



## TRIUMPH TIGER 900

» RALLY PRO » GT PRO

**TESTE**

### BENELLI TRK 702 / TRK 702X



**DOSSIER**

### EQUIPAMENTO



# 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*

## Os Akrapomitrás

Gostam de se fazer notar. Gostam de fazer barulho. Gostam de chamar atenção. Não se envergonham pela falta de respeito que demonstram pelos demais porque, estou convencido, se acham no direito democrático de fazerem tudo aquilo que o seu pouco civismo lhes suscita.

Aqui onde moro há alguns, uns de Harleys, que não se importam de fazer disparar os alarmes dos carros às 4 da manhã, quando regressam a casa com os seus escapes livres. Outros, nas scooters das entregas, esses ainda mais débeis de mentalidade, pois andam a trabalhar até altas horas da noite, provavelmente para sobreviver, e gastaram dinheiro a instalar um escape barulhento na sua 125cc. Outros, ainda mais dignos de pena, optam por estragar o escape original, para que faça mais barulho e possam assim ser mais notados, esquecendo-se que, alterar um escape, altera o rendimento do motor, com um maior consumo e uma menor longevidade.

A mente humana é complexa e inescrutável, mas sinceramente gostava de saber qual é o interesse, ou o prazer, que pode haver

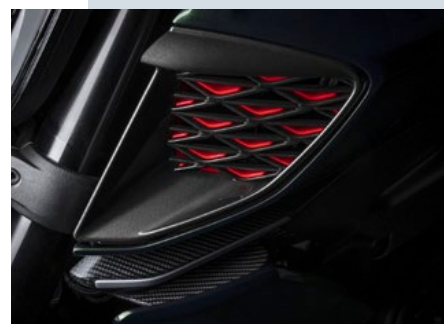
em andar pelas ruas a incomodar toda a gente. Mesmo durante o dia, há quem trabalhe de noite e precise de dormir de dia, há crianças pequenas a dormir a sesta, há doentes a precisar de descanso e passa um destes... ia dizer palermas, mas também não quero ofender ninguém, direi antes estulto, convencido que a liberdade não tem limites. Pergunto-me se o fazem para esconderem (com o rabo de fora) a falta de performance da montada ou a pouca habilidade para a condução.

Os escapes barulhentos incomodam-me pelo barulho, mas também por denegrirem ainda mais a imagem que a sociedade tem dos motociclistas. Eu diria que, por estar bem definido na lei o valor máximo de ruído emitido pelos motociclos, os escapes ruidosos são um caso de polícia. Mas para isso era preciso que houvesse uma eficaz polícia de trânsito. E também, porque não? que os concessionários e stands de motos, em vez de venderem esses escapes, fomentassem antes a utilização de equipamento de proteção adequado. //

8 MOTO NEWS

## APRESENTAÇÃO

- 26 BMW MOTORRAD R 12 NINET E R 12
- 30 DUCATI DIAVEL BENTLEY
- 34 KTM 1390 SUPER DUKE R E 1390 SUPER DUKE R EVO
- 38 MV AGUSTA SUPERVELOCE 98 EDIZIONE LIMITATA
- 42 MV AGUSTA SUPERVELOCE ARSHAM
- 44 MOTO MORINI CUSTOM CALIBRO 650
- 46 ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450
- 50 ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650 MOTOVERSE EDITION
- 54 ZERO MOTORCYCLES
- 58 HONDA SC E



## TESTE

- 62 TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO / GT PRO
- 72 BENELLI TRK 702X / TRK 702
- 78 KAWASAKI Z E-1 / NINJA E-1
- 86 HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ST

## DOSSIER EQUIPAMENTOS

- 94 ARAI TOUR-X5
- 96 ARAI RX-7V FIM RACING #2
- 98 REV'IT! POSEIDON 3
- 104 RST ADVENTURE X
- 108 RST PRO SERIES RANGER
- 112 MT KRE+ S
- 114 BLUSÃO T-SP-1 E BOTAS FASTER 3 DA ALPINESTARS
- 116 TCX HERO 2 WATERPROOF
- 120 BMW GS RALLYE GORE-TEX

## DESPORTO

138 SPORT NEWS

## CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: OS AKRAPOMITRAS
- 6 PEDRO ALPIARÇA: "DID YOU HAVE FUN?"
- 24 MÁRCIA MONTEIRO: POETAS DO ASFALTO
- 60 ADELINA GRAÇA: BUTRINT FERRY
- 130 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS DE ESPARTA ATÉ ATENAS DANDO A VOLTA AO SUL
- 146 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 148 PAULO ARAUJO: PILOTOS E CONVERSAS

### 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



**BMW  
MOTORRAD**

**BMW  
MOTORRAD**

**100**  
YEARS

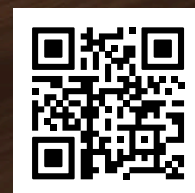
MAKE LIFE A RIDE

# 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*

## “Did you have fun?”

**P**ara todos aqueles que estão habituados a rolar sozinhos, acostumados às suas condições, aos seus timings e a definir o seu ritmo, estas linhas não farão grande sentido. Pois então, que os grandes espaços os brindem com as melhores estradas possíveis e que a partilha interna da sua experiência seja profícua em imagens de comunhão com a sua máquina de duas rodas.

Os restantes viciados neste universo único, estão sempre prontos para desafiar um amigo (ou um grupo restrito de amigos) para dar “uma voltinha de moto”. Seja por umas horas no seu quintal asfáltico, seja por uns dias ou até mesmo semanas a descobrirem novos horizontes, o princípio é sempre o mesmo. A companhia no desafio. Vencer uma existência cinzenta e monótona na presença de amigos que gostam tanto ou mais de motos que nós. Vão afinando preferências, e os andamentos semelhantes tendem a ser a cola que une as boas parselhas. Os que ainda não as conhecem, procuram-nas nos grupos que se dedicam a adorar um modelo ou marca específica, ou entregam-se à chamada “tribo do colete”, cumprindo o seu ritual de passagem num dos muitos motoclubes existentes.

Eu não sou diferente. Muito embora goste muito de passar horas sozinho a acumular quilómetros para expandir a minha eternidade, durante muitos anos rolei em grupo. Dessas afinidades motociclísticas guardo um núcleo duro de pessoas com as quais sou bastante feliz a partilhar apexes, dias de Sol a Sol, poeiras e parvoeiras. Mas mais recentemente tive de me adaptar a uma nova realidade. Rolar em trabalho. Com a maior das estimas que hoje nutro pelos meus colegas jornalistas, o encaixe não foi fácil. Tive

de aprender a ser mais comedido na impulsividade, tive de aprender a ler os sinais de quem não passa a fronteira bem definida entre prazer e trabalho. A não ser que a apresentação tenha um guia inglês.

Esses gloriosos seres de olhar vago e emoções polidas, têm (na sua grande parte) escola de road-racing, e estão habituados a serem estupidamente rápidos em condições onde a margem de erro é muito curta. Não existe vergonha absolutamente nenhuma de confessar já ter “suado do bigode” em troços que tenho obrigação conhecer melhor do que eles (na N2 a atravessar o Caldeirão, por exemplo). Nessas alturas, acabo sempre a fazer a figurinha triste de lhes perguntar como é que conseguem, qual é o segredo. E na maior parte das vezes, fico com a sensação de que olham para mim com a condescendência de quem talvez um dia - me deixassem rolar com o seu grupo de amigos. //

**“Não existe vergonha absolutamente nenhuma de confessar já ter “suado do bigode” em troços que tenho obrigação conhecer melhor do que eles.”**

**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)



## Adiadas as inspeções periódicas para motos até 2025

PREVISTAS PARA ARRANCAR A 1 DE JANEIRO DE 2024, AS IPO AOS MOTOCICLOS FORAM ADIADAS.

**AS INSPEÇÕES** periódicas obrigatórias para motociclos, triciclos e quadriciclos com cilindradas superiores a 125 cc, com data de arranque marcada para o início de 2024, foram adiadas para 2025, de acordo com um decreto-lei aprovado pelo Conselho de Ministros esta quinta-feira, dia 7 de dezembro de 2023.

O comunicado emitido após a última reunião do Conselho de Ministros do Governo, que entra em gestão no dia 8 de dezembro de 2023, anunciou a "prorrogação por um ano da entrada em vigor da transposição da diretiva relativa a inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques" como descrito no ponto 23 do Comunicado do Conselho de Ministros de 7 de dezembro de 2023.

Assim, a inspeção periódica obrigatória para motociclos com mais de 125 cm<sup>3</sup>, inicialmente programada para ter início em janeiro de 2024, foi adiada para 2025, conforme explicado por fonte oficial do gabinete do secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas, Frederico Francisco.

A decisão de adiamento ocorreu após a publicação do decreto-lei 29/2023 em maio, que estabelecia que as inspeções em motociclos deveriam ocorrer "cinco anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos".

A medida suscitou ainda vários protestos por parte dos motociclistas, levando o Governo a reconsiderar o calendário de implementação das inspeções periódicas obrigatórias. //



# 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



## Honda acelera eletrificação de motos e reforça estrutura empresarial

A HONDA ANUNCIOU HOJE UM COMPROMISSO ROBUSTO COM A ELETRIFICAÇÃO, ACOMPANHADO POR UMA ESTRATÉGIA SÓLIDA PARA FORTALECER A SUA ESTRUTURA EMPRESARIAL.

**NUM RESUMO** conciso das informações apresentadas por meio de uma conferência de imprensa dedicada à sua divisão de motos encontra-se o estabelecimento de uma meta global de vendas anuais de motos elétricas até 2030 em 4 milhões de unidades, representando um acréscimo de 500.000 unidades em relação à meta anunciada no ano passado, que era de 3,5 milhões.

A Honda delineou também planos para introduzir 30 modelos elétricos em todo o mundo até 2030, demonstrando um compromisso substancial com a expansão de sua oferta de motos elétricas.

Com o intuito de impulsionar ainda mais a adoção de motos elétricas, a Honda acelera iniciativas para redução de preços, visando uma diminuição de 50%

nos custos atuais das suas motos elétricas.

Quanto aos investimentos, a Honda pretende investir 100 mil milhões de ienes (620.700.000,00€) no período atual de 5 anos, desde 2021 a 2025, e um montante adicional de 400 mil milhões de ienes (2473.792.778€) nos 5 anos subsequentes, de 2026 a 2030. Este investimento totaliza 500 mil milhões de ienes (3092.240.972,50€) ao longo de uma década.

Estabelecendo metas financeiras ambiciosas, a Honda visa alcançar uma margem de lucro operacional de 10% para todas as atividades relacionadas a motos até 2030. No segmento de motos elétricas, a meta é de mais de 5%. Projetam-se também margens superiores a 10% para a atividade de motos em geral e para as motos elétricas em 2031 e nos anos seguintes. //

# the CUT EDGE



NOVO MODELO

## 450 NK

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





## Touratech vai inaugurar a loja The Adventure Box na região do Grande Porto

UM NOVO ESPAÇO QUE IRÁ AGRADAR AOS AMANTES DAS DUAS RODAS VAI SER INAUGURADO EM LORDELO.

**UM NOVO ESPAÇO** que irá agradar aos amantes das duas rodas vai ser inaugurado em Lordelo.

Sob a égide da marca líder no segmento de acessórios e equipamentos para motos de aventura, este será mais do que um lugar para adquirir equipamentos, será um ponto de encontro para todos os entusiastas de motos compartilharem histórias, dicas e, é claro, explorarem os últimos lançamentos dos produtos das marcas Touratech, Gar-min, Nexx Helmets, Scott, Sidi, Sena, Denali, Ram-Mount, Oakley, entre outras.

Situada na Praça Francisco Sá Carneiro, nº 150, em Lordelo, a festa de inauguração estará repleta momentos especiais, oportunidades irresistíveis e a calorosa presença da equipe da Touratech. Pretende a marca que cada visitante se sinta parte da sua família desde o primeiro dia, e todos são bem-vindos para se juntarem à celebração!

A The Adventure Box é uma parceria entre o repre-

sentante da Touratech em Portugal, a Longitude 009 e a Here We Go do empresário Nuno Almeida, que presta serviços de transporte de motos em Portugal e no estrangeiro, resultando numa extensão da conhecida loja lisboeta Touratech PT, ponto de referência para todos os motociclistas de aventura.

A Touratech Norte convida assim todos os motociclistas para a inauguração da sua nova loja e para fazerem parte desta jornada emocionante que se iniciará na sexta-feira dia 24 de novembro de 2023 pelas 16 horas. A loja estará aberta no fim de semana da inauguração, contando com a presença de membros da Touratech que trarão a nova BMW R1300GS. No domingo a festa continuará com a presença do piloto João Rolo que fará a apresentação do seu livro pelas 14:30h.

Para mais contactos tem o telefone 932 585 193 e o e-mail [info@touratechptnorte.pt//](mailto:info@touratechptnorte.pt//)



# 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 assume distribuição da Bimota para o mercado nacional

O GRUPO MULTIMOTO ACRESCENTA À SUA LISTA DE DISTRIBUIÇÃO A MARCA DE MOTOS ITALIANA BIMOTA.

**FUNDADA** em 1973, em Rimini (Itália), por Valerio Bianchi, Giuseppe Morri e Massimo Tamburini, a Bimota foi ganhando, a longo da sua história, reconhecimento pela inovação e qualidade dos seus modelos, reconhecidos por um desempenho notável e design exclusivos.

Com base nestas características a Bimota tem-se afirmado nos diferentes mercados ao cativar os motociclistas com as suas soluções inovadoras, que lhe permitiram afirmar-se na competição com várias vitórias e sucessos como o Campeonato de Fórmula TT e os Campeonatos do Mundo de Superbike e Supersport, cimentando assim a sua fiabilidade e tecnologia avançada.

Mesmo após todo o sucesso alcançado, a Bimota não abdica do seu processo de produção, em que cada moto é construída “à mão” a fim de garantir uma elevada precisão e uma atenção meticulosa aos detalhes, para oferecer aos motociclistas um produto final de elevada qualidade.

Em 2019, a marca de Rimini viveu um período mais difícil que culminou com a Kawasaki a anunciar a aquisição da maior parte do capital da Bimota, passando a fabricante japonesa a ser o acionista com maior participação na empresa.

Esta decisão da Kawasaki de investir no destino da Bimota foi fundamental para o desenvolvimento de novos produtos, com a vantagem de poder utilizar os motores de Akashi que passaram a equipar os novos modelos da marca italiana como a TESI H2, a KB4, a BX450 (TT) e a mais recente Crossover TERA, apresentada na EICMA 2023.

Sendo a Multimoto já o distribuidor nacional da Kawasaki, com uma relação de confiança com a estrutura europeia da mesma, o grupo que já tem no seu portfólio marcas de motos como a Kymco, Benelli e Keeway, acrescenta agora à sua lista de importações a marca Bimota. Durante os próximos tempos, a Multimoto irá dar início ao seu plano de negócio e implementação da fabricante de Rimini em território nacional. //



# ESTILO E *Diversão*

**LEONCINO125**

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLuíDO)

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.





## A QJMotor está a desenvolver uma embraiagem eletrónica

A QJMOTOR ESTÁ A TRABALHAR NUM ATUADOR DE EMBRAIAGEM ELETRÓNICO QUE ABRE AS PORTAS A UMA VASTA GAMA DE OPÇÕES DE TRANSMISSÃO SEMI-AUTOMÁTICA.

**REVELADO** num pedido de patente apresentado na China, o sistema de embraiagem eletrónica que a QJMotor está a desenvolver é surpreendentemente simples. Apresenta um atuador composto por um motor elétrico e uma pequena caixa de redução que aciona um veio com uma came, que engata ou desengata a embraiagem.

O atuador é montado na tampa da embraiagem e o sistema não requer alterações profundas no motor, permitindo que a mesma lógica e componentes sejam aplicados a uma variedade de motores diferentes. Na patente da QJMotor, o sistema é mostrado aplicado ao seu motor bicilíndrico paralelo de 693 cc.

Na sua forma mais simples, a embraiagem ele-

trónica é, na prática, indistinguível de um design convencional por cabo ou hidráulico, isto porque continua a existir uma manete de embraiagem no guiador mas, em vez de uma ligação mecânica à embraiagem (por cabo ou hidráulica), apenas são necessários alguns cabos elétricos. Um sensor na manete da embraiagem monitoriza a sua posição e, através de uma unidade de controlo eletrónico, transmite essa posição ao atuador na tampa da embraiagem.

Mesmo nesta forma básica, abrem-se várias possibilidades. Por exemplo, o atuador e a unidade de controlo eletrónico podem ser programados para evitar que a embraiagem seja brusca nas trocas de



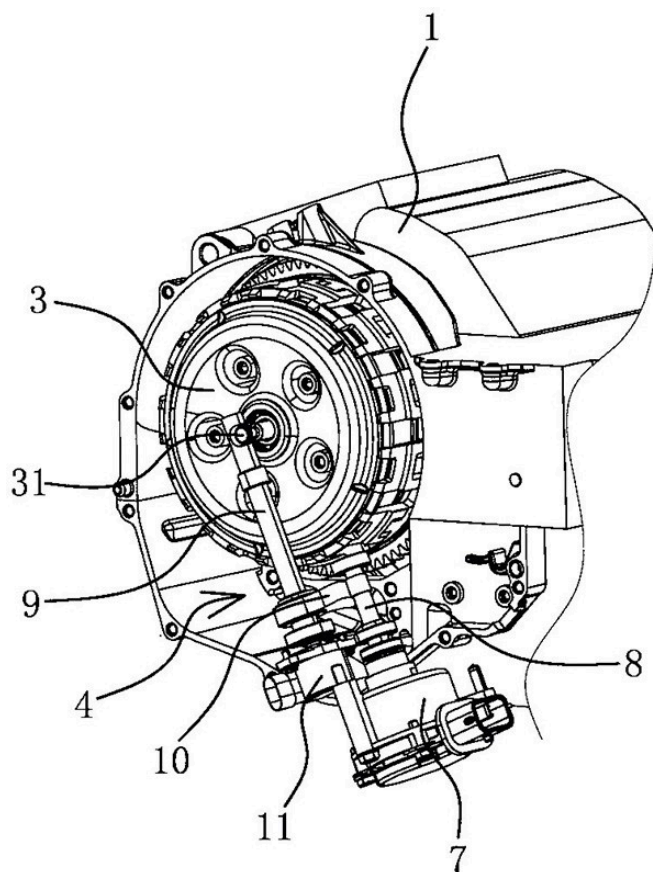
velocidade mais rápidas ou para impedir que patine em excesso.

O sistema pode também ser configurado para proporcionar uma sensação mais suave e progressiva na manete esquerda, ser programado para desengatar a embraiagem se o motor estiver prestes a “ir abaixo”, ou funcionar em harmonia com o acelerador eletrónico para garantir que a embraiagem e o acelerador estejam perfeitamente equilibrados no arranque.

Trabalhando em conjunto com um acelerador eletrónico e uma caixa de velocidades rápida convencional, a embraiagem eletrónica pode também ser programada para tornar a manete da embraiagem completamente redundante, tornando a paragem e o arranque completamente automáticos.

Se um atuador eletrónico simples for adicionado ao pedal das mudanças, o mesmo sistema pode ser facilmente adaptado para mudanças de velocidade totalmente automáticas ou para uma troca de mudanças por botão no guiador, tudo isto sem realizar alterações profundas na engenharia do motor e da transmissão em si.

A Honda também apresentou recentemente um sistema de embraiagem eletrónica, o E-Clutch, que pode ficar a conhecer aqui. //



**CAISMOTOR**

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

f @ /caismotor

**KTM**

**1290 SUPER  
ADVENTURE S**





## Salão Motorclássico 2024 anuncia datas

O SALÃO MOTORCLÁSSICO, EVENTO DEDICADO AOS APAIXONADOS POR VEÍCULOS CLÁSSICOS, ESTÁ DE REGRESSO À CORDOARIA NACIONAL, EM LISBOA.

**NOS DIAS** 23, 24 e 25 de fevereiro de 2024, a Cordoaria Nacional será palco de mais de uma centena de expositores provenientes de diversos países, distribuídos pelos cinco pavilhões e áreas exteriores. Estes expositores representam uma variedade de entidades, desde comerciantes de automóveis, motos, livros e peças de coleção e até instituições como clubes, associações e museus. O Motorclássico não é apenas um evento destinado aos entusiastas de veículos clássicos, mas também ao público em geral.

Este ano, o evento irá destacar várias celebrações, com destaque para o centenário da MG, os 90 anos desde a estreia do nome Jaguar e o lançamento do Citroën Traction Avant, popularmente conhecido como "Arrastadeira". Também serão comemorados os 70 anos desde a estreia do Mercedes-Benz 300 SL "Asas de Gaviota" e os 50 anos do lançamento do icónico Volkswagen Golf,

símbolo do automóvel popular, entre outras celebrações a serem anunciadas.

A programação do Salão Motorclássico incluirá as Motor Talks, que consistem em conversas com figuras históricas e especialistas do setor, além de passeios e concentrações de veículos clássicos, lançamentos de livros e diversas atividades. Destaca-se ainda o Cinema Jornal dos Clássicos, que ocorrerá ao longo dos três dias do evento.

Os bilhetes já estão disponíveis para compra com um desconto de 17% por um período limitado, através do site oficial do Salão Motorclássico.

A organização do evento está a cargo do Museu do Caramulo, com o apoio da Câmara Municipal de Lisboa, Turismo de Lisboa, Fidelidade, RTP, Antena 1, Jornal dos Clássicos, Speedflag e Banco BPI | Fundação la Caixa.

Pode ainda recordar a edição de 2023, na qual o Andar de Moto esteve presente. //

Nova forma de  
**Liberdade**  
 RENEGADE FREEDOM



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



## Miguel Oliveira recebe prenda de natal antecipada da Aprilia

O NATAL CHEGOU MAIS CEDO À CASA DO PILOTO PORTUGUÊS, MIGUEL OLIVEIRA, QUE NÃO ESPEROU PARA DESEMBRULHAR A SUA NOVA APRILIA RSV4 XTRENTA NA NOITE DE 25 DE DEZEMBRO.

**IMAGINE** receber em casa, como presente de Natal, uma reluzente Aprilia RSV4 XTrenta. Nada mal, não é mesmo? Foi exatamente isso que aconteceu com Miguel Oliveira, o piloto português de MotoGP que continuará a competir em 2024 com uma Aprilia RS-GP "23 e meio", agora sob as cores da Trackhouse, devido à retirada "forçada" da RNF do paddock de MotoGP.

Esta é uma máquina verdadeiramente especial e potente desenvolvida pela fabricante italiana, disponibilizando uns impressionantes 230 cavalos de potência para apenas 166 kg de peso. Com apenas 100 unidades produzidas, o piloto português Miguel Oliveira é um dos felizardos contemplados com uma destas exclusiva motos.

Agora, só nos resta aguardar para vê-lo em ação, talvez nas curvas do circuito de Portimão, pilotando a sua estonteante fera de Noale.//



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



## Kawasaki Ninja 40° aniversário com decoração nostálgica.

A KAWASAKI ESTÁ A ADICIONAR NOVAS CORES À SUA LINHA DE MODELOS DE 2024.

**DANDO** continuidade à celebração do 40° aniversário da Ninja e depois de apresentar a decoração ZXR de azul, branco e verde, inspirada nas pistas de corrida, a marca anuncia agora dois modelos adicionais de celebração, mas com um toque especial.

Reimaginando as famosas cores da Ninja 900 de 1985 para a geração atual de motociclistas, a nova linha para a temporada incluirá as Edições de 40° Aniversário da Ninja 1000SX e Ninja 650, ambas ostentando uma decoração preta, prateada e vermelha, remanescente das primeiras Ninja vendidas na Europa sob a sigla GPz.

As inconfundíveis cores bicolors Firecracker Red e Ebony são inspiradas na Kawasaki GPZ900R de 1985, com a tonalidade da linha prateada que separa os painéis vermelhos e ébano cuidadosamente selecionada para coincidir com o brilho da original.

Além disso, no topo do depósito de combustível, destaca-se orgulhosamente um emblema do 40° aniversário.

Desenhado num estilo semelhante a um autocolante de campeonato e evocando a cena de corridas dos anos 80, o contorno do logótipo "Ninja" foi reproduzido utilizando os designs originais, enquanto o logótipo "Liquid-Cooled" usado noutras partes simboliza a transição dos motores refrigerados a ar para motores refrigerados a líquido, no final dos anos 80.

A atenção aos detalhes é evidente, com a chamativa adição de uma fita prateada no aro da roda, representando a textura das rodas comuns da década de 80.

As edições de 40° aniversário são altamente colecionáveis e estarão disponíveis nos concessionários, juntamente com uma vibrante gama de cores de série, durante o ano de 2024.

A Kawasaki espera que uma nova geração de motociclistas desfrute e celebre quatro décadas do modelo Ninja da melhor maneira possível: na estrada aberta aos comandos de uma icónica máquina desportiva.//

# ANY ROAD. ANY TIME.



## VERSYS 650

A Versys 650 foi desenvolvida para conquistar a cidade ou deixa-la para trás. Concebida para dominar a selva urbana, a Versys 650 viu melhoradas as suas características turísticas para dotar o motociclista, passageiro e bagagem de maior conforto para a próxima grande aventura. Pára-brisas ajustável, painel de instrumentos TFT a cores com conectividade com smartphone, luzes LED e controlo de tração KTRC asseguram uma viagem em pleno. Seja na curta viagem até ao escritório ou na escapadinha de fim de semana, deixa que a Versys 650 seja a tua companhia.

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


© /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt


Multimoto



**Kawasaki**  
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes  **CEPSA**

Recomendamos Equipamentos  **Aprilia**

Recomendamos Equipamentos  **SCORPION**



**Márcia Monteiro**

*Marketeer, “Mulher do Norte”  
e motociclista em estrada  
e fora dela (Off Road).*

## Poetas DO ASFALTO

**H**á quem diga que nós somos os “poetas do asfalto”.  
O coração bate mais forte de cada vez que a vejo na garagem.  
O ruído do motor é música para os meus ouvidos...  
O vento no meu rosto mostra-me o caminho da liberdade...

É como se eu estivesse a voar rente ao chão...

Existem dias de calma que me levam lentamente pela estrada...

Onde os pensamentos vão e vêm...

Esvazio a mente enquanto ao mesmo tempo esvazio o tanque.

Existem outros dias que só a adrenalina percorre o meu sangue...

E nesses nem há tempo para sequer pensar... só sentir.

Seja na vida ou a andar de moto, sei que o caminho tem de ser em frente...

E nesse caminho é sempre necessário manter o equilíbrio.

Desfruto de um sem número de emoções...

E no final quase nada faz sentir o coração tão cheio como andar de moto.

É incrível como um objeto de duas rodas amplifica cada emoção que vai cá dentro e às vezes até tem a capacidade de alterar por completo essas mesmas emoções. Já lhe chamei de terapia e cada vez mais tenho a certeza de que é de facto uma verdadeira terapia para a alma. Ou será Mototerapia? Não peço a todos que compreendam. Na verdade não se pode explicar o que é inexplicável, mas tenho a certeza que se desse lado estiverem os verdadeiros motociclistas, eles não só entendem como também sentem o mesmo. Boas curvas a todos! //





**KYMCO**

# THE LUXURY OF DISCOVERY



# CV3



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

**CV3 - VIAGEM PARA A GRANDEZA!**

Importador **Multimoto**

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

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**

# APRESENTAÇÃO *BMW R 12 NINET E R 12*



## Duplo IMPACTO



# A nova BMW R 12 nineT é uma versão mais vocacionada para a condução dinâmica em estrada e a R 12 para uma condução descontraída.

**D**esde o início, a R nineT combinou o design clássico das motos com a tecnologia moderna, alta qualidade e diversas opções de personalização. Posteriormente, a R nineT foi enriquecida com atrativas variantes, dando origem a toda uma família de modelos para o mundo Heritage da BMW Motorrad.

Por isso, para a nova BMW R 12 nineT, o princípio orientador durante o desenvolvimento foi "O Espírito da nineT", com o objetivo de seguir de forma fluida os passos da bem-sucedida R nineT e manter o seu aspeto atemporal e o seu elevado potencial de personalização.

Enquanto a nova R 12 nineT procura causar uma impressão elegante em ambientes urbanos e proporcionar diversão dinâmica em estradas sinuosas, a nova BMW R 12 assume o lema "O Espírito do Fácil", revelando-se uma cruiser clássica para uma condução mais descontraída.

Ao longo dos últimos 100 anos, o motor boxer bicilíndrico e a utilização de uma transmissão por veio e cardã têm sido sinónimos das motos BMW. Em sintonia com esta tradição, os novos modelos BMW R 12 nineT e R 12, apresentados no 100º aniversário da BMW Motorrad, enfatizam ainda mais esta configuração distinta, seguindo a recente revelação da nova BMW R 1300 GS. >>



## APRESENTAÇÃO BMW R 12 NINET E R 12



O motor boxer arrefecido a ar/óleo com uma capacidade de 1.170 cc, já conhecido de inúmeros modelos da BMW Motorrad, entrega 109 cv de potência às 7.000 rpm na R 12 nineT e 95 cv de potência às 6.500 rpm na R 12.

Como parte da remodelação completa do quadro, os novos modelos R 12 apresentam também uma nova caixa de ar, agora totalmente integrada sob o assento.

O sistema de escape "Twin Pipe" montado à esquerda, com duas ponteiros de design cônico invertido, atende tanto ao estilo roadster desportivo como ao design clássico.

Contudo, o elemento central dos novos modelos BMW R 12 é o novo quadro em aço tubular de uma só peça e que difere assim da anterior série R nineT, que tinha um quadro principal e um sub-quadro. Como resultado, o peso foi reduzido e concedeu aos novos modelos R 12 uma aparência mais limpa e clássica.

A nova R 12 nineT vem equipada com dois instrumentos redondos analógicos para exibir a velocidade e as rotações por minuto, uma porta USB-C no lado esquerdo e uma tomada de 12V no lado direito. Os instrumentos redondos continuam a suportar a personalização, comunicando via LIN-Bus e separando as unidades de controlo e de visualização.



Na R 12 nineT destaca-se o depósito de alumínio com painéis laterais escovados e revestidos a verniz, o assento e a cobertura traseira que criam uma linha dinâmica ascendente. A ergonomia melhorada em comparação com a sua antecessora deve-se principalmente ao depósito de combustível 30 mm mais curto e estreito na área traseira. O motociclista está agora mais próximo do guidão, beneficia de um melhor contacto com os joelhos e tem uma posição de condução mais orientada para a frente da moto.

Na nova BMW R 12, o depósito de aço, remanescente dos chamados "Toaster Tanks" das BMW /5 dos anos 1970, enfatiza a linguagem de design típica de uma cruiser em forma clássica de gota e forma uma silhueta descendente em combinação com o assento "solo" e a tampa traseira curva e baixa. A roda dianteira de 19 polegadas e a roda traseira de 16 polegadas complementam isso harmoniosamente. O design clássico da cruiser reflete-se também na posição de condução descontraída, com uma altura de assento baixa e um guidão largo.



**As novas BMW R 12 contam ainda com três opções de pintura:**

**R 12 nineT:**

- Acabamento da pintura base em Blackstorm metallic.
- San Remo Green metallic.
- Opção 719 "Aluminium" em alumínio escovado / pintura sólida Night Black.

**R 12:**

- Acabamento da pintura base em Blackstorm matt metallic.
- Aventurine Red metallic.
- Opção 719 "Thorium" em Avus Silver metallic. //



**SEVENTY**  
DEGREES



**SD-JT83 TOURING**

100% à prova de água • Produzido em poliéster 600D • Zippers YKK & MAX • Perfuração 75gr

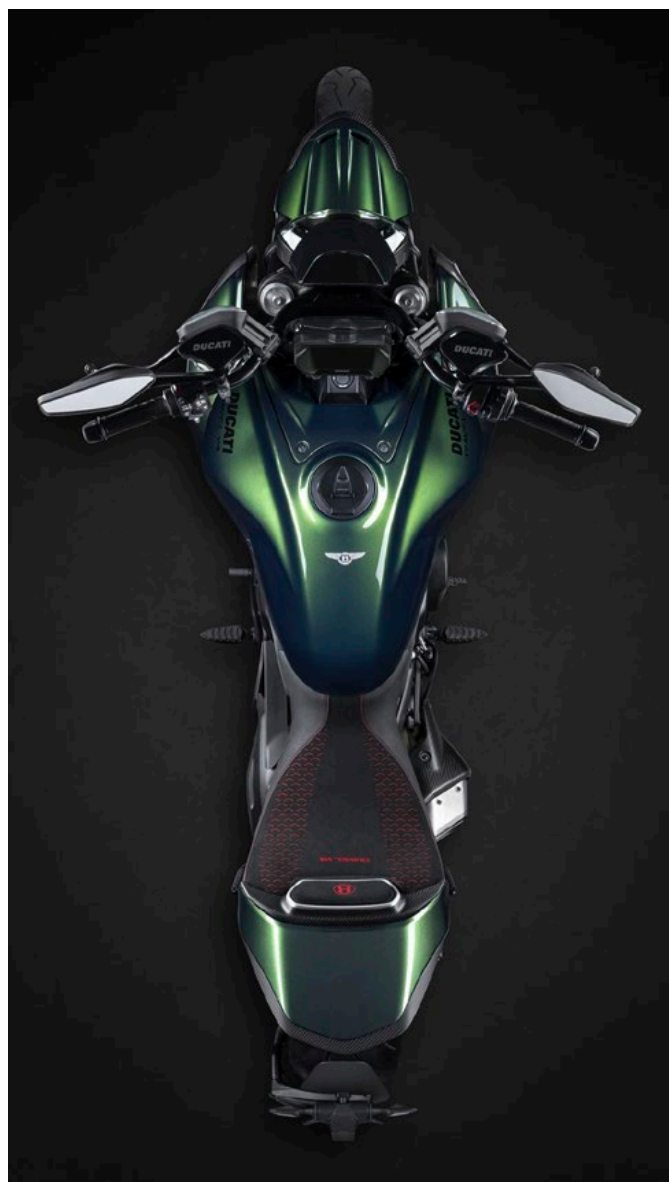
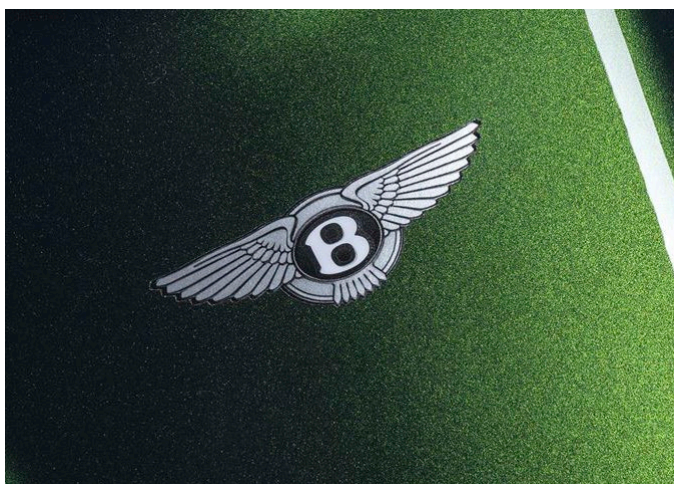
# Uma edição LIMITADA E NUMERADA



» [Galeria de fotos aqui](#)



Um projeto que une a Ducati e a Bentley numa visão de performance e exclusividade



**N**o contexto da semana Art Basel, a edição transatlântica da mais prestigiada feira europeia de arte contemporânea, realizada em Miami Beach, a Ducati e a Bentley apresentaram em conjunto

uma nova moto de edição limitada, que celebra o melhor das duas sonantes marcas do grupo Volkswagen: a Ducati Diavel for Bentley.

Nascido da colaboração entre os dois fabricantes, este projeto une a Ducati e a Bentley numa visão de performance e exclusividade, cujo resultado é uma montra de tecnologia, estilo e performance, capaz de fazer sonhar os entusiastas dos mundos das duas e quatro rodas.

Na sofisticada base tecnológica da Diavel V4, a Ducati integrou diversos elementos de estilo que caracterizam o Bentley Batur, o automóvel de produção da Bentley mais potente de sempre, um modelo de série limitada construído de forma artesanal pela Bentley, motorizado pelo incrível motor W12 de duplo turbo que debita uma potência de 740 cv e do qual foram produzidas apenas 18 unidades, para criar uma moto única em termos de elegância e design.

A Diavel for Bentley será fabricada numa série numerada e limitada a 500 exemplares, mais uma série de 50 unidades reservadas exclusivamente para clientes Bentley. designada por Diavel for Bentley Mulliner.

Estas 50 Diavel for Bentley Mulliner estarão disponíveis exclusivamente para clientes Bentley, que, através de uma colaboração direta com os designers do Centro Stile Ducati, poderão configurar as suas Diavel for Bentley Mulliner com diferentes cores para o assento, pinças dos travões dianteiros, peças em fibra de carbono e jantes, e também escolher a mesma



## APRESENTAÇÃO *DUCATI DIAVEL FOR BENTLEY*



cor do seu carro para as superestruturas, ou escolher uma das cores da paleta exclusiva seleccionada pelos designers da marca de Crewe

Em colaboração com os designers da Bentley, o Centro Stile Ducati, criou um novo design para esta moto especial que incorpora as principais linhas horizontais da vista lateral do Batur.

As linhas incisivas e agressivas da Diavel V4 foram revistas com muitos dos elementos que caracterizam o Batur a serem refletidos em diferentes partes da moto. As jantes forjadas, desenhadas especificamente para esta moto, remetem para as formas do Batur e são pintadas em Dark Titanium Satin, deixando visíveis algumas superfícies maquinadas.

As entradas de ar laterais refletem a grelha dianteira de dois tons, um dos elementos mais reconhecíveis do Batur, tal como os extratores traseiros triangulares. O guarda-lamas dianteiro, a carenagem e a superfície superior do depósito recordam as linhas do capot, enquanto a secção traseira monolugar, que pode ser substituída por um assento para o passageiro, retira muitos





apontamentos de estilo da traseira do Bentley.

Muitos dos componentes das superestruturas, como o guarda-lamas, a cobertura do farol, as tampas do motor, o escape, o radiador, as painéis laterais e a secção traseira são fabricados em fibra de carbono de alta qualidade.

O assento do condutor, em Alcântara negra, inspirado pelo interior do carro, é conseguido com um trabalho de precisão que revela o tecido vermelho numa camada inferior, com a mesma textura dos assentos do Batur e com o logótipo da Bentley bordado no encosto. O escape de saída dupla, com a sua cobertura, foi redesenhado para se harmonizar com as linhas refinadas da moto.

A Diavel for Bentley adota o motor V4 Granturismo de 1158 cc, um elemento central do seu design e, ao mesmo tempo, uma opção técnica altamente refinada. Potente (168 cv), rico em binário mas também extremamente leve e compacto, é ao mesmo tempo fluido, regular e utilizável desde as mais baixas rotações. A ordem de ignição Twin Pulse, juntamente com o sistema de escape dedicado, caracterizam de forma

inconfundível a nota de escape.

A Diavel for Bentley, tal como todas as Ducati colecionáveis, é entregue com um certificado de autenticidade, um assento para o passageiro e uma capa para a moto. O nome do modelo e o número de produção da unidade são gravados numa placa inserida na cobertura em fibra de carbono de uma das cabeças do motor, no lado direito da moto.

Tanto o painel de instrumentos, equipado de série com navegação curva-a-curva, como a matriz de LED do grupo ótico traseiro oferecem uma animação especial ao ligar a ignição, que torna a Diavel for Bentley ainda mais inconfundível. Finalmente, cada Diavel for Bentley será entregue numa exclusiva e personalizada caixa de transporte em madeira.

A colaboração entre os dois fabricantes também levou à criação de uma Coleção Cápsula, reservada aos proprietários da Diavel for Bentley, que permite aos clientes completarem a sua imagem com um capacete jet e um blusão técnico (disponível em versões de homem e senhora) numa edição limitada, caracterizada por um esquema de cores que reflete o da moto. //

# Laranja MECÂNICA



As monstruosas naked's da fabricante austríaca, Super Duke R e Super Duke R EVO, estão mais do que prontas para 2024.

O modelo Duke, que assinala 30 anos em 2024, vai ficar marcado pelas novas versões da KTM, a 990 Duke e agora, pelas hypernaked Super Duke 1390 R e EVO que estão mais temíveis que nunca.

Os números esclarecem. Com a unidade motriz LC8 de 1350 cc aprimorada, que agora produz 190 cv de potência às 10.000 rpm e 145 Nm de binário às 8.000 rpm, devido ao novo diâmetro dos cilindros de 110 mm e novas árvores de cames na cabeça do motor, as novas super naked austríacas prometem “rasgar” o asfalto enquanto cumprem com a normativa de emissões Euro 5+.

De acordo com os novos padrões de desempenho, a aparência não ficou de parte e acompanhou a evolução com um aumento de agressividade nas suas linhas.

Desafiando qualquer motociclista a dominar a “besta”, a nova Super Duke 1390 de 2024 apresenta um novo farol frontal totalmente em LED que caracteriza a secção dianteira da moto e um novo formato do depósito (17,5 litros de capacidade) com apêndices aerodinâmicos a sobressair das laterais,

cimentando a imponência do conjunto.

O subquadro conta agora com carenagens mais contidas, que eliminam o farol traseiro e conferem à Super Duke uma imagem e estilo mais puros. No entanto o seu perfil está mais baixo e focado no quadro mais compacto, pelo que esta hypernaked está no geral mais musculosa e agressiva. Resumidamente, a KTM aumentou a atitude, baixando a altura.

Além de ter visto a caixa de ar renovada, a nova KTM 1390 Super Duke foi em busca da máxima redução de peso em todas as carenagens, com baixas espessuras e reduzidas dimensões.



## APRESENTAÇÃO KTM 1390 SUPER DUKE R E R EVO



Contudo, a maior redução de peso decorreu mesmo no novo pormenor que mais chama à vista: o novo farol com um design “vindo de outro mundo” e luzes diurnas periféricas, com ajuste automático da intensidade, que retirou 700 gramas face ao farol da versão anterior.

A potência colocada no solo foi favorecida pelos novos pneus MICHELIN Power GP com tecnologia duplo composto, bem como pelo novo amortecedor WP APEX totalmente ajustável em extensão e ajuste de pré-carga sem ferramentas. As definições melhoradas do DCC (Damping Control Circuit) proporcionam um melhor equilíbrio da pressão, resultando num menor compromisso entre o conforto e o desempenho da suspensão, enquanto

a nova forquilha WP APEX Open Cartridge de 48 mm com função separada proporciona prestações optimizadas.

Já na KTM 1390 Super Duke R EVO a gestão da suspensão é levada a um nível totalmente novo, com a última geração da tecnologia Semi-Ativa WP (SAT). Sendo este o sistema de suspensão eletrónica mais avançado do mercado, possui válvulas magnéticas controladas eletronicamente para um amortecimento variável, proporcionando uma ampla gama de ajustes, desde o máximo conforto até à rigidez exigida em pista.

Controladas pela SCU (Unidade de Controlo da Suspensão), as taxas de amortecimento feitas através das válvulas magnéticas ajustam-se em tempo real à superfície da estrada e ao estilo de condução.

A festa da tecnologia não acaba aqui, com a KTM 1390 Super Duke R e a KTM 1390 Super Duke R EVO a estrear os modos de performance e de pista actualizados, completos com temporizador de voltas e estatísticas de telemetria, bem como o controlo de travão motor opcional e um módulo suspensão pro actualizado para a Super Duke R EVO.

Ambas as versões serão disponibilizadas em cores referentes aos 30 anos duke, que lembram o esquema laranja encontrado na KTM 990 SUPER DUKE de 2005. //



# MOTOS NOVAS



*Características  
Dados técnicos  
Preços*

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



ANDAR DE MOTO

APRESENTAÇÃO *MV AGUSTA SUPERVELOCE 98*  
EDIZIONE LIMITATA

# Uma referência HISTÓRICA



» [Galeria de fotos aqui](#)



A fabricante de Varese, MV Agusta, anuncia uma edição muito especial que retrata os seus primórdios como fabricante de motos.

**N**o ano de 1940 o início da 2ª Guerra Mundial complicava a vida a todos. Em Itália as atividades diárias como por exemplo as deslocações, eram difíceis e dispendiosas, devido ao cancelamento dos transportes públicos. Por esta razão, Domenico Agusta, que assumiu a gestão da empresa familiar em 1927 (pós 1ª Guerra Mundial) após a morte do seu pai Giovanni, decidiu focar-se nas motos. Domenico acreditava que as motos podiam simplificar a mobilidade e assegurar um futuro para ele mesmo e para os seus funcionários na Officine Aeronautiche Giovanni Agusta.

O primeiro motor MV Agusta foi construído em 1943. Uma unidade monocilíndrico com 98cc e uma caixa de duas velocidades lubrificada. Esta unidade motriz, que se destacou por ser compacta e leve, entrou imediatamente em produção, contudo, nessa altura a fábrica foi ocupada por tropas e algumas semanas depois, em setembro de 1943, toda a produção foi interrompida. O projeto foi então adiado até ao fim da guerra, época em que, com o fim das hostilidades, foi possível retomar a concepção da moto.

Inicialmente, a então nomeada de MV98 era pintada num elegante tom de borgonha. A escolha



## APRESENTAÇÃO MV AGUSTA SUPERVELOCE 98 EDIZIONE LIMITATA



desta cor tão incomum é, ainda hoje, difícil de perceber. Talvez possa estar relacionada com as raízes aristocráticas de Giovanni Agusta, que o seu filho Domenico quis homenagear, ou talvez tenha sido apenas um capricho criativo, uma questão de gosto pessoal. Independentemente disso, o esquema de cores escolhido conferiu à moto uma elegância notável, preparando-a para enfrentar as estradas devastadas da época.

Oitenta anos depois, a característica cor distintiva desta moto está presente na carenagem de outra MV Agusta. A novidade especial da casa de Varese é a Superveloce 98 Edizione Limitata que contará com apenas 300 unidades produzidas, sendo imediatamente reconhecível pelo seu esquema de cores "Rosso Verghera".

Inspirada diretamente na paleta de cores original, o Rosso Verghera é uma cor sofisticada e de alta qualidade, cuja fórmula foi desenvolvida experimentalmente no centro de investigação CRC e depois produzida exclusivamente para a MV Agusta.

Esta cor é aplicada à mão em várias etapas, consistindo numa base mate de dois componentes, combinada com uma camada polida para um acabamento que realça os pigmentos metalizados.

A assinatura "98 Edizione Limitata" pode ser lida



# MOTO PONTO

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

na parte lateral da traseira e também na mesa de direção superior desta muito especial MV Agusta. Está ladeada pela bandeira italiana, realçando as origens essenciais "Made in Italy" de todas as MV Agusta, fabricadas, sem exceção, na fábrica de Schiranna, nas margens do Lago Varese.

A vocação competitiva da Superveloce tem sido importante desde o seu lançamento e agora enfatizada na Superveloce 98 Edizione Limitata através de um kit dedicado. Este kit é composto por uma caixa na cor borgonha que contém a cobertura à medida para o assento do passageiro, o certificado de autenticidade e os tubos de escape Arrow triplos, destinados exclusivamente a uso em pista, além de uma ECU específica de competição, ideal para extrair o máximo rendimento do motor italiano.

A sua unidade motriz de três cilindros em linha com capacidade total de 798, capaz de produzir uns substanciais 147cv destaca-se também pela sua dimensão compacta e o seu peso extremamente leve, que contribui para manter o peso a seco da moto em apenas 173 kg ou 165 kg com o kit de competição instalado. Diversas características técnicas asseguram que este motor se torne um exemplo de eficiência e desempenho, incluindo a cambota contrarrotativa, cames revestidas a DLC para reduzir o atrito e aumentar o desempenho, válvulas de titânio e rolamentos e bielas desenvolvidos para minimizar as perdas realizadas pela fricção entre os componentes.

A lista de equipamento da Superveloce 98 Edizione Limitata é ainda completada por jantes raiadas com acabamentos dourado, um sistema de travagem melhorado e mais leve, assinado pela Brembo, com pinça simples PR 16/19 na traseira e pinças dianteiras M4.30 Stylema que irão pôr à prova a aderência dos pneus Pirelli Diablo Rosso IV Corsa calçados nas jantes.

Em termos tecnológicos a Superveloce edição limitada conta com ABS Continental MK100 recalibrado, sistema Ride by Wire melhorado, um painel de instrumentos TFT de 5,5" altamente personalizável e com conectividade ao smartphone e um sistema antirroubo por satélite Mobisat.

Estarão apenas disponíveis 300 unidades da Superveloce 98 Edizione Limitata e a maioria delas já foi encomendada por colecionadores bastante fiéis à marca. O preço desta peça de arte sobre duas rodas ainda não é conhecido, no entanto, tratando-se de uma edição limitada, este não deverá ser nada acessível. //



## Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

## Loja Restelo

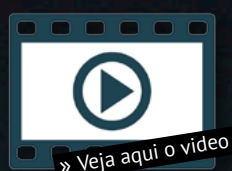
Av. Dom Vasco da Gama nº 39 - A  
1400-127 Lisboa

210999390 | 912174800

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

# Arte AO EXTREMO

A MV Agusta e Daniel Arsham anunciam a sua colaboração na criação de uma série super exclusiva limitada a seis unidades da MV Agusta Superveloce: a Superveloce Arsham.



O fabricante italiano de motos de luxo MV Agusta e o artista internacionalmente aclamado Daniel Arsham, uniram forças para a criação de uma série exclusiva da Superveloce, apresentada ao mundo no Miami Art Basel a 8 de dezembro.

A MV Agusta Superveloce é atualmente a moto mais cobiçada da MV Agusta em produção, e o seu distinto design neo-retro foi escolhido pelo artista sediado em Nova Iorque para criar uma verdadeira obra de arte usando a sua técnica de erosão. Daniel Arsham é conhecido por quebrar as regras da arte académica, uma característica expressa plenamente na sua técnica de "erosão" única.

O método de erosão avant-garde de Arsham representa o conceito de passagem do tempo através de esculturas. Trabalhando em diversas disciplinas, ele cria e cristaliza espaços e situações ambíguos entre o presente, o futuro e o passado, e encena o que o artista se refere como relíquias futuras do presente.

Sempre icónicos, a maioria dos objetos que ele fabrica referem-se ao final do século XX ou à era do milénio, quando a obsolescência tecnológica acelerou de forma sem precedentes, juntamente com a desmaterialização digital do nosso mundo. Enquanto o presente, o futuro e o passado colidem poeticamente nas suas visões intrigantes, mas lúdicas, entre romantismo e pop art, Arsham também experimenta com a atemporalidade de certos símbolos e gestos através das culturas.

O conceito lembra de forma surpreendente a natureza íntima da Superveloce em si, perturbadoramente atraente, avant-garde,

incrivelmente icónica e de alta tecnologia, mas com referências claras aos grandes clássicos das motos. A Superveloce da MV Agusta foi uma escolha natural para este projeto devido à sua aparência neo-retro.

A série foi limitada a apenas seis unidades, tornando este modelo particular uma verdadeira raridade e um objeto de desejo para colecionadores apaixonados. Todas as unidades já foram, entretanto, reservadas por clientes da MV Agusta e pelos colecionadores de obras de Daniel Arsham.

Abaixo pode um vídeo e fotos, em que o artista explica as suas opções estéticas e mostra em detalhe o resultado final da sua obra.

**Timur Sardarov**, CEO da MV Agusta Motor S.p.A.: *"Estou entusiasmado com esta incrível colaboração com Daniel Arsham, um artista que admiro verdadeiramente e que tem tanto em comum com a MV Agusta em termos de valores e filosofia. As suas obras são incrivelmente inspiradoras, e juntos elevaremos a nossa Motorcycle Art para o próximo nível."*

**Daniel Arsham** : *"Sempre fui fascinado pelo mundo automóvel. A ética de design de carros e motos encaixa-se sempre numa era específica e marca o tempo através do seu design. O projeto na Superveloce foi a oportunidade de explorar uma 'escultura em movimento', uma moto funcional que foi transformada numa escultura, adicionando erosões de cristal e aplicando uma cor que lembra as minhas outras obras de arte e estilo. Juntamente com a MV Agusta, criámos tudo na moto, incluindo o suporte, superando desafios de engenharia e resultando numa nova interpretação da Motorcycle Art." //*



# APRESENTAÇÃO *MOTO MORINI CUSTOM CALIBRO 650*



» Galeria de fotos aqui



## Rebeldia ITALIANA

A Moto Morini expande os seus horizontes com a nova cruiser Calibro 650, uma moto dedicada a todos os motociclistas de espírito livre.

**A**pós estabelecer a Puretech como novo representante em Portugal, a Moto Morini faz um retorno ao segmento custom e expande seus horizontes ao criar a Custom Calibro 650.

O nome Calibro (calibre em italiano) expressa, por si só, a verdadeira essência desta nova custom da Moto Morini. Com design concebido, projetado e desenvolvido no Centro de Design Europeu, com sede em Trivolzio, pela equipa italiana de Design da Moto Morini, a Calibro 650 representa o equilíbrio perfeito entre a vida quotidiana e a verdadeira alma livre do motociclista.

Destinada aos motociclistas mais audazes que desejam enfrentar as ruas da cidade de forma única, a Calibro cativa não apenas pelo seu estilo, mas também pela capacidade de promover uma experiência de condução divertida e emocionante.

O motor bicilíndrico paralelo, já presente na gama Morini, como por exemplo na X-Cape 650, foi otimizado para proporcionar uma condução mais suave e de fácil manutenção, graças à adoção de uma correia dentada na transmissão final.

A posição de condução revela-se relaxada, naturalmente do estilo cruiser, sendo ainda possível ajustar a posição dos apoios para os pés conforme o gosto de cada motociclistas e a fim de tornar as viagens mais agradáveis.

As suspensões, juntamente com pneus de alto perfil, irão garantir o conforto e a precisão de condução da Moto Morini Custom Calibro 650.

O design da Calibro destaca-se nos detalhes, desde o depósito metálico imponente até aos faróis totalmente em LED com a assinatura luminosa característica da fabricante. O banco, posicionado a apenas 720 mm do solo, proporciona uma maior segurança e conforto às diferentes estaturas.

Quanto à tecnologia, a Custom Calibro está equipada com um painel de instrumentos analógico integrado com um ecrã digital que fornece dados essenciais à condução, como o nível de combustível e o indicador de mudança engrenada.

A Moto Morini Custom Calibro 650 estará disponível também numa versão limitada a 35 kW (para titulares de cartas de condução A2) e, além disso, haverá uma variedade de acessórios disponíveis para personalizar a Calibro de acordo com as necessidades de cada condutor, tornando-a mais adequada para longas viagens.

Este novo modelo da Moto Morini será oficialmente apresentado ao vivo na EICMA 2023 e irá integrar a variada gama da marca no ano de 2024. Para mais informações sobre a Calibro 650 entre em contacto com um concessionário oficial Moto Morini. //



# APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450



» Galeria de fotos aqui



## Mais estilo, MAIS EFICÁCIA

Apresentada mundialmente na EICMA 2023 no início deste mês de novembro ao lado da sua versão conceito elétrica, a Testbed, a nova Himalayan estará disponível em toda a Europa a partir de março de 2023.

**A** Royal Enfield Himalayan 450 apresenta uma linha sólida, compreendendo três variantes: Base, Pass e Summit, e uma paleta de cinco cores inspiradas nos elementos dos Himalaias: Kaza Brown (cor base), Poppy Blue, Himalayan Salt, Hanle Black e Kamet White.

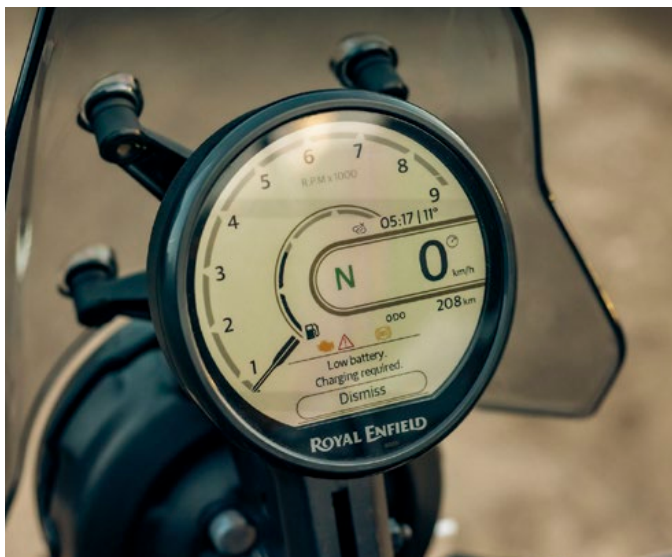
Eficiente, mas não intimidante, a nova Himalayan promete adaptar-se facilmente a diferentes terrenos, tornando-se a companheira ideal tanto para aventureiros experientes como para motociclistas iniciantes no off-road.

Com mais potência e binário que a versão anterior, a Himalayan oferece agora um melhor desempenho em baixas rotações, graças ao primeiro motor refrigerado a líquido da Royal Enfield, o novo Sherpa 450. A potência reforçada, juntamente com a nova caixa de velocidades e a tecnologia Ride by Wire, proporciona uma entrega ideal de potência e binário para enfrentar pisos mais desafiantes. Além disso, a nova Himalayan possui o novo TripperDash e mais 30 acessórios originais para cada tipo de aventura.

Durante o lançamento da Himalayan, o CEO da Royal Enfield, B. Govindarajan, afirmou: "Ao criarmos a nova Himalayan, mergulhamos nas



## APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450



experiências de condução de nossa comunidade, interagindo com 'globetrotters', exploradores e desportistas. Guiados por esses conhecimentos e pelas nossas próprias viagens pelos Himalaias, mantivemos os elementos cruciais de seu ADN e trabalhamos no desenvolvimento da nova Himalayan, especialmente construída para os Himalaias. Os resultados são fantásticos, como podemos ver pela resposta gratificante de entusiastas e especialistas em todo o mundo.

A nova Himalayan representa uma evolução, cuidadosamente moldada para atender às necessidades dos motociclistas, tornando-se uma verdadeira moto global, pronta para estabelecer novos padrões na categoria de turismo de aventura em todo o mundo."

A nova Himalayan representa uma mudança significativa no cenário das viagens de aventura e em março de 2024 irá contar com um preço recomendado de 5.887€. //








**MERLIN**  
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

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

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

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

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

APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650  
MOTOVERSE EDITION



# Caçadeira CRUISER

A Royal Enfield revelou mais dados da Shotgun 650, uma moto neo-retro que se inspira fortemente na cultura de customização.

O modelo Shotgun 650 surge como resultado de uma fusão entre criatividade pura, a cultura anárquica custom e o ADN inconfundível de uma roadster Royal Enfield, baseada na plataforma 650 já reconhecida da Super Meteor 650.

Apresentada no evento Motoverse 2023 em Goa, Índia, a edição limitada Shotgun 650 Motoverse terá apenas produzidas 25 unidades que se destacam pela sua combinação de cores única.

Com a versão de produção em série a ser lançada nos mercados internacionais no início de 2024, a edição Motoverse representa uma chance única de possuir uma das 25 unidades exclusivas

A Royal Enfield Shotgun 650 Motoverse Edition presta homenagem à cultura de customização. É inspirada pela SG650 Concept e celebra as possibilidades que as motos Royal Enfield oferecem como telas para a expressão criativa no mundo do motociclismo.

Siddhartha Lal, Diretor Geral da Eicher Motors Ltd., comentou sobre a Shotgun 650, descrevendo-a como uma moto bela e inspiradora que combina mais de um século de ADN da Royal Enfield com o espírito renegado da cultura



custom. Destacou ainda a modularidade da moto, que se transforma de forma quase mutante, proporcionando uma experiência de condução única.

A edição Motoverse da Shotgun 650 destaca-se pelas suas carenagens personalizadas, pintadas à mão e com detalhes em neon, tornando cada uma das 25 unidades únicas.

Mark Wells, Chefe de Design da Royal Enfield, falou sobre a jornada entusiasmante ao desenhar a Shotgun 650 Motoverse Edition que foi desenvolvida pela mesma equipa de design responsável pelo conceito SG650, mantendo-se fiel à mesma. Wells enfatizou a simplicidade >>



## APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650 MOTOVERSE EDITION



das formas da Shotgun 650, destacando a sua composição de metal como um testemunho à cultura custom que a inspira.

A Shotgun 650 combina tradição e progresso, apresentando um desenho modular inovador que permite a transformação rápida de uma monolugar clássica para uma turística de dois lugares. Já o depósito, semelhante ao da Concept SG650, introduz uma nova forma respeitando as linhas históricas da Royal Enfield.

A suspensão dianteira apresenta uma forquilha invertida, enquanto a traseira possui dois amortecedores montados no clássico braço oscilante, enquanto o motor bicilíndrico de 650 cc é escurecido e o sistema de escape customizado prometem uma estética futurista e uma experiência sonora característica da Royal Enfield.

O lançamento da versão de produção em série, a Shotgun 650, está programado para o início do próximo ano, começando pela Europa e pela Índia. Já a edição exclusiva foi reservada aos participantes do evento, criando uma oportunidade singular para possuir uma exclusiva moto de coleção. //



# LEVO X

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



# Zero Motorcycles

## INTRODUZ INOVAÇÕES

A Zero Motorcycles, líder mundial em motos eléctricas, revelou os novos modelos da sua gama 2024 no salão EICMA em Milão.

**P**ara o ano de 2024, a Zero revelou a adição de quatro novos modelos a S, DS, DSR e DSR/X Black Forest, marcando assim um lançamento histórico na história da empresa americana.

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. Se há apenas um ano a DSR/X era a primeira moto eléctrica de aventura, desta vez o desafio surge com a renovação de parte das duas famílias, como a Street com a SR/F, SR/S, SR, S e FXE e a Dual Sport com a DSR/X, DSR, DS, FX e DSR/X Black Forest 2024.

A S é a mais recente adição à gama Street, o modelo eléctrico mais antigo do mercado, que se reinventa para continuar a ser a referência. Baseada na SR, a Zero Motorcycles propõe um

modelo acessível com carta de condução A1.

É alimentada por um motor de nova geração, o Z-Force 75-7, e tem uma autonomia urbana de 248 quilómetros graças à sua bateria de 14,4 kWh. O tempo de carregamento normal é de 4 horas para atingir os 95% e de apenas 1,3 horas com o carregamento rápido (opcional).

Em números, a Zero S atinge uma velocidade máxima de 149 km/h e a potência é de 11 kW (15 cv) com um pico de 45 kW (60 cv).

No modelo S, SR, DS e DSR, o Motorcycle Stability Control (MSC) da Bosch inclui ABS e controlo de tração, está ainda disponível um MSC, para compra e atualização na Cypher Store, cuja versão completa inclui ABS em curva.

As exclusivas SR/S e SR/F continuam a ser as mais apetecíveis da família Street, estas motos de alta tecnologia são capazes de atingir os 200 km/h e são também os modelos mais configuráveis do mercado.

Como novidade, a sua irmã mais nova, a popular SR, está posicionada para os titulares de carta de condução A2, com a possibilidade de melhorar o seu desempenho indo ao concessionário quando o proprietário tiver obtido uma carta de condução A.

O Zero FXE surge como o modelo de entrada de >>>





gama, uma opção arrojada e ágil para a cidade, acessível com carta A1 ou B (para condutores com mais de 25 anos).

Está equipada com uma bateria de 7,2 kWh e oferece até 161 km de autonomia em cidade.

A gama Dual Sport também foi renovada com a adição das novas DS, DSR e DSR/X Black Forest. Neste caso, inspiram-se na DSR/X para revolucionar a oferta mais versátil da Zero Motorcycles.

Tal como o modelo S e o DSR, o DS é também acessível aos motociclistas com uma carta A1 e

incorpora o novo motor Z-Force 75-7 e a bateria Z-Force 14.4 que lhe permite oferecer 232 quilómetros de autonomia em cidade.

Para carregar 95% da bateria no modo standard o tempo de carga é de 4 horas, através do carregador de 3 kW fornecido de série. Tal como os restantes modelos da gama (exceto a FX), a DS inclui também o sistema MSC (Motorcycle Stability Control) da Bosch com conectividade e cinco modos de condução (Rain, Eco, Standard, Sport e Canyon).

A linha Dual Sport ganhou ainda a DSR que se destina aos titulares de carta de condução A2, embora possa ser evoluída nos concessionários para uma potência de 52 kW (70 cv) e 195 Nm de binário, destinada aos motociclistas com carta de condução A.

A bateria de 15,6 kWh permite-lhe uma autonomia de até 249 quilómetros em cidade e um carregamento de 95% da bateria em 3,9 horas. Tal como na DS e na DSR/X, a suspensão Showa é totalmente ajustável.

Para completar a gama 2024 da Zero, a DSR/X Black Forest é uma moto eléctrica de aventura, além da DSX/R e da FX. A Black Forest tem a mesma base da aclamada DSR/X, mas com um equipamento de fábrica excepcional, incluindo

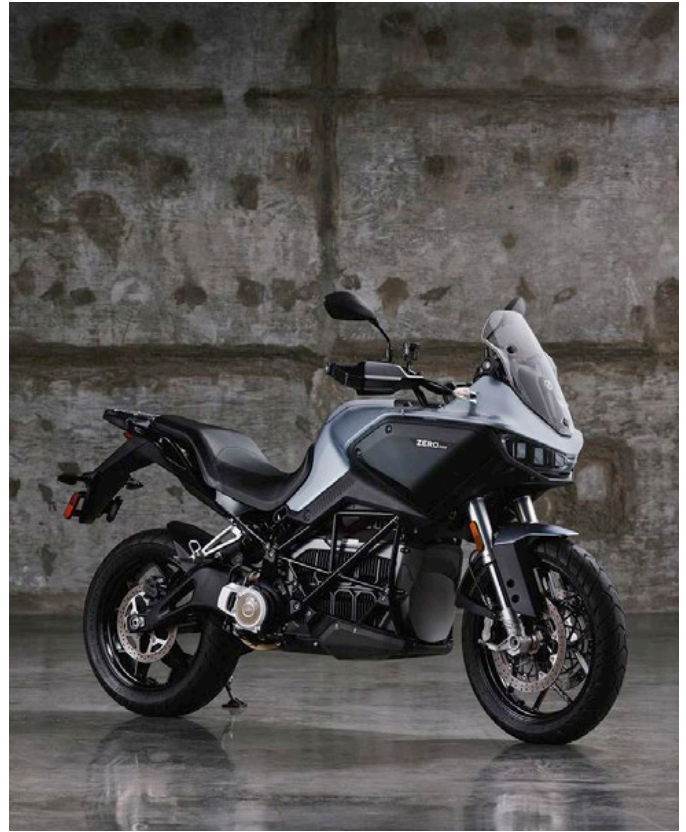


malas laterais, top case, proteção de cárter e outros acessórios para acentuar o seu carácter de aventura.

Tal como a DSR/X, a DSR/X Black Forest possui o Controlo de Estabilidade de Motociclos (MSC) da Bosch e inclui ainda o sistema MSC Off-Road de série.

Para além dos novos modelos, a Zero Motorcycles continua a ser a marca elétrica líder de mercado mundial, graças à sua gama completa e soluções de iniciação como os três modelos de 11 kW de potência (S, DS e FXE) para condutores com carta A1, e outros dois modelos como a SR e a DSR que aumentam a potência a par com a carta de condução do motociclista, uma vez que se destinam a titulares de carta A2, mas podem ser atualizados nos concessionários para lhes libertar toda a potência.

Todos estes novos modelos, bem como o resto da gama Street e Dual Sport da Zero, estão agora disponíveis nos concessionários Zero a preços mais acessíveis, dado que a Zero Motorcycles reduziu substancialmente os preços no início de 2023. //



**VOGE**  
Far & Beyond Quality

Design e excelência em 125 cc

**NOVA**  
**SR1**

PVPR  
**2.787€**

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



Encontra o teu Vendedor Autorizado mais próximo em [www.vogeportugal.pt](http://www.vogeportugal.pt)  
**Vem testá-la!** Promoção válida até 31/12/2023



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



## Um conceito ELÉTRICO

O modelo protótipo SC e: da Honda foi uma atração de destaque na edição de 2023 da EICMA.

**A**presentando-se como uma versão protótipo da segunda scooter elétrica da Honda destinada à Europa, a SC e: é revelada após a introdução da bem sucedida scooter elétrica EM1 e: nos principais mercados, em 2023.

O protótipo SC e: ostenta linhas de design distintas e modernas, destacando-se pelo sua ampla plataforma plana para os pés, e um assento longo e ergonómico.

Equipado com duas baterias substituíveis Honda Mobile Power Pack e:, este protótipo promete uma autonomia de condução alargada, proporcionando suporte aos clientes que procuram uma solução de mobilidade urbana compacta, silenciosa e sem emissões. Além disso, oferece a vantagem adicional de

poder ser recarregado no conforto do lar.

A abreviatura "SC" tem como significado "SCooter", indicando assim que a carta de condução A1 é suficiente para conduzir a futura versão de produção em massa, prevista para chegar ao mercado em 2025.

Com esta inovação, a Honda reforça o seu compromisso com a mobilidade elétrica e a busca por soluções sustentáveis no cenário urbano.

Tom Gardner, Vice-Presidente Sénior, Honda Motor Europe, Ltd, referiu que, além do aumento de vendas dos novos modelos Honda, estão "muito entusiasmados com a apresentação do protótipo SC e:, que está previsto passar à fase de produção já em 2025 e é um passo seguro no caminho da eletrificação da nossa gama de duas rodas". //

# BERING

SWEEK | LADY SWEEK





**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## Butrint FERRY

**P**ara terminar a epopeia pela Albânia, vou falar de algumas das muitas particularidades do pequeno país aos pés do Adriático.

Após a passagem pela Grécia e no caminho para Durres, para nova travessia do Adriático, vamos surpreendendo com a paisagem natural, onde a terra desaba sobre o mar sereno de águas límpidas.

As praias são um requinte e ainda conseguem fugir ao turismo massivo, um deleite para aqueles que, como eu, adoram uma bela sessão de “lagartagem” ao sol.

Mas claro, as particularidades deste pequeno País têm mais a ver com o passado atribulado que deixaram marcas na paisagem e, desde os bunkers tradicionais que já havia falado em textos anteriores, somos ainda surpreendidos um enorme túnel escavado na montanha que mais não é que um bunker de submarinos.

Falar-vos-ei então do Parque Natural de Butrint a poucos quilómetros da Grécia, o parque nacional está classificado pela UNESCO e exhibe um conjunto de ruínas que representam cada fase do período histórico desta atribulada Nação. É um local arqueológico dos períodos Grego e Romano, com destaque para o teatro romano, para a basílica e para a Ágora colunada da época grega (Praça pública).

Mas o que eu não esperava era a forma como haveria de lá chegar.

Quando a estrada SH81 chega ao fim, dou de caras com um canal do lago Butrint que é preciso atravessar, mas não há ponte, tenho que atravessar no chamado Butrint Ferry, uma balsa de madeira e ferro que atra-

vessa o canal, puxada por cabos de aço que a vão deslocando para um lado e para o outro.

Confesso que fiquei um pouco apreensiva, o aspecto desgastado e frágil do chamado ferry que vai adornando à medida que pessoas e veículos vão subindo é um pouco assustador, quando os cabos começam a puxar para a outra margem tens aquela sensação que vais precisar de gastar alguma da tua sorte para que não seja desta.

A paragem é feita, literalmente sem abrandar, contra o cais, se não agarras a moto acabas com ela estatelada no chão da balsa ou pior, dentro de água.

Felizmente o impacto não foi suficiente para a mandar ao chão, por um triz, muito embora o albanês irritado me tenha avisado previamente que tinha de a agarrar.

Enfim, desde os dramáticos Alpes que nos fazem subir e descer em curvas de nível apertadas às maravilhosas praias da Riviera Albanesa, os veículos de luxo enormes, de vidros completamente fumados que contrastam com os chaços que teimam em arrastar-se pelas estradas, a rudez de um país que ainda vive com algum isolamento e com marcas de outros tempos. É sem dúvida um país onde quero voltar, nem que seja para aproveitar o tempo que resta daquelas maravilhosas praias, até ao dia em que lá chegarem os presunçosos turistas prontos a preencher aquele paraíso no Adriático com os seus chapéus e toalhas garridas e bolsos cheios. Aproveitem enquanto não há MC Donalds na Albânia. //

# 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**



# DE GARRAS *afiadas*

## TRIUMPH TIGER 900

A Triumph actualizou a família Tiger 900 para 2024. O seu tricilíndrico T-Plane ganhou potência, a ergonomia registou melhorias e a suite electrónica foi equiparada à sua irmã de maior cilindrada, a 1200. Parecendo pouco, as próximas linhas irão revelar que o resultado nos surpreendeu de sobremaneira...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Marca

**N**ão raramente assistimos a meros restylings quando nos são sugeridas novas versões de modelos existentes. Tivemos a oportunidade de conhecer a Tiger 900 a fundo, colocámo-la lado a lado com os seus pares, e o seu valor

garantido sempre sobressaiu como uma plataforma eficaz e complacente. No seu conjunto, a facilidade de utilização em todos os cenários (utilizando as respectivas versões estradistas, as GT, e as mais aventureiras, as Rally), era uma mais valia associada a uma qualidade de construção inquestionável. No entanto, a sua funcionalidade sobrepunha-se à paixão que gerava. Se mergulharmos no fértil mar das analogias animais, a Tiger era um felino amestrado, tornando-se selvagem e agressiva apenas quando (bem) espicaçada. Sem problema, até porque nesta tipologia de motos (e de utilizadores) convém que as suas habilidades não nos assustem.

Quando um modelo é bem nascido, todo o cuidado é pouco quando queremos aprimorar-lhes as valências. A Triumph foi criteriosa nesta evolução. O tricilíndrico com cambota desfasada (tecnologia T-Plane), viu as suas cotas internas inalteradas, porém grande parte do esforço de remodelação deve-se

a alterações no modo como “respira”. Corpos de admissão maiores, abertura de válvulas com maior extensão (e conseqüente remapeamento da injeção, aumentando a taxa de compressão e eficiência da combustão), e uma linha de escape redesenhada, ajudam este triatleta a aumentar a sua performance. Os números em questão remetem-nos para um aumento de 13 cv e 3 Nm (conta agora com 108 cv às 9500 rpm e 90 Nm às 6850 rpm), notando-se uma diferença significativa nas curvas de potência quando são sobrepostas ao modelo anterior.

No campo da ergonomia, temos um novo posicionamento do guiador na versão Rally (15 mm mais próximo do condutor), assim como uma fixação assistida por pequenos sinoblocos de borracha, com o intuito de minimizar vibrações indesejáveis. O assento foi redesenhado, encontrando-se agora mais espaçoso e com uma espuma mais densa (regulável em 20 mm de altura, existindo ainda um assento mais baixo disponível no vasto catálogo de acessórios). O display digital transformou-se num TFT de 7” exactamente igual ao da Tiger 1200, com semelhante interface e design cativante. Permanece o comutador-cursor para navegação no sistema, assim como o acesso directo aos diferentes mapas de condução (Rain, Road, Sport, >>



» Galeria de fotos aqui



» Galeria de fotos aqui





*"...E NO PISAR SEGURO DA JANTE 21" DIANTEIRA, FOMOS ALTERNANDO ENTRE ESTRADÕES DE PISO RÁPIDO, PARA PASSAGENS FLORESTAIS COM PEDRA..."*

Rider e Off-Road nas versões GT e o extra Off-Road Pro nas versões Rally Pro).

A ligação bluetooth a um smartphone patrocina a "nova" dimensão multissensorial da condução, possibilitando o acesso aos contactos telefónicos, multimédia e navegação simplificada. Contextualmente, um carregador USB está disponível. Novidade também, são os indicadores de mudança de direcção frontais permanentemente acesos (igualado uma assinatura visual semelhante a modelos de outras marcas), e outra mais valia em prol da segurança será a sinalização de travagem de emergência nos indicadores traseiros.

Um novo módulo electrónico da Continental comanda a travagem (onde impera o sistema da Brembo, com as Stylema), e tal como no controlo de tracção, o ângulo de inclinação entra na equação como variável.

O design dos novos painéis laterais completa o rol de diferenças para o modelo anterior.

As expectativas à volta destas alterações não eram por si só motivo para nos tirar o sono no dia que antecedia o teste da Rally Pro, onde faríamos um percurso de 100 km fora de estrada (com algumas

surpresas bem interessantes pelo caminho...)

Manhã fria nos arredores da Sierra de las Nieves, mas um glorioso céu azul dava-nos a sensação de que este iria ser um óptimo dia para andar de moto. A divisão em pequenos grupos de jornalistas facilitavam a fluidez de ritmo, e a presença da organização inglesa antecipava a mestria de uma orquestra bem oleada. As sensações nos primeiros metros aos comandos da Tiger 900 Rally Pro não podiam ser melhores, os detalhes das melhorias no triângulo de condução (posição das mãos, quadril e pés) sobressaíam de forma natural.

Muito embora me imagine um gigante, a verdade é que a ergonomia do modelo anterior me obrigava a manter uma postura demasiado forçada, sobretudo a posição dos braços. A nova posição do guiador, 15mm mais próxima do condutor, faz toda a diferença, não só nas tiradas mais longas, mas também nas manobras a baixa velocidade.

Estejamos sentados ou em pé, a Tiger sente-se bem dimensionada debaixo de nós, sem exageros volumétricos ou desequilíbrios no centro de massa. O modo Rally (que desliga o ABS traseiro e torna o controlo de tracção mais permissivo) era o escolhido >>>



888 CC

108 CV

GT DESDE 14 195 €

GT PRO DESDE 16 295 €

RALLY PRO DESDE 17 295 €

» Mais dados técnicos aqui





*"O TRABALHO EFECTUADO PELOS ENGENHEIROS INGLESES REFLECTE-SE SOBRETUDO NA MANEIRA COMO ESTE **MOTOR** RESPIRA."*

para lidar com um piso de excelência, a chuva na noite anterior tinha sido a suficiente para eliminar o pó dos trilhos, sem deixar presenças significativas de lama ou terreno escorregadio. Um mimo.

Com a confiança ganha nos Bridgestone Battlax Adventure, e no pisar seguro da jante 21" dianteira, fomos alternando entre estradões de piso rápido, para passagens florestais com pedra e alguma areia, sempre com vistas deslumbrantes que surgiam a cada nova curva.

Os inputs de direcção alteram o movimento de forma bastante comedida, e a sensação de controlo sobre a máquina é uma constante ao longo de todos os cenários. A Tiger nunca foi nervosa de reações, e no fora de estrada agradecemos a facilidade com que percebemos até onde podemos ir. Chavões à parte, podemos dizer que é uma moto que sabe muito bem esconder o seu peso (são 228 Kg na versão Rally, com a protecção de cárter e as barras de protecção instaladas de origem). O novo motor começava a dar um ar de sua graça, com a

resposta a sentir-se bastante mais directa do que no modelo anterior. Como se estivesse mais "solto" nos baixos regimes. Passando a clássica subida a uma zona de eólicas para poder disfrutar das vistas intermináveis até ao mar, uma descida pronunciada povoada por pedras de dimensão razoável, punha em causa o amortecimento e colocava questões importantes à gestão de inércia em andamento - quase unicamente - gravítico.

As suspensões Showa totalmente ajustáveis são um dos pontos fortes deste modelo. Conseguimos acertar a compressão e a extensão no eixo dianteiro sem recurso a ferramenta, e o seu funcionamento é sofisticado e com uma grande margem de progressão na leitura do terreno. Um pisar seguro e estável que potencia a confiança nos momentos mais difíceis.

Da parte da tarde, assistimos a uma demonstração do multi campeão de enduro (e embaixador Triumph) Ivan Cervantes, que num percurso com saltos impensáveis de realizar por um comum mortal, transformou a Rally Pro numa moto de enduro. A





REACT BLUE

# DEDICATION TO PROTECTION

OWNED BY THE SAME FAMILY - SEVEN DECADES AND COUNTING

## CONCEPT-XE





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

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

**PROVEN PROTECTION MEETS ECE R22-06**



DESCUBRA TODA A COLEÇÃO EM [myBihr.com](http://myBihr.com)

WWW.ARAIHELMET.EU |    



sensação de pequenez das nossas habilidades quando observamos tal domínio sobre a máquina, é algo dificilmente se consegue explicar por palavras. Ver uma moto com mais de 200 Kg a travar forte e em ângulo, sair em potência para depois atacar um duplo salto, é uma imagem impactante. Sobretudo quando o veículo em questão é igual ao que estamos a tentar ser “bons a nível do normal” há um par de horas, então pintamos o cenário de um cor-de-rosa frustrante.

Na manhã seguinte ficámos restringidos ao mais previsível asfalto e, à partida, nenhum piloto de velocidade (ou de stunt riding) estaria convidado para nos reduzir à nossa insignificância. Já bastavam os guias ingleses com escola de road-racing estarem calmos o suficiente para não desaparecerem no horizonte...

A Tiger GT Pro (equipada de série com

**"AS SUSPENSÕES  
SHOWA TOTALMENTE  
AJUSTÁVEIS SÃO UM  
DOS PONTOS FORTES  
DESTE MODELO."**

aquecimento de assento e de punhos) colocava-nos à vontade para termos um dia confortável. O frio prometia acompanhar-nos na jornada, mas assim que o asfalto aqueceu um pouco, começamos a perceber o quanto o punho direito nos fazia sorrir. Independentemente da mudança engrenada, o vício de fazer o novo motor rugir, rapidamente tomou conta da nossa rotina. Não eram precisos grandes desculpas para sair de punho trancado e dar uso ao novo quick-shifter (de funcionamento absolutamente infalível, fosse qual fosse o cenário).

O trabalho efectuado pelos engenheiros ingleses reflecte-se sobretudo na maneira como este motor respira. Não só se sente mais solto desde as baixas rotações, como ganhou uma nova alma nos regimes mais altos. É entre as 7k e as 10k que encontramos os 13 cv extra, adicionando uma dimensão extra no - já de si - bastante completo >>



## TESTE TRIUMPH TIGER 900

trilíndrico. É a chamada cereja no topo do bolo, enaltecendo a alma que faltava para transformar esta Tiger num animal feroz. Que motor! Não só tem o característico binário - de ritmo compassado - de um bicilíndrico, como se entrega a devaneios esforçados em busca do limitador. Completo, cheio de carácter e com personalidade “cheia”, tudo isto sem deixar de ser refinado e elegante na entrega.

E se a música te pede para dançar...a ciclística tem de acompanhar o ritmo. As Marzocchi montadas nas versões GT apresentam um tacto ligeiramente menos sofisticado do que as Showa (com mais curso, e completamente ajustáveis nos dois eixos) montadas nas Rally.

A combinação de suspensão analógica com suspensão com cérebro digital nos diferentes eixos complementa-se. Se as variações de carga nos obrigam a fazer os tradicionais ajustes na pré-tensão da mola, menos comum é o facto de podermos também afinar electronicamente a sua balança entre desportividade e conforto. O processo é bastante simples graças a uma interface intuitiva e descomplicada.

Casadas com a jante 19” dianteira, oferecem um pisar mais assertivo, mas também um pouco mais seco nas irregularidades e directo a transmitir as sensações da direcção.

A grande diferença entre rolar no asfalto com as duas versões, depende muito do tipo de condução que queremos usufruir. Se queremos a típica trail, mais lenta nas transições e nas inserções em curva, mas com aquele gingar típico de quem faz tudo bem sem se levar muito a sério, escolhemos a Rally Pro. Se queremos tirar os azimutes a todos os apex, forçando as travagens e esmagando os pneus nas acelerações, então a GT Pro é a solução. No meio termo, ambas são semelhantes.

E se olharmos para o extenso catálogo de acessórios, até a mais recente parceria com a marca de escapes Akrapovic servirá para apimentar a paixão pelo novo motor...

Podemos afirmar com certeza que este primeiro contacto com as novas versões da Tiger 900 foi muito feliz. Apanhámos bom tempo, os percursos escolhidos (em estrada e fora dela) foram absolutamente brilhantes, e a região da Sierra de las Nieves revelou-nos mais alguns dos seus segredos. As novas Tiger 900 brilharam nestes contextos, e as suas pequenas grandes mudanças vieram melhorar uma moto que faz questão de agradar ao seu condutor. De facto, esta evolução do motor T-Plane está tão interessante que se existisse uma caixa de sugestões, nós iríamos pedir à marca de Hinckley uma naked com menos de 190 Kg com ele montado. Sonhar não custa... //





cardo®  
communication in motion

Bluetooth® 5.2



CARDO  
**FREECOM 4x**      CARDO  
**FREECOM 2x**

**OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH**

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

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

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

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

# UM ACESSÍVEL de grau acima



## *BENELLI TRK 702 / 702 X*

Quando uma marca descobre um best seller, torna-se difícil não tentar repetir a fórmula vencedora. A Benelli tem na sigla TRK um tremendo caso de sucesso, e a nova 702 promete dar-lhe seguimento. Fomos testar as suas duas versões.

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



Se ao longe virmos uma silhueta de formas voluptuosas e bico proeminente, com pisar confiante de maxi-trail e sonoridade caracteristicamente rouca, poderá não ser uma GS...”

A Benelli TRK goza de um carinho muito especial no mercado português. A sua presença simpática e acessível caiu no goto daqueles motociclistas que querem ter uma trail competente sem terem de pedir financiamento aos bancos. Com uma legião de fãs em crescimento por toda a Europa, a velhinha marca italiana de motos (agora pertencente ao grupo Qianjiang Motorcycle) decidiu surpreender o mundo das duas rodas apresentando na EICMA de 2022 um vistoso protótipo que lhe chamou de TRK 800. Passado pouco menos de um ano, o aparecimento da 702 veio confirmar o aumento da família com um modelo completamente novo. Mais potência, ciclística melhorada e uma estética apelativa fará certamente parte da receita para continuarem a ser vendidas que nem pãezinhos quentes. Pedimos logo um par delas para este teste...

Começamos por dar uns fortes parabéns ao gabinete de design da Benelli. As linhas deste novo modelo estão francamente mais bem conseguidas. Não rompendo com os cânones do que está estabelecido, celebram a continuidade da 500 e marcam a diferença

para a concorrência de forma estilizada e elegante. Continuamos a ter um depósito dominante e um assento “enterrado” na estrutura da moto, e sobretudo uma escolha de cores (na versão X) bastante cativante e original. O modelo creme e laranja-avermelhado (ou vermelho-alaranjado) que nos calhou para teste tinha uma presença na estrada bastante vistosa sem ser berrante ou espalhafatoso. Já a versão estradista apresentava uma demasiado banal cor preta. Nada contra os amantes de motos escuras, mas adventure rima com algum sal na presença, afinal de contas, vende-se um estilo de vida com vontade de escapar ao cinzento do dia-a-dia.

Um dos aspectos que imediatamente salta à vista, é a atenção ao detalhe. Houve uma clara dedicação da marca em tornar determinadas peças em objectos identificáveis. A profusão de logotipos da TRK e da Benelli surgem um pouco por toda a moto (na ponteira de escape, nas proteções de punho em alumínio, nas maxilas do travão, no assento e no calço de metal que tem como função preencher o espaço entre o mesmo e o do pendura), e simbolizam o orgulho e a sensação de fidelidade a um modelo que fez história. Os comutadores são iguais aos da prima QJ Motor SRT 700 (uma prima nascida da mesma casa mãe, imagine-se), e o facto de serem retroiluminados não lhes desculpa o toque demasiado plástico. Temos >>





"QUANDO NOS SENTAMOS AOS SEUS COMANDOS,  
**A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO NÃO É DAS MAIS  
INTUITIVAS.** "

uma tomada USB que permitirá prolongar a bateria dos periféricos e um ecrã TFT colorido com um design simples e informativo (com possibilidade de ligação bluetooth a um smartphone).

Quando nos sentamos aos seus comandos, a posição de condução não é das mais intuitivas. Voltamos à nossa infância e imaginamo-nos aos comandos das nossas saudosas BMX, gritando barulhos de moto e ensaiando tropelias. As pernas vão encolhidas devido aos poisa-pés altos e os braços vão quase levantados ao nível dos ombros, mas não há desconforto associado a este triângulo ergonómico, é apenas estranho, só isso. Até porque, o fácil acesso ao solo é certamente uma das mais valias que promovem o sucesso deste modelo. Na versão mais aventureira, quando nos colocamos em pé, em incursões fora de estrada, o posicionamento em cima da moto é excelente e tudo encaixa no sítio certo.

Em andamento, aprecia-se o assento amplo e de consistência agradável, e sente-se a falta de um ecrã defletor ligeiramente maior. Se este formato não choca na versão "X", na estradista faria sentido termos uma bolha de conforto aerodinâmico que cobrisse pelo menos a zona dos ombros e pescoço.

É neste contexto que surge a peça de engenharia que eleva todo o conjunto: o seu motor.

Este bicilíndrico paralelo (com 689 cc, é um DOHC refrigerado a líquido, que debita 70 cv às 8000 rpm e 70 Nm às 6000 rpm) com atitude e disponibilidade para surpreender o condutor.

O seu desenvolvimento final é muito interessante. Muito embora os baixos regimes não sejam particularmente excitantes, mesmo com a mudança mais alta engrenada basta rodar o punho que a partir das 6.000 rpm sente-se folego e disponibilidade para ultrapassar em segurança. Apreciamo-nos de é uma moto que não tem medo de viajar. As vibrações perfeitamente controladas nos punhos e nos poisa-pés irão favorecer esta realidade, e os baixos consumos associados a um depósito de 20 litros também...

No capítulo da ciclística a diferenças avolumam-se entre as duas versões. A "X" serve-se das suas suspensões de maior curso (totalmente ajustável no eixo posterior) e da jante dianteira de 19" para apimentar a sua existência mais polivalente. Na prática, a sua maior altura ao solo (sem comprometer a muito razoável acessibilidade) faz com o centro de gravidade mais elevado ajude na altura de "mergulhar" >>

689 CC

70 CV

TRK 702 - 7 590 €

TRK 702 X - 7 890 €





a moto para o centro da curva. A jante 17" da versão de estrada ajuda na precisão da inserção, mas o comportamento das suspensões (com menor curso) é bastante distinto.

É muito interessante apercebemo-nos das diferenças de funcionamento do amortecimento dos dois modelos. A atitude mais focada da versão estradista promove uma entrada em curva bastante mais rápida, mas a verdade é que as suas suspensões são bruscas e demasiado reactivas. Acabamos por rolar mais rápido na versão X quando o piso se encontra mais degradado. Sente-se mais filtrada e por conseguinte, mais agarrada ao asfalto. Mesmo com pneus mistos, a ausência de controlo de tracção não levanta grandes questões...

Neste registo mais dinâmico apreciamos particularmente a capacidade de travagem destes modelos, pese embora o facto de termos uma dosagem da manete de travão algo vaga e errática.

*"UM DOS ASPECTOS QUE IMEDIATAMENTE SALTA À VISTA, É A ATENÇÃO AO DETALHE. "*

Num registo mais urbano, o peso a baixas velocidades (235 Kg em ordem de marcha) não intimida, e a manobrabilidade ligada a um motor que se mostra atreito a ganhar ímpeto, faz da TRK uma moto que viverá sem problemas a realizar trajetos casa-trabalho.

Isto, sem deixarmos as malas de alumínio (disponíveis no catálogo de acessórios) em casa e não aborrecermos meio mundo ao servirmos de rolha a quem quer furar o trânsito.

Com a concorrência directa de modelos como as QJ motor SRT, as Moto Morini X-Cape ou até mesmo as Suzuki V-Strom 650, este segmento faz questão de ser dos mais competitivos do mercado, e com mais novidades a chegarem todos os anos. A nova Benelli TRK 702 está pronta para o desafio, mostrando-se confiante nos seus atributos. Para nós, a versão X é a mais racional, cuja polivalência não lhe diminui a sua capacidade estradista. O seu caminho de sucesso está assegurado. //





# Revolução ELÉTRICA

*KAWASAKI Z E-1 / NINJA E-1*

As primeiras motos elétricas japonesas (não scooter) chegaram ao mercado nacional pela mão da Kawasaki e vieram para revolucionar a mobilidade urbana.

**Fomos testá-las.**

Texto: André Sanches Fotos: Rui Jorge



» Galeria de fotos aqui





*"NO MODO ECO A VELOCIDADE FICA LIMITADA A 64 KM/H E SOBE ATÉ AOS 75 KM/H COM RECURSO AO E-BOOST."*

**A**té aos dias de hoje, as marcas japonesas pareciam adormecidas no segmento de motos elétricas não scooters, mas todas têm vindo a desenvolver estudos e testes para nos entregarem produtos maduros, práticos e fiáveis, como a Kawasaki fez agora com a nova naked Z e-1 e a nova desportiva Ninja e-1.

Enquanto se acredita plenamente que o futuro da mobilidade está nos veículos elétricos, a Kawasaki adiantou-se e apresentou-nos dois modelos, equipados a uma moto com motor térmico de 125cc, que trazem algumas características que as destacam das demais motos elétricas.

Um dos primeiros truques da casa de Akashi é a potência produzida pelo motor elétrico de 7 cv, que à primeira vista nos soa a pouco, comparativamente aos 15 cv disponibilizados

por alguns modelos equivalentes com unidade motriz de combustão interna da Kawasaki, mas ao experiencarmos esses mesmos 7cv ou os 12cv, disponibilizados pela função Eco Boost, mudamos rapidamente de ideia.

Uma entrega suave da potência ao longo do regime, com um imediatismo viciante na resposta ao nosso punho direito graças aos 40,5 Nm de binário disponíveis desde cedo, entre as 0 e as 1,600 rpm, enquanto a Kawasaki Z125 e a Ninja 125 oferecem apenas 11,7 Nm de binário e só às 7,700 rpm.

Contudo a Z e-1 e a Ninja e-1 nasceram essencialmente para os trajetos urbanos. Focadas numa condução mais confortável, com fácil acesso do solo para os motociclistas com uma estatura média e um desempenho mais que capaz de satisfazer as necessidades, mesmo nas ultrapassagens mais difíceis, nas quais nos podemos socorrer do interessante









*"INDEPENDENTEMENTE DO ASPECTO DESPORTIVO DOS  
**MODELOS ELÉTRICOS** DA KAWASAKI, A POSIÇÃO  
DE CONDUÇÃO É BASTANTE ACEITÁVEL..."*

modo Eco Boost, bastando apenas carregar no botão dedicado no comutador direito. O efeito durará até cerca de 10 segundos, levando-nos a atingir velocidades a rondar os 100 km/h. No entanto esta funcionalidade não pode ser usada consecutivamente. Caso se gaste toda a capacidade do boost, que é assinalada no painel de instrumentos, é preciso esperar uns minutos para que este volte a ficar disponível. No entanto raramente é necessário gastar toda a carga do Eco Boost para fazer uma ultrapassagem, podendo com uma boa gestão e sem exageros conseguir-se manter esta funcionalidade sempre disponível.

O baixo peso destes modelos também acaba com o mito de que as motos elétricas são pesadas, com a Z e-1 a registar apenas 135kg contra os 140kg da Ninja e-1.

Como referi anteriormente, o objetivo destes dois modelos é a condução citadina e para tal não faria sentido uma grande autonomia, prejudicando dessa forma o tempo de carregamento, o peso e o tamanho das baterias. Ambos os

modelos anunciam capacidades para percorrer aproximadamente 72 km com as duas baterias carregadas, isto dependendo muito, claro está, da nossa agressividade na condução, tal como nas motos de combustão interna, sendo que a marca anuncia um consumo elétrico de 49 Wh/km (WMTC).

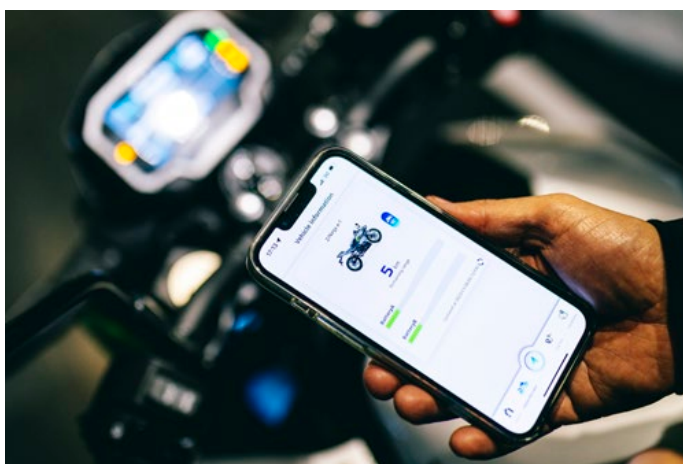
No modo ECO a velocidade fica limitada a 64 km/h e sobe até aos 75 km/h com recurso ao e-boost. Em modo ROAD a velocidade máxima sobe para os 88 km/h com um pico de 99 km/h com o e-boost.

Ao invés de uma bateria, a Kawasaki optou por duas, por uma questão de praticidade. Isto porque além de as baterias poderem ser carregadas directamente na moto, também podem ser carregadas fora dela, e o facto de serem duas, facilita o seu transporte, distribuindo o peso igualmente para cada uma das nossas mãos. Com um peso de 11,5 kg cada, estas são as baterias para motos mais leves até à data.

Visto que a maioria dos motociclistas que







circulam em cidade diariamente não podem fazer o carregamento das baterias diretamente na moto, pela ausência de uma garagem, a Kawasaki solucionou desta forma essa problemática ao colocar uma ficha de carregamento em cada uma das bases das baterias que se ligam diretamente à tomada através do carregador específico entregue com a moto. Existe ainda a possibilidade da aquisição de uma doca dupla para maior praticidade ou simplesmente utilizar a ficha colocada sob o assento do passageiro. De qualquer forma, a velocidade de carregamento (dos 0 a 100%) é de 3,7 h por bateria.

As baterias são de fácil remoção e colocação no seu “depósito” e um pequeno visor indica a carga existente em cada uma delas. Por cima delas existe espaço para arrumação do respetivo carregador.

Sentado na Kawasaki Ninja e-1 pronto para iniciar a marcha procurei, instintivamente, a manete da embraiagem (que também não existe na Z e-1). Para arrancarmos é somente necessário carregar no “botão de arranque” que é partilhado com o de corte de corrente e teremos de seguida a indicação “D” (Drive) no painel de instrumentos em vez do “N” (neutro). No comutador esquerdo podemos alternar entre os

*"NO PAINEL DE INSTRUMENTOS TFT A CORES, CONECTÁVEL À APLICAÇÃO DISPONIBILIZADA PELA KAWASAKI, É AINDA POSSÍVEL TER ACESSO AO NÍVEL DE CARGA DAS BATERIAS..."*

modos Eco e Road, e ainda selecionar o modo Walk para realizar manobras a baixa velocidade para a frente e também para trás, enrolando o punho do acelerador no sentido inverso.

Além disso, no painel de instrumentos TFT a cores, conectável à aplicação disponibilizada pela Kawasaki, é ainda possível ter acesso ao nível de carga das baterias (que vão gastando equilibradamente), à temperatura das mesmas e à autonomia restante.

Independentemente do aspecto desportivo dos modelos elétricos da Kawasaki, a posição de condução é bastante aceitável e chega a ser muito confortável devido ao assento de qualidade e às suspensões afinadas no ponto certo para as deslocações diárias, inspirando confiança e conferindo uma boa leitura do asfalto através das rodas de 17 polegadas.

Durante a condução, tanto a Kawasaki Ninja e-1 como a Z e-1 exibiram um dos seus pontos mais importantes para uma condução despachada nas grandes urbes: a agilidade. Em constante funcionamento com as suspensões, a travagem que apresenta uma boa dosagem e intensidade de mordida, sempre auxiliada pelo sistema ABS, e o baixo peso do conjunto, conferem uma grande

agilidade a ambos os modelos, além de tornar a condução mais fácil por entre o trânsito.

As diferenças entre a Ninja e a Z resumem-se a uma carenagem frontal aerodinâmica na Ninja e-1 e a um guiador que nos coloca o tronco ligeiramente mais debruçado sobre o eixo da frente, face à naked Z e-1.

Para terminar, um facto curioso é a necessidade de substituição regular do óleo, como numa unidade motriz de combustão interna, mas que neste caso se destina a reduzir o desgaste causado pela fricção entre as engrenagens existentes no interior do motor.

O preço algo contido da Z e-1: 8,790€ e da Ninja e-1: 9,390€, reflete o facto de serem um produto totalmente revolucionário que oferece uma boa qualidade a par com uma condução extremamente divertida. A espera valeu, e continuará a valer, a pena, e agora estamos de olhos postos é nos modelos híbridos Z7 e Ninja 7, que incluem duas unidades motrizes: um motor bicilíndrico de combustão interna com 451 cc, arrefecido a líquido, que produz uma potência de 58 cv, e um motor elétrico com um potência máxima de 9 kw (12 cv), modelos que estão previstos chegar a Portugal já nos primeiros meses de 2024. //





# ESTILO e performance

*HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ST*

Uma moto exclusiva cuja presença impactante não desilude em termos de imagem nem de prestações dinâmicas.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luis Duarte

**Q**uem nunca conduziu uma Harley-Davidson faz normalmente um juízo de valores negativo do conceito cruiser. E quem não tiver experiência na condução de uma moto destas dimensões, dificilmente vai poder dar valor aos seus predicados e facilmente

tender a encontrar defeitos naquilo que os puristas da marca definem como carisma ou até mesmo qualidade.

No entanto, quem for fã do conceito, não vai ficar indiferente às sensações que este tipo de moto proporciona, e dificilmente vai encontrar melhor do que o que esta Street Glide ST oferece.

A Street Glide é a moto mais icónica da Harley-Davidson. É também o modelo mais vendido da marca e um daqueles que seguramente eu tinha na minha garagem se tivesse espaço para ela.

É também uma das cruisers em que já fiz mais quilómetros, acompanhando a sua evolução ao longo dos anos, muitas vezes em viagem,

sobretudo desde que, em 2014, a Harley revolucionou os seus modelos com o Project Rushmore, então ainda com os motores Twin Cam 103 Twin-Cooled e mais ainda desde que a marca adotou o motor Milwaukee Eight, em motos como a Street Glide Special 107 de 2017 e a Street Glide Special 114 de 2020.

Em 2022 e 2023, a Harley-Davidson disponibilizou uma versão especial da Street Glide, a ST (de Sport Tourer) que apresenta argumentos ainda mais refinados, começando pelo motor Milwaukee-Eight 117, com 1923cc (até então exclusivo dos modelos de topo de gama CVO), em vez do mais convencional de 114 polegadas cúbicas que equipa a versão normal.

Pintado de negro, para um aspecto mais impactante, facilmente reconhecido pela banda de cor bronze que decora a cabeça dos cilindros, este Milwaukee-Eight 117 com afinação de alta performance debita uns expressivos 103cv às 4750rpm, com um binário de 169Nm às 3,500rpm, que impressiona pela sua suavidade de funcionamento e disponibilidade de entrega em qualquer regime, mesmo a baixa rotação. Rodar o >>





*"A **STREET GLIDE** É A MOTO MAIS ICÓNICA DA HARLEY-DAVIDSON. É TAMBÉM O MODELO MAIS VENDIDO DA MARCA..."*

punho direito é uma tentação irresistível, apenas para sentir o impulso decidido e instantâneo da resposta.

A caixa de velocidades, tipicamente instalada fora do motor, mantém o seu carisma, sendo rústica nas mudanças de relação, mas precisa nas engrenagens, que assinala com um típico, profundo e inequívoco som metálico.

O apelo da Street Glide provém das linhas clássicas e da sua grande apetência turística, consubstanciada por um elevado conforto a todos os níveis. A boa ergonomia, a suspensão confortável e o elevado binário, que contribui para um grande prazer de condução, são os principais argumentos que convencem os indefectíveis fãs da marca.

A proteção aerodinâmica proporcionada pela carismática carenagem Batwing montada na forquilha, dotada de uma conduta de ar para limitar a turbulência, colocada sob um ecrã para

brisas de baixo perfil, é quase referencial e torna qualquer viagem num agradável passeio.

Apesar dos seus 369 kg em ordem de marcha, e graças a um centro de gravidade extremamente baixo, para uma moto do seu género a Street Glide ST mostra-se incrivelmente ágil e fácil de conduzir, mesmo a baixa velocidade, notando-se a inerente inercia apenas no momento do arranque, a manobrar à mão ou na hora de a tirar do descanso lateral.

A inserção em curva requer uma atitude decidida, mas sem esforço, recompensada por uma grande estabilidade que confere muita confiança, mesmo em ritmos rápidos. Claro que uma Harley-Davidson não pode ser comparada a uma leve e tecnológica desportiva, mas não é por isso que deixa de proporcionar um elevado prazer de condução.

As suas dimensões e peso enaltecem a solidez de construção destacando-se o bom comportamento da suspensão, sobretudo o da forquilha cujas







1900 CC  
103 CV  
37 700 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



*"O APELO DA STREET GLIDE PROVÉM DAS LINHAS CLÁSSICAS E DA SUA GRANDE APETÊNCIA TURÍSTICA, CONSUBSTANCIADA POR UM ELEVADO CONFORTO.."*

bainhas de 49 mm de diâmetro conseguem devolver de forma bastante perceptível o que está a acontecer na roda dianteira e digerem muito bem o afundamento sob travagem.

A suspensão traseira, tradicionalmente pouco eficaz nas Harley-Davidson de série, foi neste modelo substancialmente melhorada, com a instalação de um par de amortecedores Ohlins completamente reguláveis e com reservatório de expansão separado e cuja montagem, apesar de promover um aspecto mais agressivo, parece um pouco desajustada do estilo da moto, não fosse o pouco discreto filtro de ar cónico instalado de origem na admissão, e que tende a ameaçar a canela direita de quem tiver uma estatura maior.

No capítulo da travagem, a Harley-Davidson também não deixou os seus créditos por mãos alheias e instalou nesta moto o seu sistema Reflex que reparte a força de travagem da manete ou do pedal por ambas as rodas. Com material de

fricção Brembo e assistido por "cornering" ABS graças a uma unidade de medição de inércia, a potência de travagem é bastante boa, necessitando cuidado apenas porque é muito fácil conduzir-se esta Street Glide ST a uma velocidade superior do que aquela que se percebe, exigindo mais esforço da manete ou do pedal de travão numa situação de emergência. A menor capacidade de dosear a travagem na manete é compensada pela boa resposta do pedal que, graças ao sistema combinado Reflex, torna o uso da manete praticamente desnecessário.

A unidade de medição de inércia faz parte de um pacote eletrónico que também proporciona controlo de tração em curva, assiste o sistema de travagem automático em plano inclinado (Vehicle Hold Control) e faz a gestão do binário negativo (travão motor), para proporcionar maior estabilidade em reduções mais violentas.

O controlo de tração pode ser desligado e







apresenta um modo específico para piso molhado, que muito se agradece, pois sem a sua ajuda é muito fácil fazer patinar a roda traseira em pisos de pouca aderência.

Além das funcionalidades acima descritas, a Harley-Davidson Street Glide ST ainda está equipada com monitor de pressão dos pneus, farol Daymaker em LED e sistema de ignição sem chave.

O Sistema de infotainment Boom Box GTS integra um ecrã tátil a cores, duas colunas de som montadas na carenagem e antena de rádio integrada. Não sendo um dos melhores ou mais potentes sistemas de audio do segmento, a qualidade e o volume de som são bastante bons. O sistema tem ligação Bluetooth (ou por cabo USB) ao smartphone e auriculares, com comandos de voz para chamadas telefónicas e audio.

No entanto a possibilidade de customização é apanágio da marca de Milwaukee, e a unidade que aqui lhe trago e que tive oportunidade de conduzir durante uma semana, é disso um bom exemplo.

Com um preço base que começa nos 36.000 euros, a Harley-Davidson instalou nesta Street Glide ST 117 uma série de acessórios



**"O SISTEMA DE INFOTAINMENT BOOM BOX GTS INTEGRA UM ECRÃ TÁTIL A CORES, DUAS COLUNAS DE SOM MONTADAS NA CARENAGEM E ANTENA DE RÁDIO INTEGRADA."**

cujos preços pode verificar nos links incluídos no texto abaixo e que acresce um valor de aproximadamente 5.000 euros ao preço inicial.

Começando com um ecrã mais estilizado, o Wind Shield Splitter ST 7" e o respectivo friso negro, Grooved Black Windshield Trim assim como o remate da entrada de ar da carenagem frontal.

Depois destacam-se os acessórios da gama Dominion, como os poisa-pés que substituem as plataformas originais e os poisa-pés do passageiro (inexistentes de origem).

Da mesma gama também foram instalados o terminal do pedal das mudanças, o terminal do pedal de travão, as tampas douradas das porcas do eixo dianteiro e os punhos do guiador.

Não poderia faltar uma ponteira de escape Screamin' Eagle com remates "slash cut" nem um assento estilo Drag para condutor e passageiro (de origem existe apenas um assento "solo") e até um alternativo farolim traseiro fumado.

Disponível também em cor creme e na versão Fast Johnnie, uma edição especial Enthusiast Collection inspirada nos Muscle Cars de alta performance dos anos 60 e 70, esta é uma moto que não deixa ninguém indiferente, nem quem a conduz, nem quem por ela se cruza. //



## EQUIPAMENTO

**Capacete** Schuberth M1 PRO

**Overshirt** REV'IT! Tracer

**Luvax** REV'IT! Cooper

**Jeans** REV'IT! Corona TF

**Botas** TCX Climatrek Surround GTX



# Maior PROTEÇÃO

COMPLETAMENTE RENOVADO O NOVO CAPACETE ARAI TOUR-X5 VEM PARA CONQUISTAR TODAS AS AVENTURAS.

O capacete Arai Tour-X5 foi totalmente redesenhado e está repleto de novas funcionalidades. Como em tudo na Arai, cada melhoria é feita com prioridade à proteção e este novo modelo aproxima-se ainda mais da perfeição.

Uma das maiores mudanças é o novo sistema da viseira VAS-A, derivado do sistema VAS-V desenvolvido para o RX-7V, que foi concebido para maximizar o desempenho de “deslizamento” nos impactos, oferecendo mais área de superfície para desviar a energia cinética, ao mesmo tempo que facilita a instalação e remoção da viseira ou do Pin Lock, sem recurso a ferramentas.

Outras melhorias incluem também um sistema de ventilação completamente novo, com o Arai Tour-X5 a ser o segundo modelo a apresentar o ducto 3D com o logótipo, previamente introduzido no modelo Quantic.

O sistema de ventilação é ainda complementado pelo novo spoiler aerodinâmico traseiro e pela

integração do Delta Duct 6, projetados para se soltarem durante um impacto, para uma máxima dissipação de energia. O Arai Tour-X5 possui ainda um novo respirador no queixo que pode direcionar o ar para a boca ou para a viseira para aumentar o desembaciamento.

A própria viseira foi redesenhada para proporcionar maior visibilidade, contando agora um Pinlock Max Vision. Oferece ainda uma montagem e desmontagem simplificadas da viseira e da pala.

A secção do queixo foi alargada em 5mm de cada lado para facilitar o conforto na colocação e remoção do capacete Arai Tour-X5. Na lateral deste, existe uma superfície plana ideal para a instalação de dispositivos de comunicação.

Na parte interna, o forro é totalmente removível, com uma almofada ajustável na traseira, um defletor nasal redesenhado, que facilita o uso de óculos, e almofadas laterais FCS que proporcionam um ajuste firme tanto em estrada quanto fora dela. //

# TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

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



**aprilia**<sup>®</sup>



# Referência **DESPORTIVA**

O 1º CAPACETE DO MUNDO COM A EXIGENTE HOMOLOGAÇÃO FIM FRHPHE-02, OBRIGATÓRIA A PARTIR DE 2026.

O capacete RX-7V FIM Racing #2 da Arai é o resultado de décadas de experiência e investigação em competições de motociclismo, atingindo agora o mais alto nível de protecção.

Fabricado à mão no Japão, o RX-7V FIM Racing #2 é o capacete de última geração da Arai que apresenta elevados padrões em termos de ventilação, conforto e ajuste, com uma prioridade absoluta para a protecção.

O RX-7V FIM Racing #2 é o primeiro capacete do mundo homologado de acordo com o padrão FIM FRHPhe-02, tornando-se a escolha ideal para competições sancionadas pela FIM. Embora a nova norma FIM FRHPhe-02 seja obrigatória só a partir de 2026, a prioridade da Arai sobre a protecção elevada levou a especialista em capacetes a certificar o seu modelo principal quer

com os padrões FIM FRHPhe-02 como com os europeus ECE R22-06.

Comparativamente aos padrões anteriores, os padrões FRHPhe-02 passam por uma avaliação rigorosa, além de também terem sido anteriormente certificados como compatíveis com um padrão internacional (sujeito a impactos aleatórios entre 9 e 13 dos 22 locais preestabelecidos distribuídos por toda a superfície do capacete).

Pretendendo assim aumentar a resistência a novos tipos de impacto e a novos testes, como contra bigornas oblíquas, testes de impacto contra bigornas hemisféricas (para medir as solicitações rotacionais geradas em impactos), teste de remoção rápida da almofada lateral e a introdução de um Critério de Fratura Craniana (CFC).

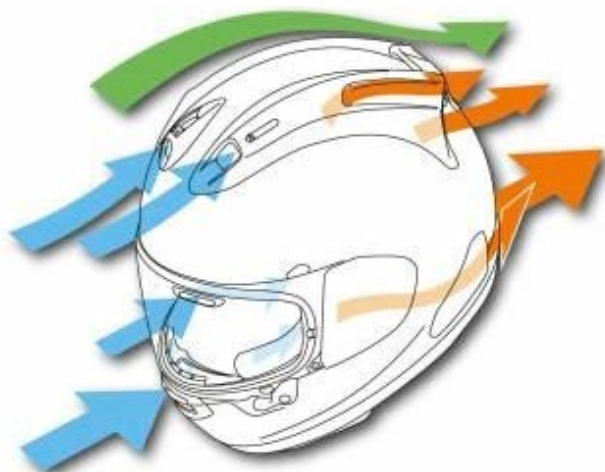


A proteção da cabeça significa saber gerir e dissipar a energia do impacto. Talvez muitos pensem que se trata de absorver energia, mas essa é apenas uma parte do processo. Segundo as leis da física, quanto menos energia de impacto entrar no capacete, menos precisará ser absorvida.

A Arai consegue diminuir a energia absorvida pelo capacete ao utilizar diferentes calotas externas mais arredondadas, suaves e resistentes para melhorar o desempenho de deslizamento e, conseqüentemente, reduzir a transferência de energia de impacto para o interior do capacete.

Construído com a calota PB-SNC2 da Arai, a fim de proporcionar máxima resistência e integridade, o RX-7V FIM Racing #2 apresenta ventilação e aerodinâmica desenvolvidas no campeonato MotoGP.

O ajuste do capacete Arai RX-7V FIM Racing #2 à cabeça é totalmente personalizável e está disponível na cor branca com tamanhos do XS ao 3XL. O RX-7V FIM Racing #2 vem ainda com uma viseira VAS-V Clear 3D como padrão e o apêndice aerodinâmico traseiro DF-X2 também está incluído na sua embalagem. //



## 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

# "Segunda PELE"



# Adoptando o nome do Deus grego dos mares, este conjunto da REV'IT! faz questão de se apresentar no exclusivo grupo dos equipamentos laminados com Gore-Tex, caracterizados por não temerem a fúria dos elementos.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luis Duarte

**C**omecei a utilizar este equipamento pouco antes do início do Verão, e depois de uns tempos arrumado voltou à vida antes de surgirem as inclementes chuvas de Outono. As especificações do Poseidon 3 deram-me a confiança necessária para acreditar que estaria à altura de aguentar longos dias em cima da moto sem ter de me preocupar com mais nada do que apenas conduzir. Como qualquer equipamento de topo tem de ser, cumpre a sua função sem levantar questões ou mostrar fraquezas. Quanto mais tempo passo com ele, mais vontade tem de se mostrar exímio e inquestionável na sua eficácia. No final deste review irei contar-vos como se portou num dos dias de moto mais exigentes do ano.

O seu posicionamento na gama de blusões laminados da REV'IT!, fica imediatamente abaixo dos topo de gama (que contam com uma construção exclusiva em 3L, onde a membrana Gore-Tex se encontra “envolvida” entre duas camadas no tecido exterior), visto que maioritariamente recorre à tecnologia 2L (membrana laminada apenas na camada exterior, exposta no interior a um tecido protector de movimento independente).

Na prática, a diferença na utilização destes dois tipos de tecnologia resume-se à sua durabilidade e peso. O 3L será sempre um equipamento marginalmente mais pesado e com menos mobilidade (mais “rígido”), mas com uma maior resistência ao desgaste da sua camada impermeabilizante. Que não haja dúvidas, no campo da protecção aos elementos, são





absolutamente equiparáveis.

A minha experiência diz-me que este tipo de blusões têm sempre aquele cariz de “armadura”, e muito embora não cheguem ao ponto de dificultarem os movimentos, a sua estrutura mais firme acaba por lhes atribuir uma aura de invencibilidade.

O Poseidon 3 entra nesta categoria, sendo laminado com membrana Gore-Tex 2L associada a um têxtil resistente à abrasão, o nylon 400 D. Em relação à geração anterior, desapareceram as aplicações em Superfabric, tornando-o ainda mais leve e maleável.

Outra das grandes alterações foi o reposicionamento das entradas de ar superiores, estando agora colocadas na zona superior do peito, favorecendo a passagem de ar. Esta novidade demonstrou a sua eficácia quando rodei com motos com maior protecção aerodinâmica (as típicas maxi-trail), visto que a sua exposição evidente encontra o fluxo de ar que não se encontra protegido. O gesto de abertura e fecho destes ventiladores torna-se recorrente à medida



que a sensação térmica se vai alterando, e este processo é bastante simples (mesmo com luvas de “inverno”).

O sistema FIDLOCK usa um encaixe magnético que segura a aba da gola de forma bastante prática e eficaz. Quando fechadas, uma barreira de borracha (patenteada como “VCS - Aquadefence system”) garante a estanqueidade da abertura, protegendo-a da invasão dos elementos. Dois fechos com ventilação nas costas funcionam como extratores, aproveitando de sobremaneira o reposicionamento das novas entradas de ar.

No topo dos braços, por cima dos bíceps, encontramos mais dois ventiladores corridos, que quando abertos, a posição da aba garante a sua eficácia a nível de passagem do ar para dentro do casaco. Esta característica colocou-me dúvidas quanto à sua eficácia a debelar a entrada de água, mas o fecho zipper (assim como todos os restantes fechos, à exceção do principal, protegido por uma aba anti-goteira com velcro) tem uma membrana que sela o seu percurso, tornando-o estanque.

Resumindo, no total, o Poseidon 3 apresenta nada menos do que 6 soluções de ventilação.

A sua capacidade de arrumos também tem o seu quê de impressionante, com 8 compartimentos de diferentes formas e capacidades. Na zona exterior, encontramos os tradicionais bolsos frontais de aba larga, com acesso fácil mas sem fecho zipper associado (como tem o Vertical GTX, por exemplo). A meio do peito, na lateral, um compartimento com dimensões suficientes para albergar um smartphone de dimensões generosas, garante o seu carácter hermético graças a um zipper. O seu posicionamento e acessibilidade nomeou-o como responsável pelo transporte do (sempre demasiadamente utilizado) telefone. Na manga esquerda surge um útil bolso que se torna altamente contextual na altura de guardar cartões de portagem e bancários. Nas costas temos a habitual bolsa (com aba de fecho por velcro e botão de pressão) que permite transportar uma ocasional garrafa de água pequena, um gorro ou balaclava, ou até mesmo o destacável “colar de tempestade”.



É dada a altura de revelar um dos grandes segredos deste Poseidon. Este pedaço de tecido assume a sua função de tapa-vento (e não só, visto ter na sua composição um tecido hidrófobo) na zona do colarinho. A sua montagem remete à utilização de um discreto zipper ao longo de todo o perímetro da gola, e na sua parte frontal, encontramos o conforto do neoprene que ficará em contacto com a base do nosso queixo.

Continuando no departamento dos bolsos, chegámos ao interior do blusão, onde encontramos o tradicional bolso napoleão junto ao fecho central. Este bolso tem uma profundidade considerável, e a sua abertura por zipper fica escondida debaixo da aba anti-goteira. No tecido que protege a membrana Gore-Tex surgem mais dois bolsos com zipper que se encontram na base dos compartimentos que servem para albergar as protecções frontais (vendidas em separado, são umas SEESOFT CE de nível 1).

E assim chegamos à componente de segurança deste equipamento. Cotovelos, ombros e costas têm protecções SEESOFT CE de nível 2 (sendo que a protecção de costas é vendida em separado). A visibilidade é garantida pelos reflectores frontais,

na região dos ombros e no fundo das costas (assim como o evidente logotipo no princípio da coluna).

O corte deste blusão é um híbrido entre o Touring, devido ao seu perfil aerodinâmico mais eficiente (sem grandes recortes ou áreas protuberantes), e o Adventure, porque permite uma utilização num largo espectro de temperaturas e cenários onde a sua modularidade surge como uma mais valia. O ajuste ao corpo deste Poseido é feito através de cintas na zona da cintura e dos antebraços, sendo que nos punhos conseguimos garantir a correcta envolvência com as luvas através de uns eficazes velcros. Na extremidade temos o habitual cordão que impede a entrada de vento na cintura. A importante zona do pescoço mostra no seu perímetro um confortável anel de neoprene, e o fecho principal recorre ao sistema FLEXISNAP que permite regular o seu ajuste (com a evidente vantagem de podermos adaptar a circunferência dependendo). O blusão Poseidon 3 dispõe ainda de um forro interior que se comporta como acrescento térmico e que não serve para ser utilizado em separado (conta também com um bolso interior).

E por fim, mas não por último, temos o conjunto



completo com as calças Poseidon 3, também elas laminadas com a tecnologia Gore-Tex 2L e que partilham o mesmo sistema de ventilação VCS com encaixe magnético FIDLOCK. Dois extratores traseiros com fecho zipper (selado) cumprem o princípio de circulação de ar de forma exímia e os bolsos convencionais também com fecho zipper enquadram esta peça de equipamento num contexto mais turístico do que aventureiro (em que os tradicionais bolsos laterais marcam presença).

Um pequeno compartimento junto ao cós servirá para guardar uma carteira de pequenas dimensões.

Como características de segurança temos joelheiras em SEESOFT nível 2 e protecções de anca em SEESOFT de nível 1. Um forro térmico destacável e uma generosa abertura (com zipper e velcro) para facilitar a entrada das botas completam as suas valências.

E agora sim, um exemplo prático da sua excelência...

Recordo-me de um dia particularmente exigente em que pude comprovar as qualidades técnicas deste conjunto. Numa madrugada fria na serra Algarvia, os termómetros batiam nos 6°, e

a Ducati Diavel não se afigurava a máquina mais desejada para enfrentar o ar frio e húmido. Toda a ventilação fechada, “colar de tempestade” e forros colocados, e comecei uma jornada que prometia ser longa. Depois de atravessar as duas serras algarvias (Monchique e Caldeirão) pelas estradas mais reviradas, dei por mim a almoçar junto ao rio Guadiana debaixo de um Sol de mais de 30 graus. Nesta altura já tinham saltado fora os forros, toda a ventilação estava a trabalhar e o artista sabia que tinha de se fazer à estrada novamente.

Já na Auto-estrada, perto de Grândola, os céus abriram-se para me brindarem com uma valente carga de água que me acompanhou durante duas miseráveis horas (do ponto de vista da condução) até casa. Um dia de mais de 400 km a andar de Moto, absolutamente épico. Cheguei completamente seco, e em nenhum momento me senti desconfortável ou em sofrimento, pelo contrário.

O REV'IT! Poseidon 3 passou por mais provações ao longo destes mais de 6 meses de teste (nomeadamente umas chuvadas épicas no mês de Novembro), mas nenhum enquadramento provou ser tão fidedigno da sua polivalência como aquele dia. Chapeau. //

# Atacar A ESTRADA





# Neste teste vamos contar-lhe as sensações obtidas do o fato RST Adventure X que foi durante alguns meses um bom companheiro durante muitos quilómetros em cima da moto.

**Texto:** André Sanches **Fotos:** Luis Duarte

**F**undada em 1988, a RST assume que o fato Adventure X foi concebido para uma utilização Touring e Aventura. Incorporando diversas comodidades e com uma construção de qualidade, este fato foi concebido com o contributo do lendário finalista do Rali Dakar, Mick Extance, e nos últimos meses tivemos oportunidade de comprovar a sua eficácia naquilo para que foi desenvolvido: Andar de Moto.

O primeiro fator que notamos, logo após desempacotar o fato da caixa onde nos foi enviado (como uma criança numa manhã de natal), foi o peso das duas peças que o compõem. O têxtil robusto revela-se imediatamente um pouco mais pesado que o normal. Por outro lado, quando vestido esse peso parece desvanecer e nem mesmo nas longas viagens ou em caminhadas se torna cansativo..

Um dos pormenores que também chama a atenção é fixação do forro interior do blusão, que incorpora uma membrana impermeável SinAqua, é a fixação dos punhos por um sistema de fecho éclair de 360 graus, também presente, em maior dimensão, na união das calças ao blusão. De relativamente fácil e rápida instalação, ambos os forros (calças e casaco) mantêm a temperatura do nosso corpo nos dias mais frios, ao mesmo tempo que permitem a respiração no interior do fato.

Pos seu lado, nas épocas com temperaturas mais elevadas, podemos circular mais frescos, bastando para isso remover os forros e usufruirmos do vasto leque de ventilação que o fato Adventure X dispõe. Desde painéis de grandes dimensões no peito e coxas, a entradas de ar ao longo dos braços e nos ombros, e saída de ar nas costas e na parte inferior das pernas. Todos estes pormenores promovem a >>





Blusão - 399,95€  
Calças - 299,95€  
Luvas - 79,95€  
Botas - 159,95€

circulação do ar no interior.

Mas bem, não trocamos os pés pelas mãos e vestimos o fato com forros interiores a acompanhar, porque a temperatura prometida era baixa, e ajustamos facilmente todos os pontos possíveis às características do nosso corpo. Desde botões de alta pressão nas mangas e cintura, às fitas de velcro nos tornozelos e punhos, como ainda um ajuste nas ancas, podemos ajustar a camada exterior ao nosso corpo para que não cause ondulações em andamento.

Em cima da moto o fato permite uma grande liberdade de movimentos, mesmo em situações de condução em pé este não nos “prende” nenhum movimento, mesmo com atitudes mais agressivas. Fora da moto o equipamento oferece a mesma descontração nos movimentos, apesar de, obviamente, não nos permitir participar em aulas de yoga.

Quanto à sua praticidade pode-se dizer que só necessitamos de malas de transporte se os objetos forem de grandes dimensões, porque a variedade e tipos de bolsos integrados quer no blusão, quer nas calças, oferece mais do que espaço suficiente para os objetos e gadgets pessoais do dia-a-dia e das grandes jornadas em duas rodas. Na parte traseira do casaco existe ainda uma bolsa removível para arrumação de itens que necessitem de fácil acesso.

Todas estas funcionalidades premium do fato Adventure X da RST são acompanhadas pela alta proteção, que lhe confere certificação CE AA e CE Nível 2 e que conta com protetor de costas e proteções semi-rígidas de ombros, cotovelos e joelhos, juntamente com uma bolsa para a aplicação de proteções nas ancas. Felizmente não chegámos a comprovar a eficácia do completo conjunto de segurança que é reforçado por adereços refletivos.

Para terminar o conjunto, calçamos as botas Atlas, as luvas Fulcrum e colocamos o capacete.

Estas botas e luvas que completam o conjunto na perfeição, favorecem o tato durante a sua utilização e estão carregadas de elementos que salvaguardam a segurança, fabricadas em materiais resistentes à abrasão e sempre preparadas para as maiores intempéries.

Durante as oportunidades que tive para comprovar realmente as qualidades do fato RST Adventure X, mesmo saindo da sua zona de conforto ao ser exposto numa moto naked, ele demonstrou ser um parceiro competente para as grandes viagens de moto, por estrada e fora dela.//>>

# 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

QJ Motor Portugal  
Recomenda:

**MOTUL**



**Combater** O RISCO

# O protagonista deste teste é o fato de aventura RST Pro Series Ranger que se destacou como um bom parceiro para as grandes jornadas de moto independentemente da temperatura exterior e do caminho escolhido.

**Texto:** André Sanches **Fotos:** Luis Duarte

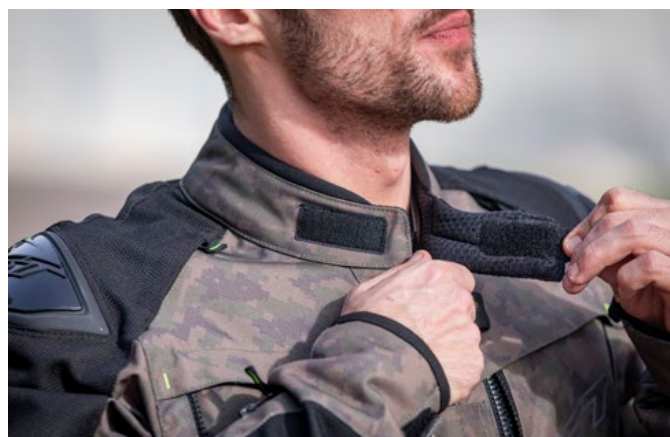
**S**empre tiveram aquele bichinho de curiosidade para saber como é utilizar um equipamento militar? Bem, essa é a sensação que ganho quando visto o fato RST Pro series Ranger. Seja pelo seu design camuflado e pelo seu nome final, a única diferença é que a “guerra” a enfrentar é bastante distinta, ainda que nos sintamos à prova de bala para realizar situações banais.

Assenta como uma luva, de talhante. É exatamente assim que nos sentimos depois de vestirmos ambas as peças do fato Ranger, com uma “armadura”. Tanto as calças como o blusão estão carregados de proteções diversas em pontos estratégicos, além da sua ampla praticidade e maleabilidade que engrandecem o seu conforto.

Com forros interiores integrados e facilmente removíveis, que são tão bem vindos nas estações mais frias do ano, destaca-se o casaco interior que pode ser usado como uma peça de vestuário casual, até porque a fixação ao blusão Ranger existe apenas nos punhos.

Em termos de design o RST Pro series Ranger apresenta um estilo contemporâneo com proteções de impacto nos ombros e joelhos, acentuando o seu carácter aventureiro, e uma combinação de gráficos camuflados com detalhes a preto tornando-nos, no meio dos trilhos, parte da natureza.

Multifacetado, este fato promove ainda a boa arrumação de objetos tão fundamentais para as grandes ou mais curtas viagens, com vários bolsos no exterior e também alguns no interior do casaco, todos com fecho resistente à





à água e com muito espaço. No fundo das costas o bolso de maiores dimensões, que pode ser transportada facilmente como uma bolsa, pode servir para guardar as peças impermeáveis que complementam o fato e nos mantêm secos. Acima desta existe ainda um espaço para colocar um reservatório de água que não nos deixará desidratar durante a aventura.

Quando o calor aperta, o fato Ranger oferece ventilação, composta por largos painéis no peito e coxas, e ainda aberturas ao longo dos braços, na parte de trás das pernas, nos ombros e nas costas. Este sistema de ventilação funciona eficazmente mesmo nos dias mais quentes.

Para ajustarmos o fato RST Ranger à nossa fisionomia o processo é simples e eficaz com tiras de velcro na cintura, abdómen, tornozelos e também nos punhos. Na parte inferior do casaco existem ainda fechos nas laterais das ancas, complementados por botões de pressão para o ajustar à cintura que, graças a um fecho éclair 360° no interior, permite acoplá-lo às calças.

A andar de moto o fato permite uma boa



Blusão - 499,95€  
Calças - 339,95€  
Luvas - 99,95€  
Botas - 169,95€



amplitude de movimentos em qualquer tipo de condução, devido às inserções elásticas estrategicamente colocadas para o efeito. Fora da moto o sentimento é semelhante, favorecendo a liberdade dos movimentos casuais, quer se esteja sentado num café ou a realizar uma caminhada.

Por fim, realço a segurança muito completa do fato RST Pro Series Ranger com protetores nos ombros, cotovelos, costas, peito, ancas e joelhos, bem escondidos pelo material com qualidades de elevada resistência à abrasão, e membrana impermeável que constituem o exterior do fato.

A RST afirma que este fato é dedicado às temperaturas mais baixas do ano (outono e inverno), porém mesmo sob as temperaturas mais altas em que lhe dei uso, a ventilação foi mais que suficiente para secar a transpiração absorvida pela rede interior do blusão que também tem efeito de reter o calor graças ao seu design.

Com bons acabamentos, robustez dos materiais e costuras reforçadas, o fato RST Pro Series Ranger afirma-se como um bom aliado para qualquer aventura de moto, transmitindo-

nos a sensação que estamos prontos para as inconveniências meteorológicas, e não só, que nos possam ocorrer no caminho.

Completei este conjunto com as botas mais aventureiras Adventure X e as luvas S-1, ambos equipamentos também da britânica RST, que possuem características de elevada segurança, no entanto são específicos para as alturas mais frias do ano e para uma condução fora de estrada. //

*"COM BONS ACABAMENTOS, ROBUSTEZ DOS MATERIAIS E COSTURAS REFORÇADAS, O FATO RST PRO SERIES RANGER AFIRMA-SE COMO UM BOM ALIADO PARA QUALQUER AVENTURA DE MOTO.."*



# Da pista PARA A ESTRADA

Vindo dos nossos vizinhos espanhóis, o capacete MT KRE+ é o modelo mais desportivo da fabricante, destinado à estrada mas com homologação para circuito.

**Texto:** André Sanches **Fotos:** Luis Duarte



**P**ara os motociclistas que acompanham o principal campeonato de motociclismo, o MotoGP, provavelmente irão reconhecer as linhas do KRE+ S das categorias Moto2 e Moto3, que na temporada de 2024 estará também presente na grelha de MotoGP na cabeça do piloto Pedro Acosta.

Tal como a fabricante afirma o capacete MT KRE+ S representa “toda a sua evolução em termos de tecnologia e segurança...”, e o Andar de Moto teve a oportunidade de o testar, e usar, durante vários meses, sob diferentes condições atmosféricas, em motos de segmentos díspares e distintos tipos de condução.

O design, um dos principais fatores que levam os motociclistas a adquirir um capacete, não desaponta no caso do KRE+ S. Totalmente focado na performance aerodinâmica com linhas suaves para não perturbar a fluidez do ar que por ele passa a alta velocidade. Acentuando esta forma estudada, o spoiler traseiro confere uma maior estabilidade nas velocidades elevadas, sobretudo quando o queixo vai apoiado no depósito, encaminhando o ar para a bossa do fato de pista, além de integrar discretamente os extratores de ar da ventilação.

Na aquisição do KRE+ S vem ainda incluída uma viseira escura além da típica transparente, ambas com pinlock, sendo necessário ferramentas para proceder à sua substituição.

O campo de visão fornecido pela viseira é amplo e esta contém um sistema de fecho de segurança por botão, posicionado por cima da entrada de ar frontal inferior.

Quanto ao sistema de ventilação, o KRE+ S conta com entradas de ar reguláveis no topo e na queixeira,

que abrem ou bloqueiam a circulação do ar pelos canais interiores que regulam a temperatura no interior do capacete, sendo fáceis de abrir ou fechar, mesmo com luvas.

Nesta versão que nos foi cedida para teste e utilização generalizada, a calota exterior é facilmente reconhecida pela sua constituição em fibra de carbono virgem, decorada com discretos detalhes na cor preta.

Este pormenor confere, além de uma aparência impactante, um baixo peso que se reflete numa diminuição da fadiga, facto comprovado durante as várias horas que o usei em cima das diversas motos e em algumas viagens.

Um interior impactante na cor verde mantém-nos confortáveis durante várias horas de condução devido à boa qualidade dos forros interiores e aos seus acabamentos.

Durante a utilização do capacete MT KRE+ S a estabilidade promovida pela aerodinâmica foi comprovada, assim como o nível de ruído bastante aceitável.

Além do mais, o MT KRE+ S incorpora uma cobertura inferior do queixo para uma maior proteção do vento vindo de baixo, o melhor sistema de fecho, em duplo D, e o sistema de remoção das almofadas laterais em caso de uma remoção de emergência.

Baseado nos conhecimentos adquiridos na competição, o MT KRE+ S vem preparado para circular nas estradas graças à sua homologação ECE 22.06, mas vem ainda apto para a competição em virtude de possuir homologação FIM Racing.

No geral, o capacete MT KRE+ S assume-se como uma proposta acessível, com elevada qualidade de materiais e acabamentos, além de oferecer um bom compromisso entre conforto e eficácia. //

**PVP capacete MT KE+ S - 500€ c/iva**



# DOSSIER EQUIPAMENTO *BLUSÃO T-SP-1* *E BOTAS FASTER 3 DA ALPINESTARS*



## Polivalência **ACESSÍVEL**

Ao longo de quase todo o ano de 2023, o blusão Alpinestars T-SP-1 e as botas Faster 3 foram usados por mim em diferentes estilos de motos e condução.

**Texto:** André Sanches **Fotos:** Luis Duarte / Marca

**E**specialista em equipamentos desde 1963, a cinquentona Alpinestars orgulha-se do vasto portefólio de conquistas dos campeonatos de motociclismo das diferentes modalidades e sempre com o mesmo foco: oferecer a máxima segurança aos seus pilotos! Neste teste, o blusão T-SP-1 e as botas Faster 3

das Alpinestars “resistiram” a diferentes estilos de condução, sob diferentes condições meteorológicas e em diferentes motos, desde as naked de média cilindrada Honda Hornet 750 e Suzuki GSX-8S, passando pela turística CFMOTO 650GT, a Voge 350 AC, a CFMOTO 300CL-X e até a mais pequena Voge 125R.

Em todas estas distintas motos e ainda noutras, pudemos comprovar as suas características em

velocidades mais elevadas, em estradas mais reviradas e em condução citadina, nas quais tanto o blusão como as botas se destacaram como uns belos aliados à condução fácil e confortável do dia-a-dia.

Quer para ir apenas buscar pão ou para as maiores voltas de moto, o blusão é, para mim,, um adereço obrigatório e também uma peça que torna a função de andar de moto mais aconchegante. Em virtude da sua boa capacidade de ajuste, a inexistência de ondulações ou efeito balão torna-nos um só com o casaco Alpinestars T-SP-1, mas bem protegidos!

Com ajuste nos punhos, na cintura e no cós, o blusão T-SP-1 pode acoplar um forro interior térmico a fim de combater as temperaturas baixas, Este une-se à camada exterior por meio de um fecho éclair no interior do fundo das costas e por botões de pressão nos punhos. Sem o casaco interior, o blusão expõe a sua rede, concebida para promover a ventilação-

No entanto a ventilação é um aspeto menos positivo deste modelo da Alpinestars, realizada apenas por duas entradas de ar por baixo dos sovacos, manifestamente reduzida para garantir uma eficaz a respiração do interior.

Quanto à praticidade e segurança o Alpinestars T-SP-1 tem dois bolsos exteriores e dois interiores (um destes impermeável) e protetores semi rígidos nos cotovelos e ombros. Pode ser acrescentado um protetor dorsal, na respetiva bolsa, mas que é vendido em separado. De mencionar ainda que o casaco contém vários elementos refletores para aumentar a visibilidade na estrada.

O calçado desportivo Alpinestars Faster 3 revelou-se uma surpresa ao longo destes meses de testes.

Na primeira vez que usei as botas Faster 3, e tal como em qualquer calçado específico para motociclismo, os movimentos eram reduzidos e pouco confortáveis. Contudo, na segunda tentativa

e consequentes, foi melhorando a maleabilidade da pele que as constitui e graças ao seu design esguio, conseguimos ter muita liberdade de movimento durante a condução.

Uma aparência naturalmente desportiva e ao mesmo tempo casual para o uso diário, com aperto por atacadores e fita de velcro, promovem um bom ajuste ao pé.

Confortáveis durante várias horas de uso em cima da moto e reforçadas com protetores de calcanhar e tornozelo, contam ainda com um pequeno detalhe tipo “deslizador” na ponta externa da bota.

Combinados, este dois equipamentos da Alpinestars conseguem ser bons companheiros para qualquer dia e ocasião em cima da moto. //

239,95€ c/iva



164,95€ c/iva





## Estilo **VINTAGE**

AS BOTAS HERO 2 WATERPROOF DA TCX COMBINAM ESTILO E PROTEÇÃO AO LONGO DE TODO O ANO.

**A**presentando um design vintage, este novo modelo de botas da TCX representa a mais recente inovação em calçado de motociclismo casual. A sua estética apelativa não compromete, no entanto, os elevados padrões de segurança e conforto essenciais para uma condução de mota confiante.

Fabricadas em couro, as TCX Hero 2 Waterproof destacam-se pela sua construção totalmente impermeável, graças à presença da membrana T-DRY. Esta característica torna-as adequadas para utilização ao longo de todas as estações, adaptando-se tanto a deslocações urbanas como a passeios mais extensos, independentemente das condições meteorológicas.

No que toca à segurança, estas botas apresentam reforços estrategicamente posicionados nos calcanhares, biqueiras e tornozelos, aliados a um painel de reforço em pele na zona de contacto com

o pedal de mudanças.

Para assegurar uma aderência superior em diversos tipos de terreno, as botas TCX Hero 2 Waterproof contam ainda com uma sola de borracha dotada de sulcos e saliências profundas que garante uma boa aderência.

Quanto ao conforto, as palmilhas Ortholite proporcionam um amortecimento duradouro e uma melhor respirabilidade. Adicionalmente, a ergonomia da parte superior da bota e o acolchoamento no calcanhar garantem um nível extra de conforto durante a utilização.

Disponíveis na cor castanha e em tamanhos do 38 ao 48, as TCX Hero 2 Waterproof têm um preço de venda ao público recomendado de 269,99€.

Para mais informações e aconselhamento especializado, recomendamos que entre em contacto com um distribuidor autorizado TCX em Portugal ou visite o site da Goldenbat. //

NOVO MODELO  
**TRK702**



## CHEGOU A NOVA ERA DA *Aventura*

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

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

Descobre-a num concessionário Benelli.



## Proteção REFORÇADA



» Galeria de fotos aqui

O NOVO CAPACETE NOLAN N60-6 SPORT INSERE-SE NO SEGMENTO DESPORTIVO DOS CAPACETES INTEGRAIS E ESTA NOVA VERSÃO TRAZ MELHORIAS SUBSTANCIAIS.

**A** nova versão desportiva do capacete Nolan N60-6 Sport apresenta um novo adereço aerodinâmico, projetado para reduzir a resistência aerodinâmica e, conseqüentemente, aumentar a estabilidade a velocidades elevadas.

Além disso, o novo Nolan N60-6 Sport apresenta uma ampla viseira transparente de classe ótica 1 com Pinlock, mas permite a montagem de uma viseira escura UV400.

Para oferecer um elevado conforto o capacete possui forros removíveis Confort Fit da Nolan e ainda outros recursos como a ventilação do interior através de canais dedicados.

Homologado com certificação ECE 22.06, o novo capacete Nolan N60-6 Sport está disponível com tamanhos do XXS (54) ao XXXL (65), em diversas cores e grafismos, por um preço de 249,99€.





*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

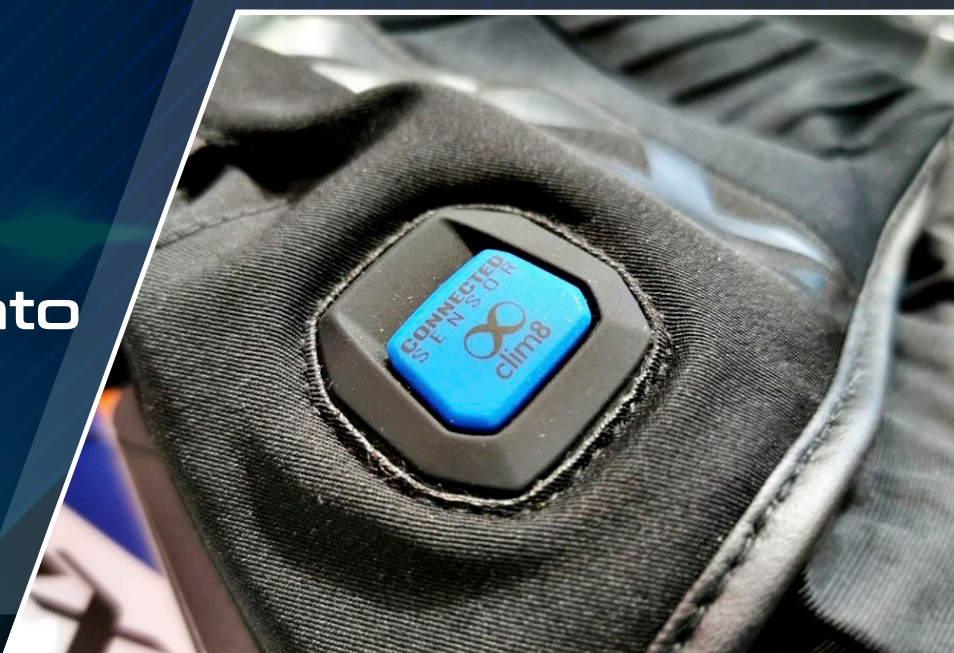


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



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



**ANDAR DE MOTO**

# Grandes AVENTURAS

O FATO GS RALLYE GORE-TEX DA BMW MOTORRAD É COMPOSTO POR UM BLUSÃO E CALÇAS, VENDIDAS SEPARADAMENTE, QUE EVIDENCIAM UM DESIGN CONTEMPORÂNEO.



O casaco e as calças Gore-Tex de enduro GS Rallye são impermeáveis e asseguram a melhor proteção contra o vento, o mau tempo e a sujeira, além de uma elevada resistência à abrasão e um alto nível de proteção..

Especialmente concebido para enfrentar as mais adversas condições meteorológicas, o blusão possui membrana GORE-TEX que garante a sua impermeabilidade até uma coluna de água de 27.000 mm, proporcionando proteção eficaz contra a chuva.

Com uma composição de algodão e poliamida, este casaco é simultaneamente respirável e altamente resistente à abrasão, sendo adequado para temperaturas moderadas a elevadas. Para enfrentar temperaturas mais baixas, é possível utilizar o casaco exterior adicional.

A segurança é assegurada pelos protetores NP3 nas articulações, um protetor de costas NP3 comprido, impressões refletoras nas mangas e costas, que lhe conferem uma classificação de proteção AA, de acordo com a norma EN 17092.

O logótipo distintivo da BMW é evidenciado em ambas as mangas, acrescentando um toque de estilo, a um design funcional que inclui, na frente

e nas costas fechos de correr para ventilação, quatro bolsos frontais, um bolso grande nas costas e um pequeno bolso na manga.

No casaco, o forro de rede, respirável e elástico, juntamente com os dois bolsos interiores com fecho de correr, contribuem para um maior conforto e praticidade. A presença de malha distanciadora 3D nas costas proporciona uma ventilação eficiente com a proteção dorsal.

Detalhes como a gola com fecho de dois botões de pressão, bainha das mangas infinitamente ajustável com fecho de velcro, e fecho de correr de união curto e completo, conferem uma adaptabilidade notável deste blusão GS Rallye.

A versão masculina está disponível nos tamanhos 46-66, 24-32, 98-118, enquanto a versão feminina oferece tamanhos de 34 a 48. O preço de venda recomendado para este casaco é de 1.024,00€.

Por seu lado, as calças GS Rallye, foram concebidas para temperaturas moderadas a elevadas e são igualmente à prova de água (também até 27.000 mm) e respiráveis, graças ao material GORE-TEX utilizado.

O mesmo tecido composto por algodão e poliamida, resistente à abrasão, oferece



ventilação adicional através de fechos de correr estrategicamente colocados.

Os protetores NP3 ajustáveis em altura na zona dos joelhos, a impressão refletora nas perneiras conferem igualmente a classificação de proteção AA, de acordo com a norma EN 17092.

As calças possuem bolsos com fecho de correr nas coxas, bainha infinitamente ajustável com fecho de velcro e um fecho de correr de união ao casaco. A largura das bainhas das calças pode ser também facilmente ajustada, sendo compatível com as botas GS Pro, graças ao fecho de correr integrado. O sistema de ajuste do cós das calças, por fecho de velcro, e a zona elástica no final das costas contribuem para um ajuste mais confortável.

Assim como o casaco, as calças também estão disponíveis nas versões masculina e feminina, com tamanhos e preços recomendados. A versão masculina abrange os tamanhos 46-66, 24-32, 98-118, enquanto a versão feminina está disponível nos tamanhos 34-48, ambas com um preço de venda recomendado de 715,00€. //



**LOPES & LOPES**

O seu concessionário Honda em Sintra

**NT**

Avenida Raúl Solnado 7A  
2725-397 Mem Martins

**219 229 195**  
[lopeslopes.pt](http://lopeslopes.pt)

 **HONDA**

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



## Feminino E ROBUSTO

UNIR A ELEGÂNCIA COM A SEGURANÇA É O MOTE DESTE BLUSÃO DE MOTOCICLISMO DE CORTE FEMININO.

**O** Blusão Cris Blue da RSW Motowear está agora disponível numa nova cor que combina um design distintivo com a segurança e o conforto adequado para todas as mulheres motociclistas contemporâneas.

O Cris Blue destaca-se pelo seu fabrico em tecido exterior 100% poliéster 600D que promove uma elevada resistência à abrasão e garante a durabilidade e a proteção necessárias nas mais diversas condições climáticas.

Para se adaptar à diversidade climática, o Blusão Cris Blue possui um forro térmico amovível e uma membrana impermeável, transpirável e corta-vento. A ventilação é feita através de entradas de ar frontais e extratores traseiros, proporcionando um conforto em todas as estações.

Detalhes funcionais, como fechos rápidos nas ancas, abertura de gola com íman e zíper para

união com as calças, melhoram ainda mais a experiência de condução e garantem um ajuste perfeito para cada motociclista.

Proteções homologadas nos ombros e cotovelos (NÍVEL 1 EN 1621-1:2021) e uma proteção de costas amovível, em EVA, além de elementos refletivos e aplicações verde fluor na frente, braços e costas, promovem a salvaguarda da integridade física em caso de acidente.

Disponível agora em azul, além das cores preto e branco, o Blusão Cris Blue com tamanhos variando de S a 2XL, tem com um valor de 154,97€.

Comprometida em fornecer produtos de qualidade que combinam estilo, segurança e conforto para todos os entusiastas do motociclismo, a RSW é uma empresa portuguesa que tem uma vasta gama de equipamentos de qualidade para motociclismo, para homem e mulher, que pode ver se seguir esta ligação (clique aqui). //



530  
hpe

# NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

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

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

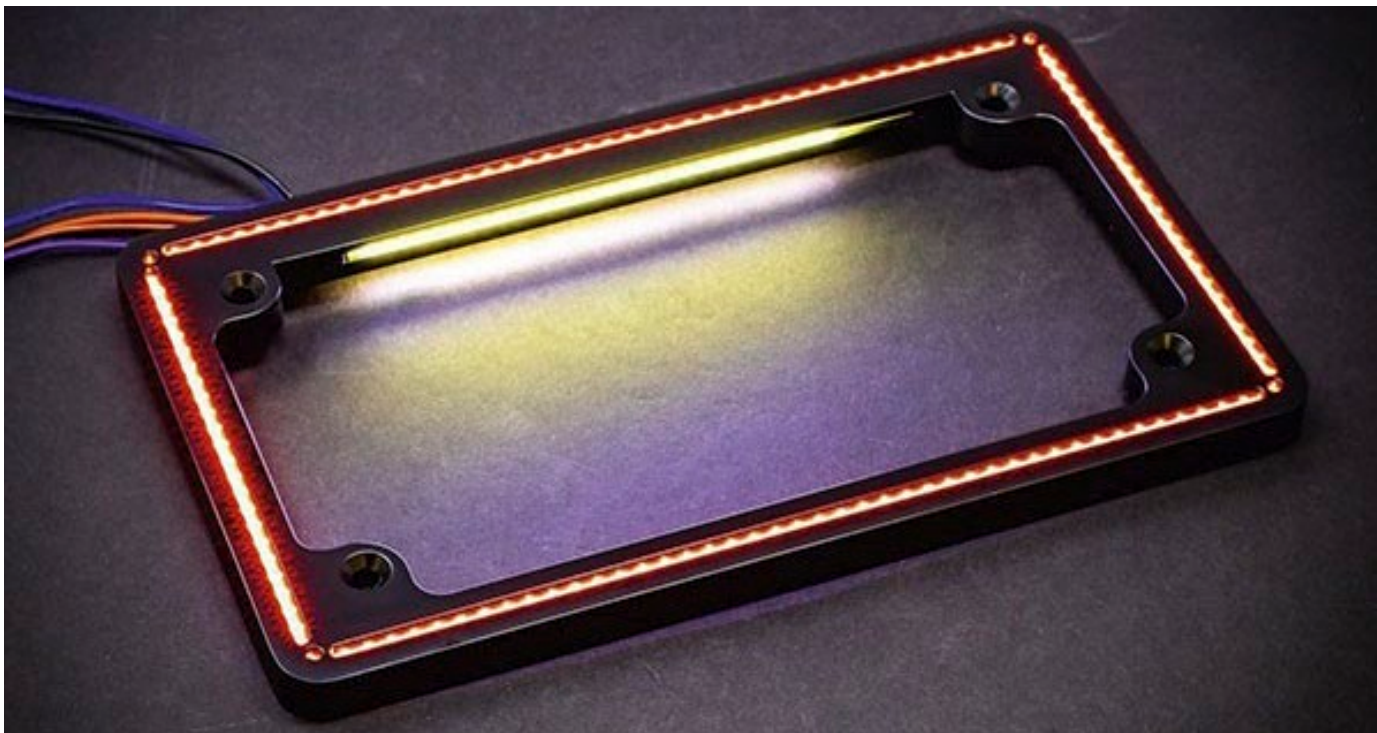
Sem rival no que toca às 2 e 3 rodas, esta é a scooter perfeita para entrar no futuro, através de uma experiência de condução refinada, **possível de conduzir também com Carta B**.

**Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.**



**PIAGGIO**<sup>®</sup>

piaggio.pt



# Iluminação 360°

UMA CRIAÇÃO REVOLUCIONÁRIA QUE PROMETE MELHORAR A VISIBILIDADE DOS MOTOCICLISTAS NA ESTRADA.

O fundador da NAMZ Custom Cycle Products, Jeff Zielinski, afirma que “chegou a altura de aumentar a visibilidade traseira das motos” e, para tal, apresentou a inovadora moldura de matrícula iluminada, 'Perfect Plate Light'.

A Perfect Plate Light (Luz de Matrícula Perfeita) é um nome algo ousado para a criação da NAMZ, mas a única razão pela qual a empresa faz tal afirmação é porque acredita que é verdadeira.

Além de segurar a matrícula no lugar correto da moto, também oferece todas as vantagens da iluminação LED, incluindo uma luz vermelha nas extremidades da matrícula, que replica a luz de travagem e os indicadores de mudança de direção, fazendo também a iluminação da matrícula em branco e, o mais importante, aumenta a segurança e visibilidade do motociclista na estrada!

Lançada em 2019, este pequeno acessório na traseira da moto garante que todos atrás do motociclista dele se apercebam mais facilmente.

Equipada com LEDs SMD ultra-brilhantes e completamente protegidos contra as intempéries para garantir um funcionamento sem problemas durante toda a sua vida útil, a moldura de iluminação da

matrícula é de fácil montagem em qualquer suporte de matrícula com as medidas de 7" x 4".

Existem ainda acessórios para a maioria dos modelos Harley-Davidson e Indian, e as molduras 'Perfect Plate Light' são também compatíveis com os eliminadores de indicadores de mudança de direção da NAMZ, proporcionando uma traseira mais limpa e ao mesmo tempo uma maior visibilidade.

Recentemente, a NAMZ apresentou a nova "Perfect Plate Lights" em arco para um melhor aspeto quando colocada na secção traseira da moto.

De acordo com Jeff: "Estas são as únicas molduras de matrícula LED de 360 graus disponíveis no mercado. Construídas com os mesmos LEDs SMD ultra-brilhantes e seladas contra as intempéries para garantir um brilho duradouro, as nossas molduras curvas estão disponíveis em acabamento preto brilhante de revestimento em pó ou cromado, com um suporte de matrícula estilo original ou um suporte de superfície universal que utiliza os orifícios de parafusos também originais já existentes para aplicações de luzes traseiras adicionais."

Celebrando 21 anos de atividade, estes produtos da NAMZ podem ser adquiridos através do seu site oficial. //

# 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**



# Viajar **SEGURO**

OS NOVOS PNEUS TURÍSTICOS DA METZELER, ESTÃO A CONCLUIR COM ÊXITO AS ETAPAS FINAIS DE DESENVOLVIMENTO E TESTES.

**C**omparado com o seu antecessor, o Roadtec 01, o Roadtec 02 melhora significativamente o desempenho dinâmico, especialmente em piso molhado, destacando-se por utilizar uma alta percentagem de materiais naturais ou reciclados, derivados de plantas e vegetais.

O Roadtec 02 pertence ao segmento Sport-Touring, ou seja, pneus para uma utilização mista entre uma condução mais tranquila e por vezes mais agressiva. No entanto, a Metzeler elevou a fasquia do desportivismo com este produto, criando efetivamente um pneu "Super Sport Touring".

Este novo pneu da Metzeler combina características típicas de pneus de turismo, como a alta durabilidade e excelente aderência em

superfícies molhadas, com características dos pneus desportivos, como a agilidade.

Em qualquer caso, são companheiros ideais que tornam a condução mais fácil e menos fatigante, melhorando também a estabilidade durante a inclinação em curva.

Os Metzeler Roadtec 02 são destinados às motos de alta cilindrada usadas tanto em deslocações curtas na cidade como nas longas viagens.

Em qualquer caso, são companheiros ideais que tornam a condução mais fácil e menos fatigante, melhorando também a estabilidade durante a inclinação em curva.

Graças aos novos compostos os Roadtec 02 aquecem mais rapidamente, proporcionando segurança desde os primeiros quilómetros. Além disso, o desempenho em condições adversas, como

frio, humidade e asfalto escorregadio, foi também melhorado.

Os pneus Metzeler Roadtec 02 são também a primeira linha de produtos da Metzeler caracterizada por uma alta percentagem de materiais naturais e reciclados, que reduz significativamente o uso de materiais de origem fóssil e mineral.

Francesco Pietrangeli, Diretor de Marketing da Metzeler, comentou: "O ROADTEC 02 será um excelente representante dos valores da marca Metzeler. Para nós, viajar é a essência do motociclismo, um estilo de vida. Estamos falando com motociclistas que andam de moto mesmo sob chuva e frio, e também com os românticos ávidos por aventura e experiências para contar. Tudo isso sem negligenciar a qualidade, pois quem viaja confia em pneus de alta qualidade, seguros mesmo em condições adversas, que facilitam a condução e são menos cansativos. O ROADTEC 02 incorpora perfeitamente esses valores, levando em consideração também a proteção do ambiente, ao

reduzir significativamente o uso de materiais de origem fóssil e mineral, privilegiando os materiais naturais ou reciclados".

Espera-se que os pneus Metzeler Roadtec 02 estejam disponíveis para aquisição a partir de janeiro de 2024. //



Distribuidor Oficial



SINCE 1956

kappamoto.com

Ride your life.

## EQUIPAMENTO DENALI D7 PRO DUAL-BEAM



# Iluminar O FUTURO

OS DENALI D7 PRO DUAL-BEAM SÃO RECONHECIDOS COMO OS MAIS AVANÇADOS E POTENTES FARÓIS EM TERMOS DE FUNCIONALIDADES.

Os Denali D7 Pro Dual-Beam têm uma incrível luminosidade de 23,000 lumens (11.600 cada) e 4 polegadas de diâmetro. Destacam-se por serem os faróis complementares mais brilhantes, com menos de 4,5 polegadas.

O design inovador apresenta um feixe de luz duplo independente, permitindo um controle total sobre a iluminação de preenchimento central e o feixe de luz externo de destaque.

O exclusivo sistema Modular Snap-On X-Lens oferece uma personalização instantânea da cor do feixe de inundação central ou luz diurna (DRL), proporcionando opções entre branco, âmbar e amarelo.

Por meio do revolucionário DialDim Switch ou CANsmart Controller são controladas todas as funcionalidades de iluminação de forma eficiente,

garantindo assim uma experiência de condução personalizada e mais segura.

Os D7 Pro Dual-Beam aumentam ainda a visibilidade do motociclistas na estrada com o "DRL Boost Mode" que permite ao centro óptico operar como uma DRL (day running light) com intensidade reduzida ou aumentar para 100%, criando um feixe de luz de preenchimento de alta potência. A estética X-Lens integra-se perfeitamente com os faróis modernos, como os da BMW R1300GS.

A tecnologia Dual-Beam oferece um controle independente sobre a mancha de iluminação central e o feixe de luz externo, permitindo que se adapte instantaneamente às condições da estrada.

Ainda sem preço definido, as pré-encomendas para os Faróis Denali D7 Pro estarão abertas a partir de 1 de janeiro de 2024 através do site da Longitude 009. //



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



**V-STRUM 900 DDE**

**GSX-8S**

**Qual é a tua alma gémea?**



/SuzukiPT



@suzukimotospt

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



**SUZUKI**



## Passeando pela Grécia/Balcãs DE ESPARTA ATÉ ATENAS DANDO A VOLTA AO SUL

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

**H**á um Sítio Arqueológico muito importante em Mystras. Eu podia vê-lo pela encosta do monte, porque está situado como num anfiteatro sobre a cidadezinha.

A senhora do alojamento era russa e estivemos na conversa sobre a guerra e como ela tinha pena de não poder visitar o seu país. Falámos também do sítio arqueológico e fiquei a saber que demoraria a manhã toda a visitá-lo, porque se estende pela encosta do monte e é composto por diversos espaços.

Por vezes tenho de fazer opções e ali optei prosseguir para Esparta e assim ficar com tempo para descer até à ponta sul da península e só depois subir para Atenas, pela costa.

Esparta, a cidade do lendário rei e general Leónidas e os seus 300 guerreiros.

A antiga Esparta com o monte Taígeto ao fundo, que se eleva até aos 2400 metros. Na realidade não é um monte e sim uma cordilheira das mais antigas registadas na Europa e que aparece referida na Odisseia de Homero. Fiquei fascinada por poder localizar e olhar para uma paisagem que vem desde a Grécia antiga até aos nossos dias. Eu sei que toda a terra e monte pela Europa tem história antiga, pois nada cresceu de repente, mas não pude evitar a sensação de pisar terra sagrada para a humanidade.

E lá estava a Acropole sobre uma pequena colina, sem bilhete para comprar, apenas um portão sem guarda onde eu entrei livremente.

Esparta tinha o exército mais temido da Grécia, porque os seus homens eram treinados desde miúdos para se tornarem grandes guerreiros. Eram retira-





dos das famílias em criança para viverem em meios agrestes, aprendendo a suportar a fome, o frio, a dor e tudo o que lhes pudesse vir a surgir pela frente. Este treino, que era uma forma de vida, conferia-lhes tanta força, experiência e conhecimento, que eram vistos quase como semideuses.

O nome Esparta é conhecido mundialmente devido à sua história, sendo até hoje símbolo de heroísmo e autossacrifício, bem como de uma forma frugal de viver.

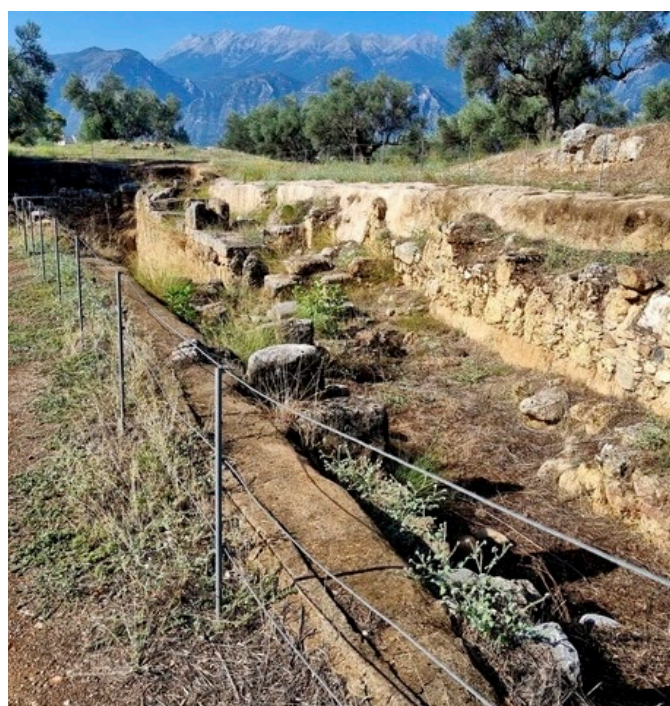
Ainda hoje usamos o termo “espartano” para descrever algo simples e despojado com sinónimos como: austero, rígido, rigoroso, severo ou implacável e intransigente.

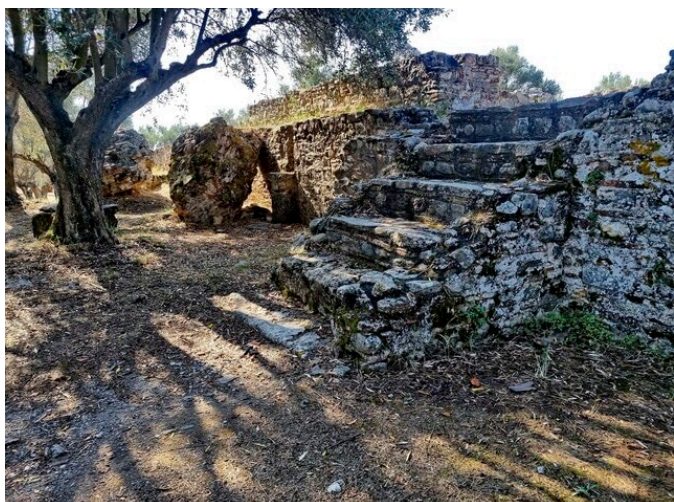
Esparta fica na região da Lacónia, que também viu o seu nome associado às principais características da sociedade espartana, originando o termo “lacónico” que ficou associado a uma forma sucinta e sintética de falar e escrever.

Dá para ver que aquela gente era “curta e grossa” na vida do dia-a-dia, sem ostentações, nem coisas supérfluas, sem esculturas nem adornos, o que contribuiu para que, mesmo hoje, não haja muitos vestígios da sua sociedade, porque além de terem pouco o que deixar, provocaram muitos ódios que geraram a destruição de tudo o que era seu ao serem vencidos e superados.

Eu sabia isso tudo, mas agora que estava ali, pisando o seu lugar, conseguia perceber melhor o que e isso queria dizer... havia tão pouco das edificações, caminhos e estruturas da época.

É certo que estão em escavações, e muita coisa »





estará debaixo daquela terra acumulada, mas mesmo o anfiteatro é quase apenas uma curva cavada na encosta da colina, quase impercetível.

Deu-me uma nostalgia! Sentei-me ali e fiquei a olhar, imaginando como seria fantástico poder ver como tudo aquilo era há 25 séculos. Por outro lado, cruzei, foi há tanto tempo e, segundo lendas e histórias, as guerras foram tão sangrentas que o melhor é ficar tudo como está, na base da imaginação!

Mas a guerra não foi ali, foi bem mais para norte. Leónidas recebeu o pedido de ajuda para defender a Grécia da invasão dos persas e conduziu os seus homens para norte de Atenas onde travou a batalha do desfiladeiro das Termópilas, lutando até à morte e retendo as tropas invasoras.

De entre os seus homens apenas 300 eram espartanos, um número insignificante perante as tropas do Xá, e foram eles que deram o mote para o filme 300.

Reza a lenda que o Xá persa ameaçou-os dizendo: “Minhas flechas serão tão numerosas que obscurecerão a luz do Sol”.

Ao que Leónidas respondeu: “Tanto melhor, combateremos à sombra!”

Os espartanos podiam ser lacónicos, mas tinham sentido de humor!

Dizem que os espartanos mataram mais de 20 mil persas antes de serem aniquilados...

Impossível passar por aquele sítio, relembrar a história e não lembrar a estória do filme 300 mais a sua frase icónica: this is Sparta!

Sai-se da acrópole em direção ao centro da cidade e lá está, Leónidas! Tive de fazer uma espécie de “um minuto de silêncio” ao grande herói.

Dirigi-me para sul. Havia uma terrinha lá bem abaixo onde eu queria passar sem falta.

Eu já não me lembrava que por aqueles lados LARANJA e PORTUGAL pronunciam-se praticamente da mesma forma, uma embalagem de sumo avivou-me a memória. A sonoridade das duas palavras é praticamente a mesma, mas a escrita também, se formos ao google tradutor e o pusermos a falar entendemos melhor porque é que aquela gente sorri quando eu digo que venho de Portugal.



Conduzir calmamente era tudo o que eu queria, mas não pude deixar de parar ao avistar uma igreja ortodoxa. Elas são sempre tão bonitas! Estava em Molai e era a igreja de São Nectarios.

Estava aberta e pude visitá-la com calma, pois só estava lá a senhora responsável, não havia ninguém a orar.

Sinto-me sempre desconfortável a explorar uma igreja onde há gente a rezar, sobretudo aquelas que são pequenas e onde as pessoas se movimentam quando rezam, de um altar para o outro, de imagem em imagem, beijando-as e tocando-as, porque nunca sei como me mover ou se vou ferir a sua sensibilidade.

As pinturas que contam histórias sempre me fascinam, por vezes contam mesmo histórias recentes, os religiosos é que parecem sempre velhos, com barbas brancas e chapéus negros.

Gostava de um dia assistir a uma celebração e entender as movimentações no espaço religioso, o que há por trás da porta no altar e quem lá entra ou quem de lá sai. »





E há velas fininhas e medalhas que são oferecidas às imagens com muita devoção.

E lá estava “o rochedo mais bonito do mundo” a lembrar o desenho do Príncipezinho, da cobra que engoliu um elefante!

Monemvasia fica do outro lado do rochedo, o lado sul, na encosta voltada para o mar Egeu.

A vila está ligada a terra por um istmo, que curiosamente é uma palavra de origem grega e que quer dizer pescoço em português.

Atravessa-se as águas límpidas como cristal até ao rochedo onde não circula qualquer tipo de veículo.

Estaciona-se à porta e, assim que se entra a muralha, percebe-se porque nenhum veículo ali circula, as ruínas são como caminhos privados entre casinhas.

Monemvasia foi fundada pelos bizantinos no século VI e é uma cidadela medieval encantadora. A fortaleza é chamada “Gibraltar do Oriente” e foi ocupada por bizantinos, cruzados, venezianos e turcos.

O “Kastro” – (castelo), é dividido em duas partes, a cidade baixa e a cidade alta.

Não fui até à cidade alta, porque os caminhos são íngremes e com degraus, e o calor não me inspirou a subir.

Afinal há carrinhos a circular ali, carrinhos de mão que, pelo ar de quem os manobrava, eram difíceis de controlar!

Há recantos tão bonitos para explorar na cidade baixa, que me ocupei por ali, a fotografar e a desenhar.

A vontade era ficar ali por horas a explorar e desenhar, porque é tudo tão bonitinho e acolhedor!

Só para viver um pouco daquela atmosfera valeu a pena descer todo o Peloponeso antes de ir para Atenas.

Acabei por me instalar na pracinha central onde não faltam esplanadas de cafés e restaurantes, para me refrescar e curtir o ambiente.

E, acompanhada por uma cerveja gelada, acabei por me por na conversa com turistas e residentes sobre banalidades do dia-a-dia por aquelas paragens.

Lentamente, como quem não tem vontade de ir a lado nenhum, lá fui caminhando até à saída para me fazer de novo à estrada.

Monemvasia em grego, significa “entrada única” e eu lá saí pelo mesmo caminho por onde entrei, para começar a subir para Atenas.

Por aquela altura a minha mão esquerda começava a falhar e eu só rezava para que não me aparecesse nenhuma novidade inesperada, que me obrigasse a ações repentinas, porque eu sabia que não conseguiria.

Felizmente as estradas eram poucas e pouco movimentadas, sem muito assunto para eu me distrair. Ainda tive um ou outro momento de algum stress, quando um carro me aparecia de repente, vindo não sei de onde, e entrava na minha frente, sem imaginar o quanto eu estava limitada na minha rapidez de reação.

Eu não queria ir direta a Atenas pelo caminho mais curto, não queria fazer autoestrada, e queria chegar-me à costa leste assim que a montanha me permitisse. Por isso fui passando por povoações fora da estrada principal, em perspetivas encantadoras.

A montanha que eu atravessara no dia anterior aparecia ao longe, imponente e com nuvens por cima. Do outro lado devia estar a chover, segundo as previsões. Sorte a minha que andava à frente do mau tempo, deixando-o a molhar os caminhos que já fizera.

Finalmente cheguei a Astros, junto do Golfo Argólico, quando a terra começa a curvar para outro braço de terra onde fica Náuplia.

Astros é uma terrinha sem grandes atrativos, daqueles sítios onde a gente pára porque tem um »»



# CRÓNICA

quiosque que serve bebidas frescas.

E ainda bem que parei, porque refresquei a garganta e o pulso, para depois enfrentar a ventania de leste que atirava até a água para a estrada.

Quando eu andava pela Islândia sentia-me confusa porque, como não há árvores por lá, não conseguia prever de que lado vinha o vento, mas agora, com as palmeiras a vergarem à força do vento, já não achava tão reconfortante ver o efeito que ele fazia. Era meio assustador!

Havia parapentes no ar com aquela ventania! São malucos os gregos? Se eu me via grega a conduzir a moto no chão, eles não stressariam no ar?

Quando está vento e atravesso uma localidade, sinto-me bem mais confortável, ao menos se eu cair alguém estará por perto para me ajudar a levantar. Não, eu posso fazer tudo menos cair, nem queria imaginar a avaria que seria se eu caísse e me magoasse na mão marota!

E lá estava Náuplia, com a sua fortaleza de Palamidi no topo do monte. Seguramente que eu não

subiria lá acima. É daquelas coisas que eu prefiro apreciar cá de baixo, embora imaginasse que o golfo e a cidade vistos lá de cima deveriam formar uma paisagem impressionante. Mas com aquele vento todo, a subida com curvas, carros e camionetas à mistura, e a minha mão a doer cada vez mais e a perder a força... eu não arriscaria!

A cidade foi fortificada pelos venezianos no século XV para se proteger contra os piratas.

E o castelo de Bourtzi, no meio do mar! Tal como a fortaleza no monte, o castelo é veneziano. Bourtzi significa torre em turco, e é o que o castelinho é, uma torre no meio das águas do porto.

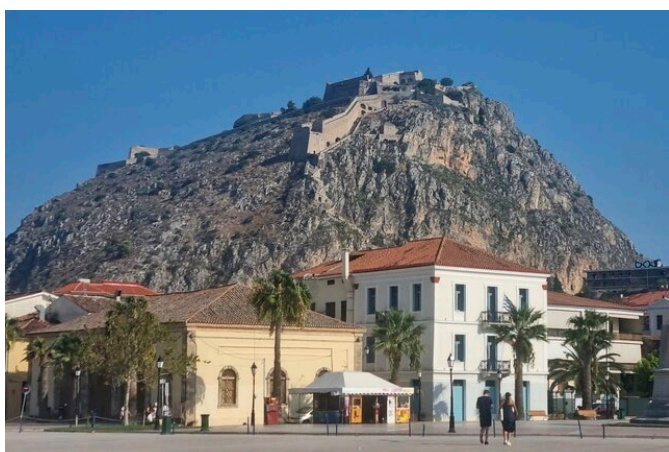
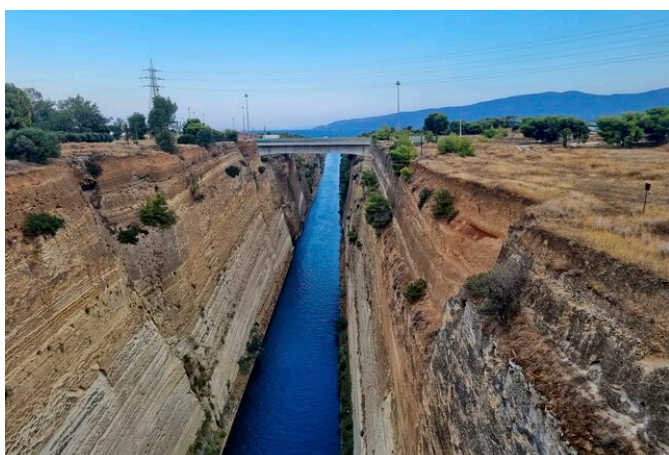
O castelo aquático impressionou-me bastante e confesso que me apetecia apanhar um barco e ir lá vê-lo de perto.

Lá segui, meio relutantemente, maldizendo a minha incapacidade de explorar mais em pormenor.

Claro que o azul quase artificial do mar me reconfortaria bastante, afinal ainda havia muita coisa para ver e para viver e eu poderei voltar a passar ali nou-







tra viagem qualquer, sem limitações na condução. E então lá estava ele...

Parece uma ponte comum, quando a gente o atravessa concentrada na estrada, mas na realidade é uma obra impressionante, o Canal de Corinto.

Foi construído no final do século XIX, meio a “pá e pica”.

Já um dia o atravesssei sem perceber que era ali, mas desta vez eu ia atenta e não o deixaria passar debaixo das minhas rodas sem parar para o apreciar.

O Canal de Corinto liga o Golfo de Corinto ao Mar Egeu e, literalmente, rasga o Istmo de Corinto, que liga Peloponso à Grécia continental, para fazer esta ligação.

Não é muito longo, tem pouco mais de 6 quilómetros de comprimento, mas é impressionante porque é profundo, como se o mar ficasse entre paredes.

Ele permite a circulação rápida de barcos desde o golfo até ao mar Egeu que, antes da sua construção, teriam de dar a volta a toda a península de Peloponeso, o que alongava a viagem para mais de 700 quilómetros.

Uma obra que foi primeiramente pensada pelos romanos, para acabar por ser realizada apenas 20 séculos depois.

Como é bastante estreito, tem pouco mais de 20 metros de largura, não permite a passagem de grandes barcos, por isso apenas barcos de médio e pequeno porte lá passam.

É claro que o desenhei! Ainda bem que a mão marota era a esquerda, senão não poderia ter desenhado coisa nenhuma.

A sensação de deixar para trás coisas que queria ver e não podia, tinha-se desvanecido e foi cheia de satisfação que segui pela costa até Atenas, entre carros que não podiam andar, mas me davam passagem, por caminhos meio sinuosos e em estado manhoso, entre zonas portuárias e zonas industriais sombrias.

Em Atenas havia um problema no meu alojamento, que não podia receber os hóspedes por causa de uma avaria elétrica.

O dono estava todo aflito a tratar de arranjar alojamento para toda a gente e encontrou um sítio bem fixe para mim. Fiquei instalada mesmo no centro da cidade a preço bastante económico e junto de restaurante, bares e festa!

Que belo serão passei numa esplanada bem gira, “Los gatos”, com sangria, música e gente bem-disposta sem perturbar demais o meu sossego.

Amanhã vou passear pela cidade de que já tenho saudades, e depois subir o país. //



## Marc Marquez e o Repsol Honda Team - O fim de uma era!

O LIVRO QUE RESUME A CARREIRA DE SUCESSO DO ESPANHOL, EM MOTOGP, ENQUANTO PILOTO OFICIAL DA HONDA.

O HRC, o departamento desportivo da Honda, homenageou o piloto Marc Marquez com um livro digital que ilustra a sua carreira de sucesso como piloto oficial da marca, entre 2012 e 2023.

Muitas fotos e muitas curiosidades, assim como ilustrações dos diversos fatos e capacetes que o piloto usou ao longo da sua carreira, ilustram esta publicação digital. Com a saída da equipa em que militou durante 11 anos, Marc Marquez busca novos desafios e 2024 vai ser testemunha do seu desempenho numa nova equipa e com uma nova marca.

Após seis Campeonatos do Mundo, 59 vitórias e 2.626 pontos, a era de Marc Marquez como piloto da HRC na

Repsol Honda Team chegou ao fim. O fim de semana do GP de Valência foi uma oportunidade para todos os envolvidos recordarem o tempo que passaram juntos.

Durante o seu tempo na HRC com a Repsol Honda Team, Marc Marquez conquistou seis Campeonatos do Mundo de MotoGP, 59 vitórias na classe principal, 101 pódios, 64 poles, 59 voltas mais rápidas e um total de 2.626 pontos.

Marc Marquez terminou esta fase da sua jornada com a HRC como o piloto mais bem sucedido da Honda em termos de vitórias na classe principal, bem como o segundo lugar em número de pole positions tanto na classe principal como em todas as classes de Grande



Prémio. O piloto de Cervera, Espanha, deixa para trás uma lista de feitos e recordes que não vão ser facilmente superados.

A relação entre o #93 e a Repsol Honda Team alcançou o sucesso quase imediatamente em 2013, quando Marquez venceu apenas a sua segunda corrida, tornando-se o vencedor mais jovem de sempre na classe principal de GP, aos 20 anos e 60 dias de idade.

Um primeiro Campeonato do Mundo seguiria no mesmo ano, em que como estreante só não subiu ao pódio em duas corridas.

13 vitórias, incluindo dez seguidas para começar a temporada, consolidariam os Campeonatos do Mundo consecutivos e uma série de novos recordes. Uma temporada de aprendizagem seguiria em 2015, quando Marquez enfrentou um ano desafiador com várias desistências.

Mas todas estas lições seriam postas em prática em 2016, quando o #93 voltou a vencer e conquistou o terceiro título da classe principal. 2017 e 2018 seguiram um padrão semelhante, com o quarto e quinto títulos a chegar logo de seguida.

A performance de Marquez em 2019 estabeleceria um novo padrão, não apenas para a Repsol Honda Team, mas para todo o MotoGP, já que o #93 terminaria entre os dois primeiros em todas as corridas que completou.

Com 420 pontos, o (até agora) oito vezes Campeão

do Mundo estabeleceu um novo recorde de pontos numa temporada, que só seria superado em 2023 com a introdução das corridas Sprint, ao sábado, e que rendem metade dos pontos da corrida principal.

Os anos seguintes destacariam o espírito de campeão de Marquez, superando lesões, contratemplos e dificuldades após a sua queda fatídica no GP de Espanha em Jerez, 2020. 581 dias após este acidente, Marquez voltaria a vencer no seu amado circuito de Sachsenring - provando sem dúvida que o espírito e a velocidade de um campeão nunca desaparecem.

Vitórias em Austin e Misano sucediam-se para terminar a temporada de 2021 em alta, antes de a lesão voltar a prejudicar o seu desempenho.

Alguns momentos finais brilhantes, como um 100º pódio na classe principal na Austrália e um regresso 'romântico' ao pódio na casa da Honda no Japão, destacar-se-iam em 2022 e 2023.

Desde o primeiro dia até ao último, a história da Repsol Honda Team e de Marc Marquez tem sido uma das mais bem-sucedidas e únicas em todo o desporto motorizado.

É uma história circular, pois a última corrida de Marquez em Valência, o mesmo cenário do seu primeiro teste na Honda RC213V, em 2013, com a qual ele conquistou o seu primeiro Campeonato do Mundo.

Pode ver o livro online nesta ligação ([clique aqui](#)) //



» Mundial de Velocidade - MotoGP



## Bagnaia Campeão do Mundo

PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO, O PILOTO DA DUCATI LENOVO TEAM FRANCESCO BAGNAIA CONFIRMA-SE COMO CAMPEÃO DO MUNDO, ACABANDO COM UMA VITÓRIA NO GP DE VALÊNCIA.

**A HISTÓRIA** repetiu-se: Francesco Bagnaia é o Campeão do Mundo de MotoGP de 2023.

Com uma vitória no final da temporada do GP de Valência, realizada no Circuito Ricardo Tormo em Cheste, o piloto da Ducati Lenovo Team garantiu o seu segundo título mundial na categoria rainha.

Depois de ter feito história por ser o primeiro piloto italiano a vencer no MotoGP com uma moto italiana no ano passado, o piloto da Ducati Lenovo Team escreveu agora outro capítulo importante na história das corridas de motos ao reconfirmar-se no topo do mundo com a sua Desmosedici GP.

Para a dupla Bagnaia-Ducati foi mais uma jornada emocionante, após 7 sucessos alcançados nos 20 GPs e 4 vitórias nas corridas Sprint de Sábado, introduzidas

este ano no programa do evento.

Desde a sua primeira vitória no Grande Prémio inaugural em Portimão, a um sucesso inesquecível em Jerez, ao triunfo perante o seu público em Mugello, até às grandes vitórias na Holanda e na Áustria, a marcha de Pecco e da sua Desmosedici GP rumo ao segundo título parecia imparável, mas o dramático acidente em Barcelona, do qual o piloto de Chivasso felizmente saiu com nódoas negras mas sem fra turas, pôs fim à sua ascensão.

Com Jorge Martín cada vez mais em sintonia com a sua Desmosedici GP da Ducati Pramac, a luta pelo título mundial tornou-se rapidamente um frente a frente entre os dois pilotos Ducati.

No entanto, a resposta de Bagnaia não demorou

muito a chegar e com mais uma espetacular vitória na Indonésia, saindo da décima terceira posição da grelha, o piloto da Ducati Lenovo Team retomou a sua escalada para o topo do Campeonato do Mundo.

O emocionante final de Valência viu Bagnaia partir da primeira posição da grelha após a penalização de Viñales (Aprilia) no warm-up e o piloto de Chivasso aproveitou ao máximo a sua vantagem com uma excelente partida.

Martin acabaria por cair na 6ª volta, pondo fim à luta pelo título. Bagnaia herdou a liderança na 19ª volta quando Miller (KTM) também caiu na Curva 11.

**Francesco Bagnaia (#1, Ducati Lenovo Team):** *"Estou super feliz, mais do que isto é impossível, também porque ganhámos a corrida, por isso é fantástico. Quero agradecer muito a toda a equipa, fizeram um trabalho fantástico, desde Barcelona, foi muito difícil para nós, mas merecemos este título mais do que ninguém. Não vi nada atrás de mim, estava a pensar que o Jorge ainda estava na corrida e fiquei bastante assustado com isso. Só estava a pensar em ganhar a corrida, porque era a melhor forma de terminar a época." //*



» Mundial de Velocidade - MotoGP



## Teste de Valência com Viñales mais rápido

MAVERICK VIÑALES ACABOU COMO O MAIS RÁPIDO DOS TREINOS PRÉ-ÉPOCA EM VALENCIA, MAS MARC MÁRQUEZ ESTEVE NO TOPO DA TABELA A DADA ALTURA.

**MAVERICK** Viñales, da Aprilia Racing, acabou como o mais rápido dos treinos pré-época em Valencia, com um tempo de 1:29.253, mas Marc Márquez, a estreiar a Ducati da Gresini Racing, terminou o seu primeiro dia como piloto da Ducati em 4º, atrás do segundo mais rápido Brad Binder (KTM Red Bull Factory Racing) e do terceiro lugar Marco Bezzecchi (Ducati Mooney VR46), assinalando um início fantástico para o seu novo capítulo no MotoGP.

Foi um dia importante em Espanha quando o oito vezes Campeão do Mundo subiu a bordo da sua Ducati Gresini pela primeira vez, entretanto, por marcas, os treinos ficaram assim:

**APRÍLIA:** Com Aleix Espargaró (Aprilia Racing) forçado a ficar de fora a maior parte do dia após o agravamento da lesão sofrida no Qatar, o trabalho pesado foi deixado para Viñales.





A equipe de Noale trouxe um novo braço oscilante para o Teste de Valência, e com Oliveira ausente, Raul Fernández pôde testar a RS-GP de 2023 pela primeira vez.

O espanhol passou a maior parte do dia entre os cinco primeiros e também esteve brevemente no topo. Viñales completou umas impressionantes 86 voltas, o máximo de todos. A Aprilia prepara-se para revelar o seu pacote completo para 2024 no Teste de Sepang em fevereiro.

**KTM / GÁS GÁS:** Vestindo o vermelho GASGAS Tech3 pela primeira vez, o Campeão do Mundo de Moto2 Pedro Acosta fez a sua tão esperada estreia no MotoGP.

O espanhol tinha uma RC16 com especificações de 2023 disponíveis e foi uma estreia impressionante do jovem de 19 anos, com Acosta terminando o teste a apenas 1,2s do 1º.

Acosta sofreu uma pequena queda na Curva 2, a 30 minutos do fim, mas isso não vai preocupá-lo nem à GASGAS.

O companheiro de equipa de Acosta, Augusto Fernández, foi 14º depois de completar 72 voltas, e o outro grande ponto de interesse do campo austríaco foi a RC16 camuflada que Jack Miller utilizou (abaixo).

A KTM exibiu uma nova aerodinâmica e uma nova entrada de ar, o que foi uma grande mudança, e depois de fazer uma grande defesa na Curva 2, Miller penetrou no top 10 e terminou em nono após 62 voltas completadas.

O tempo de Binder que o impulsionou para 2º veio nos 10 minutos finais do Teste – não na moto de 2024 que ele também testou – mas logo na volta seguinte, na Curva 5, o sul-africano perdeu a frente e caiu.

**DUCATI:** Marc Márquez não demorou muito para chegar ao topo da tabela de tempos na sua estreia na Desmosedici de 2023 da Ducati, com o sorriso do #93 assim que se sentou após sua primeira saída nos contando tudo o que precisávamos saber. Marc Márquez a pouco mais de 90 minutos para o fim do dia, com o seu tempo de 1:29.460 0,25 s mais rápido do que qualquer outro antes de Maverick Viñales (Aprilia Racing) elevar a fasquia a pouco mais de uma hora do fim.

Terminando o dia mais cedo, Marc Márquez completou

49 voltas e terminou o Teste de Valência a 0,171s de Viñales e 0,078s atrás de Bezzecchi.

O Campeão Mundial Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo Team) foi acompanhado pelo companheiro de equipa Enea Bastianini e seu rival pelo título de 2023, Jorge Martin (Ducati Prima Pramac) nos testes de um novo chassis.

Um novo motor também foi testado, e Pecco completou 51 voltas terminando o dia em 10º, com Bastianini em 8º e Martin em 15º.

O medalhista de bronze de 2023, Bezzecchi, (ao lado) foi acompanhado no box da Mooney VR46 pelo novo companheiro de equipa Fabio Di Giannantonio.

Di Giannantonio foi um piloto feliz no final do dia e conseguiu melhorar o ritmo que exibiu no GP de Valência de domingo. 'Diggia' conquistou um 7º, 0,4s atrás do P1.

O mesmo pode ser dito de Alex Márquez (Ducati Gresini Racing). O espanhol tinha uma Ducati 2023 e 2022 do seu lado da boxe e disse que a Ducati 2023 foi uma mudança maior do que o esperado com uma boa melhoria no motor e na potência.

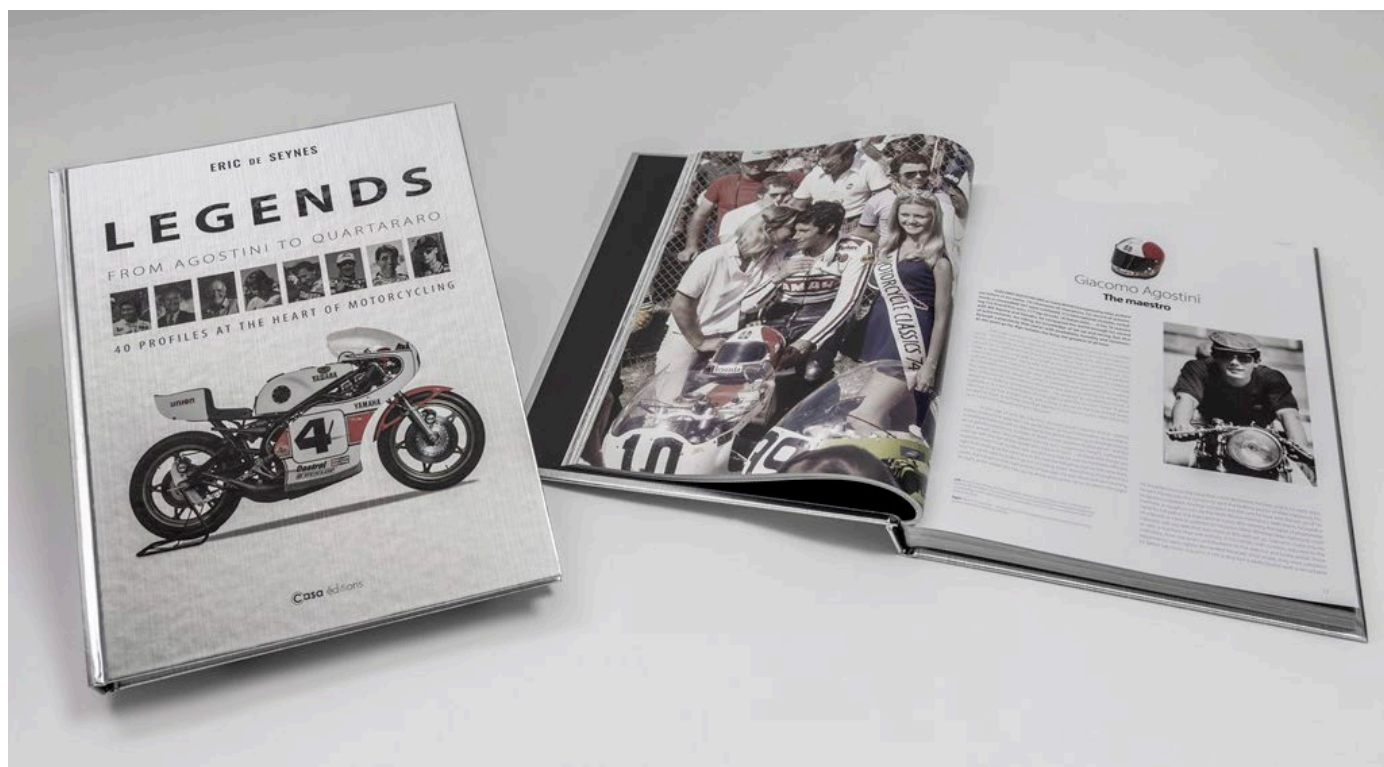
Além disso, Marc Márquez não foi o único piloto a habituar-se a uma Ducati pela primeira vez. Franco Morbidelli (21 ao lado, Ducati Prima Pramac) começou o seu novo capítulo no MotoGP herdando as motos de Johann Zarco (agora na Honda Castrol LCR) de 2023, mas com adições da cauda e aerodinâmica atualizadas que o francês não estava usando.

A volta mais rápida de Morbidelli das 69 que ele completou foi 1:30.206, dando ao #21 o 16º.

**HONDA:** Foi o início de uma nova era para o gigante japonês ao receberem Luca Marini na garagem da Honda Repsol ao lado do recuperado Joan Mir, com Zarco a juntar-se a Takaaki Nakagami (Honda Idemitsu LCR).

A nova Honda é essencialmente uma moto completamente atualizada que possui um novo chassis, um novo braço oscilante, nova aerodinâmica, novos escapes... tudo.

Nas últimas duas horas do dia, Mir foi avistado com a nova aerodinâmica traseira da Honda, semelhante ao que vimos nas KTM's nas últimas corridas. //



## "Legends" de Agostini a Quartararo - Um livro por Eric de Seynes

UMA SAGA COM 40 CAMPEÕES LENDÁRIOS DE MOTOCICLISMO, COLABORADORES E PERSONALIDADES

**ERIC DE SEYNES** tem sido um interveniente privilegiado e testemunha do mundo do motociclismo durante quase 50 anos, desempenhando os papéis de mecânico, piloto, jornalista, produtor, diretor de patrocínios de equipas em campeonatos do mundo de Fórmula 1 e motociclismo, bem como organizador e promotor de campeonatos.

Atualmente, Presidente da Yamaha Motor Europe, de Seynes sempre manteve o compromisso de viver a sua paixão plenamente todos os dias. Este percurso de carreira único proporcionou a de Seynes uma riqueza de experiências e uma relação próxima com muitas das personalidades que "fizeram o motociclismo" e as lendas das corridas que conquistaram campeonatos mundiais ao longo das últimas décadas.

No livro "Legends", de Seynes partilha mais do que simplesmente as suas memórias ao longo de 300 páginas. Agradece àqueles com quem partilhou a sua jornada de vida e descreve a sua paixão através de 40 retratos de campeões e protagonistas de desta-

que no mundo do motociclismo. Num relato rico em memórias íntimas, anedotas e fotografias inéditas, de Seynes presta homenagem à paixão, genialidade e talento daqueles que escreveram, e continuam a escrever, a incrível história das corridas de motos.

"Este livro leva-nos ao coração da paixão, das corridas e do mundo do motociclismo, como todos nós amamos", declarou Jorge Viegas, Presidente da Federação Internacional de Motociclismo (FIM).

Um excelente presente de temporada para os verdadeiros entusiastas da competição de motociclismo, "Legends" está disponível nas versões em inglês e francês e pode ser encomendado online no site da Yamaha Motor ou adquirido em concessionários Yamaha em toda a Europa.

As receitas provenientes da venda do livro serão doadas ao Fundo de Dotação para o Património do Desporto Motociclístico (FDPSM), uma organização dedicada à preservação do património das corridas de motociclismo. //



» TT da Ilha de Man

## ILHA DE MAN 2024 JÁ TEM DATAS

O TOURIST TROPHY DA ILHA DE MAN JÁ TEM DIAS E HORAS PARA ACONTECER, COMEÇANDO, COMO HABITUALMENTE, EM FINS DE MAIO.

**ESTE ANO** que vem, a 103ª iteração do famoso TT começa com treinos da segunda-feira 27 de Maio, que é um feriado no Reino Unido, e vai até Sábado 8 de Junho, acabando em grande com o Senior, a maior prova da quinzena.

Os treinos, livres e de qualificação, que têm de acomodar as numerosas classes admitidas, duram até Sexta-feira 31 de Maio, e as corridas começam depois, com a primeira Supersport dia 1 de Junho, um sábado.

Nesse dia há ainda a 1ª corrida de Sidecar e na dia seguinte, 2 de Junho, vão para a pista as Superbike, um dos pontos altos do TT.

As corridas regressam 3ª Feira dia 4 de Junho com as Superstock e Supertwin, a que se seguem dia 5 a segunda corrida de Sidecar e a segunda de Supersport.

Finalmente, a sexta dia 7, um feriado na Ilha após outro dia de descanso, estão programadas as segundas corridas Superstock e Supertwin.//



 **mytos**  
MOTORCYCLES

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

Desde 1999€ \* | Autonomia até 90 km

 **100%**  
ELÉTRICO



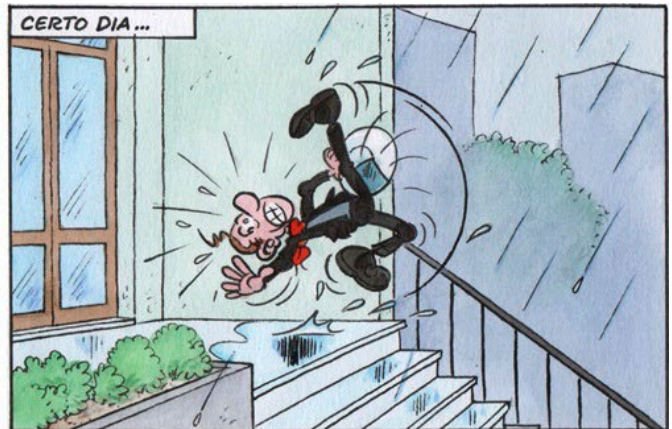
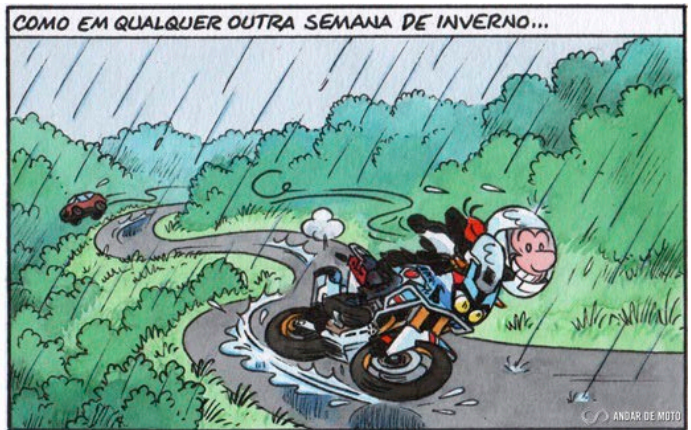
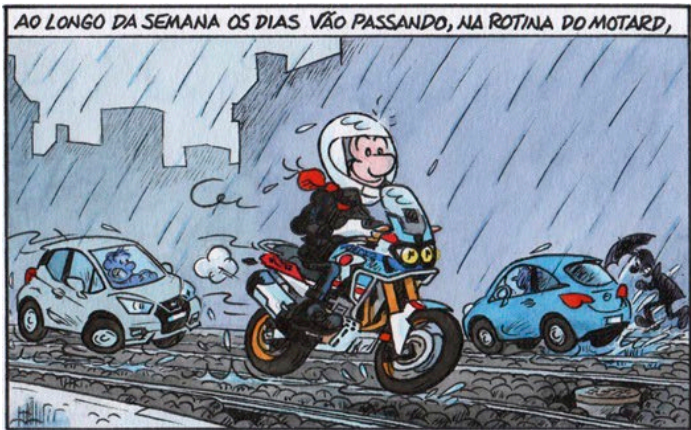
### BORN LEGEND

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.



# AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



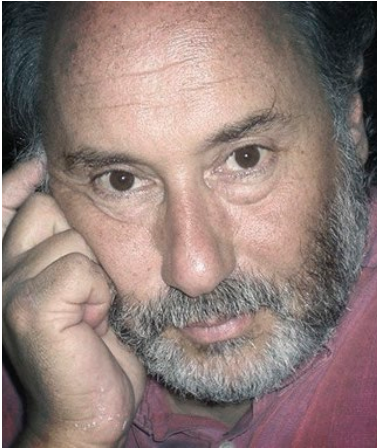
# MOTOS **USADAS**



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



**ANDAR DE MOTO**



**Paulo Araujo**

*Motociclista, jornalista  
e comentador desportivo*

## Pilotos E CONVERSAS

**N**outro dia, calhou em conversa com colegas, a por vezes difícil relação entre jornalistas e pilotos – entenda-se pilotos famosos, campeões mundiais – e como esta evoluiu ao longo dos anos.

Há casos de pilotos que, por timidez, falta de encantos sociais, ou puro mau feitio, eram intratáveis, mas depois, com o passar dos anos e da fama, se tornaram acessíveis e até simpáticos.

Dos que eram mesmo antipáticos, Eddie Lawson vem logo à memória, mas há outros.

Famosos por se esconderem nas caravanas, responder com sarcasmo aos jornalistas, ou simplesmente ignorá-los.

Também há que dizer que, por virtude da era em que isto se passava, os anos 70/80, apanhámos uma safra de americanos e australianos, gozões por natureza e com uma atitude de superstar e supremacia em relação ao que eles viam como jornalistas não-brancos.

Uns anos antes, se estivéssemos a falar dos anos 60, seriam ingleses ou italianos e a coisa seria bem diferente. Até Sheene, que ainda apanhei em fim de carreira, estava sempre bem disposto e respondia sinteticamente mas com simpatia.

Já com os italianos e espanhóis, a língua jogava uma importância fundamental... sempre me dei bem com Angel Nieto, porque se lhe falassem em Espanhol ele respondia com candura, sem manias ou subterfúgios. Calha explicar que, nessa altura, já retirado das corridas, estava a investir na carreira dos filhos e era ao mesmo tempo uma espécie de embaixador da Repsol no Mundial, ambas qualidades em que lhe convinha ser simpático para os jornalistas...

A maior reviravolta foi talvez a de Freddie Spencer, que nos anos das 500 era esquivo, impossível de

entrevistar, e depois da bolha dos GP ter passado, quando veio à Europa correr com uma SBK dos Two Brothers, entrevistei-o sem problema e acabámos em cavaqueira sobre corridas em geral e conhecidos em comum, dos dois lados do atlântico.

“Enfants terribles” como Loris Capirossi ou Max Biaggi também passaram de difíceis de conviver a simpáticos interlocutores com a passagem dos anos... embora com Capirossi eu tivesse outro truque: fiz amizade com a esposa Ingrid e usava-a como barómetro para saber se era seguro fazer uma aproximação... O engraçado é que depois, tendo sido apresentado pela esposa, ele passou a falar-me com naturalidade...

Até com o terrível John Kocinsky (“se não és americano, não vales uma m\*\*\*\*”, lembram-se?) essa tática deu frutos... Também porque a namorada espanhola Toti teve o condão de o acalmar.

Em casos extremos de humildade, pilotos do passado até se admiram de ainda sere, reconhecidos nos dias de hoje, e reagem favoravelmente, gratos por alguém ainda se lembrar dos seus anos de glória... Há uns anos, dei com Michel Graziano, um dos franceses que integrou a Suzuki Shell ao lado de Telmo Pereira e Alex Laranjeira, e quando lhe apontei a câmara, ele saiu da frente, julgando que eu estava a tentar fotografar alguém atrás dele... ficou admiradíssimo de ser reconhecido, anos depois de ter sido afastado das corridas por um grave acidente de que ainda coxeava...

Dos que impressionam pelo oposto, teria e mencionar Tory Bayliss ou Colin Edwards... uma vez que nos conheciam, eram os primeiros a abeirar-se e voluntariar informação, às vezes, no caso de Edwards, até por excesso!

Enfim, ficaram muitas e boas memórias de trocas de palavras com pilotos, com que o espetador médio só podia sonhar. //



**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.