DINK-R 125**

A Dink R 125 é uma scooter compacta, muito versátil, de design moderno e perfil citadino. O motor monocilíndrico de 125cm<sup>3</sup> da Dink R permite uma condução divertida ao mesmo tempo que beneficia de uma boa relação potência/binário.

**DINK R - SEMPRE PRONTA PARA A CIDADE!**

Importador  **Multimoto**

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

 **CEPSA**



# Após PIERER

Após a PIERER Mobility AG, a empresa holding de Stefan Pierer que também lidera os destinos da GASGAS e da Husqvarna ter tomado conta da icónica marca italiana, o efeito já se começou a sentir. Um bom exemplo é a Orioli, o modelo que vem substituir o famigerado projecto Lucky Strike. Entretanto o mundo continua à espera de ver novos modelos desportivos da casa de Schiranna.

## MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR ASSEN

Assente na base da MV Agusta Brutale 1000 RR, a edição Assen recebe uma série de evoluções, como um quickshifter mais eficaz, jantes Rotobox e vários componentes em fibra de carbono, uma nova paleta de cores e um luxuoso assento finalizado em alcântara azul.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



**MV AGUSTA SUPERVELOCE 98 EDIZIONE LIMITATA**

A exclusiva MV Agusta Superverloce 98 Edizione Limitata é reconhecível pelo seu esquema de cores "Rosso Verghera" inspirado na revolucionária MV98. A sua vocação competitiva fica mais acentuada com o kit composto pela cobertura no assento do passageiro, o sistema de escape Arrow com ponteira tripla e uma ECU específica de competição.

CONHEÇA AO PORMENOR



**DRAGSTER RR SCS AMERICA**

A MV Agusta Dragster RR SCS America é uma edição limitada apenas disponível na América com esquema cromático especial, embraiagem automática da SCS, um sistema de escape Akrapovič em titânio e alterações na ECU capazes de lhe elevar a potência até aos 148 cv registados às 12.800 rpm.

## MV AGUSTA LXP ORIOLI



A MV Agusta LXP Orioli posiciona-se no segmento trail de luxo pelo seu equipamento, características técnicas, escolha de materiais e atenção aos detalhes, garantindo o máximo conforto e performances de primeira classe tanto em estrada como fora de estrada. Como homenagem à lenda italiana do motociclismo Edi Orioli, a LXP terá apenas 500 unidades disponíveis.

CONHEÇA AO PORMENOR



**CAISMOTOR**

ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.  
VISITE-NOS! [CAISMOTOR.COM](http://CAISMOTOR.COM)

  /caismotor

**KTM**

**1290 SUPER  
ADVENTURE S**





# Requinte ORIENTAL

QJ MOTOR esteve presente no EICMA com um total de 43 produtos, incluindo 37 motos, 4 veículos elétricos e 2 modelos de ATV. como novidades de destaque, a aventureira SRT 700 X.



### QJ MOTOR SRT 700 X

A aventureira QJ MOTOR SRT 700 X é dotada de um motor bicilíndrico com uma cilindrada de 698 cc, que debita 72,5 cv de potência, suspensões Marzocchi, travões Brembo, pneus Metzeler, ecrã TFT, iluminação integral em LED e ainda de 6 anos de garantia, tal como todos os modelos da QJ Motor.

CONHEÇA AO PORMENOR





#### QJ MOTOR SRK800 RR/SRK1000 RC

A SRK1000 RC, apresentada pela primeira vez na Europa, é uma nova desportiva de alta cilindrada, equipada com um motor de quatro cilindros em linha, com refrigeração por líquido e 1078 cc, uma potência máxima de 144 cv (106 kW), e um binário máximo de 112 Nm.

A SRK 800RR é uma desportiva de linhas agressivas, com motor quatro cilindros em linha a debitar 101cv de potência que apresenta um peso de 207 kg em ordem de marcha.

CONHEÇA AO PORMENOR





# QJ SRK125S

**6**  
ANOS  
GARANTIA  
QJ



- ✓ Motor monocilíndrico com refrigeração líquida 15 CV
- ✓ Iluminação Full LED
- ✓ Dashboard TFT multifunções de 5"
- ✓ Sistema de travagem ABS
- ✓ Suspensões Multi-link
- ✓ Forquilha invertida
- ✓ Ligação USB e USB-C
- ✓ Conectividade Bluetooth

Cores ● Preto ● Cinzento ● Branco

**3.190€\***

Let's connect!



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

QJ Motor Portugal  
Importador exclusivo:

**MB** Motor Portugal

**ALWAYS  
FORWARD**

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

QJ Motor Portugal  
Recomenda:

**MOTUL**



# Passado E FUTURO

Com o passado no consciente e os olhos postos no futuro, a Royal Enfield evoca o seu estatuto de marca de motos mais antiga em funcionamento contínuo, fortalecendo a sua gama de clássicas modernas enquanto aposta num futuro de aventura inspirado pelas cores, aromas e paisagens das montanhas dos Himalaias.



### ROYAL ENFIELD BULLET 350

Nove décadas de legado certificam a Royal Enfield Bullet 350 que mantém sua estética resiliente e fiabilidade inabalável. Impulsionada por um motor monocilíndrico arrefecido a ar-óleo com uma capacidade de 349 cc, também usado na Meteor, na Classic e na HNTR, conta com injeção de combustível e produz 20,2 cavalos de potência.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



### ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

A nova Himalayan da Royal Enfield não surge apenas em busca de um melhor desempenho motriz. Com um quadro renovado e um sistema de suspensão melhorado, esta moto é agora mais capaz de enfrentar terrenos técnicos sem comprometer o conforto do motociclista. É a primeira moto a desfrutar do TripperDash, um sistema de navegação intuitivo, redondo, que utiliza o Google Maps para fornecer orientações detalhadas da rota.



### ROYAL ENFIELD ELECTRIC HIMALAYAN TESTBED

Inspirada na Himalayan original, a Royal Enfield Electric Himalayan Testbed é mais do que apenas uma moto elétrica, é uma expressão de exploração sustentável para as gerações vindouras. Este projeto focado no futuro sustentável representa um casamento perfeito entre a tradição e a inovação.





**ROYAL ENFIELD METEOR 350 AURORA**  
Definida por uma combinação de elementos de inspiração retro, como as jantes raiadas e diversas peças cromadas, incluindo o motor e o sistema de escape, possui um assento mais confortável para viajar, faróis LED e comutadores em alumínio e complementa uma gama que inclui modelos como as já populares Fireball, Stellar e Supernova.

CONHEÇA AO PORMENOR



**ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650**  
Partilha a unidade motriz com a Super Meteor 650, mas tem um propósito mais focado numa condução diária. Com uma nova postura de condução, mais natural que a da sua irmã cruiser, tem ainda dimensões mais reduzidas, apesar de também utilizar a mesma plataforma.

CONHEÇA AO PORMENOR



**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](http://www.royalenfield.com)



@ROYALENFIELDUROPE



# Um novo FÔLEGO

A marca japonesa que parecia estar adormecida, ganhou um novo alento e está apostada em voltar a ocupar um papel importante no mercado. Depois de ter remodelado a sua gama de média cilindrada, a Suzuki vira-se agora para as cilindradas mais altas, e faz surgir uma muito interessante sport tourer que incorpora novos sistemas eletrónicos que, provavelmente, irão ser aplicados em futuros modelos.

CONHEÇA AO PORMENOR

### SUZUKI GSX-S 1000 GX

A inesperada novidade da Suzuki, a Crossover GSX-S 1000 GX é o primeiro modelo da marca com suspensões eletrônicas além do motor tetracilíndrico em linha que produz 152 cv de potência às 11.000 rpm, embraiagem assistida e deslizante SCAS, iluminação Full LED, Quick Shifter bi-direcional, Câmbio Control inteligente, Motion Track Brake System, entre outros recursos avançados.



### SUZUKI GSX-S 1000 GT

Com um estilo desportivo, a Suzuki GSX-S 1000 GT apresenta uma posição de condução mais natural e descontraída, apropriada para as grandes viagens, que permite desfrutar com maior conforto as prestações do impressionante motor de 999cc e 150 cv de potência que em 2024 será envolvido por 4 novas cores de carenagens.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



#### SUZUKI HAYABUSA 25° ANIVERSARIO

Esta versão da Suzuki Hayabusa manteve todas as suas grandiosas prestações e ganhou o logótipo do 25° aniversário gravado no depósito de combustível e nos escapes, acabamento da carenagem lateral a preto, novos autocolantes exclusivos, tampa do banco do passageiro, logótipo Suzuki em gel no depósito de combustível, logótipo Hayabusa Kanji na corrente de transmissão e o interior do disco de travão e afinador de corrente em dourado.



CONHEÇA AO PORMENOR



#### SUZUKI GSX-8R


Nascida com base na plataforma da naked, a Suzuki GSX-8R identifica-se como desportiva pela sua carenagem aerodinâmica frontal, guiador de avanços e pela forquilha Showa SFF-BP. O motor continua a prometer as mesmas boas prestações de 83 cv de potência e 73 Nm de binário.






**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

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

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

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

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

### SUZUKI V-STROM 1050

A Suzuki V-Strom 1050 teve alteradas as configurações das suspensões, com a diminuição do curso de ambas e um ajuste específico para um bom desempenho em estrada, o braço oscilante foi encurtado, o guidador tem outra estrutura e a posição dos pés está ligeiramente diferente, face à mesma versão aventureira. No entanto, a versão estradista mantém o equipamento tecnológico e outros utilitários.



CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



### SUZUKI V-STROM 800

Além da nova Suzuki V-Strom 800 compartilhar várias características com a V-Strom 800 DE, esta adquire jantes de alumínio, suspensões otimizadas para viagens em asfalto que viram os seus cursos diminuídos para 150 mm em ambas e, conseqüentemente, a sua redução da altura do assento e da distância livre ao solo.

UM NOVO QUADRO  
UM NOVO MOTOR  
UMA NOVA ERA!



**V-STROM 900 DIE**

**GSX-S800**

Qual é a tua alma gémea?



/SuzukiPT

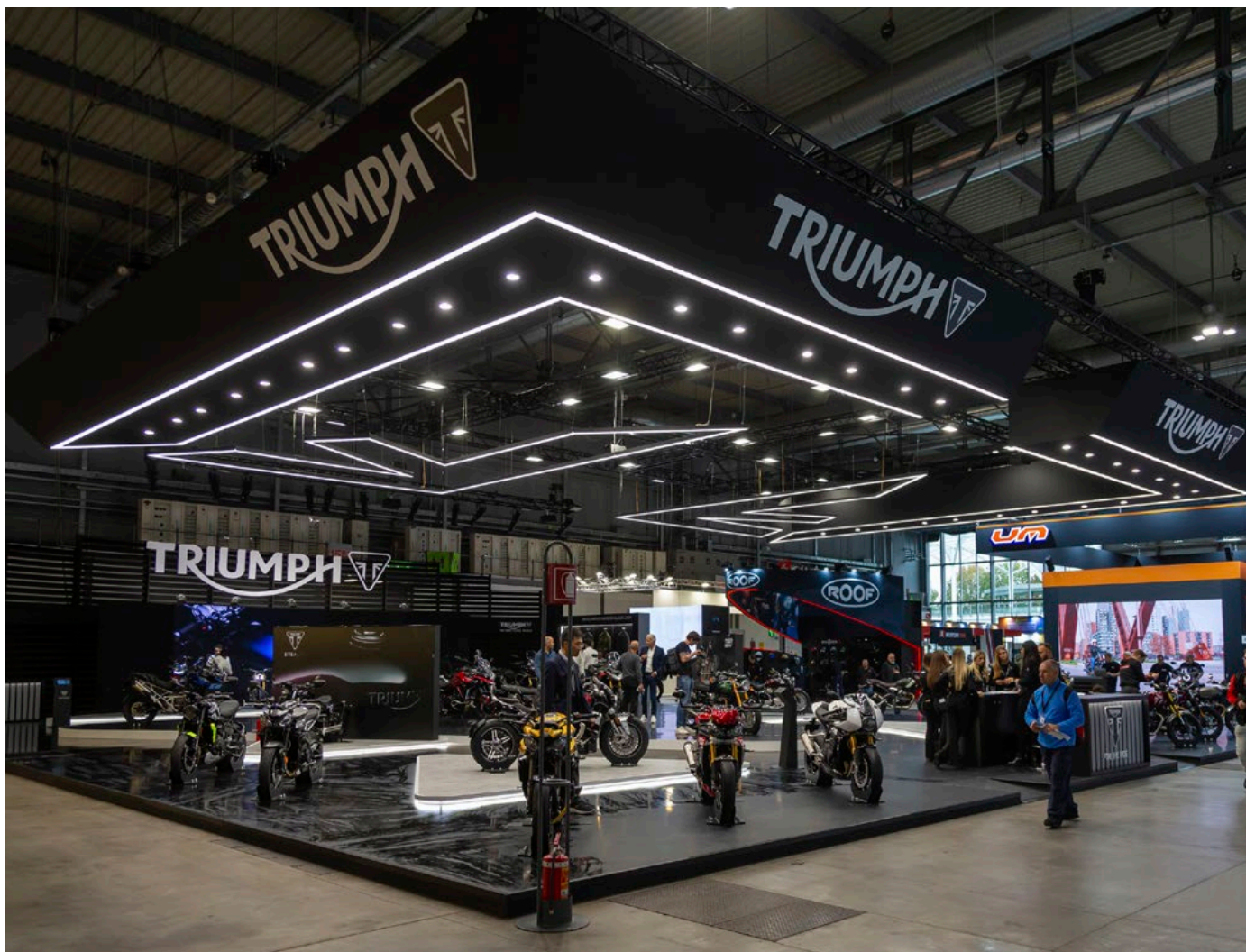


@suzukimotospt

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



**SUZUKI**



# Majestosa EVOLUÇÃO

A marca britânica continua a apurar a raça dos seus modelos, polindo as suas clássicas modernas e inovando nos modelos de estrada e de aventura. A mais recente aposta da marca é na competição, no segmento de Motocross e Enduro com novos modelos que serão apresentados em breve.



**TRIUMPH TIGER 900 GT E RALLY**  
A Triumph revelou as novas Tiger 900 Rally e GT. Um novo design, mais esguio e “leve” com acabamentos de qualidade, um novo sistema de travagem combinado, assinado pela Brembo, ecrã TFT a cores com 7 polegadas e conexão via Bluetooth, 6 modos de condução e um novo “cornering” ABS com diferentes níveis de intervenção, são os principais destaques.



CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



**TRIUMPH  
STEALTH EDITION**

Em 2024 as Bonneville da Triumph ganham uma pintura personalizada que dará às motos da linha Modern Classics uma aparência mais impactante. Disponíveis apenas por um ano, consistem numa coleção exclusiva de oito Bonneville maravilhosas, sendo que quatro delas serão vendidas em Portugal.

CONHEÇA AO PORMENOR



### TRIUMPH THRUXTON FINAL EDITION

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



**TRIUMPH SCRAMBLER E SPEED 400**  
Esta é uma nova gama de motos neo-retro com motores monocilíndricos e uma capacidade de 400cc, que se juntam à gama Triumph em 2024, resultantes da parceria da Triumph com a Bajaj Auto.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



**TRIUMPH SCRAMBLER 1200X E 1200XE**  
Uma nova Scrambler 1200 X, mais acessível,  
e uma versão melhorada da Scrambler  
1200 XE, ambas com um elevado nível de  
equipamento e tecnologia, intervalos de  
manutenção de 16.000 km. A Scrambler  
1200 XE vem com apetências mais  
desportivas.





# Casta SUPERIOR

A marca indiana do grupo Tata, que trabalha em colaboração com a TVS (outro gigante indiano na produção de motociclos) aposta na mobilidade elétrica e oferece propostas focadas no desempenho dinâmico e no design, e brevemente vai estar disponível na Europa.





#### ULTRAVIOLETTE F99

A F99 tem uma potência máxima de 65 cv, que são capazes de a propulsionar dos 0-100 km/h em apenas 4,5 segundos e de a levar a alcançar uma velocidade máxima para lá dos 200 km/h.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



#### ULTRAVIOLETTE F77

Numa colaboração com a TVS Motors a Ultraviolette criou a F77, uma desportiva elétrica indiana com um preço muito acessível, prestações interessantes, detalhes curiosos e uma autonomia de até 150 km com uma única carga. O carregamento das baterias pode demorar 90 minutos num posto de carga rápida.



# Aposta na MOBILIDADE URBANA

A VMoto continua a apostar em veículos que promovem uma elevada mobilidade, seja para uma utilização profissional ou para uma utilização de lazer. O foco no design e na qualidade de construção é um dos seus grandes argumentos.

CONHEÇA AO PORMENOR



### VMOTO CPX EXPLORER

Os designers italianos redesenham completamente a parte frontal da nova CPX Explorer que agora apresenta uma carenagem frontal com um conjunto de luzes LED envolvente, em vez de dois faróis individuais. A nova frente não apenas melhora a estética, mas também a aerodinâmica.

CONHEÇA AO PORMENOR



### VMOTO APD BY PININFARINA

A Vmoto revelou ao público a sua mais recente criação, a APD Concept, uma colaboração emocionante com o conceituado Centro Stile Pininfarina. A aerodinâmica desempenha um papel central no design do APD Concep e cada linha da sua silhueta foi meticulosamente estudada em túnel de vento.



# Crescimento ACCELERADO

A marca premium da Loncin não pára de surpreender, tanto pela qualidade dos seus produtos, como pela abrangência da sua gama que agora também integra scooters, uma cruiser e uma nova aventureira com motorização BMW.

### VOGE SR16

A nova scooter Voge SR16 exibe um visual cuidadosamente elaborado, com cada detalhe pensado para atender totalmente às necessidades daqueles que procuram uma scooter moderna e cativante. Os consumos são reduzidos, e o depósito de 7,8 litros permite enfrentar as deslocações diárias sem preocupações.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



### VOGE SR3

A nova SR3 apresenta muita tecnologia, para todos aqueles que procuram uma scooter de cilindrada média com custos de aquisição e manutenção reduzidos.

A unidade motriz Voge SR3 é um monocilíndrico com 244,3 cc e refrigeração a líquido, disponibilizando uma potência máxima de 25,5 cv às 8000 rpm e um binário máximo de 23 Nm às 5500 rpm.

### VOGE SR2 ADV

A Voge SR2 ADV combina um conjunto de características verdadeiramente aventureiras com um design apelativo. As carenagens transmitem robustez e, graças à combinação com o quadro de aço de alta resistência, permitem que a SR2 ADV enfrente condições de utilização exigentes sem problemas.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



#### VOGE 525RR

A 525RR é nova desportiva da Voge que combina estilo, características de qualidade e uma ciclística ágil. Cada elemento foi cuidadosamente estudado para favorecer a condução desportiva, incluindo o sistema de travagem frontal com uma pinça Brembo de montagem radial.

#### VOGE 525CU

Uma cruiser destinada aos detentores de carta A2, com um visual arrojado que não passa despercebido. Possui características que proporcionam conforto devido à altura reduzida do seu assento em relação ao solo (710 mm) e ao peso contido (178 kg), tornando-a uma moto ágil e fácil de controlar.

CONHEÇA AO PORMENOR



#### VOGE 900DSX

Destinada a tornar-se o novo "navio-almirante" da linha de motos Trail Adventure da Voge, a 900 DSX promete revolucionar o segmento com a sua qualidade de construção e acabamentos, vasto conjunto de equipamentos e um preço acessível. É o resultado de uma colaboração intensiva entre o grupo Loncin, ao qual a Voge pertence, e a BMW Motorrad.

CONHEÇA AO PORMENOR





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

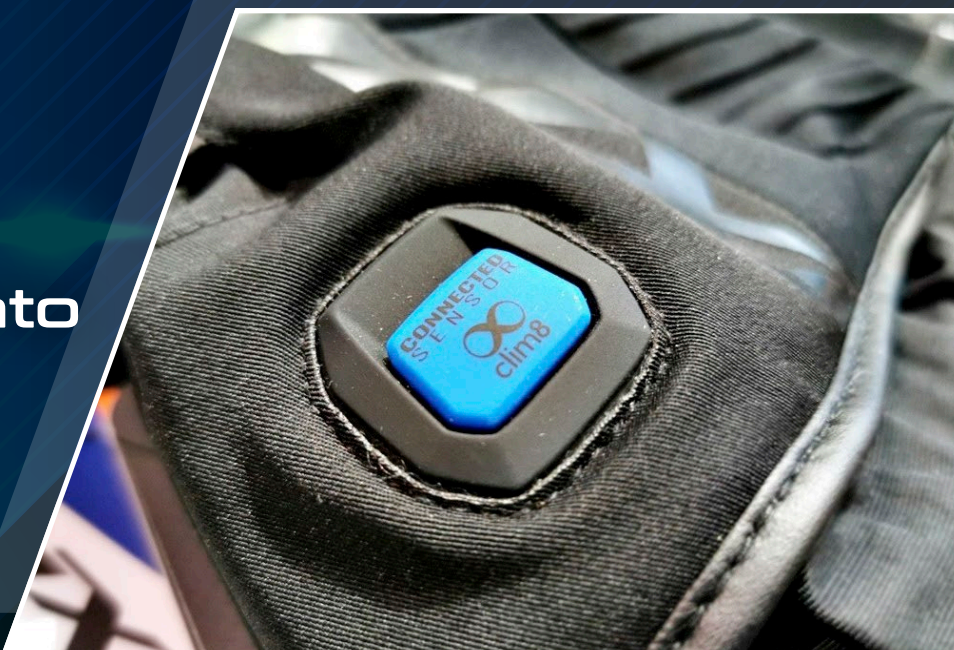


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**



# Apuramento DA RAÇA

Sem grandes novidades para 2024, a Yamaha aproveitou o Salão de Milão para dar a conhecer as evoluções dos seus modelos mais populares. A XSR 900 GP foi a sensação e não passou despercebida.



### YAMAHA XSR 900 GP

A XSR900 GP é um modelo que vai além de qualquer homenagem anterior, celebrando as máquinas de competição mais aclamadas do passado da Yamaha. Combina a nostalgia dos Grandes Prêmios de Motociclismo da década de 1980 com tecnologia de ponta, como o motor CP3 de 890 cc da Yamaha e uma IMU de 6 eixos derivada da R1.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



### YAMAHA MT-09

A Yamaha MT-09 destaca-se ao exibir uma nova estética e um desempenho melhorado em 2024. Promete uma experiência de condução ainda mais emocionante, com a posição de condução redefinida. O som do motor tricilíndrico CP3 foi também aprimorado, e agora conta com sistema de Cruise Controlo e um Sistema quickshifter de terceira geração.



CONHEÇA AO PORMENOR



### YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXPLORE

Como o nome da versão indica, a nova Yamaha Ténéré Explore foi concebida com o propósito de alcançar destinos menos explorados. Com 860 mm, a altura do assento ao solo ficou mais acessível aos motociclistas mais baixos, graças à diminuição dos cursos de ambas as suspensões em 20 mm (190 mm na forquilha e 180 mm no amortecedor traseiro).

CONHEÇA AO PORMENOR



### YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXTREME

A Yamaha aumenta a sua gama com a introdução da nova versão Extreme da Ténéré 700, mais focada nas tiradas off-road. Esta nova versão está equipada com suspensões de longo curso da KYB, e tanto a suspensão traseira como a dianteira são totalmente ajustáveis. Conta ainda com um painel TFT de 5 polegadas com colocação vertical.

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

### YAMAHA WR 450 F

A nova moto de enduro da Yamaha para 2024 ficou mais rápida, esguia e leve, que todas as versões anteriores. Baseada numa plataforma muito semelhante à nova geração da YZ450F, a Yamaha WR450F concede ao motociclista uma grande performance, agilidade e uma nova imagem.

CONHEÇA AO PORMENOR



CONHEÇA AO PORMENOR



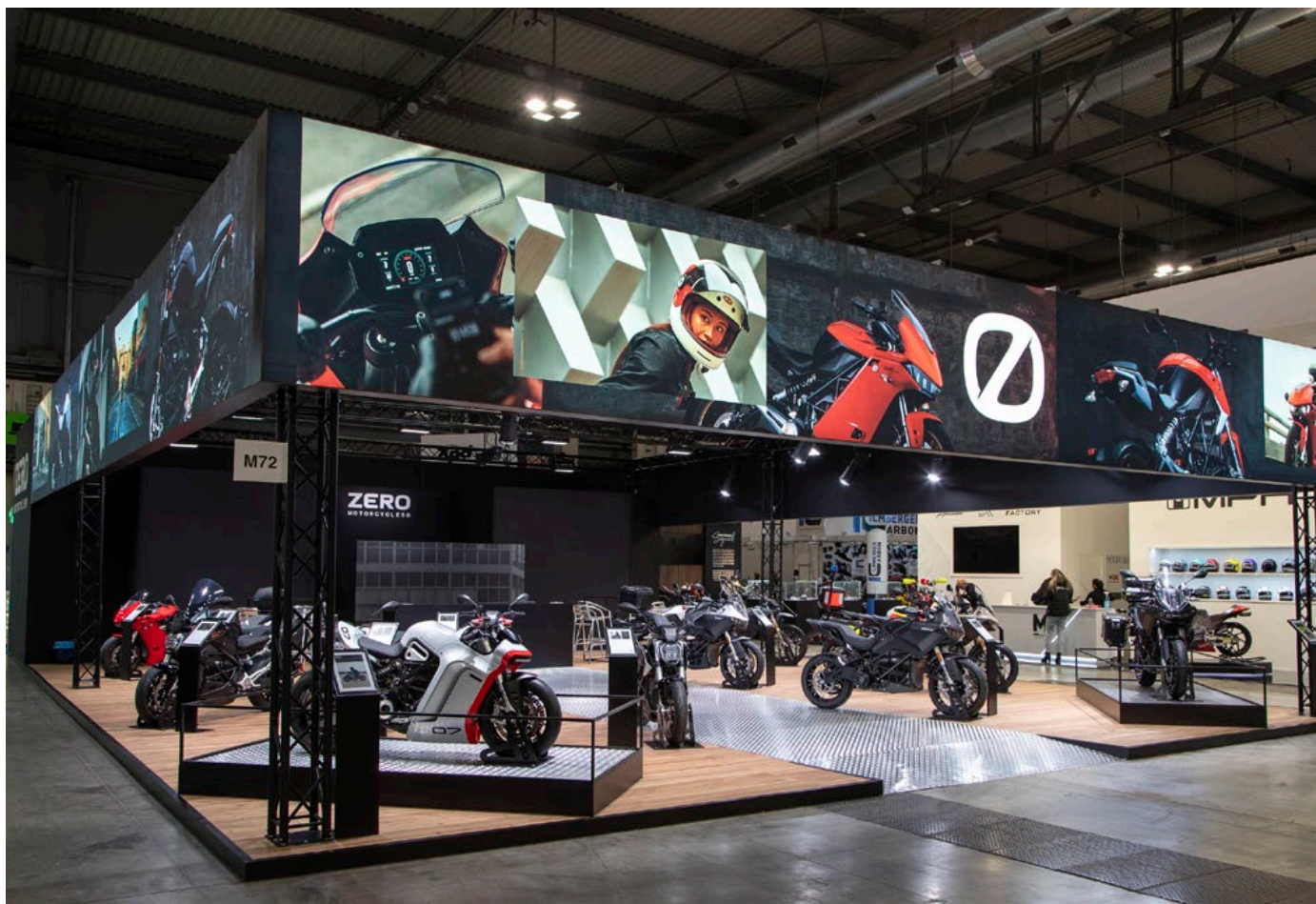
### YAMAHA YZ250F

Como celebração dos 50 anos da linha YZ, a Yamaha concebeu uma versão aniversário da YZ250F, decorada com uma pintura branca, assentos roxos, rodas pretas e gráficos retro roxo/rosa, inspirada nos designs utilizados nas YZ250 e YZ125 em meados da década de 1990.



# LEVO X

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



# Pioneira NA MOBILIDADE ELÉTRICA

A marca americana conta com uma experiência de mais de 15 anos, tendo desenvolvido soluções técnicas, como o motor Z-FORCE e o sistema operativo CYPHER, que proporcionam um elevado prazer de condução a par com uma grande eficiência energética.

CONHEÇA AO PORMENOR



### S, DS, DSR E DSR/X BLACK FOREST

Enquanto as novas S, DS e DSR foram completamente renovadas e mantêm apenas o nome e o espírito das suas antecessoras, a DSR/X Black Forest foi a surpresa preparada pela Zero para a EICMA 2023, uma moto eléctrica de aventura. Mais de 16 anos de desenvolvimento e 265 milhões de quilómetros percorridos permitem à Zero Motorcycles oferecer a mais completa gama de motos eléctricas de todos os fabricantes.



### CONCEITO SR-X

Este protótipo capaz de chamar a atenção de qualquer amante de motos surgiu de uma colaboração entre a Zero Motorcycles e a Huga Design's. Linhas suaves e simples formam o seu aspecto agressivo e ao mesmo tempo futurista, com a mensagem "desportiva" subentendida.

CONHEÇA AO PORMENOR





**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## Ser MULHER

**S**er Mulher nestas coisas das motos há muito que deixou de ser novidade. Hoje, felizmente, cada vez se veem mais Mulheres a viajar de moto.

É bom poder acompanhar os relatos de Mulheres que viajam de moto pelo mundo fora, por lugares que antes pareciam inacessíveis, atravessando paredes morais, sociais e psicológicas, sendo aceites como qualquer aventureiro, quiçá por vezes até um pouco mais respeitadas.

Mas para mim, desde que entrei nesta epopeia, os conselhos que ia recebendo faziam-me sentir que, neste mundo das motos, se queres ser aventureiro, tens de agir e preparar-te como um Homem.

Os dramas comuns e os clichés das bagagens, as fragilidades, a preparação e mais um sem número de regras, mais ou menos aceites, do que é ser um aventureiro de moto.

Bom, se há coisa que não prescindo é de ser Mulher e agir como tal, por isso meus amigos, e por muita razão que possam ter, o conteúdo das minhas malas nunca será igual ao vosso.

E claro, falo por mim, sem desprimor para as Mulheres ou Homens que viajam sem coisas que dizem, supérfluas.

Então o que vai na mala da mota de uma Mulher? Bem, tudo o que me faz sentir bem.

Sim, vão lá aqueles sapatos especiais para a noite que pode nem sequer surgir, sim, vai lá aquele vestido especial para que possa sentir a sofisticação dessa noite, sim, vai lá o “makeup” que rejuvenesce a cara cansada da viagem, sim vão lá todos aqueles cremes que nos fazem sentir bem, os mimos do final de cada etapa ou do início de cada nova tirada, sim vai lá o secador para que o cabelo desgrenhado ganhe uma nova vida, e sim, a esta hora alguns estarão a dizer, que horror leva um

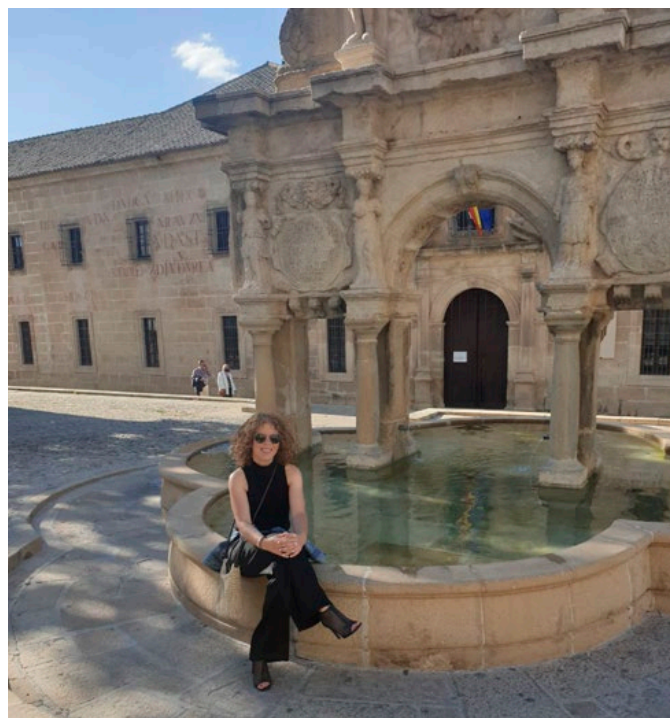
secador... Sim, levo, pequeno ajustado ao tamanho do espaço, mas sim, levo!

Sinto-me bem levar todas aquelas coisas que me fazem sentir feliz, elegante e confiante, não só pela coragem de levar a “rodas altas” até ali, mas por ser Mulher.

Se cabe tudo, claro que sim, já o cliché o diz “cabe tudo na mala de uma Mulher” claro que tenho de ajustar, mas no puzzle das minhas malas cabe tudo.

A aprendizagem que me levou até aqui ensinou-me que, se abdicas da tua identidade para ser diferente nunca serás tu mesma.

Por isso sou Mulher e depois Motard e nunca o contrário. //





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



**SUZUKI**

TESTE *BMW R 1300 GS*



**“Primus inter pares”**

## BMW R 1300 GS

A presunção deste título não pressupõe uma supremacia perante as rivais. Enaltece, sim, o caminho de sucesso trilhado por uma das motos mais bem sucedidas das últimas décadas. Serve este teste para percebermos o quanto está melhor em relação à última geração. Porque o seu legado, esse estará garantido. A rainha está de volta.

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





*"GS". ESTA SIGLA **TORNOU-SE UM ÍCONE** GRAÇAS À SUA CAPACIDADE DE CONSEGUIR SER A REFERÊNCIA DAS MAXI-TRAIL."*

**Q**ualquer evolução rege-se pelo mesmo princípio. Ser melhor que a versão anterior. Ao longo deste teste evitamos um quantificador que poderia empolar em demasia o objectivo criterioso deste intento. Descubra se fomos bem sucedidos no final...

"GS". Esta sigla tornou-se um ícone graças à sua capacidade de conseguir ser a referência das maxi-trail. Seja pelo seu carácter motriz, pelo sistema pouco convencional das suas suspensões, ou pelo facto de contar com mais de quarenta anos de evolução, a GS continua a dar que falar, e esta nova 1300 fez correr muita tinta na sua apresentação. Tal como uma adolescente num baile de debutante, vimos apresentá-la à sociedade e enquadrá-la no seu honroso legado histórico, num jogo de diferenças com o modelo anterior, a R1250, e a origem do conceito GS, a R80. A evolução da espécie, pelos olhos do Andar de Moto.

Quando nos surgiu a ideia desta feliz reunião, imediatamente pensámos no proprietário de uma

destas relíquias motociclísticas. O nome do Joaquim Silva soou em destaque, não só pela disponibilidade e amabilidade que lhe é característica, como pelo uso ímpar que dá à(s) suas(s) BMW R80. Não foram raras as vezes que lhe vimos a placa com o número "1" em eventos de aventura dedicados exclusivamente a maxi-trail (foram vários os "Nosso Dakar" organizados pela Touratech Portugal nos quais marcou a sua presença). E assim demos por nós a rolar com três gerações de boxers com horizontes largos.

#### **O Passado**

O conceito original da BMW R 80 seria criar uma moto com igual performance em estrada ou fora dela, e o que hoje em dia chamamos de "dual-sport", no princípio dos anos 80 assumia a forma de uma moto de enduro com suspensões mais complacentes, um motor que parecia retirado de um automóvel, e muita perseverança e ingenuidade para fazer tudo funcionar. O sucesso veio com sucessivas vitórias no rally mais duro do mundo, e esta versão demonstra bem esse espírito dúbio, com o depósito sobredimensionado e as malas prontas para grandes >>

1300 CC  
145 CV

PREÇO SOB CONSULTA

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"A BMW ESTÁ DE PARABÉNS POR CONSEGUIR NIVELAR A TODOS OS NÍVEIS AS VALÊNCIAS DA SUA BEM AMADA **BEST SELLER...**"*

viagens. Independentemente da escolha do terreno! É um exercício fascinante colocar a descendência ao seu lado e perceber que a obra permanece fiel ao seu princípio, pois grande parte das características originais permanecem até aos dias de hoje, facto bem demonstrado pelo monobraço com transmissão final por veio (as soluções alternativas de suspensão viriam anos mais tarde).

Quando mergulhamos na sua silhueta, as semelhanças são óbvias, sobretudo quando observamos as protuberantes cabeças de um motor que teimosamente insiste em replicar-se. Vibrante, com movimentos laterais pouco convencionais devido ao momento angular da cambota, e uma sonoridade rude e compassada, todo o seu carácter gira à volta de um conceito, binário. Por vezes ficamos com a impressão que é um diesel, sinónimo da personalidade da sua entrega.

Aos seus comandos, a sensação de baixo centro

de gravidade casa na perfeição com uma facilidade de condução (típica das GS) que se iria tornar uma assinatura de marca. Na origem, facilmente encontramos a linha de raciocínio que liga todo o paradigma deste modelo, uma espinha dorsal que sempre se assumiu diferente de tudo o resto.

**O Presente**

Geração atrás de geração, fomos sendo mimados com evoluções constantes e linearmente desenvolvidas para favorecerem uma continuidade em detrimento da completa mudança de rumo. Um "mais qualquer coisa" ao invés do "muito diferente". Este foi o caminho escolhido para criar uma identidade própria...

No seguimento da passagem do sistema de refrigeração ar/óleo para o (termodinamicamente mais eficaz) líquido, e da variação de abertura e ângulo das válvulas (alternando o uso de cames com perfis diferentes - tecnologia "Shift Cam"), o motor de dois >>

# PACKTALK EDGE

SOUND BY



OPERATED BY  
**NATURAL VOICE**

**3 ANOS**  
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



#### Air Mount

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



#### USB tipo C

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



#### Atualizações de software s/fios

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



#### À prova de água

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



#### Carga rápida

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

#### Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



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



cilindros opostos sobreviveu ao músculo apresentado pela concorrência. Muito graças ao entusiasmo do seu binário, entenda-se... Noutros campos, a evolução dos sistemas electrónicos complementares à suspensão e à segurança activa (nas benditas ajudas com cérebro sensível a todos os movimentos), ajudaram a manter o pacote competitivo.

Mas o ataque cerrado à GS atingiu proporções épicas nos últimos anos. Nos lançamentos das novas rivais, o seu nome era referenciado, e as suas características eram mimetizadas. Estoicamente, sabendo reinventar-se através de versões cada vez mais específicas, a R1250 aguentou firme, e confiou nas suas valências para continuar a fazer uma ponte bem estruturada entre passado e presente. Mesmo não sendo a mais potente ou a mais tecnológica, era muitas vezes a escolhida para regressarmos a

casa nos dias de grandes comparativos. Sempre sem perder as outras de vista.

A nova GS parece querer alterar um pouco este registo de parcimónia burguesa, de barão que apenas vai à caça com cavalo e batedores. A 1300 está de mangas arregaçadas e pronta para mostrar serviço. Começando logo pela sua fisionomia mais elegante e quase subdimensionada. A diferença no seu volume é de tal forma gritante, que a 1250 ao seu lado parece uma GSA, parecendo muito mais próxima de uma 900 do que uma maxi-trail de última geração. As razões são várias, e saltam mais à vista do que a revelação dos 12 kg perdidos. O perfil mais estreito da secção traseira (que perdeu a característica estrutura multitubular) junta-se às linhas mais fluidas do depósito de combustível, e todo o conjunto» assiste uma imagem mais minimalista. Considerações

**"GERAÇÃO ATRÁS DE GERAÇÃO, FOMOS SENDO MIMADOS COM EVOLUÇÕES CONSTANTES E LINEARMENTE DESENVOLVIDAS.."**









*"QUANDO LIGAMOS O MOTOR, NÃO SÓ TEM UM ACORDAR MAIS CIVILIZADO QUE O MODELO ANTERIOR, COMO MANTÉM O REGISTO EDUCADINHO.."*

estéticas à parte (não vamos entrar por aí, até porque a sua assinatura visual é bastante impactante na estrada), o seu perfil geométrico só nos faz lembrar uma GS devido à presença das cabeças do motor, porque sentado aos comandos a sensação é de estarmos perante uma moto diferente. Mais estreita, mais compacta, mais acessível e menos intimidante. Tudo isto sem dar indicação de ser mais frágil, graças à qualidade de construção. O subquadro, monocoque de alumínio, e o bloco do motor, são peças que vale a pena perder algum tempo a admirar-lhes a minúcia do processo de construção. Em todo o conjunto nota-se uma dedicação especial no sentido de tornar as formas mais estilizadas, em antítese com o modelo anterior, cujo mote "construído para durar" embrutecia o espírito aventureiro. Nada contra, atenção, até porque este é o sofisticado caminho que seguem as maxi-trail premium. Hoje em dia as médias cilindradas são muito mais atreitas a serem mal tratadas...mas isso é outra conversa.

Quando ligamos o motor, não só tem um acordar mais civilizado que o modelo anterior, como mantém o registo educadinho nos primeiros números

do conta-rotações. As principais alterações ao bicilíndrico de cabeças opostas prendem-se com o facto de ser um motor mais compacto. Aumentado o diâmetro dos cilindros e diminuindo o seu curso (aliado a uma admissão de maiores dimensões, e ao sistema Shift Cam), atingiu-se um maior patamar de binário disponível, característica fundamental para uma maior sensação de resposta. Os números não mentem, com os 145 cv às 7750 rpm a sentirem-se menos relevantes que os massivos 149 Nm às 6500 rpm. Embora seja uma entrega tipicamente à maneira da GS, sente-se menos bruta e mais continuada.

A aspereza do Boxer nos altos regimes causou sempre alguns calafrios (mais ou menos paranóicos) aos apaixonados pela mecânica. Aquele matraquear tão particular e a sensação de que um cilindro iria dar baixa a qualquer momento, eram imagens recorrentes de todos os que passavam para lá das 8 mil rotações. Este novo motor revelou-se mais certinho, mais refinado a exhibir o seu potencial. Ligeiramente menos explosivo que o anterior, a sua entrega tem mais pulmão, com uma continuidade evidente no último terço de rotações que dá vontade >>



# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

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





de explorar.

Depois temos toda uma miríade de novos sistemas electrónicos que se servem de soluções já provadas na indústria. Os sensores de varrimento (vulgo “radares”) em ambos os extremos da moto, patrocinam uma presença na estrada baseada na segurança a todos os níveis. Se não ficámos particularmente fãs do sistema anti-colisão (que inicia uma travagem de emergência quando deteta uma aproximação brusca a um objecto, por vezes de modo algo brusco), por outro lado gostámos da boa parametrização do cruise control adaptativo, que (este sim, travando de maneira mais previsível) gere a velocidade programada tendo em conta os “alvos” que seguem na nossa frente. Intuitivo e fácil de utilizar. A discricção da detecção de objectos no ângulo morto é tipicamente bávara, com um sinalizador no espelho a dar conta da ocorrência.

Gostámos particularmente da interacção do novo botão multifunções, com o qual podemos jogar com um variado número de ajustes em tempo real (pese embora o pormenor de os comutadores não serem retroiluminados).

É um facto que a GS necessitava destes upgrades feitos de zeros e uns para não ser ultrapassada pela concorrência. Se um vidro elétrico não é considerado um luxo nos dias que correm, a verdade é que acabamos por utilizá-lo bem mais que um cruise control adaptativo. Depois existem outros upgrades tão sofisticados que quase nem os notamos, e damos por nós a colocar facilmente o pé no chão como se fosse um acto de feitiçaria (variação da altura da suspensão automática). Todo o interface continua estupendo, algo a que a marca nos habituou.

### Fogo à peça

Como já referimos em testes anteriores, a grande vantagem de podermos trocar de modelo e perceber as suas diferenças - exactamente - nas mesmas circunstâncias, faz de nós uns iluminados. E, por conseguinte, faz de vocês uns privilegiados por terem acesso a esta rara informação...

Saltar da 1250 para a 1300 e repetir a mesma secção de curvas, leva-nos a epifanias que roçam um processo holístico. Sim, a diferença é assim tão grande...

O facto de termos a caixa de velocidades debaixo do motor, e de termos uma distribuição de massas mais focada no eixo dianteiro, faz com que a comunicação mude radicalmente. A nova geometria (não só no ângulo da coluna de direcção como do comprimento do braço oscilante), e as alterações na arquitectura do telelever (graças a uma nova

fixação, o guiador encontra-se independente dos movimentos longitudinais da suspensão), fez com que a transição entre a travagem e procura do centro da curva, seja um processo bastante mais preciso. Em ângulo, a estabilidade do conjunto continua absolutamente inquestionável.

A GS sempre patrocinou uma fé cega no eixo dianteiro, num acto de feliz ignorância sobre o que se passava entre a roda e o asfalto. Esta 1300 está mais incisiva, mais directa e por conseguinte mais desportiva. Numa condução empenhada já não nos sentimos tão alheados das condições de atrito, e a reactividade de ciclística aumentou o gozo de pilotagem. Mais trabalho para uma maior recompensa.

O acelerador continua com uma boa ligação à roda traseira, mas a caixa de velocidades sente-se particularmente rija e algo susceptível no uso do quick-shifter (só gosta de ser utilizado com carga ou acima das 5k rotações...).

Em ritmo de “passeio despachado” (o enquadramento ideal para qualquer GS), o conforto de rolamento (assento irrepreensível) mantém os elevados padrões anteriores, e a protecção aerodinâmica está melhor que nunca (sem ser a versão adventure...).

Mesmo no pequeno percurso fora de estrada

em que tivemos oportunidade de a experimentar, a agilidade da nova ciclística permitiu-nos ter confiança suficiente para fazermos uns brilharetos. Tipicamente GS, sentimo-nos heróis com a consciência de sermos absolutamente banais. E vestindo a pele do cliente estereótipo, a versão “full spec” (a Option 719 Tramuntana) enquadra-se perfeitamente neste cenário.

Começamos este teste sob a premissa de evitar a palavra “muito”. O esforço foi grande e acabamos por repetir mais vezes a expressão “Tipicamente GS”, sinónimo pragmático de continuidade. A 1300 não é muito melhor moto que a R80, porque na verdade não são assim tão diferentes...

A BMW está de parabéns por conseguir nivelar a todos os níveis as valências da sua bem amada best seller, numa evolução que a prepara para a próxima década. Mais versões virão, desde a globetrotter adventure até à inusitada versão M. Enquanto isso, perdemo-nos na semântica da palavra carácter, que este novo modelo carrega com orgulho renovado. Da nossa parte, a novidade de rodar com uma moto especial tem um cariz de privilégio, na certeza de que brevemente veremos muitas na estrada. Porque os que dizem que não gostam, estão apenas a despistar os amigos... //



# HIPER Sport Tourer



*SUZUKI GSX-S1000 GX*

» [Galeria de fotos aqui](#)

Crossover Desportiva é a definição que a Suzuki emprega para enquadrar esta sua nova moto no mercado. Derivada da versão GT, esta GX estreia o novo sistema de suspensão inteligente da Suzuki, que promove o conforto sem abdicar do comportamento desportivo.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Suzuki

**A** Suzuki acaba de apresentar a sua nova coqueluche, uma turística desportiva dotada de suspensões de maior curso e guiador elevado para promover o conforto.

Uma alternativa às motos de aventura, para aqueles que acham que a terra é para a agricultura e não para andar de moto. Caindo num segmento em que a concorrência direta é pouca, apenas a BMW S1000XR apresenta uma potência semelhante com um motor de quatro cilindros em linha e um nível tão elevado de ajudas eletrónicas à condução, esta Suzuki é uma opção versátil, capaz de uma grande polivalência, seja para uma utilização diária, seja como companheira de viagens, a solo, ou com passageiro. Esteticamente agradável e consensual, apresenta uma carenagem frontal esculpida em túnel de vento, com painéis sobrepostos em cores diferentes, que criam condutas aerodinâmicas que promovem estabilidade e defletem a turbulência.

Comparativamente com a GSX-S 1000GT, da qual

deriva, a GSX-S 1000GX oferece mais 3 centímetros de curso de suspensão na roda da frente e mais 2 centímetros na roda traseira. O guiador é mais largo e aproximadamente 4 centímetros mais elevado e recuado. O assento também ficou mais alto para proporcionar uma posição de pernas mais confortável, com os joelhos menos fletidos, mas ainda assim bastante reativa.

Para garantir o conforto e um desempenho dinâmico superior, a Suzuki estreou nesta sua nova moto um sistema de suspensão "Skyhook", com regulação automática.

O quadro, que deriva directamente do das GSX-S 1000GT, foi afinado para uma utilização mais urbana e turística e recebeu um sub-quadro reforçado para aumentar a capacidade de carga.

O motor, uma unidade tetracilíndrica com pistões de longo curso em alumínio forjado, capaz de debitar 152cv de potência máxima a partir de um binário de 106Nm, com uma fiabilidade mais do que comprovada pois deriva do das desportivas GSX-R1000 K5 e já viu a sua produção ultrapassar as 180.000 unidades, apresenta uma entrega >>





**"ESTETICAMENTE AGRADÁVEL E CONSENSUAL,  
APRESENTA UMA CARENAGEM FRONTAL ESCULPIDA  
EM TÚNEL DE VENTO"**

de potência revista, específica para a GX, com o binário distribuído por uma maior faixa do regime de rotação, sendo capaz de entregar mais de 70% da sua capacidade logo a partir das 3.000rpm, tornando-o extremamente elástico e capaz de manter ritmos muito interessantes nas estradas mais retorcidas.

Um novo pacote eletrónico, assente em modos de condução, permite de forma rápida e simples alterar o comportamento da moto de acordo com as condições da estrada ou a disposição do condutor. Com 3 modos básicos pré-programados mas que permitem ajuste personalizado dos diversos parâmetros, a nova Suzuki GSX-S 1000GX pode facilmente ser transformada numa dócil e confortável moto para o dia-a-dia nas grandes urbes, numa verdadeira papa-quilómetros para viagem com passageiro e carga, ou numa destemida desportiva para libertar o stress num passeio de fim-de tarde ou de fim-de-semana.

Numa fria mas solarenga manhã de outono, atrás de um guia que não se deixava intimidar pelas deliciosas curvas das serras de Sintra e da Arrábida, pude comprovar o que na véspera os engenheiros japoneses da Suzuki, presentes na apresentação mundial deste novo modelo, tinham anunciado em detalhe.

A posição de condução mais elevada, as pernas e os pés bem apoiados, o guiador amplo mas sem excesso, um painel de instrumentos simples mas extremamente completo e legível, um interface humano bastante lógico e simplificado que permitia explorar facilmente todas as vantagens de um pacote eletrónico bastante completo, tornaram o primeiro contacto com a GX bastante agradável.

A caixa de velocidades muito precisa e de accionamento leve, o quickshifter integral a mostrar um comportamento irrepreensível, a travagem de bom nível e a resposta limpa, rápida >>



999 CC  
152 CV

PREÇO SOB CONSULTA

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"EM ESTRADA ABERTA A PROTEÇÃO  
**AERODINÂMICA** É SUFICIENTE, MELHOR DO  
QUE NA MAIORIA DAS SPORT-TOURERS"*

e regular do acelerador (em modo B), deixaram-me confiante para a primeira sessão de fotos do dia.

Em estrada aberta a proteção aerodinâmica é suficiente, melhor do que na maioria das Sport-Tourers, mas é pena que o ecrã pára-brisas não tenha uma regulação facilitada, sendo necessário recorrer ao uso de ferramentas para o mudar para uma das 3 posições possíveis.

Para acabar já com os pontos negativos, também o assento, independente para condutor e passageiro, se revela desconfortável ao cabo de poucas horas de condução, pela sua rijeza e formato demasiado plano. No entanto, a marca disponibiliza um assento conforto, por sinal bastante elegante em termos de design, que pode ser adquirido em separado.

A travagem é potente e suficiente, com o pedal do travão a ser uma grande ajuda na inserção

da moto em curva e na correção das trajetórias, mas falta um pouco de sensibilidade na manete do travão dianteiro para que se possa considerar requintada. Também é pena que os Pneus Dunlop Roadsport2, que equipam as jantes de 17 polegadas e cujo traseiro é de medida 190/50, não tivessem respondido ao potencial da GX, sobretudo a frio, proporcionando pouca confiança em curva e em travagem e com muita dificuldade em digerir o binário, numa condução mais entusiasmada. Um bom par de pneus fará garantidamente uma grande diferença, potenciando o desempenho geral da ciclística e das ajudas eletrónicas, que beneficiam de uma Unidade de Medição de Inércia.

Voltando aos aspetos positivos, os 3 modos de condução ajustam automaticamente a entrega de potência do motor, o nível de intervenção do controlo de tração e o limitador de descolagem da »



MOTO-9S FLEX

FASTHOUSE



# The Contender

Equipado com a proteção e a tecnologia de nível profissional pelas qual a Bell é conhecida, o Moto-9S Flex é o que todos os pilotos precisam para se manterem à frente da concorrência.



AVISO: O motociclismo é um desporto perigoso que pode resultar em ferimentos graves ou mesmo na morte. Para uma utilização correcta do seu capacete, consulte o manual do proprietário.



roda dianteira (anti-cavalinho).

No modo A (Active) a entrega de potência é bruta e imediata (provavelmente pouco recomendado fora de um circuito), a suspensão fica mais rija, o controlo de tração é reduzido e a roda dianteira descola facilmente do asfalto, sendo indicado para uma condução empenhada, em bom piso.

No modo B (Basic) a entrega de potência é mais delicada mas ainda assim bastante rápida e contundente, o controlo de tração mostra-se mais interventivo, a roda dianteira não tem tanta tendência para levantar e a suspensão torna-se mais confortável, sendo indicado para uma condução em ritmo de viagem, por pisos mais ou menos degradados.

No modo C (Comfort) a entrega de potência

*"A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO MAIS ELEVADA, AS PERNAS E OS PÉS BEM APOIADOS, O GUIADOR AMPLO MAS SEM EXCESSO..."*

é bastante mais suave, sobretudo até meio do regime de rotação, o controlo de tração fica ainda mais interventivo e dificilmente a roda dianteira descola do chão. A suspensão fica ainda mais confortável. Este modo é perfeito para uma condução em piso molhado ou para circular em ambiente urbano, sobretudo com passageiro, pois mitiga os solavancos em pisos menos regulares.

A par com os modos de condução, o cruise control é fácil de utilizar e permite, em conjunto com o quickshifter, fazer passagens de caixa sem se desligar. Também tem um sistema de segurança que entra em funcionamento caso sinta oscilações na moto, e que automaticamente reduz suavemente a velocidade para mitigar o efeito e evitar situações de perigo.

A suspensão eletrónica usa dados recolhidos >>



## TESTE SUZUKI GSX-S1000 GX

de diversos sensores, como a velocidade e a inclinação horizontal do piso para garantir que, em qualquer um dos 3 modos de condução, a moto permanece paralela ao solo e mitiga o afundamento da suspensão seja sob aceleração ou sob travagem, garantindo um contacto perfeito de ambas as rodas com o piso. A pré-carga da mola do amortecedor traseiro é regulada automaticamente de acordo com o peso do condutor, passageiro e bagagem, podendo ainda assim ser afinada ao gosto pessoal de cada condutor.

Um sistema de estabilização reage automaticamente às repetidas irregularidades do piso, tornando a suspensão mais macia e a resposta do acelerador mais suave, voltando ao normal mal seja detetado um piso em melhor estado, de acordo com o modo de condução escolhido.

Resumindo, esta é uma moto versátil, fácil de conduzir, que proporciona elevados níveis de adrenalina com muito conforto, e muito manobrável graças ao seu peso e dimensões

contidas e uma altura de assento razoável que permitia ao meu metro e oitenta colocar ambos os pés completamente apoiados no chão. Também apresenta consumos de combustível contidos (a fabrica anuncia 6,2 litros/100km (WMTP) mas ao longo dos dois dias de teste, e ao cabo de mais de 360 quilómetros, entre sessões de fotos e várias tiradas a ritmos pouco recomendados, o computador de bordo indicava um consumo médio de apenas 6,3 litros/100km, o que é verdadeiramente impressionante) que lhe proporcionam uma excelente autonomia, a rondar os 300 quilómetros. E como bónus está o prazer de condução proporcionado pelo motor de quatro cilindros em linha cuja regularidade e desempenho são realmente notáveis.

Ainda não há preço definido para a GSX-S 1000GX, estimando o importador nacional que o valor fique definido entre os 18.000 e os 19.000 euros, estando a chegada das primeiras unidades ao nosso país prevista para meados de Março de 2024. //





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**.  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**PIAGGIO**<sup>®</sup>

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



## Passeando pela Grécia/Balcãs POR OLYMPIA ATÉ MYSTRAS

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

**O** meu pequeno apartamento era muito simpático, com uma cozinha minimamente apetrechada com o necessário.

Ontem eu estava tão cansada que não me apeteceu de todo andar à procura de um sítio para comer. Passei no supermercado, ali perto, e fiz um jantarzinho delicioso, de carne grelhada com salada e, claro, um vinhinho da zona a acompanhar.

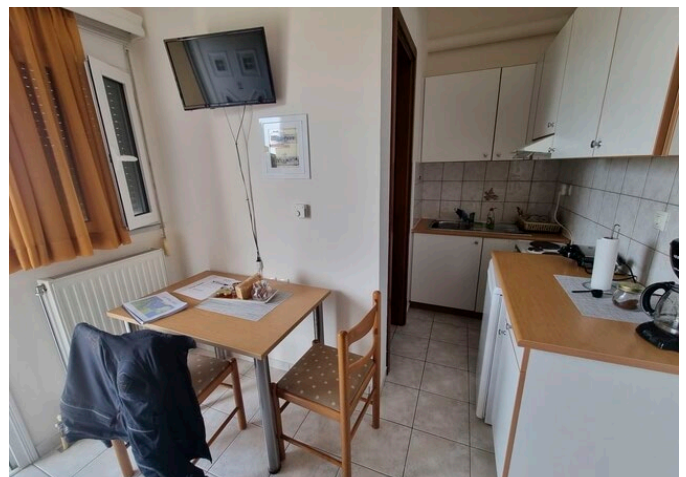
Hoje preparei um delicioso pequeno-almoço, na casa havia manteiga, doce de fruta, chá e café, só precisei de trazer o resto.

Não há nada mais agradável pela manhã do que tomar um belo pequeno-almoço numa varanda virada a nascente!

De noite choveu torrencialmente, ouvia a chuva a bater nas precianas. Uma chuva estratégica que só caiu depois de eu ir para a cama e terminou antes de eu sair dela. A minha motita ainda estava toda molhada.

Hoje ia atravessar para Patras e depois descer a península de Peloponeso. Havia coisas que eu queria ver por ali abaixo, mas estava naturalmente mentalizada para ver o que conseguisse de populações e focar-me mais em paisagens. Passear pelo interior de uma cidade era um suplício para a minha mão e eu não precisava torturar-me, pelo menos não pela manhã.

Tive azar, não muito longe dali a rua estava fechada, a ponte caíra, por isso era preciso seguir pelo caminho alternativo. Nada de especial se não fosse cedo demais para a minha mão estar operacional para segurar bem o guiador. Ainda por cima havia camiões a passar e depois carros... valha-me Deus, esta gente decidiu vir toda agora que eu preciso fazer isto sozinha para não ter de parar nem usar a embraiagem?







Caminhos que eu faria tão facilmente, de repente tornaram-se um acontecimento...

Tive de ir para a autoestrada pois queria atravessar a Ponte Charilaos Trikoupis, ou Ponte Rio-Antirio. Eu sei que não é mais que uma ponte, mas sempre me chamou a atenção por ligar os dois extremos de Etólia-Acarnânia e Peloponeso.

Parei para fotografar a ponte e a estátua do atleta transportando o facho olímpico quase me fez querer sair e ir explorar a terrinha ali ao lado, Antirrio.

Eu queria ver a ponte desde terra, mas não seria em Antirrio. Atravessei para Patras e fui seguindo o meu sentido de orientação, furando pelas ruelas e procurando a margem do rio.

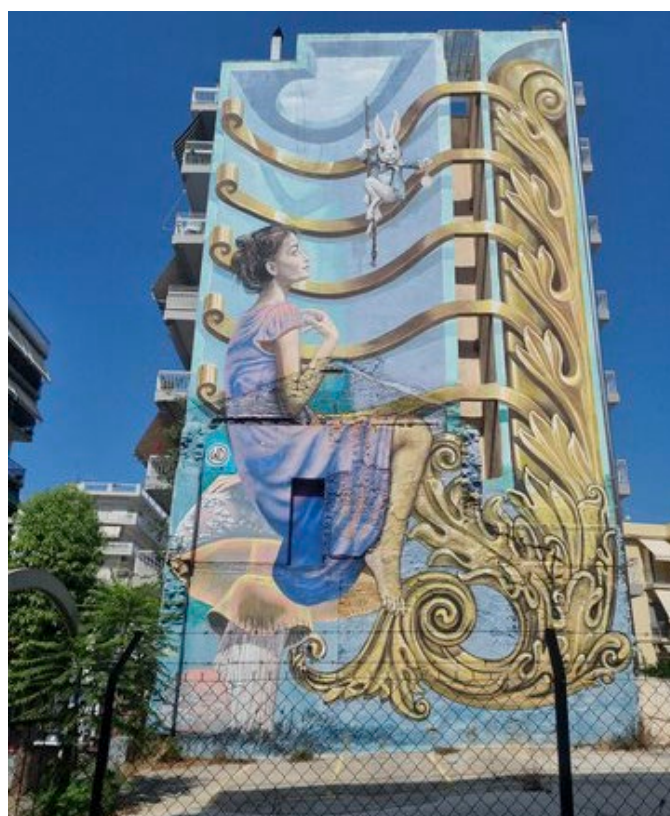
E os caminhos eram mesmo estranhos! Cheios de curvas, partes em terra batida, depois desciam e passavam à rasquinha por baixo de uma linha de comboio, voltavam a subir, obrigatório virar à esquerda, depois à direita, sempre obedecendo a sinais de trânsito esquisitos que me faziam sair daquela ruína por alguns metros para depois voltar a ela mais à frente.

Aqueles gregos são marados! Rompendo aquelas ruelas estreitinhas passava a linha do comboio e esse era tudo menos insignificante. Lá estava ele, sem qualquer guarda ou proteção, cada um que confie no seu instinto e na sua visão e audição apurada. Havia sítios onde até havia miúdos a brincar! Devem estar mesmo muito habituados àquilo, só pode.

E lá estava ela!

É uma ponte especial no seu estilo, uma ponte estaiada como a nossa ponte Vasco da Gama, que tem um vão muito grande, há quem diga que é o segundo maior do mundo. E é imponente!

Depois de sair do intrincado das ruínas que me levaram ali, a sensação era de uma imensa paz e fres-





cura. A água era límpida e cristalina e as montanhas ao longe, inspiradoras... enfei as mãos na água fresca e só então processei que ela era salgada e isso fazia muito bem ao meu pulso.

Patras não me prendeu muito tempo. A minha entrada na cidade não correu muito bem, sei lá porquê, motinhas e scooters enredaram-se em mim e eu tive alguma dificuldade em conduzir naquela pressão. Se eu estivesse bem das mãos não me teriam perturbado, a minha moto andava mais e eu sou habilidosa no trânsito, mas naquele momento eu só pensava que aquela gente não imaginava o perigo em que se punham ao fazerem-me tangentes e apertarem-me. Raios partam o “patranhences”.

Mas há coisas lindas que sempre me fazem parar e apreciar...

Patras é uma das maiores cidades da Grécia e está cheia de coisas interessantes para ver, mas é também um porto onde eu tenciono desembarcar mais dia menos dia, por isso o que não vi estará lá à minha espera para eu ver numa próxima passagem.

E segui para Archaia Olympia, onde eu queria gastar

bom tempo do meu dia.

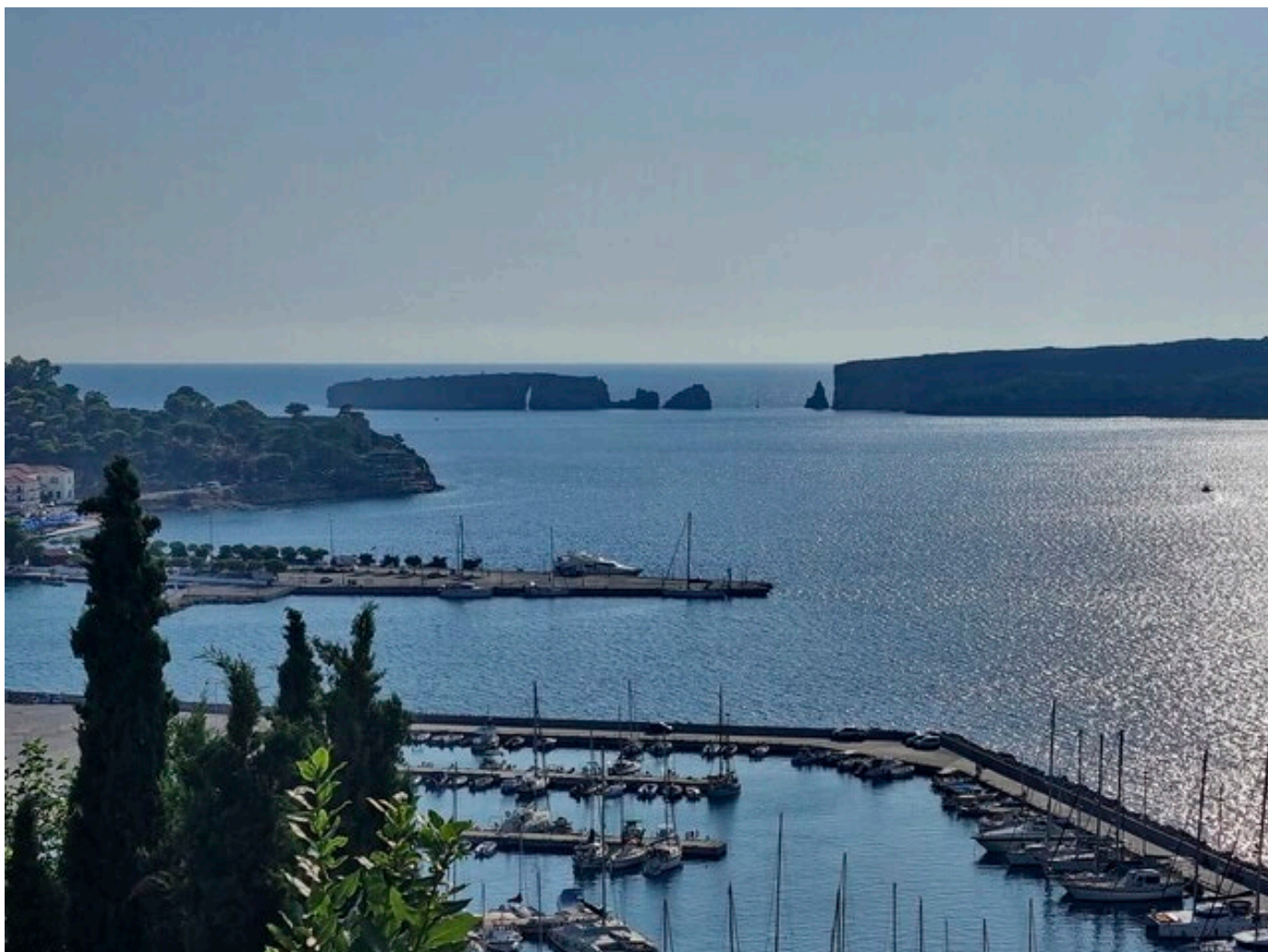
Mas como quem vai para o mar avia-se em terra, fui primeiro almoçar para depois explorar e caminhar sem o estomago a roer-se no vazio.

Archaia Olympia, quer dizer exatamente “Olímpia antiga” e sim, foi ali que nasceram os jogos olímpicos da antiguidade. E apesar das semelhanças de nomes, não tem nada a ver com o monte Olimpo, que fica lá para norte a centenas de quilómetros de distância.

Entra-se no recinto e encontra-se logo o Philippeion, um memorial circular jónico, que me chamou a atenção pela sua beleza ainda visível e pelo seu nome, já que é um memorial a Filipe, e os Filipes sempre me prendem a atenção, ou não fosse o meu moçoilo Filipe, também!

De qualquer maneira é uma construção única já que é o único monumento ali dedicado a um humano.

Os Jogos Olímpicos nos tempos da Grécia antiga realizaram-se a partir de 776aC, deixando um período de pausa de 4 anos entre celebrações. Este modelo é conservado até aos dias de hoje. Eles eram mais do que desporto, representavam a paz e a nobreza da



competição. O Estádio de Olímpia foi palco de todas as competições atléticas dos antigos Jogos Olímpicos, à exceção das corridas de carros e cavalos que eram realizadas no Hipódromo adjacente.

E ali estava eu, à porta do estádio!

Passar por aquele corredor onde se fez história tantos milénios atrás, tem sempre um impacto forte na gente. Pelo menos em mim tem!

E lá estava todo ele a meus pés! Nós conseguimos imaginar o rugido da multidão percorrendo todo aquele imenso espaço. Eu já vi outros estádios, mas aquele não é “um estádio”, aquele é “O estádio”!

Não conseguia evitar de caminhar por ali como quem caminha em solo sagrado. Acho que se houvesse turistas marados, agarrados aos pauzinhos de selfie a fazer macacadas pelas ruínas, eu tinha-me passado com eles.

O Templo de Zeus, ali ficava uma das 7 maravilhas do mundo antigo: a estátua gigantesca de Zeus, de Fídias, feita em marfim e ouro e com mais de 12 metros de altura. Em honra de Zeus se realizavam os jogos olímpicos e toda a Olympia antiga honrava

o deus dos deuses.

Junto da base do templo podem-se ver as “rodela” resultantes da desintegração das colunas, espalhadas pela área e, pelo seu diâmetro, pode-se imaginar a dimensão daquilo tudo quando estava em pé, porque cada rodela tem um diâmetro superior à minha altura.

A Vila de Nero, fascinante a forma como as pedras e tijolos eram empilhados para construir aquelas paredes grossas e solidas.

Técnica infalível, a considerar pelos séculos que aquelas paredes têm, e tudo resistiu até hoje, mesmo negligenciado e abandonado. E, para além de tudo, bonito o resultado.

Palaestra, uma escola de luta corporal. Até o local onde se dava/levava porrada era bonito e cheio de colunas!

O Theokoleon, um edifício que abrigava os sacerdotes “Theokoles” e outros membros do Santuário, que eram oráculos ou que explicavam aos visitantes o ritual dos Jogos Olímpicos.

Gostava de poder recuar no tempo por umas horas,



só para ver aquilo tudo antes de ter começado a cair aos pedaços. É sempre a sensação que tenho ao visitar um sítio destes...

Então, de repente, as nuvens juntaram-se e desataram a chover com tanta força que ninguém teve tempo de se abrigar. Eu achava que não havia muita gente a visitar as ruínas, porque o espaço é grande e não nos cruzávamos uns com os outros, mas naquele momento as pessoas apareceram correndo dos sítios onde estavam.

Não, eu não vou correr! A distância é grande, não há nenhum sítio onde me possa abrigar, que adianta correr? Vou molhar-me toda independentemente de correr ou caminhar. Caminhei calmamente para a entrada, onde a menina dos bilhetes tinha ficado com o meu capacete. Nem ela tinha uma cabine para se abrigar, tinha apenas um telheiro reduzido.

Eu nunca tenho muita dificuldade em enfrentar a chuva, porque ela não me bate na cara, o que me permite até demorar a perceber se está mesmo a pingar. Mas ali não era apenas pingar, era uma chuva bem intensa.

Instalei-me na esplanada do bar lá do sítio, que ainda ficava retirada do portão de entrada, pedi um granizado e fui relaxando e arrefecendo a minha mão febril.

Assim como veio assim se foi a chuva! De um lado o céu voltou mesmo a ficar azul, mas do outro continuava carregado como chumbo.

Não era a chuva naquele sítio que me incomodava, até porque já vira tudo o que queria. Preocupava-me se iria estar a chover assim ao longo do caminho que eu ia fazer.

Filiatra é uma pequena cidade sem nada de especial para ver, não fora cruzar com a Torre Eiffel e teria sido uma passagem sem história pela terrinha.

Claro que fui investigar como aquilo foi ali parar e descobri que foi construída nos anos 1960, por um médico greco-americano Haralampos Fournarakis, residente na terrinha. As diferenças entre a réplica e a torre original não se ficam pela altura, já que ela tem 26m para os 300m da torre Eiffel. Há várias alterações, mas quem a vê assim, de repente, acha-a uma réplica perfeita.

Em 2012, o prefeito de Paris, Bertrand Delanoë, indignado com a torre grega, enviou uma carta de reclamação à UNESCO solicitando a remoção imediata da réplica

“É uma caricatura obscura e representa um ataque estético à civilização francesa e ao património arquitetónico global”, dizia ele. Mas como isso já foi há 10 anos e eu passei lá este ano e ela lá estava,

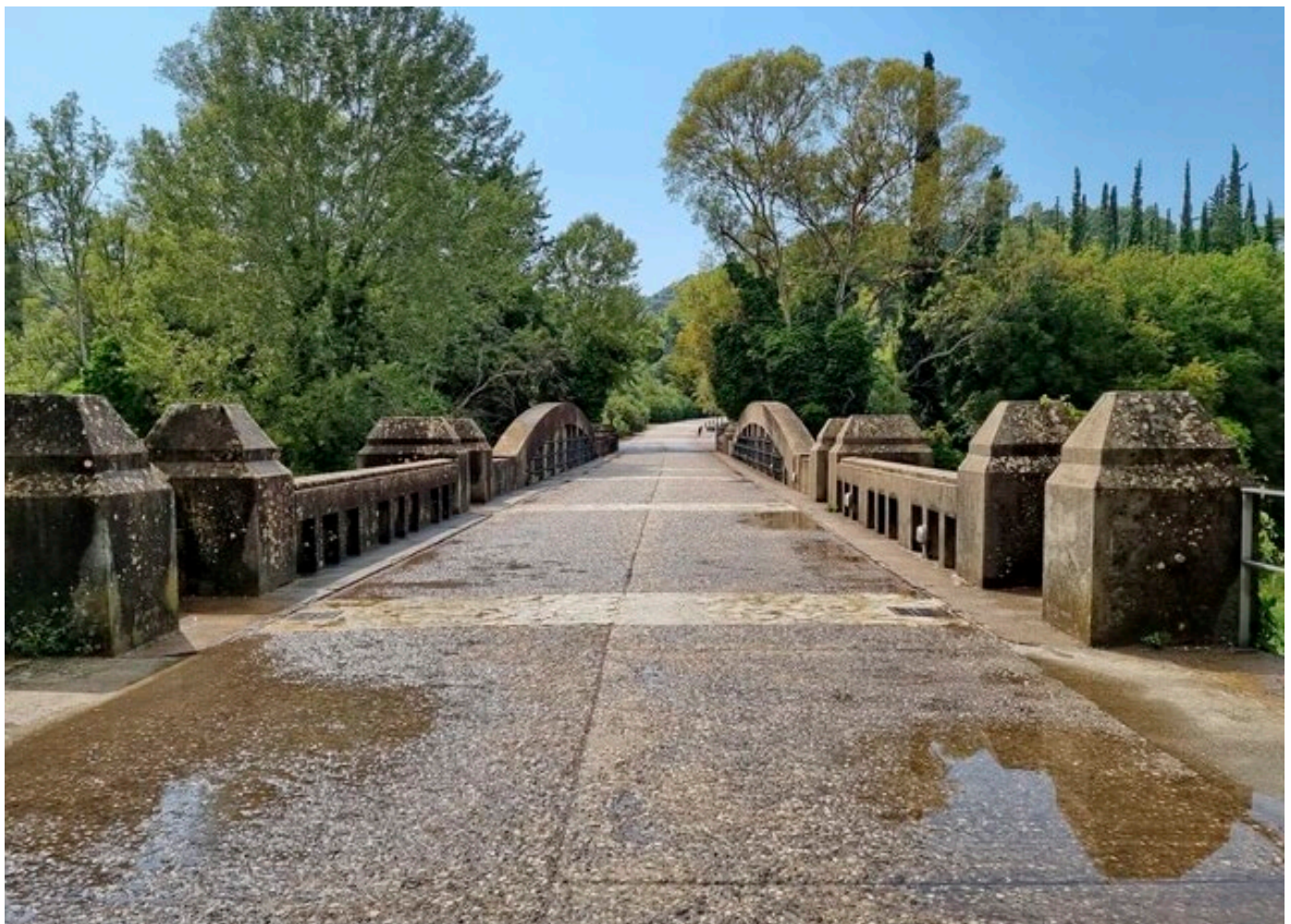
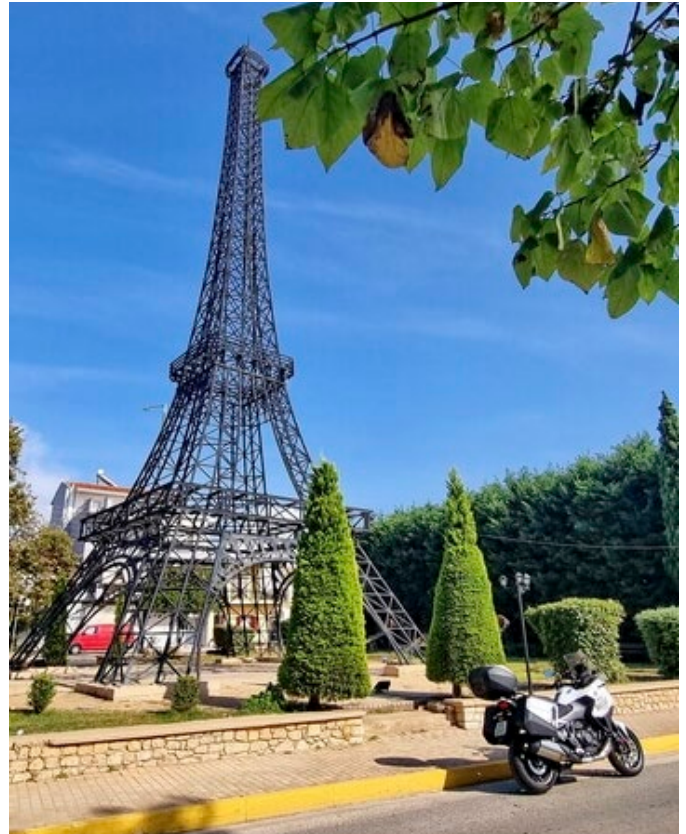
deduz-se que a UNESCO está-se pouco ralando para as imitações!

E uma coisa tão simples fez com que a terrinha ganhasse visibilidade e se falasse dela do outro lado da Europa, porque a terrinha não tem mais nada de que se falar.

Então comecei a ver placas que avisavam que a estrada estava cortada mais à frente. Não sei como entendi, mas acho que eles vão tendo cada vez mais placas legíveis para quem não é grego. E lá tive de sair da rua mais à frente, para um desvio por ruelas mais perto do mar.

Ora vamos lá por ruínas que passam por pequenas localidades rurais. Mas passam também por zonas de praia e turismo. É surreal andar por ruínas de pequenos povoados e, de repente, atravessar uma zona turística cheia de carros bem sofisticados a empancar o trânsito que se tornou demais para a dimensão da estrada.

Cheguei a Pilos, uma terrinha na encosta de um monte, com uma baía encanadora como paisagem. E à medida que descia a rua que vai dar ao centro, podia já ver a Esfacteria, aquela ilha alongada que



# CRÓNICA

quase fecha a baía.

Por aquela altura eu já estava tão antissocial que não me apetecia estar perto de ninguém, sobretudo quando esse alguém eram turistas ruidosos. E estavam por todas as esplanadas! Tomei um café rápido e fui para o cais com a minha motita. Que bem se estava ali!

A longa ilha e seus rochedos parecia que estava tão perto, como sombras chinesas, que a gente estende a mão e alcança.

Estava um pouco de vento, mas nada que me impedisse de desenhar, tentando captar um pouco daquela paz.

Depois voltei para a estrada, sem querer saber de qual caminho seria mais rápido ou mais recomendado, atravessei a serra para o lado de Esparta. Aquele céu não me inspirava confiança, mas eu tinha de arriscar apanhar uma molha se queria explorar a montanha! E lá fui.

Passava das 19 horas e o sol estava a descer... eu só esperava que a estrada não fosse ruim de todo,

para o caso de eu não conseguir chegar ao outro lado antes de anoitecer.

E foi a mais bela escolha que eu podia ter feito.

A cada subida ou curva, as perspectivas de povoados e estrada eram de fazer qualquer um parar e fotografar!

Segui sem pressas, porque é impossível apreciar algo de muito bonito a correr.

Atravessei apenas uma população, as outras que via estavam em encostas onde eu não passaria. Tinha chovido há pouco e a estrada estava molhada. Algumas pessoas ficaram a olhar a ver-me passar.

A minha motita comportava-se extraordinariamente bem por aquelas ruas. Ela estava a ser uma aliada de valor, leve e fácil de manobrar, com a força certa para não me deixar stressar em nenhuma subida. Excelente!

E parei não sei quanto tempo a apreciar o sol poente no topo do monte.

Uma última olhada para o lado poente da montanha e tudo era amarelo.





Uma primeira olhada para o outro lado e tudo era cor, verde e rosa surpreendentes!

Curiosidades de uma estrada de montanha, com um sinal de trânsito reciclado. Mas claro que não pude deixar de sorrir imaginando um comboio a passar por ali.

O céu foi ficando mais rosa. Fez-me lembrar o por-do-sol no Mont Blanc, que deixa de ser branco e passa a ser monte rosa.

E cheguei a Mystras onde ficava a minha casa naquela noite. Avisaram-me no alojamento que a cidade estava em festa e que eu devia ir lá pois tinha de tudo, comida e bebida também, claro.

Quando me disseram que a festa tinha de tudo, eu não imaginava que tinha de tudo mesmo! Incluindo tendas de artigos religiosos: imagens, amuletos, música, tudo!

Tinha até um padre a pregar com imensa gente a ouvir. Os ortodoxos são muito devotos. Não consegui fotografar o padre, aquela gente olhava para mim de lado e eu não podia provocar confusão desrespeitando-os na sua religião.

Ao mesmo tempo, e mesmo ao lado, tinha comidinha muito fixe. Leitão assado, espetadas, cerveja e música alta. Como se consegue conciliar tudo isso ao mesmo tempo? Não faço ideia, mas estava toda a gente feliz assim.

Claro que quis experimentar um pouco de tudo, porquinho, espetadas, pão e cerveja, um belo menu!

E havia uma tenda de fazer bolinhas, como farturas, apenas a máquina cortava a massa em pedacinhos, em vez de ser em tripas, para uma frigideira gigante. Não provei, porque enchiam aquilo de cremes e açúcar e tal, e eu não gosto. Como já tinha a barriga cheia não me dei ao trabalho de perguntar se não faziam daquilo só com açúcar e canela. Mas fiquei a ver fazer.

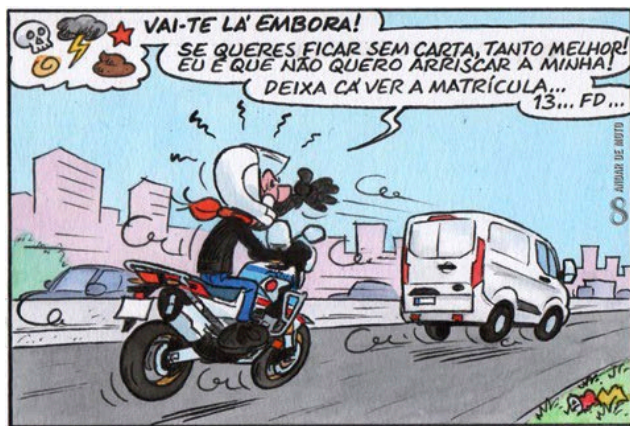
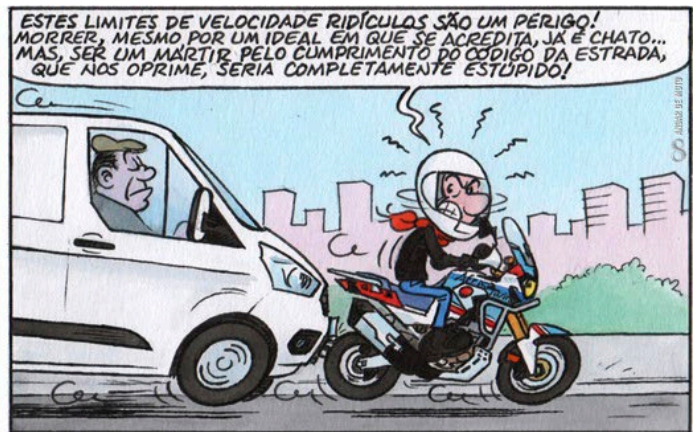
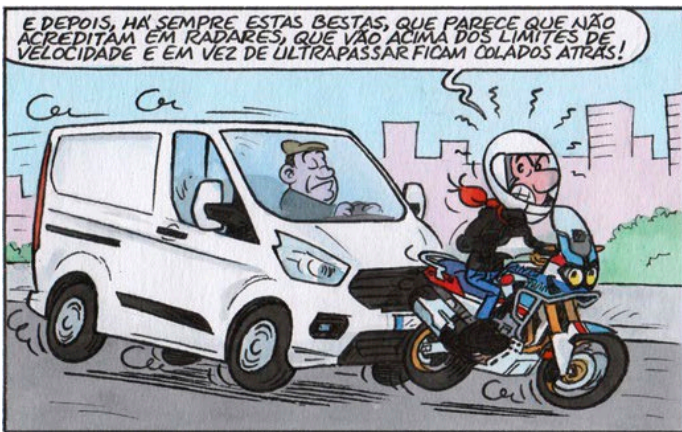
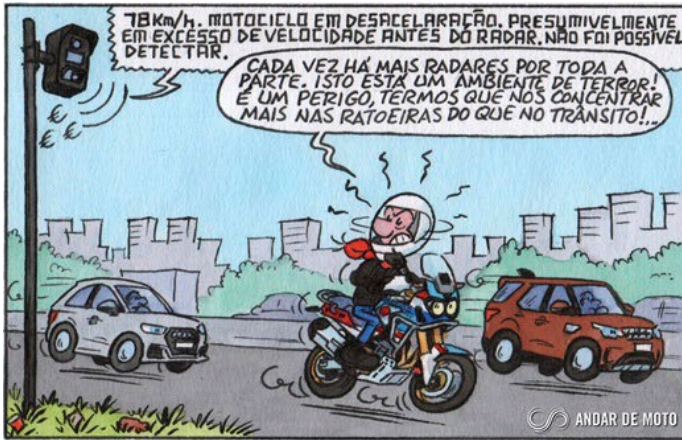
Percebo pouco de bolos e doces, mas ali eram diferentes de tudo o que eu conheço. Havia fila para pedir daquilo, tipo cone de gelado, mas em waffles, com frutas e compota por cima.

Depois de curtir mais um bocado a confusão da festa, que aqueles gregos são tudo menos silenciosos, fui para casa que o dia tinha sido longo. Por aquela altura já andava com a mão em cima da cabeça a ver se desinchava um pouco. Pensem o que quiserem, vocês são malucos e eu sou louca, por isso estamos todos bem.

É sempre giro ler o meu nome num país distante, como se eu fosse conhecida por lá! A minha porta era a única que tinha o nome, isso devia querer dizer que toda a gente chegou antes de mim.

Boa noite mundo que amanhã vou até Atenas... mas não vou a direito, isso é certo! //







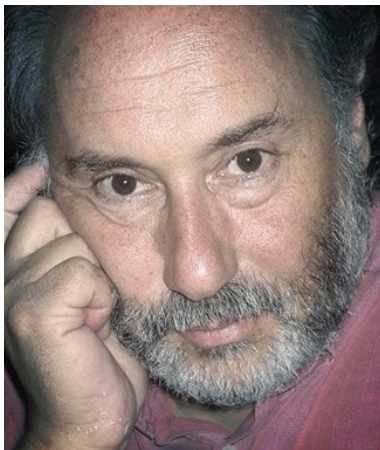
# MOTOS USADAS



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



ANDAR DE MOTO



**Paulo Araujo**

*Motociclista, jornalista  
e comentador desportivo*

## As tribos MOTARD

**D**urante anos, uma moto tinha, em essência, duas rodas, um guiador, um selim e um depósito de gasolina, ou seja, antes de se dividirem em segmentos, as motos eram todas “naked” à partida. Quando as tribos motard começaram a surgir, uns optaram por as equipar com malas, para facilitar as viagens, outros com peças especiais como escapes e travões para melhorar o desempenho e outros ainda com equipamento mais prático, para transportar compras ou equipamento. Atrás vieram as modas e todo um estilo de vida associado a cada segmento.

Durante anos, esse mercado era fornecido por numerosas pequenas marcas de acessórios, até os próprios fabricantes perceberem que estavam a perder uma oportunidade de, por um lado se diferenciarem, e por outro criarem mais-valias para a sua gama.

Assim, surgiram segmentos como as Tourers, equipadas de origem com malas e proteção aerodinâmica, as Custom, com guiadores mais altos e uma posição de condução relaxada, as desportivas, bebendo da cultura café racer com avanços mais baixos, selins minimalistas e travões e suspensões melhoradas, e até as scooters, para quem a leveza, capacidade de bagagem e acesso fácil à moto eram mais importantes do que grandes cavalagens ou velocidades de ponta.

Os segmentos diferenciaram-se e especializaram-se de tal maneira que foi preciso criar um segmento “naked” para motos “normais”.

Houve marcas que se especializaram num ou outro segmento, por exemplo quando pensamos em Custom, pensamos imediatamente numa Harley-Davidson, e quando dizemos Piaggio, numa scooter.

As grandes marcas, claro, alargaram a sua presença no mercado oferecendo propostas em todos os segmentos, mas até estas ficaram mais conotadas com um segmento ou outro... Pensem Yamaha, e é mais natural que lhes venha à mente uma R1 azul escura cheia de eletrónica que uma Virago minimalista, pensem Ducati e uma Panigale vermelha vem mais facilmente à mente que uma Monster...

Como estas coisas são sempre cíclicas, e com muitos utentes a verem o lado prático da moto como transporte casa-trabalho diário, agora temos um bocado, com as chinesas, um retorno aos básicos, às naked, que entretanto beneficiaram também dos recentes avanços da tecnologia.

Uma “naked” básica de hoje tem melhores travões que uma desportiva dos anos 70 do século passado, melhores suspensões que uma MX do mesmo período e fiabilidade e economia com que essas podiam apenas sonhar... É só escolher e raramente seremos desiludidos!

Então, se as motos de hoje gastam e poluem menos, são mais baratas, duram mais e ocupam menos espaço, perguntamos nós, porque é que nestas discussões de mobilidade, ecologia e pegada de carbono a moto raramente aparece à frente da discussão? Dá que pensar! //



**TRANSALP**

# As montanhas chamam por si

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



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



**SEGURO 'HONDA BASE' <sup>1</sup>**  
NO PRIMEIRO ANO



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

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

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