

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN



TESTE

TRIUMPH SPEED 400/SCRAMBLER 400X



» **TESTE**

BMW M 1000 R
CFMOTO 450NK

» **ENTREVISTA**

DARIO MARCHETTI

» **DESPORTO**

DAKAR 2024

» **TOM VITOÍN**

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



Agite a colmeia

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



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



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

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

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Quando o menos é muito mais!

Não é segredo nenhum, aliás é óbvio, que os veículos de duas rodas são a solução inteligente para resolver os problemas da mobilidade. Quem vive nos grandes centros urbanos e necessita deslocar-se diariamente para o seu emprego, depara-se com os inevitáveis engarrafamentos, longas filas de trânsito lento, ar poluído e inúmeros condutores frustrados, capazes de fazerem as mais irresponsáveis manobras para ganharem escassos segundos, nas intermináveis horas que passam agarrados ao volante.

E o drama não termina com a chegada ao emprego, ou a casa, pois ainda é necessário encontrar um lugar para estacionar a viatura.

Com os automóveis a serem cada vez maiores e os condutores a ficarem cada vez mais velhos, e conseqüentemente menos aptos para tomarem decisões rápidas e manobrem conscientemente e sem hesitações, as filas são maiores, os engarrafamentos mais prolongados e os espaços de estacionamento cada vez mais raros.

Os fabricantes de automóveis tentam mitigar a frustração dos condutores oferecendo-lhes postos de condução mais confortáveis e elegantes, sistemas de som de melhor qualidade, funcionalidades relaxantes como o ar condicionado, os assentos com massagem ou a iluminação interior de

ambiente, o que potencia ainda mais as demoras no trânsito.

Isto porque, imagino eu por ver que em muitas situações nem sequer há razão para os constrangimentos do trânsito, muitos condutores aproveitam o tempo que passam nas filas como um período de relaxamento que os prepara para chegarem ao trabalho ou a casa e enfrentarem os palermas dos colegas, os chatos dos clientes e os execráveis patrões, ou o barulho dos filhos, as exigências do cônjuge, as ameaças da sogra, as cansativas tarefas caseiras e os cuidados com os pobres animais de estimação.

Por isso, quem realmente necessita apenas de se deslocar do ponto A para o ponto B, sem perder o seu precioso tempo, acaba, mais cedo ou mais tarde, e desde que a sua condição física e psicológica o permita, optar por um veículo de duas rodas. As filas deixam de existir, os engarrafamentos passam a ser facilmente ultrapassados e o estacionamento fica extremamente facilitado.

Por outro lado, cada veículo de duas rodas a circular é um automóvel a menos nas filas e a ocupar lugares de estacionamento, que transporta um cidadão feliz, que aproveita o seu tempo como quer e não como lhe é imposto. Porque não há mais cidadãos felizes é que me faz confusão! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 34 BMW R 18 ONE EIGHT
- 38 HUSQVARNAS VITPILEN E SVARTPILEN 2024
- 40 TRIUMPH DAYTONA 660
- 44 ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650
- 46 MOTO GUZZI V7 STONE TEN
- 48 VOGÉ 900DSX
- 52 VERGE TS ULTRA
- 54 MACBOR EIGHT MILE 125 LC
- 56 KEEWAY VIESTE XDV
- 58 NIU RQ1



TESTE

- 62 HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS
- 70 TRIUMPH SPEED 400 E SCRAMBLER 400X
- 78 BMW M1000R
- 88 CFMOTO 450 NK

REPORTAGEM

- 128 CAIXA DE VELOCIDADES SIMULADA DA KYMCO
- 130 SUZUKI REALÇA-SE COM A PLATAFORMA 800

ENTREVISTA

- 132 DARIO MARCHETTI

DESPORTO

- 136 DAKAR 2024

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: QUANDO O MENOS É MUITO MAIS!
- 6 PEDRO ALPIARÇA: ANDEM NOS 60%
- 32 MÁRCIA MONTEIRO: 7 DICAS PARA CONDUZIR COM CHUVA
- 60 ADELINA GRAÇA: O MUNDO E A MUDANÇA
- 120 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS A TARDE EM DELFOS E O SERÃO EM METEORA
- 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

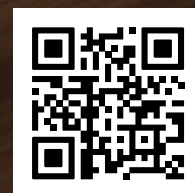
MAKE LIFE A RIDE

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



Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

Andem nos 60%

No princípio dos anos 2000, veio à luz uma música baseada num discurso de formatura que apelava ao uso de protector solar (Baz Luhrmann - Everybody's Free to wear Sunscreen) como base metafórica para uma série de regras que serviam para aproveitarmos melhor a nossa vida. Começava com um tom monocórdico e algo redutor na essência, mas rapidamente evoluía para uma catarse de sentimentos genuinamente preocupantes, onde acabávamos por questionar as decisões mais simples do nosso dia-a-dia e, derradeiramente, a maneira como o vivíamos.

Passados mais de 20 anos, volto atrás para vos dar um conselho semelhante, uma analogia esbatida em letras (sem a envolvência sonora que nos embala o espírito), mas com um conteúdo que se aplica à nossa existência motociclística. Não há plágio, mas aproveito o esquema...

“Senhoras e senhores, amantes das duas rodas, andem nos 60%.

Se eu vos puder dar algum tipo de conselho, será o de andarem de moto a 60% das vossas capacidades. Não existe uma base científica que prove a exactidão deste número, apenas certezas baseadas na minha experiência enquanto alguém que vive este mundo com toda a paixão possível.

Não releguem para segundo plano as condições da estrada, dos pneus, do contexto onde estão a circular. Haverá sempre a hipótese de um cruzamento onde a

visibilidade é curta, onde alguém estará distraído com um telemóvel, onde a sinalização não foi respeitada. Dêem hipótese à vossa capacidade de reacção, saber travar é tão importante como saber acelerar.

Não deixem de usar equipamento apropriado em TODAS as ocasiões, a desculpa da ausência de luvas sob a premissa de falta de tato é tão ridícula quanto a falta de protecção de coluna no vosso blusão. Acreditem que todo o material é pouco quando as leis da física nos traem. Vistam-se a pensar no acidente e não na imagem heroica que projectam em cima de uma moto.

Não sigam o tipo mais rápido na tentativa de provar que o conseguem acompanhar. Sejam humildes nas vossas expectativas. Há sempre mais um dia para rolarmos, e chegarmos a casa sãos e salvos é mais importante do que esbanjarmos testosterona na conversa de café.

Andem nos 60%. Porque a dádiva de podermos fazer o que mais amamos é tão importante quanto maior for o tempo em que o conseguimos fazer. Esta percentagem é diferente para cada um de nós, mas se tivermos a noção de que há dias em que temos mais sorte que outros, a margem de segurança dos 60% deverá ser suficiente para sobrevivermos às adversidades.

Existirão alturas em que poderão tocar a eternidade numa comunhão intemporal com as vossas máquinas, mas para lá chegarem não podem ofender os deuses... eles têm inveja.” //

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



Aumento no IUC e ISV das motos para 2024

PARA 2024, ADQUIRIR UMA MOTO NOVA E MANTER A MESMA FICOU RELATIVAMENTE MAIS CARO.

DE ACORDO com o Artigo 256.º e 260.º do Orçamento de Estado para 2024, anteriormente aprovado em conselho de ministros, as alterações às taxas de Imposto Sobre Veículos (ISV) e ao Imposto Único de Circulação (IUC) aplicáveis sobre os motociclos sofreram um ligeiro aumento.

Este aumento já estava previsto em 2023 e entrou em vigor a 1 de janeiro de 2024 com as seguintes alterações:

ISV 2024	
Cilindrada(cm3)	Valor a pagar
120cc a 250cc	73,78€
251cc a 350cc	91,63€
351cc a 500cc	122,57€
501cc a 750cc	184,45€
Mais de 750cc	245,14€

IUC 2024		
Cilindrada(cm3)	Matrícula posterior a 1996	Matrícula de 1992a 1996
Até 119cc	Isento	Isento
120cc a 250cc	Isento 6,19€	Isento
251cc a 350cc	8,76€	6,19€
351cc a 500cc	21,18€	12,53€
501cc a 750cc	63,62€	37,47€
Mais de 750cc	138,15€	67,76€

Importante referir que os motociclos até 125cc estão isentos de ambos os impostos mencionados anteriormente.

752S



O PODER DA PAIXÃO SENTE-SE NA ESTRADA

A 752S da Benelli oferece as emoções fortes típicas de uma naked desportiva sem comprometer o conforto e prazer de condução. Uma moto de nível superior capaz de chamar a atenção por onde passa, seja numa utilização livre e repleta de poder por estradas mais abertas, no vaguear diário pelo tráfego da cidade ou simplesmente parada diante dos seus admiradores.

Descobre-a num concessionário Benelli.





Presidente da República promulga adiamento das inspeções aos motociclos para 2025

O DIPLOMA REFERENTE AO ADIAMENTO DAS INSPEÇÕES PERIÓDICAS QUE ABRANGEM OS MOTOCICLOS ACIMA DE 125CC FOI PROMULGADO POR MARCELO REBELO DE SOUSA.

CONSIDERANDO o adiamento das inspeções aos motociclos e conforme divulgado no site da Presidência da República, o Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa, promulgou um diploma que, no âmbito da autorização legislativa concedida ao Governo pela Lei n.º 62/2023, de 9 de novembro, que promove “alterações nos regimes jurídicos da atividade de inspeção técnica de veículos a motor, seus reboques, e no funcionamento dos centros de inspeção”.

O Decreto-Lei n.º 139-E/2023, datado de 29 de dezembro, destaca-se por modificar o Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, na sua redação atual.

Esta alteração torna-se necessária devido à iminente entrada em vigor da obrigatoriedade de inspeções periódicas a motociclos, triciclos, quadriciclos, reboques e semirreboques. Tal mudança implica a adaptação do setor a esta nova realidade e requer que os inspetores passem por formação específica para a inspeção de motociclos.

Esta condição inviabiliza definitivamente o início das referidas inspeções em 1 de janeiro de 2024, como inicialmente previsto. Este desenvolvimento dá seguimento ao processo que já tínhamos divulgado anteriormente 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®

piaggio.pt



Yamaha Motor estabelece empresa para regular baterias de motos elétricas e e-bikes

A YAMAHA MOTOR ACABA DE ESTABELEECER A ENYRING GMBH, UMA NOVA EMPRESA DEDICADA À GESTÃO DE BATERIAS PARA VEÍCULOS URBANOS ELÉTRICOS DE DUAS RODAS.

APÓS o acordo realizado entre Honda, KTM, Grupo Piaggio e Yamaha que viabilizou a formação do Consórcio de Baterias Intercambiáveis para Motos, com o propósito principal de definir padrões e regulamentações universais para o desenvolvimento, fabrico e utilização de baterias comuns às diferentes fabricantes de motos elétricas, a Yamaha avança agora com a empresa ENYRING GmbH.

Esta iniciativa da Yamaha Motor visa disponibilizar baterias substituíveis para, por exemplo, eBikes e scooters elétricas, através de serviços de assinatura. Esses serviços, além de diminuir o impacto ambiental na Europa, também procuram criar um ciclo fechado no qual os materiais reciclados são reutilizados na produção de novos produtos.

A ENYRING, com sede em Berlim, Alemanha, oficialmente estabelecida este mês de janeiro de 2024, planeja iniciar operações no primeiro semestre de 2025. A empresa pretende colaborar com parceiros

estratégicos, incluindo a Yamaha Motor, e tem planos de expansão para a Alemanha, começando por Berlim e para alargar a operação aos Países Baixos.

As baterias incluídas no serviço de aluguer, com base em subscrição, podem ser facilmente trocadas em estações de carregamento distribuídas pela cidade, eliminando a necessidade de recarregamento e evitar a despesa associada à eventual aquisição de uma nova bateria no final de sua vida útil. Além disso, as baterias usadas, em estado de fim de vida, serão recicladas e reutilizadas como baterias de armazenamento, contribuindo para a redução de resíduos.

Este projeto faz parte dos esforços da Yamaha Motor para criar um mundo neutro em carbono, proporcionando um novo valor e praticidade ao transporte urbano diário, e está alinhado com o Plano Ambiental do Grupo Yamaha Motor 2050, que visa contribuir para a redução de resíduos, o uso sustentável de recursos naturais e o aumento da eficiência energética. //

NOVA ELIMINATOR



JUST RIDE

Quando as ruas chamam, responde com a nova Eliminator 500. Esta moto abala o convencional com um design elegante, um assento baixo e confortável, manuseamento leve e fácil para a cruiser mais acessível de sempre da Kawasaki. Não penses demasiado - o design intemporal combina tecnologia moderna para que simplesmente... "Just Ride".


Para mais informações visite www.kawasaki.pt

📍 /kawasakiportugal ou 📱 /kawasaki.pt

Multimoto



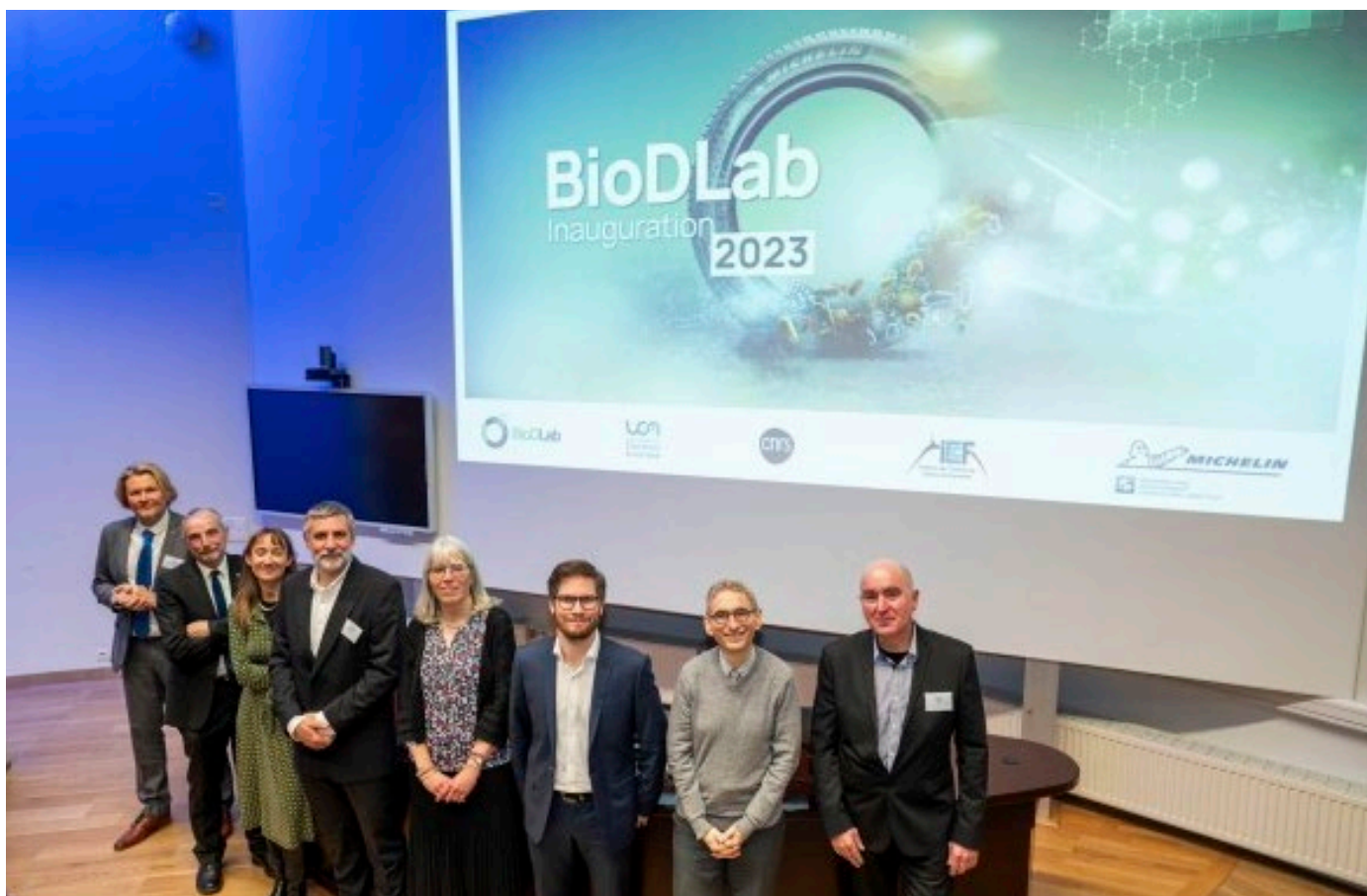
Kawasaki
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes  Castrol

Recomendamos Equipamentos  Scorpion

Recomendamos Equipamentos 

Recomendamos Equipamentos 



Michelin preocupada com o ambiente

A PARCERIA ENTRE A MICHELIN, O CNRS (CENTRO NACIONAL DE PESQUISA CIENTÍFICA) E A UNIVERSIDADE DE CLERMONT AUVERGNE RESULTOU NA INAUGURAÇÃO, A 6 DE DEZEMBRO DE 2023, DO LABORATÓRIO CONJUNTO DE PESQUISA DENOMINADO "BIODLAB".

ESTE laboratório tem como foco o estudo da degradação e biodegradação da borracha utilizada em pneus. O seu propósito principal é aprofundar a compreensão do processo de degradação associado ao uso de pneus, com o intuito de desenvolver soluções técnicas capazes de abordar os problemas ambientais relacionados às partículas de desgaste provenientes do contato entre os pneus e a estrada.

Ao longo de um período de 4 anos, o laboratório visa desenvolver ferramentas que possam identificar soluções concretas para tornar as partículas de desgaste biodegradáveis pelo meio ambiente.

A segurança dos condutores automobilísticos é uma prioridade e os pneus devem continuar a oferecer um alto nível de aderência à estrada, o que resulta na

geração de partículas de desgaste. Essas partículas formam uma mistura complexa, cujos fenômenos químicos associados ainda não foram totalmente explorados, especialmente no que diz respeito à sua evolução ao longo do tempo, quando expostas à luz solar e à água.

A colaboração entre o CNRS, a Michelin e a UCA destaca-se na interface entre o estudo de materiais, química e microbiologia. O objetivo é desenvolver métodos para avaliar a degradação dos elastômeros, componentes essenciais dos pneus, e realizar uma análise detalhada para compreender os mecanismos envolvidos.

A pesquisa concentrar-se-á especificamente na conexão entre a degradação das borrachas dos pneus,

conhecidas como elastômeros diênicos, por meio de processos fotoquímicos e termoquímicos, e sua biodegradação por microrganismos ou enzimas. Métodos serão desenvolvidos para avaliar os diversos processos de degradação, proporcionando uma análise minuciosa que permitirá uma compreensão mais aprofundada das reações físico-químicas em questão.

Este esforço conjunto envolverá cerca de vinte membros do Instituto de Química de Clermont-Ferrand (Universidade de Clermont Auvergne/CNRS) e uma dezena de profissionais do Departamento de Operações de Pesquisa e Desenvolvimento da Michelin.

O Diretor-Geral de Inovação do CNRS, Jean-Luc Moullet, expressou entusiasmo pela criação deste laboratório conjunto, destacando a importância do compromisso ambiental compartilhado e a longa parceria entre o CNRS e a Michelin. Moullet enfatizou que a Michelin é um dos principais parceiros industriais do CNRS, com várias estruturas conjuntas de pesquisa em operação e numerosas colaborações em temas científicos compartilhados.

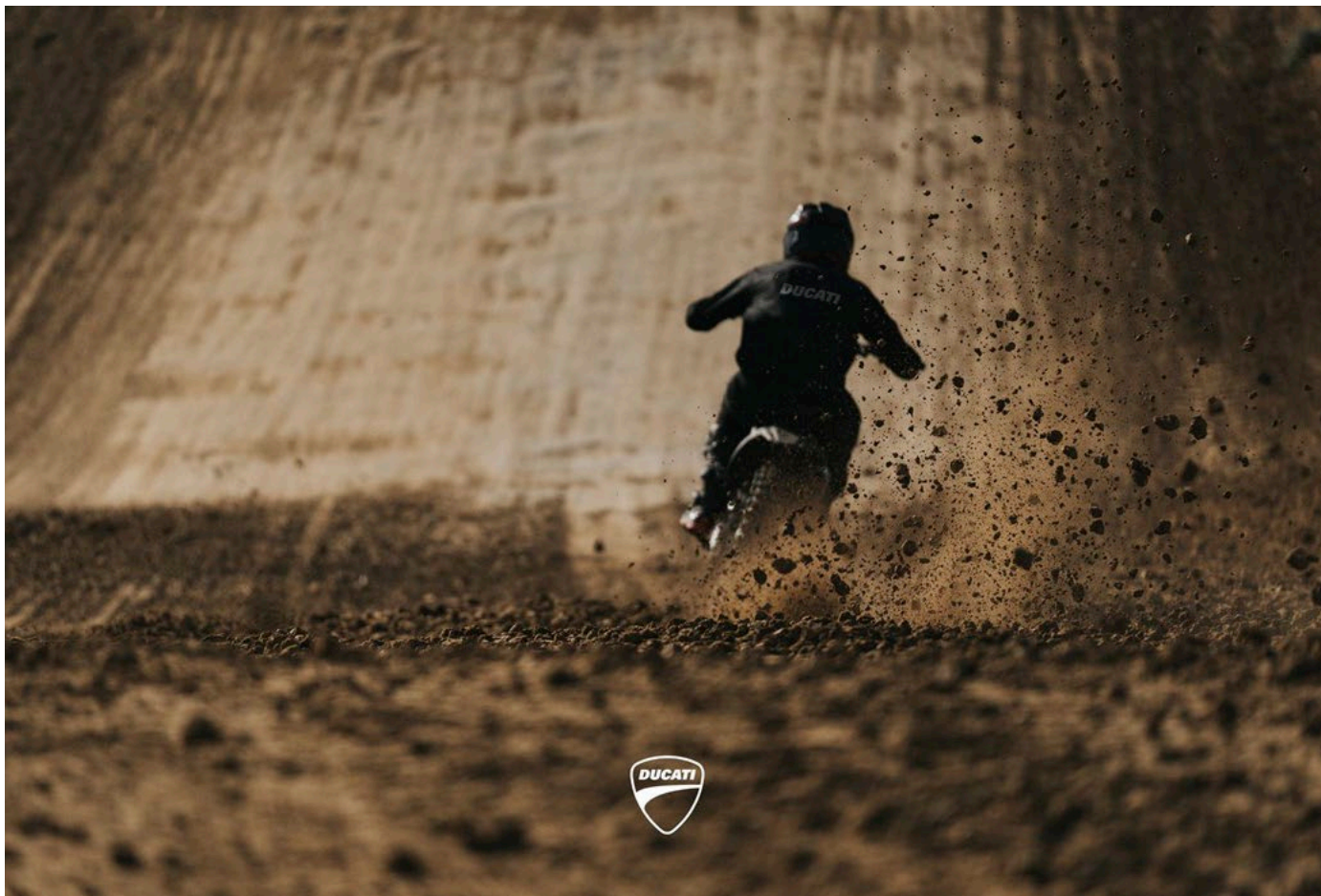
O CNRS, como parte de sua estratégia de enfrentar os desafios da sociedade, promove ativamente a criação de laboratórios associados com empresas. Atualmente, possui mais de 260 laboratórios de pesquisa associados ativos.

Eric-Philippe Vinesse, Diretor de Pesquisa e Desenvolvimento e membro do Comitê Executivo do

Grupo Michelin, destacou a satisfação da empresa em colaborar novamente com o CNRS e a Universidade de Clermont Auvergne num novo campo de pesquisa. Realçou ainda o compromisso de longa data da Michelin em reduzir a abrasão de seus pneus, utilizando sua experiência em materiais e uma estratégia de design focada na otimização do uso de materiais.

O BioDLab é o terceiro laboratório conjunto criado pela Michelin e pela Universidade de Clermont Auvergne, e o segundo em colaboração com o Instituto de Química de Clermont-Ferrand (ICCF). O presidente da UCA, Mathias Bernard, expressou sua satisfação com este novo acordo, destacando que o mesmo está alinhado com a estratégia científica da universidade, que visa conceber modelos de vida e produção sustentáveis. //





Nasceu a Ducati Corse Off-Road

PAOLO CIABATTI SERÁ O DIRETOR GERAL DA NOVA ESTRUTURA, ENQUANTO MAURO GRASSILLI ASSUME A POSIÇÃO DE DIRETOR DESPORTIVO DA DUCATI CORSE.

NA SEQUÊNCIA do recente anúncio de um novo projeto para uma gama de modelos off-road que verá a luz do dia num futuro próximo e que utilizará competições nacionais de motocross já a partir de 2024 como parte integrante do seu plano de desenvolvimento de produto, com um protótipo de 450 cc entregue a Alessandro Lupino, desenvolvidi com a colaboração de Antonio Cairoli como piloto de testes de alto desempenho, a Ducati decidiu criar a Divisão Off-Road da Ducati Corse. A nova divisão lidará com a organização e gestão do programa desportivo, que inclui a participação no Campeonato Mundial de MXGP e no Campeonato AMA Supercross nos próximos anos.

Paolo Ciabatti, Diretor Desportivo da Ducati Corse de 2013 a 2023, foi chamado para ocupar o cargo de Diretor Geral da nova Ducati Corse Off-Road, com o objetivo de levar a empresa de Borgo Panigale ao sucesso também no mundo off-road, e reportará diretamente ao CEO da

Ducati Motor Holding, Claudio Domenicali.

Para 2024, Ciabatti manterá também a responsabilidade de coordenar as atividades desportivas da Ducati nos principais campeonatos nacionais SBK e SSP (MotoAmerica, British Superbike, All Japan Superbike, Australian Superbike e CIV).

Mauro Grassilli, Diretor de Marketing e Patrocínios da Ducati Corse, assumirá o cargo de Diretor Desportivo, de Marketing e Comunicações da Ducati Corse, reportando diretamente ao Diretor Geral da Ducati Corse, Luigi Dall'Igna.

A Ducati Corse continuará a gerir os campeonatos de MotoGP e WorldSBK com o objetivo de dar continuidade à extraordinária série de sucessos que têm caracterizado os recentes anos da empresa de Borgo Panigale e que deram agora origem a edições especiais inspiradas nas motos de competição da Ducati. //





KYMCO


ENJOY
AGAIN



XCITING VS 400
IRRESISTÍVEL

Importador  **Multimoto**

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

Recomendamos Lubrificantes  **CEPSA**



Lisbon Motorcycle Film Fest 2024

APÓS 7 BEM SUCEDIDAS EDIÇÕES, O LISBON MOTORCYCLE FILM FEST 2024 ANUNCIOU AS DATAS PARA A 8ª EDIÇÃO DE 2024.

O LISBON Motorcycle Film Fest representa um evento cultural de renome internacional, que se desenrola ao longo de três dias no Cinema São Jorge, o ícone máximo da sétima arte em Portugal. Este festival apaixonado-se pela fusão de duas grandes paixões: as motos e o cinema.

Dirigido aos entusiastas das duas rodas e amantes do mundo cinematográfico, o Lisbon Motorcycle Film Fest, carinhosamente conhecido como LxMFF, tem vindo, desde 2016, a fomentar a criatividade, oferecendo uma plataforma única para construtores e customizadores de motos, pilotos, artistas, realizadores e atores, partilharem a sua arte e manifestarem a sua ardente paixão pelo universo das motos.

Para além das projeções cinematográficas, o programa do festival inclui diversas atividades, como palestras com convidados nacionais e internacionais, uma exposição de motos, um emocionante Night Ride pelas encantadoras ruas da cidade de Lisboa e a transmissão ao vivo da prestigiada prova rainha do MotoGP, em direto de Le Mans, exibida no imponente ecrã do Cinema São Jorge.

Para o ano de 2024, o LxMFF irá decorrer nos dias 10, 11 e 12 de maio no Cinema São Jorge, em Lisboa.

Este evento é muito mais do que uma simples celebração cinematográfica e motociclística, representando uma experiência única que une comunidades e celebra as emoções vibrantes que só as motos e o cinema conseguem proporcionar. //



MOTRON



X-NORD

125 3,499 € **

125 TOURING 3,799 €

NOMAD

125 3,299 € **

Leave Boring Behind



Motron.Motorcycles/



Motron.Motorcycles/

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

**

Acréscimo Despesas de Legalização e Transporte.



A BMW R 1300 GS e a Metzeler sobem ao vulcão ativo mais alto do mundo

POUCO MAIS DE DOIS MESES APÓS A SUA ESTREIA MUNDIAL, A NOVA BMW R 1300 GS COMPROVA A SUA APTIDÃO FORA DE ESTRADA NA AMÉRICA DO SUL.

A PARTIR do nível do mar no Nevado Ojos del Salado, a 6.893 metros, o vulcão ativo mais alto do mundo, um conjunto de modelos da BMW R 1300 GS conseguiram atingir uma altitude de mais de 6.000 metros em menos de 24 horas.

A ascensão, muito desafiante para os motociclistas, motos e pneus, culminou no temido "Canal de Rocha" na vertente norte do Nevado Ojos del Salado, onde a expedição subiu para 6.006 metros em apenas 19 horas e 22 minutos, atingindo uma altitude máxima de 6.027 metros.

O cenário para esta expedição, que representa um desafio extremo para o homem e para a máquina, é o Circuito de los Seis Miles no Deserto do Atacama, no Chile, a cadeia de vulcões ativos mais alta do mundo, à qual pertence o Nevado Ojos del Salado. Os quatro modelos da BMW R 1300 GS partiram a 6 de dezem-

bro de 2024 às 15h00, hora local, de Bahia Inglesa, uma cidade próxima do porto de Caldera no Oceano Pacífico, na região do Atacama, para "escalar" o Nevado Ojos Del Salado.

O destino foi alcançado no dia 7 de dezembro de 2023 às 10h22, hora local. Equipadas com pneus Metzeler Karoo 4, as BMW R 1300 GS partiram do nível do mar na costa do Oceano Pacífico, seguindo através do Deserto do Atacama até ao Circuito de los Seis Miles e, finalmente, até as encostas do Nevado Ojos del Salado, na fronteira entre a Argentina e o Chile.

A pilotar as BMW R 1300 GS estavam Christof Lischka, Gestor de Desenvolvimento da BMW Motorrad, Salvatore Pennisi, Diretor Técnico de Testes da Metzeler, Michele Pradelli, Campeão Italiano de Extreme Enduro e piloto de testes da revista italiana InMoto, e Karsten Schwerts, testador e jornalista da revista alemã MOTORRAD.

Outra característica única desta expedição foi a decisão de a realizar com motos na versão base. Deve-se também notar que este resultado foi alcançado com pneus dianteiros de 19 polegadas e pneus traseiros de 17 polegadas, mostrando uma nova dimensão no mundo do motociclismo de aventura.

Christof Lischka afirmou: *"Com esta viagem extrema a mais de 6.000 metros de altitude, a nova BMW R 1300 GS mostrou o que pode fazer e para o que foi desenvolvida. A moto perliete uma condução off-road e de aventura, assim como um ritmo desportivo em asfalto e em passeios longos. Mesmo na configuração padrão com pneus off-road. Foi importante para nós enfatizar essas competências fundamentais da nova GS mais uma vez com esta expedição."*

A nova BMW R 1300 GS é equipada com pneus Metzeler Tourance Next 2 de fábrica. Para uso off-road, os pneus Metzeler Karoo 4 estão disponíveis como opção e foram os escolhidos para esta expedição. Com os pneus Metzeler Karoo 4, a BMW R 1300 GS oferece características de condução ainda melhores, quer fora de estrada como em passeios de aventura.

A subida ao Nevado Ojos del Salado revela-se um desafio extremo tanto para o motociclista como para a máquina. São necessários esforços físicos e mentais consideráveis por parte dos participantes da expedição. Afinal, a subida deve ser concluída em menos de 24 horas. Além disso, os participantes atingem um ambiente acima de 5.000 metros que é muito hostil para os humanos. As temperaturas extremamente frias, cerca de -10 °C durante o dia e -20 °C à noite, enquanto o teor de oxigénio é baixo.

A preparação a longo prazo e a aclimação prévia à região são, portanto, essenciais. Nos dias que antecederam a expedição, vários acampamentos base foram instalados em altitudes diferentes e uma simulação foi realizada no Monte Etna, na Sicília, o vulcão ativo mais alto da Europa. Testes médicos específicos e verificações na Universidade de Enna, em colaboração com as autoridades de saúde da província de Enna, também fizeram parte da preparação dos participantes desta expedição.



A uma altitude superior a 5.000 metros, o frio e a baixa pressão do ar colocam exigências elevadas no controlo eletrónico da mistura ar-combustível do motor Boxer, mas também em todos os outros componentes da nova BMW R 1300 GS. O quadro e os pneus também são postos à prova pelo terreno variado, com trilhas rochosas, estradas não pavimentadas, extensas áreas de areia e por vezes até gelo e neve.

"Estou encantado por termos conseguido enfrentar este desafio com a nova R 1300 GS e de o ter superado com sucesso. Nestas viagens aventureiras, a nova GS já demonstrou a sua grande perícia off-road na configuração de série e mostrou o que pode fazer em situações extremas," conclui Christof Lischka. //





Ducati Diavel V4 galardoada pelo seu design exclusivo

A MARCA ITALIANA REGOZIJA-SE PELOS DIFERENTES PRÉMIOS QUE RECONHECEM O SEU DESIGN.

A **CRUISER** musculada apresentada pela Ducati na World Première 2023, Diavel V4, alcançou um notável sucesso internacional em apenas um ano, sendo reconhecida pelas principais instituições de design, imprensa internacional e entusiastas de todo o mundo, tendo também deixado uma boa impressão no teste efectuado pelo Andar de Moto - Prazer Infernal, que pode ver se seguir esta ligação.

O design único da Diavel V4, que combina elementos musculados, desportivos, extravagantes e elegantes, recebeu prestigiosos prémios, como o Good Design Award, concedido pelo "Chicago Athenaeum: Museum of Architecture and Design", e uma Menção especial em Excelência de Design de Produto nos German Design Awards 2024. Estes prémios juntam-se aos já conquistados por modelos Diavel anteriores, solidificando o design da Ducati como o mais apreciado

globalmente.

O Good Design Award, estabelecido em Chicago em 1950 por Eero Saarinen e Charles e Ray Eames, é o prémio de design mais antigo e respeitado do mundo. Na edição de 2023, o júri seleccionou mais de 1100 participações de mais de 55 países, destacando a Diavel V4 com o Good Design Award por Excelência em Design.

Os German Design Awards, apresentados a cada dois anos pelo júri do Conselho Alemão de Design, representam um reconhecimento notável no campo do design. A Diavel V4 recebeu uma Menção Especial nestes prémios, apoiados pelo Ministério da Economia e Tecnologia da Alemanha.

O estilo cativante da Diavel V4 foi o destaque das Diavel Design Nights em várias cidades, incluindo Amesterdão, Paris, Bruxelas, Londres, Nova Iorque

e Xangai. Além disso, o modelo recebeu o título de "Moto Mais Bela" na EICMA 2022 devido, novamente, ao seu design impressionante.

A capacidade única da Diavel V4 de combinar estilo, sofisticação e performance encantou tanto o público quanto a imprensa internacional. Eleita Cruiser do Ano nos MCN Awards 2023, Melhor Moto Naked do Ano pelo site norte-americano Motorcycle.com, Melhor Cruiser nos Prêmios da Töff, na Suíça, e Melhor Power Cruiser pela publicação filipina C! Magazine, a Diavel V4 demonstrou versatilidade ao destacar-se em diversos ambientes e tipos de condução.

Além disso, a Diavel V4 conquistou admiradores no mundo do luxo automotivo com a série numerada e limitada da Ducati Diavel for Bentley, fruto da colaboração entre a Ducati e a Bentley. Revelada no evento Fuorisalone durante a semana Art Basel em Miami Beach, a Diavel for Bentley é uma moto de edição destinada a colecionadores, integrando elementos característicos de design do Batur, um modelo que antecipa as futuras tendências estilísticas da Bentley. Esta versão especial contou com uma produção limitada a 500+50 unidades, sendo 50 exemplares denominados Diavel for Bentley Mulliner, disponibilizados apenas aos clientes Bentley. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685

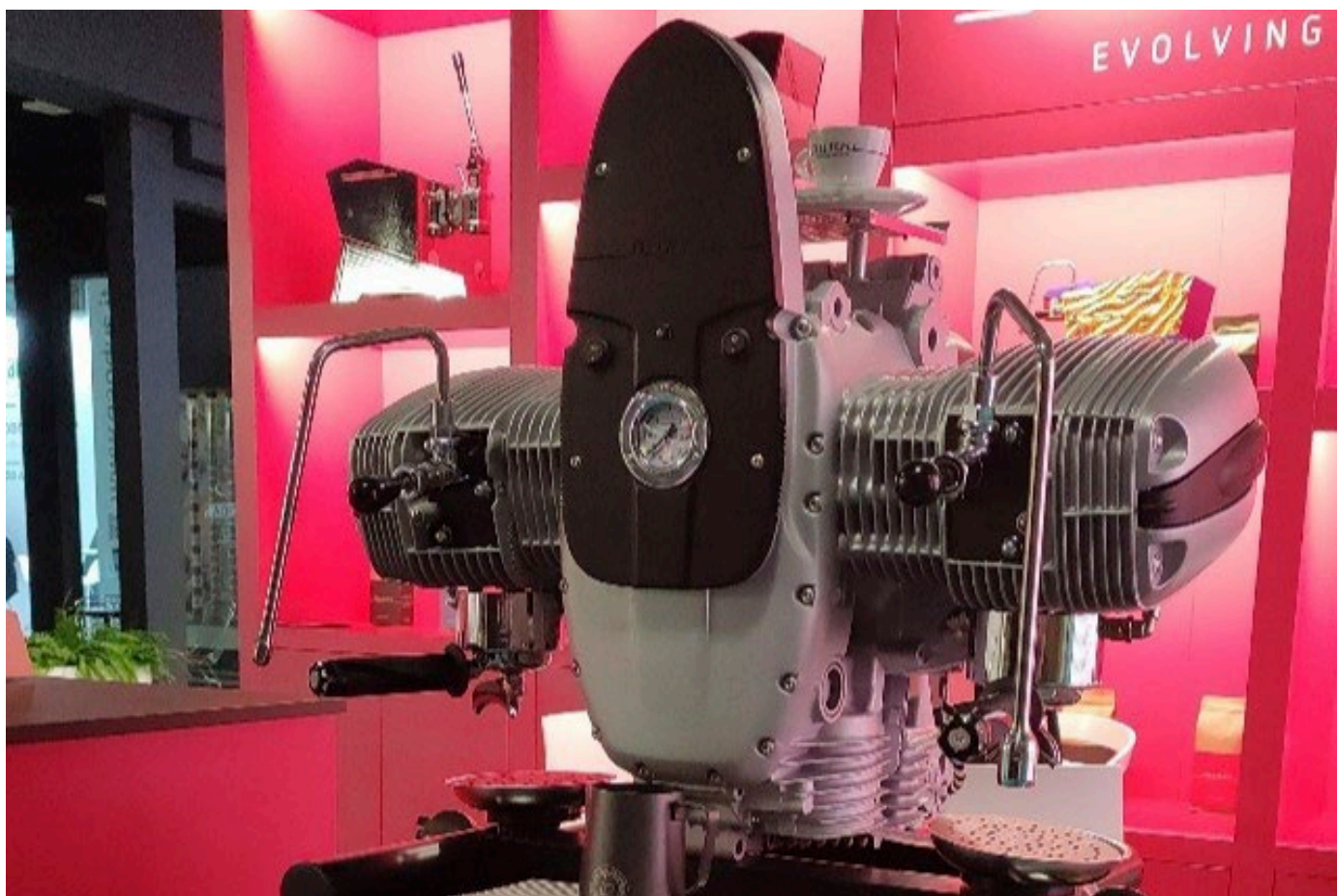
lombasecurvas.com



N-T

HONDA

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



Motor Boxer da BMW Motorrad transformado em máquina de café

A EMPRESA NURRI.COFFEE APRESENTOU UMA ESPECTACULAR MÁQUINA DE CAFÉ COM BASE NUM MOTOR BOXER BICILÍNDRICO

ESTA original máquina de café expresso foi revelada em primeira mão em outubro de 2023 na Feira de Milão Rho, a Host, um evento dedicado ao catering e hospitality, e teve um sucesso imediato.

Encontrar o denominador comum entre o mundo motorizado e o do café sempre foi a fonte de inspiração para a empresa com sede em Nápoles. Além deste exemplo, outros modelos da marca já expunham esse gosto através dos seus nomes, como L-Type, GTO e R-Type, e também no seu lema "Drive your coffee".

Com a conversão do motor boxer da BMW Motorrad numa máquina de café, a Nurri.Coffee quis cimentar ainda mais a sua paixão por esses dois temas, dedicando-a aos motociclistas que precisam de energia para dar início às suas viagens de moto e que apreciam a elaborada engenharia de um motor

icónico.

A máquina de café conta com uma caldeira com permutador de calor e duas bicas de extração alimentadas por uma bomba de água vibratória. Além do mais, inclui um espumador de leite a vapor e uma torneira de água quente que permitem produzir requintados Cappuccinos e Expressos bem cremosos.

Ao usar a famosa unidade bicilíndrica de pistões opostos e 1100cc de cilindrada, que ao longo dos anos se adaptou a diversos tipos de motos e experiências de condução, esta máquina de café expresso vai ser seguramente cobijada por muitos motociclistas. No entanto, não foi ainda anunciado o seu preço nem a sua disponibilidade no mercado.

A empresa planeia repetir a experiência deste modelo único num futuro próximo. //

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?





Motoxpert - Duas Décadas de motociclismo

A MOTOXPERT CELEBRA O SEU VIGÉSIMO ANIVERSÁRIO AO SERVIÇO DAS DUAS RODAS.

FUNDADA em 3 de dezembro de 2003, a empresa tem vindo ao longo dos anos a tornar-se uma referência no setor, destacando-se pela relação de proximidade e confiança que estabelece com os seus clientes e parceiros.

Em 2021, a Motoxpert criou uma marca própria, a Mytos Motorcycles, consolidando ainda mais a sua presença no mercado. A parceria estratégica com o fornecedor europeu Mooof NV tornou-a distribuidora para Portugal das marcas Bluroc Motorcycles (anteriormente Bullit Motorcycles) e Neco, que são agora amplamente reconhecidas no nosso país.

No corrente ano, a Motoxpert expandiu as suas operações ao estabelecer uma parceria estratégica com o KSR-Group, distribuindo agora também marcas de renome como Brixton Motorcycles, Motron Motorcycles e Malaguti Motorcycles.

A Motoxpert reforça assim o seu compromisso

com a confiança e proximidade, valores que têm impulsionado o seu crescimento ao longo dos anos.

Olhando para o futuro, a Motoxpert anuncia um forte investimento em veículos elétricos em 2024, com o objetivo de aumentar as vendas nesse segmento, além de continuar a investir na sua marca própria, a Mytos.

Os fundadores afirmaram o seguinte: "Estamos extremamente gratos pela jornada que percorremos ao longo destes 20 anos. A confiança dos nossos clientes e o compromisso da nossa equipa têm sido fundamentais para o nosso sucesso. Estamos ansiosos pelos próximos anos, onde continuaremos a inovar e a oferecer produtos de qualidade".

A Motoxpert aproveita esta oportunidade para agradecer a todos os clientes, parceiros e colaboradores que contribuíram para esta caminhada de sucesso durante as últimas duas décadas. //

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



Vircos torna-se REV'IT! Tailortech

MARCA HOLANDESA APOSTA NO EQUIPAMENTO DE COMPETIÇÃO.

A ESPECIALISTA italiana em equipamento personalizado para competição, Vircos, irá prosseguir sob o novo nome "REV'IT! Tailortech" a partir de janeiro de 2024.

Esta mudança de nome reflete a integração da tecnologia e design inovadores da REV'IT! com as décadas de experiência, habilidade artesanal e serviço que tornaram a Vircos reconhecida.

A REV'IT! Tailortech abre portas para uma audiência ainda mais ampla, oferecendo fatos de couro de uma só peça, totalmente personalizados e prontos para as pistas, destinados aos motociclistas mais exigentes, como os entusiastas de track days e futuros pilotos profissionais.

Desta forma, os motociclistas podem vivenciar a qualidade dos equipamentos preparados para a pista, a habilidade artesanal de alfaiataria Virco e o mesmo serviço de excelência que a REV'IT! oferece aos seus pilotos profissionais no WorldSBK e MotoGP.

A REV'IT! Tailortech permite ainda que os motociclistas expressem o seu estilo único com medidas e gráficos personalizados, garantindo que estes estejam na grelha de partida equipados com um fato de alta qualidade, à sua medida e estilo pessoal, exibindo patrocinadores e designs combinados com a moto.

Para manter e até superar os mais altos padrões de segurança e serviço ao longo do processo, a REV'IT!

Tailortech iniciará este novo capítulo a partir da sua nova sede de última geração em Marostica, Itália.

A Vircos foi originalmente fundada por Aldo De Agnoï como uma empresa artesanal de couro, em 1982, antes de entrar no mundo da produção de fatos de corrida de pele, no virar do século.

Os caminhos da Vircos e da REV'IT! cruzaram-se pela primeira vez quando as duas começaram a colaborar em Grandes Prêmios há mais de 15 anos. Uma parceria que culminou na aquisição da marca italiana pela REV'IT! em 2022 e no lançamento da REV'IT! Tailortech em 2024, solidificando assim o novo caminho compartilhado. //



TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Triumph Racing e Akrapovič reforçam parceria

A PARCERIA ENTRE A TRIUMPH E A AKRAPOVIČ SERÁ REFORÇADA EM 2024, COM O FABRICANTE ESLOVENO A FORNECER OS SISTEMAS DE ESCAPE PARA O PROGRAMA GLOBAL DE COMPETIÇÃO OFF-ROAD DA TRIUMPH RACING.

UTILIZANDO técnicas inovadoras de design e construção, os escapes Akrapovič que serão utilizados pelas equipas da Triumph Racing são construídos a partir de ligas de titânio de alta qualidade para garantir desempenho e fiabilidade com o menor peso possível.

Em conformidade com os limites sonoros da FIM e AMA, o escape Akrapovič é finalizado com uma superfície perfilada para maior resistência e durabilidade, produzindo ainda um som distintivo.

Com todos os atletas off-road da Triumph Racing focados em obter bons resultados na temporada de 2024, da FIM MX2 Motocross World Championship e da AMA SuperMotocross, as equipas Triumph Racing beneficiarão dos sistemas de escape Akrapovič ao longo do ano para potenciar o desempenho das

máquinas.

A parceria técnica continuada e expandida, para além da sólida colaboração comercial entre as empresas, permite também à Akrapovič trabalhar em estreita colaboração com a Triumph Racing e seus técnicos para testar, desenvolver e, no final, fabricar sistemas de escape para os proprietários da nova moto off-road Triumph TF 250-X.

Apenas no motocross, a Akrapovič conquistou mais de cem títulos mundiais em todas as categorias desde o ano 2000. Recentemente, destacando o desempenho e durabilidade dos sistemas de escape da marca no motocross, as máquinas vencedoras nos Campeonatos Mundiais de Motocross MXGP e MX2 de 2023 estavam equipadas com sistemas de escape Akrapovič.

Ian Kimber, Chefe dos Programas Off-Road, Triumph Motorcycles: "Desenvolver um programa de corridas competitivo depende não apenas da dedicação dos nossos engenheiros, equipas e pilotos, mas também da construção de parcerias com as melhores empresas da nossa indústria. Quando se trata de escapes, a Akrapovič foi a escolha óbvia. Trabalhar com a Akrapovič como parceira de desenvolvimento para o nosso programa de corridas off-road garante que podemos extrair o melhor desempenho dos nossos motores de competição. A história da Akrapovič no desporto motorizado, juntamente com o seu incrível conhecimento e compromisso em desenvolver e construir sistemas de escape de alto desempenho, é líder na indústria. Com a confiança que a Akrapovič demonstrou no nosso programa de corridas, estamos muito entusiasmados e ansiosos pela nossa temporada de estreia em 2024."


Slavko Alojz Trstenjak, Chefe de Investigação e Desenvolvimento da Akrapovič Racing: "Esta é uma excelente colaboração na qual estamos envolvidos, e estamos encantados por ter a oportunidade de trabalhar com a Triumph Motorcycles. Eles têm uma enorme herança nas corridas e foram pioneiros nos mais altos níveis das competições off-road. Estivemos envolvidos

no projeto desde os estágios iniciais, e gostaríamos de agradecer à Triumph Racing pela confiança na parceria com a Akrapovič para desenvolver um novo escape de competição para a TF 250-X. Esta confiança desempenhou um papel importante no desenvolvimento da motocicleta como um todo em termos do seu pacote de desempenho. Estamos ansiosos para ver a moto a atuar na competição feroz do motocross. É um momento emocionante para todos nós envolvidos e como empresa. Toda a equipa da Akrapovič deseja a todos na Triumph Racing uma estreia bem-sucedida no mais alto nível do motocross e supercross, e sucesso como uma força competitiva." //



CAISMOTOR

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

  /caismotor

KTM

**1290 SUPER
ADVENTURE S**





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

7 dicas PARA CONDUZIR COM CHUVA

Tenho uma confissão a fazer... eu sou daquelas que normalmente não anda de moto à chuva. Poderia enumerar variadas razões, quase todas elas relacionadas com questões profissionais, mas, também é verdade que já fui apanhada a meio de um percurso com uma valente carga de água sem escapatória possível. Adorei? Não... nem um pouco. O sentimento de insegurança é grande mas, existem alguns cuidados que podemos ter e assim prevenir ou reduzir o risco de acidente ou queda.

1- A importância dos pneus: começo por este aspeto porque de facto é um dos mais importantes. Tenha atenção aos pneus especialmente no inverno, em que as temperaturas são mais baixas, a aderência do pneu ao asfalto também o é tornando-o por vezes mais rígido. O aquecimento dos pneus deve ser feito de forma ponderada e progressiva. Caso haja necessidade, poderá ter de usar pneus diferentes e nesse caso recomendo que se aconselhe com profissionais da área pois o perfil dos pneus é muito importante. Não se esqueça de verificar o desgaste e também a pressão.

2- Tenha atenção à sua postura: em dias de chuva, quanto maior for a área do pneu em contacto com o piso, melhor. Mas o nosso corpo também pode ajudar por isso da próxima vez que tiver de curvar em piso molhado, tente que a inclinação do seu corpo e cabeça siga no mesmo sentido.

3- Equipamentos para a chuva: pode parecer algo

sem importância, mas a verdade é que o uso de equipamentos para a chuva pode fazer toda a diferença. Já nem falo do quanto é desconfortável conduzir molhado(a) mas por exemplo, a questão da viseira é fulcral. Use produtos anti embaciamento ou caso utilize um capacete integral, mantenha a viseira ligeiramente aberta, especialmente quando necessitar de parar (num semáforo, por exemplo). Sobre equipamentos à prova de água, julgo que não necessito de me alongar, certo?

4- Evite locais escorregadios: nenhuma novidade acerca disto, no entanto, existem alguns pontos (muito) escorregadios que por vezes nos esquecemos de evitar. Falo concretamente das tintas usadas nas estradas para setas, linhas, passagens de peões, assim como passagens de nível e carris. Eu só percebi o quanto é perigoso passar em cima das linhas das passagens dos peões com piso molhado, quando senti a roda a deslizar sem que tivesse feito alguma coisa para isso acontecer.

5- Acione os travões de forma mais suave: acredito que isto também não seja novidade para ninguém pois além das características do piso e da eventualidade de existirem lençóis de água, os travões devem ser acionados de forma mais suave pois existe menor aderência dos pneus. No entanto, deixo outra dica: o número de dedos que usamos na manete para travar em dias de chuva faz a diferença. Independentemente das preferências de cada um (usar dois dedos, três ou todos), em dias de chuva, evite usar todos pois a

probabilidade de efetuar uma travagem mais brusca, aumenta consideravelmente. E todos nós já sabemos qual é o resultado de uma travagem brusca em piso molhado, correto?

6- Aumente a distância de segurança: se já estamos a prever que as nossas travagens serão mais suaves, então isso significa que necessitamos de mais espaço para imobilizar a moto. Por isso a distância de segurança deve ser maior comparada com os dias de sol.

7- Cuidado com o stress: não o seu... o dos outros. Normalmente em dias de chuva, os automobilistas andam mais stressados porque há mais acidentes, mais trânsito, mais atrasos e por vezes cometem-se mais imprudências... por isso, se tiver de circular de moto dentro de uma cidade em dias de chuva e sabendo de antemão que existe mais trânsito, menos visibilidade e mais stress, toda a nossa atenção deve ser redobrada.

Boas curvas a todos e conduzam com cuidado. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

MT



Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

 **HONDA**

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



Uma Bagger homenagem AO ESTILO HOT ROD

O visionário das motos personalizadas, Paul Yaffe, elevou mais uma vez a fasquia com a revelação da sua última obra-prima, uma personalização única de uma BMW R 18 Transcontinental.

Fundindo estética clássica de hot rod com a essência distintiva da BMW, este projeto é um testemunho da excelência de Paul Yaffe como designer. Desde 1991, o mundo das motos personalizadas conhece Paul

Yaffe como um dos criadores de elite de obras-primas motorizadas.

Paul é mais do que um personalizador, ele é verdadeiramente um designer. Começando com a fundação da American Legend Motorcycle Company, que mais tarde evoluiu para Paul Yaffe's Bagger Nation, Yaffe conquistou três prêmios de "Motos Mais Bonitas do Mundo" do Oakland Roadster Show, dois prêmios "Construtor do Ano" e três prêmios "Pioneiro do Ano" da Easyriders Magazine, além de se tornar membro do Hall of Fame de Sturgis em 2015.

Os seus projetos personalizados foram destaque em mais de 300 artigos de revistas em todo o mundo, bem como nos canais Discovery e History, e outros programas de televisão. Além disso, os seus produtos são distribuídos através de uma rede de parceiros em seis países, a fim de continuar a inspirar uma geração de personalizadores.

Agora, Paul Yaffe revela a sua mais recente obra-prima, uma personalização única da BMW R 18 >>



APRESENTAÇÃO *BMW R 18 ONE EIGHT "C"*



Transcontinental, que estreará no MBE Show em Verona, Itália.

Antes de começar, Paul dedicou tempo a conhecer a BMW R18 Transcontinental, percorrendo cerca de 6.115 km pelos EUA e mais 4.184 km de ida e volta até Sturgis.

Ao iniciar o processo de personalização, Paul sabia que queria criar uma bagger com uma roda grande como ninguém antes tinha visto. Outro aspecto crucial para o projeto era manter o máximo de componentes originais possíveis da BMW.

Paul queria que sua criação personalizada permanecesse autenticamente BMW e sabia que não deveria ser feita, nem ser semelhante às peças de sua linha de produtos existentes. Assim, Paul encomendou uma roda dianteira de 26 polegadas cortada a partir de um bloco de alumínio maciço de aproximadamente 180kg, que calça um pneu dianteiro artesanal de 180 mm de largura.

A estrutura da BMW R18 teve que ser esticada e inclinada para acomodar a nova roda dianteira, a fim de corrigir a medida do rasto e otimizar a condução.

Abraçando o visual de um icônico Mercury Lead Sled dos anos 50, a equipa criou vários componentes únicos e modificou elementos originais da R 18. O guarda-lamas dianteiro de aço foi feito do zero. A carenagem original da R 18 foi cortada em várias peças e reestruturada para corrigir a posição do farol e fluir para a nova roda dianteira. Para resolver a lacuna entre a carenagem e o depósito de combustível, foi desenvolvida uma proteção frontal do motor, ocultando estrategicamente o radiador. Foi ainda acrescentado um conjunto exclusivo de Yaffe Monkey Bars fabricado para complementar o design geral.

A equipa queria manter as malas, fechos e altifalantes, pelo que apenas foram alteradas esteticamente para promover um perfil esticado completamente novo e único, mantendo a excelente engenharia e funcionalidade que a BMW Motorrad desenvolveu.

Em simbiose com as malas, foi também fabricado um novo guarda-lamas traseiro para a R 18, garantindo a adaptação perfeita ao novo perfil das malas.



À medida que a construção começava a ganhar forma, Yaffe reorganizou as luzes traseiras originais da R 18 nos painéis feitos à mão que preenchem o espaço entre as malas e o guarda-lamas traseiro, e trabalhou também na mesma área para colocar a matrícula.

Fiel à estética clássica Lead Sled, Yaffe deu prioridade a mais dois componentes importantes: a suspensão pneumática e as linhas de escape laterais. Para isso, Paul e sua equipa projetaram um tanque de ar sofisticado e um sistema de distribuição, assim como um sub uadro dedicado sob cada uma das malas para acomodar componentes essenciais, incluindo as necessárias botijas de ar, um compressor de ar de tamanho generoso e todos os controlos, válvulas e solenóides necessários para a operação do sistema.

Concentrando-se no design dos escapes laterais, a equipa de fabricação visava preservar a sensação distintiva "BMW" que diferencia esta construção. Manter os clássicos tubos de escape vindos da cabeça do Boxer era inegociável na visão de Paul. Os catalisadores foram removidos,

abrindo caminho para um sistema de escape de alto fluxo. Esta mudança não apenas substituiu o restritivo sistema de emissões, mas também manteve a contrapressão essencial para um melhor desempenho e para aprimorar ainda mais a experiência auditiva com uma ponteira em forma de megafone.

Destacando a elegante nova postura e perfil da estética da moto, a ênfase estava na simplicidade e no encanto. "Trabalhámos na perfeição de todas as carenagens fabricadas e alisámos tudo até obtermos um acabamento semelhante a vidro."

Depois de optar por um acabamento intemporal em preto brilhante, a atenção da equipa voltou-se para alcançar a perfeição da pintura, a qual Paul atribuiu ao seu dedicado pintor Hector Martinez para uma aplicação da tinta preta brilhante.

Reconhecendo a necessidade de contraste, optou-se por colocar um têxtil clássico na cor vermelho sangue no assento desenvolvido pela Guys Upholstery, cor que também foi aplicada no painel de instrumentos com forma contemporânea, e nas pinças de travão. //

APRESENTAÇÃO HUSQVARNA VITPILEN / SVARTPILEN 2024



Separadas À NASCENÇA

A Husqvarna apresentou os seus modelos Vitpilen e Svartpilen atualizados para 2024.

Com as maiores atualizações técnicas desde a sua introdução no mercado em 2018, as completamente redesenhadas Vitpilen 401, Vitpilen 125, Svartpilen 401, Svartpilen 250 e Svartpilen 125 apresentam motores inteiramente novos, novos quadros, tecnologia inovadora e um novo design.

Desde o quotidiano urbano até à exploração de estradas desconhecidas ao fim de semana, os mais recentes modelos Vitpilen e Svartpilen da Husqvarna foram projetados para oferecer uma experiência de condução consistentemente divertida, memorável e dinâmica.

Um novo quadro de treliça em aço preserva a agilidade muito apreciada dos modelos Vitpilen e Svartpilen, com um braço oscilante em alumínio leve e suspensões WP, garantindo uma condução fácil.

Estes modelos de 2024 também apresentam uma



» [Galeria de fotos aqui](#)

distância entre eixos mais longa e uma altura de assento revista, melhorando assim o comportamento em curva e mantendo a sua estabilidade. Os modelos Vitpilen beneficiam ainda de novos guiadores que oferecem uma redução de peso para uma direção altamente responsiva.

A gama de 2024 é impulsionada por uma nova e mais compacta família de motores, em conformidade com a norma EURO 5+, com uma distribuição de peso melhorada e uma caixa de velocidades revista.

Tanto a Vitpilen 401 como a Svartpilen 401 são alimentadas por um motor monocilíndrico de 399 cc e 45 cv de potência, alojado no quadro de treliça de aço.

A Vitpilen 401 e a Svartpilen 401 partilham também tecnologias chave, incluindo controlo de tração em curva, modos de motor, suspensão WP ajustável, travões ByBre com ABS Bosch também sensível em curva, que proporcionam uma travagem potente. A tecnologia Easy Shift permite mudanças de velocidade sem embraiagem, enquanto um ecrã TFT de 5" faz o papel do painel de instrumentos.

Acabamento de pintura premium com elementos exclusivos e jantes de 17 polegadas completam o estilo inconfundível destes modelos.

Impulsionadas por um motor monocilíndrico de 125 cc que debita 15 cv de potência, a nova Svartpilen 125 e a Vitpilen 125 oferecem a facilidade de condução combinada com um design ergonómico e componentes de qualidade.

Como as suas irmãs de maior capacidade, ambos os modelos apresentam suspensão WP, travões ByBre e ABS Bosch sensível em curva. Oferecendo igualmente uma notável relação peso-potência, as ágeis, compactas e compatíveis com carta de condução A1, a Svartpilen 125 e Vitpilen 125 são projetadas para cativarem os motociclistas mais jovens.

Distinta em estradas urbanas e sinuosas, a Svartpilen 250 combina um motor monocilíndrico mais leve, de 249 cc e capaz de debitar 31 cv de potência, com um novo quadro leve, um braço oscilante em alumínio e uma posição de condução vertical.

Como padrão, foram-lhe instaladas suspensões WP, travões ByBre, ABS Bosch de canal duplo, um novo painel de instrumentos com ecrã LCD de 5 polegadas, acabamento de pintura premium e jantes de 17 polegadas em alumínio fundido.

A gama Vitpilen e Svartpilen de 2024 estará disponível a partir do mês de fevereiro nos concessionários autorizados da Husqvarna Motorcycles. Para todos os detalhes sobre preços e disponibilidade, consulte um concessionário ou o importador nacional da Husqvarna Motorcycles. //

Vitpilen 401



Vitpilen 125



Svartpilen 401



Svartpilen 250



Svartpilen 125





O regresso DE UM ÍCONE



Com intuito de expandir a plataforma 660, a Triumph anunciou o regresso da desportiva Daytona, totalmente renovada.

Após o grande impacto da Triumph com a Trident 660 e a Tiger 660 em 2020 e 2021, respectivamente, a fabricante britânica preparase para revolucionar também o segmento desportivo de média cilindrada com a nova Daytona 660 depois de ter vendido mais de 40.000 unidades da plataforma 660 em apenas 3 anos.

O objetivo deste novo modelo Daytona 660 é proporcionar aos motociclistas a aderir uma proposta que engloba performance, agilidade, qualidade e a fiabilidade que uma Triumph promete.

Depois de verificar um aumento significativo no segmento desportivo de média cilindrada, como verificado na EICMA 2023, a Triumph não quis ficar de fora e vem para concorrer com as outras grandes fabricantes que já dispõem de um modelo nesta área.

A nova Triumph Daytona 660 foi buscar o seu nome a um passado de glória que remonta a 1990 quando o primeiro modelo desportivo saiu para as estradas.

Em 2006 surgiu a Triumph Daytona 675, uma moto inspirada na competição e agora, em 2024, surge novamente o nome Daytona nos catálogos da Triumph, apresentando um pacote de equipamentos totalmente novo.

A unidade motriz tricilindrica, já utilizada noutros modelos da Triumph, sofreu alterações que a fazem alcançar os 94 cv de potência às 11.250 rpm e 69 Nm de binário às 8,250 rpm, 17% mais potência e 9% mais binário que a Trident. Para atingir estes números, o motor ganhou novos corpos de injeção, nova cambota, nova árvore de cames, novos pistões e bielas, novas válvulas e um novo sistema de escape mais compacto.

Para extrair e colocar no asfalto da melhor forma a potência do tricilindrico a Daytona 660 recebeu uma melhorada caixa de 6 velocidades equipada com o Triumph Shift Assist.

O assento encontra-se a 810 mm do solo e promove uma posição de condução natural com o guiador e peseiras mais acessíveis a fim de garantir maior descontração numa condução diária.

Na dianteira a Daytona 660 monta uma forquilha invertida Showa com 110mm de curso e 41mm de diâmetro, enquanto na suspensão traseira o monoamortecedor Showa com 130mm garante também a segurança e o conforto.



APRESENTAÇÃO TRIUMPH DAYTONA 660



A travagem frontal fica a cargo de duas pinças com 4 êmbolos cada que mordem dois discos de 310mm de diâmetro, As rodas de 17 polegadas estão calçadas com pneus Michelin Power.

Esteticamente a Daytona mostra-se muito apurada, com linhas distintivamente desportivas, mas com um toque atual e minimalista devido à iluminação totalmente em LED e à entrada de ar na frente.

Para a tornar mais amigável das viagens diárias, a Triumph Daytona 660 oferece 3 modos de condução (Sport, Road e Rain), sistema de travagem com ABS e controlo de tração configurável, aviso de travagem brusca e um compacto painel de instrumentos TFT a cores com conectividade, compatível com a aplicação My Triumph.

A Triumph anuncia um preço de 9.895€ para a Daytona 660, tal como serviços de manutenção com intervalos de 16.000 km e uma garantia de 2 anos sem limite de quilómetros. A chegada das primeiras unidades deste modelo ao mercado nacional acontecerão em abril de 2024. //





MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





Uma cruiser, DIVERSOS ESTILOS!



» [Galeria de fotos aqui](#)

Do centro da cidade para a estrada, a Royal Enfield Shotgun é uma moto que se transforma para os diferentes propósitos.

Depois de revelar a edição especial de produção limitada Shotgun 650 Motoverse Edition, no evento Motoverse 2023, a Royal Enfield apresentou a versão base, inspirada no mundo da customização.

Aproveitando a já conhecida plataforma bicilíndrica com 648 cc a debitar 47 cv de potência da Royal Enfield, a Shotgun 650 afirma-se como um novo conceito de design para esta que é uma das fabricantes mais antigas de motos.

A aparência da Royal Enfield Shotgun 650 acompanha as linhas neo-retro utilizadas nos seus outros modelos (Himalayan 450, Meteor 350, Super Meteor 650, Bullet 350 e outras) e respeita ainda as formas do conceito SG650 apresentado na EICMA 2021.

Como a Royal Enfield esclarece, a Shotgun 650 é ajustável pelo motociclista ao seu estilo graças ao seu novo quadro. É assim possível alternar entre três diferentes configurações, desde a monolugar até ao modelo de assento duplo, passando pela versão turística equipada com malas.

A Royal Enfield Shotgun 650 destaca-se a sua ergonomia otimizada, com posicionamento dos pousa-pés na zona intermédia, uma altura do assento ao solo reduzida de 795 mm e um guiador acessível para um maior controlo da moto nos

diferentes tipos de condução.

Na dianteira a suspensão é assegurada por uma forquilha Showa Big Piston de 43 mm de diâmetro, enquanto na traseira estão colocados dois amortecedores duplos com pré-carga ajustável.

Com uma centralização de massas mais baixa, a Shotgun 650 promete uma condução fácil em qualquer condição proporcionada também pelas jantes de 17 e 18 polegadas, atrás e à frente, respetivamente, que têm montados discos de travão com 300 mm e 320 mm.

Além do seu aspeto clássico, a Royal Enfield Shotgun 650 equipa elementos modernos, como o farol com iluminação LED, o painel de instrumentos digital e analógico com navegação Tripper e ainda uma tomada USB para carregar os dispositivos eletrónicos em viagem.

Cimentando o conceito de configuração à medida do motociclista, a nova Shotgun 650 pode ser equipada com uma gama de 31 acessórios genuínos Royal Enfield a fim de salientar a sua estética personalizada.

A Royal Enfield Shotgun 650 está disponível na cor cinzenta (Sheetmetal Grey) por um preço de 7.387€, na cor azul ou verde (Plasma Blue / Green Drill) por um preço de 7.487€ e branco (Stencil White) por 7.587€. Para mais informações visite ou entre em contacto com um concessionário autorizado. //



APRESENTAÇÃO MOTO GUZZI V7 STONE TEN



10 anos do THE CLAN

A nova Moto Guzzi V7 Stone Ten celebra os 10 anos da comunidade oficial de proprietários e fãs da marca da Águia, fundada em 2014, e que dá pelo nome de The Clan.

A nova Moto Guzzi V7 Stone Ten é um modelo que se destaca pelo seu esquema cromático exclusivo, que é inspirado na imagem da comunidade: uma bandeira de xadrez com apontamentos em vermelho, e que presta homenagem aos fãs da Moto Guzzi.

A natureza desportiva da nova Moto Guzzi V7 Stone Ten fica bem explícita na bandeira de xadrez (inspirada no logotipo do The Clan) com uma fronteira em vermelho, que se estende pela parte superior do depósito de combustível, combinando na perfeição

com o resto da pintura em preto.

A desportividade é também enfatizada pelas molas da suspensão traseira pintadas em vermelho e pela costura do assento em contraste vermelho, um aspeto exclusivo deste modelo.

O logotipo da Moto Guzzi, em ambos os lados do depósito de combustível, é também em vermelho, como são as palavras "Moto Guzzi" em ambas as jantes.

O equipamento inclui espelhos retrovisores colocados nas extremidades do guiador, que conferem a esta moto um perfil mais dinâmico e elegante, e a tampa do depósito de combustível em alumínio



anodizado.

A personalização também se estende ao motor de 850 cc, com as cabeças dos cilindros em cinzento e as coberturas dos corpos de injeção em alumínio anodizado.

O grande destaque será, no entanto, o sistema de escape Arrow, com silenciadores Moto Guzzi, que incrementa a performance quer em termos de potência, que sobe de 48 para 49 kW (66.5 CV às 6,700 rpm), quer no que respeita ao binário, que sobe de 73

para 75 Nm às 4,900 rpm.

Uma placa no guidador identifica esta edição especial que celebra os 10 anos da comunidade oficial de proprietários e fãs da marca da Águia, The Clan, fundada em 2014.

O preço de venda ao público da Moto Guzzi V7 Stone Ten é de 10,399€, valor ao qual acrescem as despesas de documentação.

Para mais informações pode contactar a rede de concessionários Moto Guzzi em Portugal. //

SHAD
ENGINEERED FOR RIDING



VERIFICAR
COMPATIBILIDADES



E03C



E091CL



NOVO CLICK SYSTEM / DESIGN E FUNCIONALIDADE

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





» [Galeria de fotos aqui](#)



A chegada DE MAIS UMA BIG TRAIL

A aguardada VOGÉ 900DSX está prestes a chegar ao mercado nacional e já tem reserva disponível.

A Fruto da colaboração entre o grupo Loncin, detentor da Voge, e a reconhecida BMW Motorrad, a 900DSX é o novo modelo adventure de alta cilindrada da Voge.

Equipada com um motor bicilíndrico em linha de 895 cc, capaz de gerar 94 cv de potência, a 900DSX destaca-se pela sua estética apelativa, dimensões imponentes, equipamento de qualidade, tecnologia eletrónica avançada e um preço competitivo.

O histórico compromisso de qualidade do grupo Loncin, que integra a Voge, foi reforçado pela parceria técnica estabelecida com a BMW alemã que remonta a 2005. Inicialmente responsável pela produção do motor monocilíndrico de 650 cc, também presente nos modelos Voge 650DS/650DSX, a Loncin elevou ainda mais os padrões ao fabricar a scooter C400 em 2015, servindo como base para a Voge SR4 Max.

Recentemente, a gama de motores bicilíndricos em linha da BMW, permitiu à Voge criar o seu modelo de maior cilindrada, a 900DSX. Revelada no Salão EICMA de Milão em novembro de 2023, a

Voge 900DSX vem integrar um segmento bastante concorrido.

As características deste nova moto de aventura incluem uma frente distinta, com farol em LED, defletor aerodinâmico ajustável manualmente em duas posições de altura e também o depósito musculado e a posição de condução baixa, com um assento a apenas 825 mm do solo, que garante grande acessibilidade para as diversas estaturas de motociclistas.

Para os amantes de off-road, a 900DSX destaca-se pelas proteções laterais, proteção de cárter, proteções de punhos no guiador, escape com silenciador elevado e jantes de raios para pneus tubeless de 21 polegadas na frente e 17 polegadas atrás.

O passageiro desfruta de um assento mais alto e pegas laterais.

O motor bicilíndrico de 895 cc, refrigerado a líquido, apresenta tecnologia avançada, incluindo dupla árvore de cames, 4 válvulas por cilindro, veio de equilíbrio para reduzir vibrações e sistema de injeção Bosch.

Existirá também uma versão limitada a 35 kW >>



APRESENTAÇÃO VOGÉ 900DSX



para os motociclistas detentores de carta A2, mas o motor vem de fábrica com 94 CV de potência à 8.250 rpm, acompanhado por uma caixa de 6 velocidades com embraiagem deslizante e quickshifter QSS de série.

O quadro utiliza uma estrutura perimetral de aço laminado a frio, com o motor como elemento estrutural, e um sub-quadro tubular em aço, aparafusado.

Componentes de marcas de renome, como suspensões Kayaba ajustáveis e sistema de travagem Brembo com ABS de duplo canal, garantem um desempenho de alta qualidade.

O equipamento eletrónico inclui ABS e controlo de tração (TCS), desconectáveis para uso off-road, LCS para assistência nas mudanças de faixa, TPMS para monitorização constante da pressão dos pneus, CCS para cruise control e Ride-by-Wire para alternar entre quatro modos de condução.



A Voge 900DSX possui um painel de instrumentos TFT de 7 polegadas que oferece conectividade ao telemóvel, uma câmara frontal HD de 1080p e chave eletrónica Keyless. Destacam-se detalhes, como o assento e os punhos aquecidos, tomadas USB e de 12V, e a opção de malas laterais e top case em alumínio.

Disponível na primavera de 2024 nas cores Lime Green e Blue Aviator por um preço recomendado de 8.888 €, com garantia ampliada para 5 anos, a VOGÉ 900DSX já pode ser reservada nos revendedores autorizados da marca. //





Verge TS Ultra

MAIS INTELIGENTE



Com a tecnologia Starmatter, a Verge abre um novo capítulo no Interface entre Homem e Máquina.

Como parte fundamental da plataforma de inteligência Starmatter, a Verge introduz capacidades tecnológicas de ponta na TS Ultra, aliada às capacidades HMI (Interface Homem-Máquina) e OTA (Atualização por via aérea) da Starmatter, estes avanços elevam as viagens de moto para um nível completamente novo.

Potenciada agora por uma variedade de sensores, desde o GPS até ao velocímetro, e destacando-se pelas capacidades de comunicação perfeita através de conectividade ao smartphone, via Wi-Fi e Bluetooth, a Verge está a ponto de criar uma onda de novas e emocionantes possibilidades.

No cerne da tecnologia Starmatter Vision dos modelos TS Ultra, estão seis câmaras que proporcionam uma visão completa de 360 graus ao redor da moto e que cobre todo o ambiente da Verge de forma abrangente. Estas câmaras são complementadas por dois radares de alta resolução, à frente e atrás, que permitem reconhecer veículos e outros obstáculos a uma maior distância.

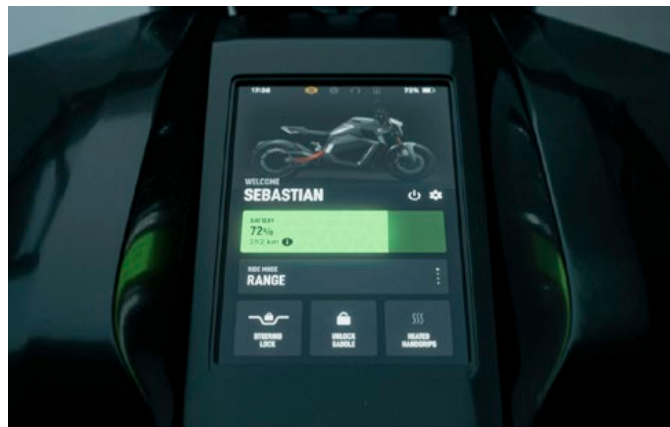
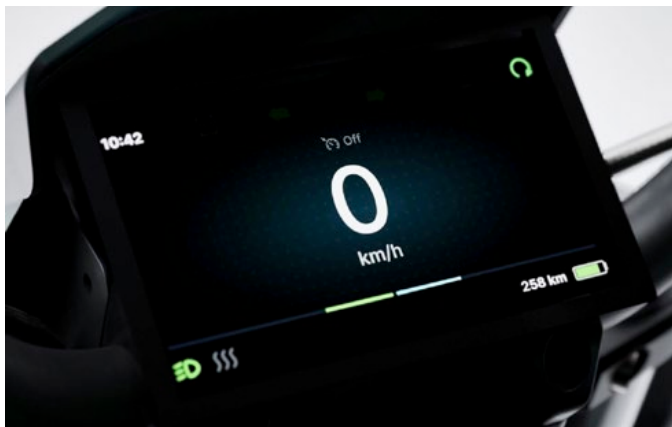
A Starmatter Vision aumenta a consciência espacial do motociclista durante a condução e

funciona como um conjunto adicional de olhos para ajudar o motociclista a perceber o que está ao seu redor, a fim de aumentar a sua segurança.

O Starmatter Dash é mais uma novidade da Verge TS Ultra que trabalha harmoniosamente em conjunto com o ecrã sobre o “depósito”. O painel de instrumentos continua como o elemento fulcral à condução da TS Ultra, enquanto o ecrã de entretenimento funciona como o centro de controlo principal da moto quando esta está parada.

Todas as unidades Verge TS Ultra vêm equipadas com o painel de instrumentos Starmatter Dash projetado para melhorar a experiência de condução sem interferir na condução. Além das Informações vitais e a constante comunicação com os sistema Starmatter Vision no painel de instrumentos interativo, os comandos físicos nos comutadores continuam a proporcionar acesso às suas funcionalidades essenciais, como modos de condução e punhos aquecidos.

A missão da Verge é melhorar continuamente a experiência de condução dos motociclistas, garantindo evoluções nos seus modelos com elementos mais inteligentes, além de todas as características de performance já muito favoráveis para um moto elétrica. //



APRESENTAÇÃO *MACBOR EIGHT MILE 125 LC*



» Galeria de fotos aqui



Para ir A TODO O LADO!

A Macbor lançou recentemente a sua nova Eight Mile 125 LC em todos os concessionários oficiais.

Esta novidade da Macbor foi apresentada internacionalmente no Salão Internacional da Moto de Milão, EICMA 2023, a 7 de novembro juntamente com outras que deverão também integrar o mercado em 2024.

A Macbor Eight Mile 125 chega agora com uma renovação completa, incluindo um novo motor refrigerado a água, um novo quadro, incorporação de mais tecnologia e também um design mais aprimorado.

Este modelo 2024 combina a versatilidade e agilidade das naked com a personalidade da aparência clássica, consolidando a presença da Macbor no segmento neo-retro de 125 cc.

A Eight Mile 125 LC introduz um motor de 124,2 cc refrigerado por líquido, com uma potência de 12,47 cv às 9500 rpm e um binário máximo de 9,6 Nm às 7500 rpm. Esta unidade motriz destaca-se pela injeção eletrônica desenvolvida pela Delphi que assegura eficiência máxima com consumos mínimos.

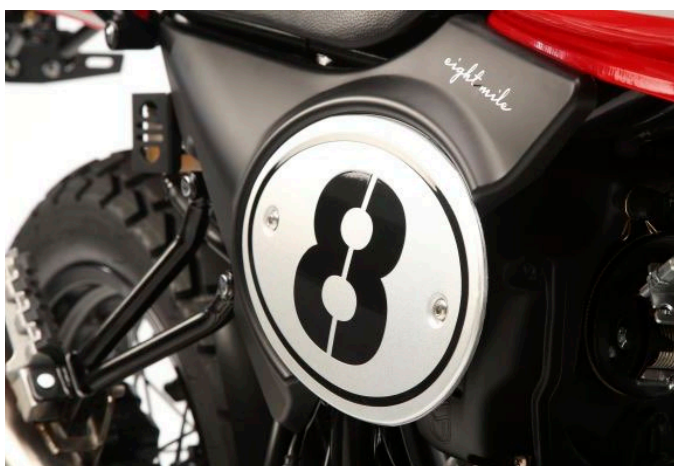
Além da atualização do motor foi ainda efetuada uma revisão completa do quadro. O

monoamortecedor traseiro montado num sistema de bielas, uma característica distintiva da Eight Mile 125 LC, proporciona um amortecimento mais progressivo, um maior conforto na condução e segurança acrescida.

O sistema de travagem combinada CBS é composto por um disco dianteiro de 298 mm mordido por uma pinça de dois embolos e um disco traseiro de 240 mm com pinça simples.

O design cuidadoso da Macbor Eight Mile 125 LC evoca o estilo clássico, com detalhes como a proteção do farol dianteiro, o revestimento do assento com costuras transversais e logótipo da marca gravado nas laterais. Recursos funcionais, como a proteção de cárter integrada, proteções laterais do radiador e pega para o passageiro, mantêm o apelo retro.

A iluminação LED e o painel de instrumentos LCD são outros destaques tecnológicos, que também complementando a estética da moto. A combinação de estilo e relação qualidade-preço é a chave para o sucesso desta nova MACBOR Eight Mile 125 LC, que está disponível em três cores atraentes por um preço recomendado de 3299€. //





» [Galeria de fotos aqui](#)



Descubra a cidade COM ESTILO

As mais recentes adições à linha Keeway, as Scooters Vieste XDV, transcendem a mera funcionalidade para se tornarem verdadeiras máquinas de aventura, oferecendo uma perspetiva única da cidade.

Com um design ousado e linhas aerodinâmicas, as novas Scooters Vieste XDV afirmam-se como expressões de estilo e atitude. Disponíveis com motorizações de 125 cc e 300 cc, estas scooters exibem um autêntico espírito "Adventure" que promete cativar a cada quilómetro percorrido.

A Vieste 125 XDV está equipada com um novo motor monocilíndrico de 125 cc, dotado de refrigeração por líquido e sistema de injeção eletrónica (EFI). Com uma potência declarada de 11,5cv (8,5 kW) às 8.750 rpm e um binário de 10,5 N.m às 7.250 rpm.

O sistema de travagem, composto por discos de 240 mm na frente e 215 mm na traseira, em conjunto com as jantes de estilo raiado e pneus mistos, promete estabilidade e aderência.

O sistema de suspensão, com duplo amortecedor traseiro e forquilha telescópica na dianteira, prepara a Vieste 125 XDV para enfrentar qualquer desafio do quotidiano.

Destacam-se elementos distintivos que reforçam a identidade única da "XDV" da Keeway, como o apoio de pés revestido em alumínio, compartimentos de arrumação embutidos e proteção aerodinâmica ajustável. Além disso, incorpora características tecnológicas de série, como Start&Stop, Painel Digital LCD, sistema Keyless, ligação USB e iluminação totalmente LED.

A versão "maxi" deste novo modelo, a Vieste 300 XDV, mantém o carácter imponente e o design moderno. Equipada com um motor monocilíndrico de 278 cc, refrigeração por líquido e sistema de injeção eletrónica (EFI), oferece uma potência de 25,8 cv (19 kW) às 8.250 rpm. O sistema de travagem J. Juan com ABS, jantes de estilo raiado com pneus mistos, duplo amortecedor na traseira e suspensão dianteira invertida KYB proporcionam conforto e segurança.

No que diz respeito à tecnologia, a Vieste 300 XDV destaca-se pelo Painel Digital LCD, iluminação 100% LED, punhos aquecidos e botões dos comutadores retro iluminados.

A Keeway Vieste XDV 125 estará disponível em preto e em branco, com um preço de venda ao público de 3.190,00€. Já a versão de 300 cc, a Vieste 300 XDV, estará disponível nas cores preto e bege, com um preço de venda ao público de 4.990,00€. //





Brevemente NO MERCADO NACIONAL

Uma nova naked elétrica focada na diversão da condução.

A marca asiática Niu está pronta para lançar a RQi, uma moto que não é de todo um conceito novo. Na verdade, já está noutros mercados fora da Europa há quase quatro anos. Revelada pela primeira vez na CES 2020 em Las Vegas, a RQi parecia promissora, com uma potência de 40 cavalos e uma velocidade máxima de 160 quilómetros por hora. Infelizmente, uma série de atrasos impediu então a Niu de avançar com o seu lançamento no mercado e eventualmente, a RQi foi revista.

Assim, em 2022, a RQi foi rerepresentada com outro propósito, revelando uma potência mais



baixa, equivalente à de uma moto com 125cc, manobra claramente destinada a atrair os novos motociclistas com licenças A1.

A RQi chega agora ao mercado com um motor elétrico de 7.500 watts que gera cerca de 11 cavalos de potência e produz uma quantidade impressionante de binário, com uns cativantes 450 Nm. A Niu afirma que a RQi pode atingir uma velocidade máxima de 110 quilómetros por hora e pode acelerar dos 0 aos 50 km/h em apenas 2,9 segundos.

Quanto à alimentação do motor, a Niu RQi é alimentada não por uma, mas por duas baterias de 72V e 36Ah, com uma autonomia máxima combinada prevista entre os 95 e 105 quilómetros.

A Niu afirma que a RQi ao oferecer um elevado binário justifica a inclusão de um sistema de controlo de tração que permite colocar a potência no asfalto de forma segura, em qualquer tipo de piso.

Complementarmente, vários componentes premium, como os pneus Pirelli, uma pinça radial Brembo na frente e ABS de dois canais mostram o empenho da marca em oferecer um produto de qualidade e elevada fiabilidade. Iluminação total

em LED, sistema Keyless e câmaras montadas na frente e na traseira contribuem para uma segurança adicional. Por fim, como muitas motos elétricas com foco em tecnologia, a RQi oferece rastreamento por GPS.

Quanto à disponibilidade da Niu RQi, espera-se que chegue ao mercado nacional no primeiro trimestre de 2024 com um preço de 7.999€. No entanto pode já reservar uma RQi através do site oficial da marca. //



» Galeria de fotos aqui





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

O Mundo E A MUDANÇA

Vivemos hoje aquela que poderá ser uma das maiores revoluções do mundo motociclístico, as regras ambientais ditam a transição energética que, embora um pouco acelerada, é inevitável.

As marcas de motos esforçam-se por apresentar soluções que possam ir ao encontro das necessidades que fomos criando ao longo dos anos. Hoje compramos motos para ir ao fim do mundo, sem constrangimentos, sem nos preocuparmos muito com questões tão básicas como, onde vou abastecer.

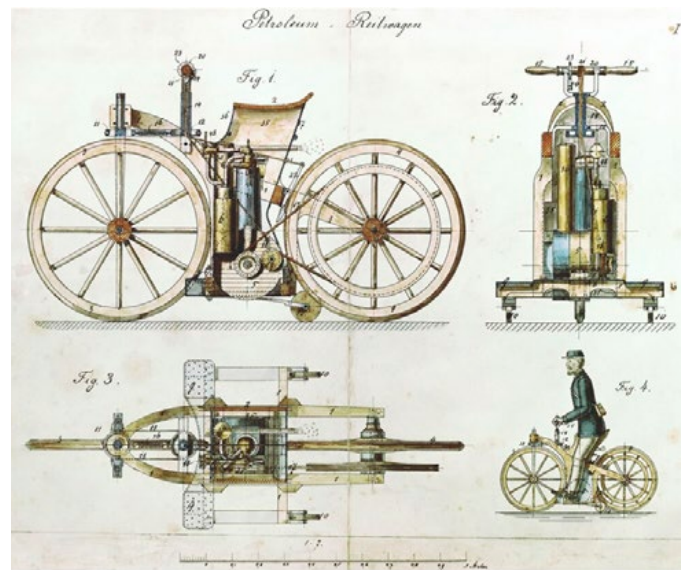
As mudanças repentinas, muitas vezes feitas por decretos, levam a uma disrupção de tal forma radical que nem os construtores, nem nós, motociclistas, percebemos bem para onde aponta o futuro.

Com frequência surgem notícias sobre o lançamento de motos a hidrogénio ou elétricas que nos vão deixando mais ou menos baralhados.

Nos últimos anos passámos o tempo a discutir quantos modos de condução tinha a moto, o tamanho do TFT e um sem número de inovações tecnológicas que, melhor ou pior, nos vão dando um conforto e segurança adicional, mas ao fim e ao cabo, o que me preocupa é efetivamente como vou conseguir continuar a olhar o mapa e arrancar despreocupada.

A tecnologia e um planeta que precisamos que continue a existir para as próximas gerações, ditam o futuro. O engenho humano encontrará a solução, até lá, continuaremos à espera de que se decidam.

Não consigo compreender aqueles que abominam tudo o que é mudança e, de uma forma mais ou menos jocosa, vão lançando piadas, alguns até destilando



**Views of the Daimler Reitwagen 29 August 1885.
DE patent 36423**

ódio sobre a inevitável mudança.

Serei menos motociclista numa moto elétrica?

Confesso que das poucas que experimentei não fiquei desiludida, claro, existe um caminho a percorrer, desafios, dir-se-á hoje em dia, mas a indústria e o engenho humano encontrarão a solução para continuarmos a arrancar Europa fora ou rumo a África, garantindo que o único constrangimento que encontrarás será sempre a tua força de vontade para sair do sofá.

Independentemente daquele que venha a ser o futuro, eu apenas pretendo continuar a usufruir do rasgo de génio de Daimler que em 1885 construiu a primeira moto a gás, com 1 cavalito. //



ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLUIDO)

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

Descobre-a num concessionário Benelli.





Personalidade RENOVADA

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORT

A Honda Africa Twin Adventure Sports de 2024 foi sujeita a um programa de rejuvenescimento que lhe alterou a personalidade. Houve ganhos e perdas mas a Honda sabe bem o que tem de fazer para manter a sua destacada liderança de mercado e este é disso um bom exemplo.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Marca

O mês de janeiro de 2024 acabou em grande, com a apresentação internacional da nova Honda Africa Twin Adventure Sport. Apesar de a versão base, mais destinada ao off-road, também ter sido alvo de melhoramentos, a Honda decidiu apresentar

com mais impacto e em primeira mão a sua renovada moto de turismo aventura. O cenário foi pintado com dias primaveris, paisagens deslumbrantes e estradas de encantar, que permitiram aos muitos jornalistas europeus que foram convidados a vir ao sul de Portugal desfrutarem das condições praticamente perfeitas que o Algarve oferece a este tipo de eventos.

Com o apoio dos engenheiros japoneses da marca, os convidados presentes tiveram oportunidade de rever a história do modelo, desde a mãe de todas as Africa Twin, a NXR750, que nasceu em 1986 e ficou famosa por ter vencido o Rali Dakar por quatro vezes consecutivas, e das diversas evoluções que mantiveram o modelo em produção até 2001, com um volume de vendas superior a 73.000 unidades em todo o mundo.

Depois revimos a segunda geração do modelo icónico que nasceu em 2016, com o nome CRF1000L

Africa Twin, que foi posteriormente actualizada em 2000, passando a denominar-se CRF1100L, tendo os dois modelos, nas duas versões, já vendido mais de 85.000 unidades, com a Adventure Sports a reclamar mais de metade das vendas. Facto curioso, cerca de 60% das Adventure Sport e mais de 40% das versões base, vendidas nos últimos anos 3 anos, estão equipadas com a embraiagem DCT.

Para 2024 a Africa Twin Adventure Sports surge com uma imagem renovada, apresentando uma aerodinâmica revista, mais potência e uma ciclística mais vocacionada para as grandes viagens do que para as grandes incursões fora de estrada, podendo dizer-se que ficou muito mais “Sport” do que antes, sem no entanto perder a aptidão para enfrentar, em bons ritmos, qualquer tipo de estrada.

Aquando da sua apresentação no Salão de Milão de 2023, a grande surpresa foi causada pela adopção de uma nova roda dianteira de 19 polegadas (em vez de 21 polegadas) calçada com um pneu mais largo (110/80-19 em vez de 90/90-21), com o intuito de oferecer maior agilidade e aderência. Também a pensar nos seus clientes, sobretudo nos de estatura mais baixa, a Honda reduziu o curso da suspensão para 210 e 200 milímetros, à frente e atrás respetivamente, o que juntamente com o formato revisto do assento, »





"PARA 2024 A AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS SURGE COM UMA **IMAGEM RENOVADA**, APRESENTANDO UMA AERODINÂMICA REVISTA"

resultou numa altura do assento ao chão de apenas 835 mm, ou 855 mm caso se opte pela posição elevada. Apesar de ligeiramente mais pesada, 243kg (DCT 253kg) contra 240kg (DCT 250kg) da versão anterior, o centro de gravidade encontra-se agora 25mm mais baixo, facto que se nota na facilidade com que muda de direção e nas manobras à mão.

E mal me sentei aos seus comandos, não pude deixar de constatar que, efectivamente nesta nova versão, consigo apoiar completamente ambos os pés no chão e que a manobra de tirar o descanso lateral ficou substancialmente mais fácil. Logo nas primeiras curvas deu para perceber a maior agilidade do conjunto, com a frente mais incisiva, a transmitir muito mais confiança e a proporcionar uma maior potência de travagem e um afundamento praticamente imperceptível. A estabilidade em curva passou a ser muito maior, mesmo em ritmos elevados, em travagens prolongadas praticamente até ao apex da curva ou acelerações vigorosas logo de seguida, isto graças também à suspensão eletrónica Showa EERA que agora é equipamento de série.

Para melhorar o desempenho, o motor bicilíndrico paralelo de 1084 cm³ foi alvo de uma intervenção a vários níveis, que lhe causou alterações na admissão, na combustão e no escape, ficando capaz de debitar mais binário nos baixos e médios regimes de rotação,

registando agora 112 Nm às 5500 rpm (mais 7%), sem no entanto perder potência, que continua a ser de 75 kW ou pouco mais de 100cv às 7.500 rpm.

Numa condução normal é praticamente impossível notar a diferença deste incremento de potência, salvo eventualmente em casos de condução em montanha com passageiro e bagagem mas, numa condução mais entusiasmada, este acréscimo de binário garante uma resposta mais contundente do acelerador.

O sistema de gestão do acelerador eletrónico disponibiliza, além de controlo da velocidade automático (cruise control), quatro modos de condução pré-programados: URBAN, TOUR, GRAVEL e OFF-ROAD que, a par com os quatro modos da suspensão eletrónica Showa, permitem configurar rapidamente o tipo de condução pretendido. Os mais entendidos podem ainda fazer a sua própria configuração de todos os parâmetros através dos modos USER. A pré-carga do amortecedor traseiro também é regulável eletricamente a partir do posto de condução.

O interface humano da Africa Twin é famoso pelo aparato dos comandos dos punhos e necessita de um período de habituação para dominar todos os atalhos necessários para navegar nos menus de configuração. No entanto, os modos de condução pré-programados são de fácil acesso e conjugam a resposta do motor com a afinação da suspensão eletrónica, sendo



1084 CC
100,6 CV
19 240 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





extremamente fácil passar de um modo para outro, por exemplo de Tour para Off-road, com apenas um toque num botão. Todas as funcionalidades são controladas no ecrã TFT de 6,5 polegadas, a cores e sensível ao toque, que incorpora conectividade Apple CarPlay, Android Auto e Bluetooth.

O sistema de dupla embraiagem DCT, que transforma a caixa em automática de seis velocidades e que conta com quatro diferentes programas de mudança de velocidades, além de operação manual através de patilhas, foi aperfeiçoado para transmitir uma maior facilidade de condução nos arranques a baixa rotação e conta agora com a unidade de medição de inércia (IMU - Inertial Measurement Unit) de seis eixos para monitorizar também a nova função de deteção de curvas, que evita passagens de caixa automáticas bruscas com a moto muito inclinada. O DCT ainda disponibiliza o modo G, para uma melhor tração em off-road e função de deteção da inclinação, que adapta o padrão das mudanças de relação de caixa à inclinação do piso.

A Honda Africa Twin Adventure Sport também está disponível numa versão com caixa de velocidades convencional. Para mim, o DCT é uma vantagem nas grandes viagens, sobretudo em modo turístico,

com passageiro, e para circular em ambiente urbano, já que é impossível deixar o motor ir abaixo. Além disso, em Modo D, os consumos de combustível são notoriamente mais baixos, já que o sistema aproveita ao máximo o binário disponível. Fora de estrada o DCT também é vantajoso pois evita a por vezes difícil manobra de trocar de mudança, numa condução em pé, além de também evitar que o motor se cale durante uma eventual passagem de obstáculo mais técnica. No entanto, numa condução mais empenhada, numa boa estrada de curvas, a caixa de velocidades convencional equipada com quickshifter (que é um opcional) proporciona outro nível de condução, muito mais entusiasmante. São gostos... Há quem diga que não!

A IMU da Bosch, uma MM7.10, comanda também o sistema de controlo de tração com 7 níveis de intervenção, assim como os 3 níveis do sistema de controlo anti-cavalinho, o ABS em curva (com configuração off-road), o sistema de controlo de elevação da traseira e a iluminação de curva de três fases que ajusta automaticamente o foco de luz dependendo do ângulo de inclinação.

Ao longo dos 200 quilómetros que fiz ao longo do dia desta apresentação, alguns em ritmos bastante

atrevidos, pude por diversas vezes constatar a extrema confiança que se pode ter neste pacote eletrónico. Mesmo quando os pneus Bridgestone Battlax Adventure A41 sucumbiam perante a entrega do binário, ou quando a mordida da travagem era demasiado forte, sobretudo nos pisos de terra, o sistema encarregava-se de corrigir o excesso, praticamente sem deixar transparecer a sua intervenção.

A função anti-cavalinho é uma outra característica que contribui para uma grande paz de espírito. Com a unidade IMU a medir a inclinação, a aceleração e a controlar o binário do motor através do acelerador eletrónico, o sistema permite optar por 3 níveis de intervenção, com o nível 1 a deixar levantar a roda da frente como pretendido, mas sem movimentos súbitos e o nível 3 a não deixar sequer levantar a

*"PARA MIM, O DCT É
UMA **VANTAGEM** NAS
GRANDES VIAGENS,
SOBRETUDO EM
MODO TURÍSTICO,
COM PASSAGEIRO"*

roda. Obviamente o nível 2 oferece um compromisso intermédio.

O quadro mantém-se igual ao da versão anterior, um duplo berço em aço que pesa apenas 14 quilos, no qual o subquadro em alumínio é aparafusado e que suporta o braço oscilante, em alumínio, inspirado no da CRF450R, para garantir melhor tração e feedback da roda traseira.

Na travagem, pinças compactas de quatro êmbolos e montagem radial mordem dois discos flutuantes ondulados, de 310 mm de diâmetro instalados na roda dianteira. Na traseira, um disco "ondulado" de 256 mm faz parilha com uma pinça de 2 êmbolos. Em qualquer dos casos o seu desempenho é exemplar, com bastante potência e capacidade de dosagem.

O conforto também não foi descurado e, por isso, os punhos aquecidos são de série e mordomias como o como sistema de cancelamento automático dos pisca-piscas, que também têm função de sinalização de travagens de emergência, >>



TESTE HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORT



tomada USB muito acessível ao lado do painel de instrumentos são disso um bom exemplo.

A proteção aerodinâmica foi revista, consequência de uma carenagem frontal que agora é mais substancial, mais musculosa, e redesenhada com novas e maiores entradas de ar laterais para melhorar a deflexão do vento da parte superior do corpo, e revelou-se eficaz a minimizar a turbulência, sem afectar o capacete com ondulações ou demasiado ruído aerodinâmico. O novo ecrã pára-brisas é facilmente ajustável em altura, em 5 posições diferentes, e é fabricado num novo material denominado DURABIO, alegadamente mais resistente à passagem do tempo.

O assento também é novo e utiliza espuma de uretano com mais 15 mm de espessura, e uma densidade otimizada para reduzir a fadiga da condução em longos períodos, com uma área de suporte 8% maior, e em nenhum momento se revelou desconfortável.

Como o teste se realizou durante o dia, fiquei com pena de não poder determinar se a nova iluminação possui efectivamente um feixe de luz mais penetrante, nem o efeito das luzes de curva de três fases que, em função da velocidade e do ângulo de inclinação, se acendem automaticamente para iluminar o interior das curvas. No entanto gostei do aspecto do conjunto de luzes diurnas de presença

(DRL) que tem função automática de ajuste à intensidade da luz ambiente.

As grandes proteções de punhos são equipamento de série, e a sua qualidade de construção está em linha com a dos demais componentes da moto, que no geral se apresenta sólida, sem ruídos nem vibrações consideráveis.

No final do dia, e ao cabo de 200 quilómetros, os computadores de bordo das duas motos que me foram atribuídas (uma em versão DCT e outra com caixa de velocidades convencional equipada com quickshifter), registavam um consumo médio de 6,9 litros aos 100 quilómetros, o que, tendo em conta as estradas e os ritmos a que o teste decorreu, posso garantir que é francamente bom. Mais ainda tendo em conta a capacidade do depósito de 24,8 litros, que permite, seja em ritmos intensos ou com bastante carga, autonomias práticas a rondar os 400 quilómetros. No entanto, a Honda anuncia consumos de 4,9 L/100Km, o que indicia que em andamentos mais recatados a autonomia pode ser substancialmente aumentada.

Para concluir, resta-me apenas dizer que sim, as alterações introduzidas agora pela Honda na sua Adventure Sports fazem todo o sentido e tornam este modelo ainda mais interessante e exclusivo. E mal posso esperar por me fazer à estrada, por vários dias, aos seus comandos. //

EQUIPAMENTO

Capacete Schuberth C5

Blusao IXON Ragnar

Luvras IXON Ms Loki

Calças IXON Ragnar

Botas TCX Clima Surround GTX





Se Napoleão FOSSE INGLÊS...

TRIUMPH SPEED 400 / SCRAMBLER 400X

...esta seria a moto com a qual teria conquistado o mundo. A mais pequena das Triumph não esconde as suas ambições, e as suas duas versões específicas impressionam pelas suas ilusões de grandeza. Justificadamente?

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Triumph



» [Galeria de fotos aqui](#)





"ESTE É UM SEGMENTO DE MERCADO QUE
PRETENDE **CATIVAR** OS MOTOCICLISTAS MAIS
JOVENS (RECÉM-ENCARTADOS)"

Muitas vezes utilizamos a expressão do ... "Ao vivo parece bastante diferente" e este é um desses contextos. A mais pequena das Triumph impressiona pelas dimensões e pela sua familiaridade com as gamas Speed e Scrambler, nas quais a qualidade marca presença.

A Triumph tem fortes aspirações mundiais para estes dois modelos e essa atitude é demonstrada não só no desenvolvimento de um motor completamente novo, mas também nas diferenças ciclísticas associadas a diferentes propósitos.

Nascida de uma colaboração entre o gigante indiano Bajaj Auto e a Triumph UK, a magnitude e a escala da sua produção poderiam indiciar algum corte de custos no produto final, mas tal não acontece.

Este é um segmento de mercado que pretende cativar os motociclistas mais jovens (recém-encartados), em que a facilidade de utilização e o estilo devem andar lado a lado. Surpreendentemente, demos por nós a equacionar as dimensões do horizonte deste público alvo, tal não foi a boa impressão causada pelas Speed e Scrambler neste primeiro contacto.

Com um look perfeitamente enquadrado com o das suas irmãs mais velhas, à primeira vista encontramos uma miríade de pormenores reveladores da atenção que lhe foi dedicada. Suspensões invertidas, iluminação full LED (com a assinatura visual típica da marca), depósito em metal com um design clássico e uma inteligente escolha de cores e grafismos, espelhos nos terminais dos punhos (na Speed) e uma linha de escape específica para a versão Scrambler, são algumas das características que imediatamente impressionam.

Num olhar mais atento, a cablagem escondida num motor cuidadosamente desenhado com as mesmas formas geométricas das Triumph maiores (como as mesmas tampas triangulares a ostentarem o histórico "T"), fazem-nos pensar que estamos perante uma moto com um ideal maior.

"Se calhar vou pedir a moto emprestada ao miúdo..." - Pensará o pai mais curioso.

Foi com este espírito de surpresa e expectativa sensorial que começámos a nossa experiência na Speed 400, a versão estradista deste modelo. A posição de condução demonstra desde logo o cuidado numa ergonomia estudada para agradar a diferentes estaturas, com uma altura de assento de 790 mm que facilita o acesso ao solo, mas uma posição de poisa-pés que não sacrifica em demasia

398 CC

40 CV

SPEED 5 595 €

SCRAMBLER 6 295 €

» Mais dados técnicos aqui





*"A AFINAÇÃO ESPECÍFICA DESTAS **SUSPENSÕES**,
PERMITE FAZER A JANTE DIANTEIRA DE 19"
FUNCIONAR NO FORA DE ESTRADA."*

os joelhos, assim como um guiador que nos coloca no centro da acção sem grandes extremismos (não é demasiado largo, nem está demasiado elevado).

O display do painel de instrumentos elegante mostra-nos a clássica agulha do velocímetro, vincando a sua intemporalidade. No painel digital temos um indicador de mudança engrenada, conta-rotações, média de consumos (e autonomia), e os tradicionais odómetros.

Nos comutadores e nos punhos encontramos talvez o conjunto de peças menos refinadas deste modelo, com um toque algo plástico. A culpa, obviamente, é do nível apresentado por todo o resto...e isto é um elogio à sensação geral de qualidade.

Em andamento, a agilidade do conjunto faz-nos sentir que estamos em perfeitas condições para atacar a selva urbana, mas nunca deixamos de ter vontade de fugir em direcção à estrada aberta. E neste caso, o pecado nasce no excelente bloco motriz. O pequeno monocilíndrico é vivaço e expedito a mostrar o que vale, e os seus 40 cv (e 37,5 Nm de binário) parecem curtos para uns médios regimes tão interessantes. A subida de rotação é desembaraçada,

mas o que mais nos impacta é a sua resposta entre as 5k e as 7k rotações, sendo que esta capacidade de improviso aliada ao baixo peso (170 kg na Speed e 179 Kg na Scrambler) tornam-nas, sem rodeios, em motos rápidas e divertidas de conduzir.

Existe de facto magia nas coisas mais simples. Se à partida as suas dimensões generosas colocavam alguma pressão na sua capacidade motriz, estas desvaneceram-se ao fim de poucos quilómetros. Num cenário urbano, o motor mostra-se solícito desde as baixas rotações e a rolar em estrada aberta aproveita o bom escalonamento da caixa para ser confortável (sem vibrações dignas de nota), sendo que, nos percursos mais revirados faz questão de nos mostrar a sua progressividade com uma nota de escape cativante. Independentemente do seu tamanho, tem um grande coração. Sempre com consumos na ordem dos 3L/100 km...(para um depósito de 13L)

Tendo apenas como ajudas electrónicas um controlo de tracção (comutável) e ABS, o bom feeling mecânico do conjunto impele-nos a explorar a sua dinâmica com bastante margem de segurança. A escolha dos - bastante desportivos - Metzeler Sportec >>





M9 RR assegura uma óptima performance nas condições ideais, desde que (como qualquer pneu mais vocacionado para utilizações mais extremas) estejam bem quentes antes de serem desafiados. Faria mais sentido virem equipadas com uma goma de maior tolerância na amplitude de temperaturas (uns Michelin Road 5 ou 6, ou até mesmo uns Pirelli Angel GT), sobretudo tendo em conta o seu inexperiente público alvo.

A travagem da Bybre (a marca Brembo ao serviço de motos de menor cilindrada) mostra progressividade e potência que baste para lidar com a maioria dos “apertos” (disco único de $\varnothing 320$ mm com pinça radial de quatro pistons), sendo que nos agradou particularmente o tacto do travão traseiro (disco de 230 mm com pinça flutuante). E com todo o ênfase dado a estes componentes ciclísticos, não podíamos deixar de falar da suspensão. As forquilhas invertidas de generoso diâmetro (43mm) são exímias no seu espectro de funcionamento, com uma sofisticada forma de actuar nas irregularidades e uma estabilidade notável nas situações de maiores transferências de massa. Um pisar confortavelmente desportivo, como se pede a uma naked divertida. Em boa verdade, tivemos muitas vezes de equacionar a realidade de “apenas” estarmos aos comandos de uma simples 400cc, embalados pela envolvimento

*"A **TRAVAGEM** DA
BYBRE (A MARCA
BREMBO AO SERVIÇO
DE MOTOS DE MENOR
CILINDRADA) MOSTRA
PROGRESSIVIDADE
E POTÊNCIA QUE
BASTE PARA LIDAR
COM A MAIORIA DOS
“APERTOS” "*

dinâmica da máquina.

Quando passamos para a Scrambler 400 X, sentimos que estamos noutra moto. Esta reacção não será de estranhar, porque existiu de facto um esforço da marca de Hinckley na diferenciação dos dois modelos, com soluções de engenharia desenhadas para fazerem o conjunto funcionar de modo díspar. A maior altura (o assento bi partido dista 835 mm do solo) advém da polivalente solução da jante 19" dianteira. A suspensão ganha curso (150 mm em ambos os eixos contra os 140/130 mm da Speed) e um guiador mais alto e largo transforma a posição de condução radicalmente. Estamos mais direitos, mais relaxados, com aquela sensação tipicamente trail do "venha-o-que-vier", e que nos agradou bastante pela sua postura descomprometida.

A afinação específica destas suspensões, permite fazer a jante dianteira de 19" funcionar no fora de estrada. Tendo apenas ajuste de pré carga traseira, o seu comportamento saudável e esforçado também se estende no piso asfaltado, onde o seu acerto mais desportivo faz brilhar o conjunto numa condução mais empenhada.

A grande diferença electrónica (à parte de um acerto de ABS "trabalhado" para o disco dianteiro de maiores dimensões), é o facto de podermos seleccionar o modo OFF-Road, que desliga o controlo

de tracção e o ABS (em ambos os eixos). Embora isto não seja sinónimo de powerslides intermináveis, o resultado não deixou de ser um largo sorriso empoeirado. Cumpre e entretém.

O quadro reforçado em pontos estratégicos como a coluna de direcção, a grelha de protecção do farol e as protecções de punhos, são garantias de uma atitude que não se fica pelo estilo. Até o som emanado pelo escape é ligeiramente mais rouco, fazendo um pretenso Steve Mcqueen orgulhoso, obviamente...

O catálogo, com mais de 25 acessórios disponíveis (entre artigos de estilo, conforto, bagagem e segurança), garante a imperativa personalização, mas sobretudo a mais valia do seu preço (Speed 400 desde 5,595 € e Scrambler 400 X desde 6,295 €) faz destes modelos uma importante declaração no mundo das duas rodas. A Triumph tem em mãos potenciais best-sellers... no mundo inteiro.

Ao longo do dia, a música da garota de Ipanema não me saiu da cabeça. As novas Speed e Scrambler 400 têm estilo e pose cativantes e a sua personalidade fez-nos, mais uma vez, pensar que não precisamos de três dígitos de potência para sermos felizes. Como dissemos no início, a Triumph aposta forte na sua produção global e, no entendimento do Andar de Mota, estes dois modelos foram muito bem nascidos! //



EQUIPAMENTO

Capacete Nexx G.100R Gallon

Casaco REV'IT! Flare 2

Luvas REV'IT! Volcano

Calças REV'IT! Jeans Lombard 3 RF

Botas REV'IT! Arrow



O MUNDO dos superlativos

BMW M 1000 R

A marca bávara deu novamente voz à loucura do seu departamento desportivo, e alterou radicalmente a sua hypernaked. A BMW M 1000 R nasce com um predicado simples: impressionar.

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

Tenhamos alguma maturidade. Não é por vermos materiais nobres envolvidos em fibras vistosas que perdemos a noção da realidade. Muito menos se esse pacote vier camuflado com uma iconografia que nos transporta para um imaginário

de adrenalina e sensações fortes. A espinha dorsal da nossa apreciação jornalística tem uma estrutura inquebrável perante este tipo de artifícios, e os anos de experiência motociclística fazem-nos ficar cada vez mais escudados perante os devaneios da emoção.

Mas todo o parágrafo anterior se transforma numa treta pegada quando estamos perante uma moto tão exclusiva quanto a BMW M 1000 R. Voltamos a ser crianças de novo, soltam-se as interjeições verbais de um puto a brincar com carrinhos, e sonhamos com um punho trancado a caminho do horizonte.

O impacto visual atinge-nos os sentidos de forma bárbara. Por todo o lado vemos carbono com

fartura. Na tampa do depósito, nos resguardos das rodas, nas próprias rodas! As peças maquinadas também surgem em toda a sua glória, nas manetes de embraiagem, de travão, nos poisa-pés. E até os enormes apêndices aerodinâmicos não conseguem desviar-nos a atenção daquela letra M que nos faz ferver o sangue e põe o coração a bater mais rápido. Qualquer que seja o ângulo em que a miramos, a certeza de um propósito é-nos vendida sem qualquer tipo de humildade. Impossível passar despercebida, adora ser o alvo de todas as atenções.

Esta agressão aos sentidos mistura-se com uma sensação de exclusividade em todos os seus pormenores. Sentimo-nos únicos aos seus comandos, talvez ainda mais do que na sua irmã de pista, porque a questão premente revela-se descarada a todos os que percebem o que está em causa. Uma naked com mais potência que peso. E depois de digerirmos esta premissa, surge a preocupação seguinte. Iremos sobreviver a tal heresia? Se a sua contemplação nos desperta uma irracional vontade de explorar as suas capacidades,»



» Galeria de fotos aqui





"ESTA AGRESSÃO AOS SENTIDOS MISTURA-SE COM UMA SENSÇÃO DE **EXCLUSIVIDADE** EM TODOS OS SEUS PORMENORES. "

existirá contexto para o fazer? A experiência com a S 1000 RR (teste aqui) em estrada foi um vislumbre do quanto é difícil explorar este universo a par com os restantes utilizadores da via pública...

Passados os minutos iniciais de respiração ofegante, rolamos na avenida marginal com o ritmo que a paisagem merece. Estamos perfeitamente enquadrados no contexto, o dia está fantástico e o delicioso ronronar emanado pelo escape Akrapovic (de origem neste modelo) embala-nos a exclusividade da experiência.

O modo Road (o mapa estradista por excelência, entre o Rain e o Dynamic, todos com entrega controlada nas relações mais curtas) mostra-se prazeroso, com as suspensões electrónicas (sistema DDC - Dynamic Damping Control associado aos mapas não programáveis, trabalhando nas forquilhas e mono amortecedor Marzocchi) a serem benevolentes com as irregularidades, um

- quase estranho - conforto de rolamento que surpreende pela positiva. Porque a qualquer momento olhamos para as proeminentes asas e estranhamos o facto de conseguirmos ser minimamente civilizados. A caixa de velocidades precisa e o subtil funcionamento do quick-shifter são referenciais, claramente do melhor que podemos encontrar no mercado. Não há esforço nem hesitações, apenas tranquilidade e eficácia, mesmo a baixas rotações (ou com pouca carga de acelerador). Com uma ergonomia simpática e um assento firme mas nada desconfortável, podemos afirmar que seríamos capazes de rolar bastantes horas aos seus comandos, sem dramas de maior. Mesmo nas ocasiões de transito mais compacto, a sua agilidade prevalece (199 Kg, a cheio), ao ponto de começarmos a ficar "irritados" com o posicionamento dos espelhos nos terminais dos punhos. Acercando-nos da imagem de um estafeta com esteroides, rapidamente percebemos que não >>

999 CC
210 CV
31 763 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"OS BRIDGESTONE BATTLAX RACING STREET RS 1 I SÃO **ABSOLUTAMENTE SUBLIMES** NO FEEDBACK"

é preciso muito para acordar o monstro...

Derivado da M 1000 RR, o motor tetracilíndrico em linha de 999 cc, debita 210 cv às 13 750 rpm e 113 Nm às 11 000 rpm. A abertura das suas válvulas de titânio é variável, numa tecnologia a que a marca chama de ShiftCam. Na prática, com posições de acelerador parciais ou em baixas rotações, o seu movimento e duração são mais conservadores, mas na subida de regime ou quando lhe pedimos tudo, a entrega é massiva. Conseguindo manter a personalidade cheia da S1000R, uma nova realidade cresce no entusiasmo até ao limitador, com o fôlego interminável da RR. Esta peça de engenharia é o "ex libris" que transforma uma "S" numa "M", aditivando a performance ao nível de uma superbike.

Outra das grandes heranças desta versão vitaminada é a suite electrónica que partilha muita da tecnologia da RR. Os mapas específicos dos modos Race Pro são de série e permitem uma

infundável parametrização das ajudas disponíveis (assim como, dos settings de suspensão). São possíveis 3 combinações diferentes de pré-ajustes para o condutor definir o nível de insanidade ou de meiguice na hora de "todos-os-santos". O controlo de tracção, anti-wheelie, ABS e travão motor comunicam com uma IMU de 6 eixos, e ainda dispomos de um comutador dedicado que nos permite escolher o nível de intervenção destes elementos electrónicos. De fora ficou o assistente de deslizamento da roda traseira (com um sensor específico que lê o ângulo da direcção) da S 1000 RR.

O acesso a este universo faz-se através de um ecrã TFT de 6,5" (com quatro variantes de display, consoante a informação que o condutor queira dar relevância), e na interacção com o mesmo encontramos a "rodinha mágica" que tanto nos facilita a vida.

E neste contexto de algoritmos mágicos (tão em voga no nosso mundo actual), dou por mim a >>>

ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

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



SCHUBERTH



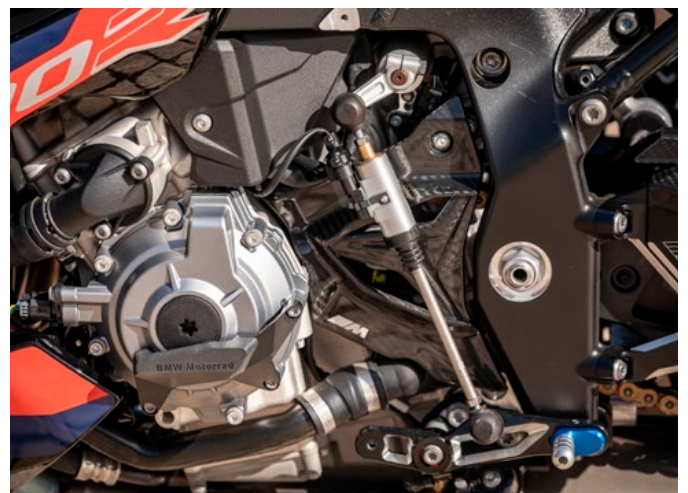
acreditar que seria capaz de conhecer os meus limites com a electrónica no mínimo. Estou a ser claro. Os meus limites deverão estar a menos de 70% do potencial que qualquer piloto (com P grande) conseguirá extrair desta máquina. Esta blasfémia revela a exímia comunicação da parte ciclística e a capacidade que tem de nos transmitir confiança. Este é o grande segredo da BMW M 1000 R. Enaltece-nos.

Segue o parágrafo dinâmico para deleite de todos aqueles que gostam de piscar o olho aos deuses da velocidade...

Numa sequência de curvas de fluidez variável (entre 2ª e 3ª velocidade, digamos), a atenção dedicada ao acelerador requer alguma habituação. O ganho de velocidade nos altos regimes é imenso, mas a sua linearidade permite um ajuste assertivo, sem deixar de ser

*"A ESTUPEFAÇÃO
PERANTE A EFICÁCIA
DESTE PACOTE
DINÂMICO FAZ-ME
PENSAR QUE EXISTE
ESPAÇO PARA ESTE
TIPO DE MÁQUINAS."*

milimetricamente intempestivo. Torna-se difícil colocar esta sensação por palavras, mas a noção de que estou sob controle com mais de 200 cv no punho direito é algo de assustadora. Claro que existem quebras de tracção (os Bridgestone Battlax Racing Street RS11 são absolutamente sublimes no feedback), claro que existem torções e flexões que me colocam em sentido, mas tudo acontece de forma estupidamente natural. Como se assumisse que as rectas que antecedem a curva seguinte não existem. Do mesmo modo que apenas um dedo heroico chega para modular a travagem, numa quebra de inércia brutal que faz levantar a roda traseira e me dá vontade de esticar a perna para provocar o início do pêndulo que me fará mergulhar a frente em busca do centro da curva. >>>



TESTE *BMW M 1000 R*

Escrevo estas linhas em plena certeza de que não sou um piloto de MotoGP, e que o meu joelho no chão numa estrada comum, não tem absolutamente nada de convencional. Mas o esforço é inexistente. E a M 1000 R segue imperturbável e cheia de classe, na certeza de que tem muito mais para dar. Os apêndices aerodinâmicos encontram a razão da sua existência (a 220 km/h são 11 kg de downforce na roda dianteira) quando os números do velocímetro ultrapassam largamente os três dígitos, mas esse exercício não faz sentido no mundo real, pelo menos para mim.

A estupefação perante a eficácia deste pacote dinâmico faz-me pensar que existe espaço para este tipo de máquinas. Tal como a Ducati Streetfighter V4S (teste aqui), estas superdesportivas “menos extremas”, mostram-nos uma realidade alterada, em que nós, comuns mortais, podemos acreditar que conseguimos sentarmo-nos à mesa com os deuses. Basta apenas juntarmos cerca de 30k €... (versão ensaiada com o M Competition Package, por 31 763 €).

Não foi há muito tempo que rodei com a S 1000 RR, da qual esta moto descende. Recordo-

me do exercício de contenção que era tentar ser minimamente civilizado nas estradas partilhadas com outros veículos, e da exigência física requerida para lhe domar o comportamento. Quando lhe colocamos um guiador largo e encontramos uma posição corporal mais descontraída, acabamos por nos sentir mais confortáveis e tudo acontece de uma forma mais natural. O sentimento de perfeita loucura por estarmos aos comandos de uma máquina com mais potência que peso não desaparece nunca, é um permanente estado de alerta sensorial.

De certa forma, esta hyper naked deixa-nos viver com alguma paz de espírito no dia-a-dia, sem ter vontade de nos morder a qualquer momento. Mas tenham sempre a noção que, para lá das 6500 rpm, a roda dianteira ficará mais leve, o som ficará mais grave e que podemos estar a alterar a rotação do planeta com tamanha aceleração, tudo isto com a noção de que a ausência de protecção aerodinâmica fará terminar a festa mais cedo. A BMW M 1000 R não consegue mentir quando lhe topamos o atrevimento, mas não deixa de ser responsável e educada quando lhe pedimos. Uma moto com M grande. //



EQUIPAMENTO


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




MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



Domina AS RUAS!

CFMOTO 450 NK

Após uma exibição recheada de novos modelos na EICMA 2023, a CFMOTO insere em território nacional a sua primeira novidade, a 450 NK. Tivemos oportunidade de estar aos seus comandos na famosa “vенеza” de Portugal e arredores.

Texto: André Sanches Fotos: Rui Jorge



» [Galeria de fotos aqui](#)





O

ditado “agradar a gregos e troianos” faz cada vez mais sentido nos dias que correm, sobretudo no mundo das motos, e a CFMOTO está a aumentar a sua gama a fim de poder oferecer aos motociclistas uma larga

escolha nesta “guerra” em que ganha quem oferecer mais modelos e agradar a todos os gostos e feitios.

Oferecendo opções de escolha desde a aventura, com a linha MT, passando pelas naked NK, as neo-retro CL-X, a turística GT e terminando na desportiva SR, faltando apenas uma moto competente para os iniciantes detentores de carta A1, que não deverá tardar muito a chegar, a CFMOTO, está também presente no mercado de SSV's, UTV's e ATV's, que tem vindo a ganhar terreno em Portugal.

Agora a fabricante expande a sua gama com a nova CFMOTO 450NK. Trata-se de uma fusão entre a estética da naked 800NK e a ciclística da desportiva 450SR, destinada aos motociclistas jovens que procuram uma arma para enfrentar o trânsito urbano com estilo e facilidade, ao mesmo tempo que lhes permita realizar escapadinhas

mais longínquas aos fins de semana, sempre com a premissa que a diversão será o fator chave.

Aproveitada da sua irmã desportiva, a unidade motriz bicilíndrica com 449,5cc produz uma potência pouco abaixo do máximo permitido pela licença de condução A2, 46cv (34,5 Kw) às 10.000 rpm e um binário de 39,3 Nm, totalmente disponível às 7.750 rpm, tendo sido feitas alterações à ECU para conceder à 450NK um comportamento mais amigável.

Ainda que mais afável, o bicilíndrico consegue cativar-nos com o simples gesto de enrolar o punho direito, não sendo abrupto, mas entregando a sua potência com alma desde os baixos regimes. Cativa pela linearidade da entrega até ao limitador, com uma resposta suave ao acelerador. Junta-se ainda a sonoridade viciante produzida pelo sistema de escape, com as famosas “pipocas” durante as reduções e um som grave facilmente confundível com o de um grande “motão”.

O bicilíndrico é ainda favorecido pelo desempenho da caixa de 6 velocidades, bem escalonada e adequada a uma condução para a qual a 450NK foi projetada, transmitindo-nos uma boa sensação, com trocas de caixa limpas e sem



PACKTALK EDGE

SOUND BY **JBL**

DYNAMIC MESH
COMMUNICATION

OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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

Bluetooth® 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt

 **cardo**®



"AINDA QUE MAIS AFÁVEL, O **BICILÍNDRICO** CONSEGUE CATIVAR-NOS COM O SIMPLES GESTO DE ENROLAR O PUNHO DIREITO..."

dificuldade na hora de as engrenar, com o auxílio da leve manete de embraiagem operada por cabo.

À data da sua apresentação, as estradas húmidas e o calor envergonhado, não nos permitiram alcançar ritmos extremos. Contudo, a travagem com assinatura JJuan composta por disco único mordido por uma pinça de 4 pistões na frente e outra simples na traseira, auxiliados pelo sistema de ABS de duplo canal, é facilmente doseável, com uma mordida forte ao apertar a manete direita e também ao pisar no pedal do travão traseiro. A baixa intervenção do ABS foi mérito e uma agradável surpresa dos pneus CST ADRENO HS AS5 que mostraram um comportamento muito convincente.

Apesar de comédidos devido às condições atmosféricas, mas também com a almofada do controlo de tração e ABS sempre em mente, a CFMOTO 450NK brindou-nos com uma posição

de condução neutra, de costas direitas e pernas ligeiramente fletidas, um fácil acesso aos comandos do guiador onde estão também colocados os espelhos retrovisores que nos proporcionam uma boa visibilidade. Para o passageiro existe um estiloso mas escasso assento elevado..

Durante os quilómetros realizados aos comandos da 450NK rodámos por estradas sinuosas do centro do país, um pouco pela bela cidade de Aveiro e também em auto-estrada. E nesses 3 tipos de condução a ciclística portou-se como esperado. Hábil para as manobras mais apertadas, estável nas velocidades mais altas e firme nas curvas com vista privilegiada sobre o rio Vouga da Estrada Nacional 16, mérito atribuído sobretudo à forquilha invertida na frente e ao amortecedor com montagem progressiva na traseira.

Para uma condução citadina a CFMOTO 450NK





449 CC
46 CV
5 790 €

» Mais dados técnicos aqui



proporciona uma baixa altura do assento ao solo (795mm), que permite a um motociclista de estatura média (1,75) colocar facilmente toda a sola da bota no chão, uma boa brecagem que facilita as manobras e um baixo peso em ordem de marcha (165kg) que em conjunto beneficiam significativamente a sua agilidade.

Para estarmos sempre a par com a moto, o ecrã TFT de 5 polegadas que faz o papel de painel de instrumentos oferece uma leitura simples, com informação mais do que suficiente e permite conectar o smartphone através da aplicação da CFMOTO.

Concebida pelo gabinete de design italiano Modena 40, que já tinha no seu portefólio as linhas que deram vida à 800NK e que serviram de inspiração para esta 450NK, as suas linhas são notavelmente atuais, combinando ângulos agressivos e linhas suaves que resultam num aspecto musculado e consensual.

Resumindo, a CFMOTO 450NK destaca-se em diversos aspectos: potência, agilidade, conforto a bordo, tecnologia atual e também pelo seu acessível preço de 5.790€. E já está disponível em Portugal, em 3 cores diferentes (branco, preto e azul). //



EQUIPAMENTO

Capacete MT KRE+

Blusão Alpinestars T-SP-1

Calças RSW Peter

Botas AlpinestarsFaster 3





Vestida **DE PRETO**

UMA SELEÇÃO DE PEÇAS DA TOURATECH CONFERE À NOVA BMW R 1300 GS UM VISUAL EXCLUSIVO.

Para muitos motociclistas, o preto ainda é a cor de todas as cores: cool, misteriosa, elegante e atemporal.

Por isso a Touratech realiza esse desejo com uma gama de componentes e acessórios para a nova BMW R 1300 GS, totalmente finalizados em preto.

Os componentes combinam perfeitamente com a GS na cor Triple Black. No entanto, os motociclistas que possuem uma 1300 de cor diferente também podem dar um destaque individual com as peças pretas da Touratech.

Os acessórios pretos são tecnicamente idênticos às versões base, garantindo o habitual alto nível



de qualidade e funcionalidade. Tanto a proteção do moto como a proteção da carenagem estão disponíveis na atraente versão preta.

As construções tubulares ultra-robustas são feitas de aço inoxidável, assim como o suporte de malas e o suporte para top case que, além de robustos, também são completamente resistentes à corrosão.

Os equipamentos recebem um acabamento de alta qualidade com um revestimento em pó que pode suportar até mesmo o uso mais severo fora de estrada.

Com superfícies elegantes anodizadas a preto, o conjunto de malas ZEGA Evo ou a top case ZEGA Evo combinam perfeitamente com os suportes de aço inoxidável também na cor preta.

O protetor para os faróis auxiliares "Nano" em LED, do conjunto de acessórios da BMW, o suporte de guidão para GPS e a grelha do radiador também estão disponíveis totalmente em preto.

A grelha preta para farol com fecho rápido forma um emocionante contraste de cores com seus elementos de fixação igualmente em aço

inoxidável.

Estará ainda disponível a partir de Fevereiro a proteção de motor Expedition, seguida em Março pela proteção do motor Sport com acabamento preto.

Mais informações sobre os componentes pretos da Touratech para a BMW R 1300 GS podem ser encontradas na loja online da Touratech. //



ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

A SHOT OF MOTORCYCLING

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901



PVPR desde **4.187€**

Oferta matrícula
gratuita até 31/01/2024

ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901

Solicita um teste em www.royalenfield.com



  @ROYALENFIELDDEUROP



Especificamente FEMININAS

AS BOTAS SHIFTER SPORT LADY DA TCX OFERECEM UM EQUILÍBRIO PERFEITO ENTRE ESTILO DESPORTIVO E PRATICIDADE, ESPECIALMENTE CONCEBIDAS PARA OS PÉS FEMININOS.

Com um design que combina elementos desportivos com funcionalidade prática, estas botas Shifter Sport Lady foram cuidadosamente desenvolvidas para proporcionar o máximo conforto e proteção durante as deslocações urbanas no dia a dia e nos pequenos passeios.

Com um sistema de ajuste por atacadores e uma banda de velcro, permitindo um calçar e descalçar rápido e simples, as botas TCX Shifter Sport destacam-se também pelo conforto, proporcionado pelas palmilhas Ortholite que mantêm ao mesmo tempo os pés secos e frescos.

Equipadas com sola Groundtrax, as botas Shifter

Sport Lady asseguram uma aderência eficaz em diversos tipos de terreno, oferecendo uma sensação de segurança durante a condução e deslocações a pé.

Com reforços de segurança estrategicamente colocados nas áreas sensíveis, como calcanhares, biqueiras e tornozelos, além da zona de contacto com o pedal da caixa de velocidades, estas botas garantem uma proteção adicional nas áreas mais suscetíveis a impactos.

As botas TCX Shifter Sport Lady estão disponíveis na cor preta e em tamanhos desde o 36 ao 42, por um preço de venda ao público recomendado de 129,99€. //

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



Viajar CONFORTÁVEL

AS BOTAS TCX TOURSTEP WATERPROOF REPRESENTAM A MAIS RECENTE INOVAÇÃO DA TCX NO UNIVERSO DO CALÇADO PARA MOTOCICLISMO.

Desenvolvidas para oferecer versatilidade, conforto e proteção aos entusiastas das motos, estas botas atendem às exigências daqueles que fazem desse o meio de transporte preferencial para as suas viagens diárias ou deslocamentos urbanos.

Projetadas para enfrentar diversas condições climáticas, as Tourstep Waterproof são botas impermeáveis de cano médio que foram meticulosamente concebidas para proporcionar flexibilidade máxima. Este design não só assegura um conforto excepcional durante a condução, mas

também durante os momentos a pé.

O seu design discreto e inovador harmoniza-se facilmente com o estilo quotidiano, ao mesmo tempo que cumpre rigorosos padrões de proteção definidos pela TCX. Equipadas com reforços estratégicos nos tornozelos, biqueiras e calcanhares, proporcionam a segurança essencial para condução de motos em qualquer situação.

A segurança das botas Tourstep Waterproof é reforçada pelo controlo preciso oferecido pelo reforço posicionado na zona de contato com o seletor de mudanças e pelas solas Groundtrax, que garantem aderência e tração superiores,

mesmo em superfícies molhadas e escorregadias. A estrutura Zplate, na sola intermédia, contribui para a rigidez transversal, vital para a segurança, enquanto promove um movimento natural do pé ao caminhar, essencial para o conforto prolongado. Existem ainda detalhes refletivos estrategicamente posicionados que garantem visibilidade máxima em todas as condições, minimizando os riscos na estrada.

As botas TCX Tourstep Waterproof incorporam uma membrana impermeável T-Dry, eficaz contra chuva e condições adversas, mantendo os pés secos e confortáveis. As palmilhas Ortholite, conhecidas pelo amortecimento duradouro e respirabilidade excepcional, proporcionam conforto.

Disponíveis na cor preta e em tamanhos do 36 ao 48, as Botas TCX Tourstep Waterproof têm um preço de venda ao público recomendado de 169,99€. Para obter mais informações e aconselhamento adequado, recomendamos que entre em contacto com um distribuidor autorizado TCX. //



WWW.NECO.BE

A NECO dispõe de uma vasta **gama de veículos de duas rodas** que se identifica totalmente com os dias de hoje. A marca é o resultado de um sonho e uma paixão que foram postos em prática através de uma oferta de veículos originais e modernos.



IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO:

AMSOIL

 [NECO.MOTORCYCLES](https://www.facebook.com/NECO.MOTORCYCLES) | [NECOPORTUGALOFICIAL](https://www.facebook.com/NECOPORTUGALOFICIAL)



Proteja-se COM ESTILO

ENFRENTA O FRIO E A CHUVA COM A PROTEÇÃO DO CASACO IMPERMEÁVEL BRUSSELS GORE-TEX DA BMW MOTORRAD.

O blusão Brussels GORE-TEX da BMW Motorrad adapta-se facilmente às diversas temperaturas exteriores, graças ao seu capuz, colete térmico amovível e forro interior leve que mantém o casaco confortável, mesmo com o corte longo.

Os dois bolsos frontais são impermeáveis, com fecho de correr, e proporcionam espaço prático para armazenar os objetos pessoais.

Fabricado em 100% poliamida, o casaco Brussel destaca-se pela sua leveza, impermeabilidade garantida pela membrana GORE-TEX de três camadas e pela sua classificação de Classe A referente à proteção.

Este blusão Brussels da BMW Motorrad está disponível em corte feminino, em tamanhos do S ao 2XL e para homem, em tamanhos do S ao 3XL. O preço de venda ao público recomendado é de 714€.



Nova forma de
Liberdade
RENEGADE FREEDOM

UM
CONQUER THE WORLD



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125



3.790€



Renegade Vegas 125



3.860€



Renegade Classic 125



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

Multimoto

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

Recomendamos lubrificantes 



O primeiro COM AERODINÂMICA ADAPTATIVA

A SHARK APRESENTA O CAPACETE AERON GP COM INOVADORES APÊNCICES AERODINÂMICOS ADAPTATIVOS.

Recentemente a Shark revelou um novo capacete chamado Aeron GP, que foi desenvolvido em colaboração com Johann Zarco, piloto da Honda LCR MotoGP, e apresenta aletas aerodinâmicas que se ajustam à posição desejada pelo motociclista.

Embora a ideia de apêndices aerodinâmicos adaptáveis nas motos não seja nova (damos o exemplo da Moto Guzzi e a sua viral V100 Mandello), esta é alegadamente a primeira vez que um capacete "se adapta à posição de condução e a condições específicas através de abas móveis, para melhorar a aerodinâmica."

O conceito pode parecer complexo, na melhor das hipóteses, e desnecessário na maioria das situações do dia-a-dia, mas Zarco apoia totalmente o "Sistema Aero Adaptável (A2S)" do capacete Aeron GP.

Uma vista de olhos mais detalhada sobre como este novo sistema funciona revela que o capacete Aeron GP possui duas abas móveis em cada lado do seu generoso apêndice aerodinâmico traseiro e através do estudo do fluxo de ar interno e externo (realizado através de simulações de Dinâmica de Fluidos Computacional (CFD) e testes dinâmicos em túneis de vento, a Shark anuncia que o spoiler

causa efetivamente uma redução de 80% no efeito de ondulações causadas pela turbulência, uma redução de 50% na flutuação (em altas velocidades em linha reta) e uma redução de 5% na resistência aerodinâmica.

A lista acima também promete, entre outras coisas, a ausência de pressão no pescoço do motociclista, uma vantagem brilhante que se soma ao benefício de que este apetrecho aerodinâmico será o primeiro a tocar o solo em caso de colisão, protegendo ainda mais as várias vértebras cervicais de possíveis lesões. //



CARE LINE
O SEGREDO DO BRILHO



Distribuidor Oficial





Proteção COM ESTILO

COM UMA ORIGEM QUE REMONTA A 1971, A HJC TEM VINDO A CIMENTAR A SUA REPUTAÇÃO COMO UMA MARCA INOVADORA NO ÂMBITO DOS CAPACETES PARA MOTOCICLISMO, APOSTANDO NUM ELEVADO COMPROMISSO COM A QUALIDADE E A MESTRIA.

Do alto das suas décadas de experiência, a HJC continua a explorar e investigar, granjeando sucesso no mercado global através de uma política de inovação e controlo de custos de produção que lhe conferem o sucesso e o seu actual posicionamento no mercado como uma marca líder no seu segmento.

Para garantir a sua inabalável busca pela excelência, a HJC garante que cada capacete

que produz, garante uma excelente performance e fiabilidade, a par com grande resistência e longevidade, comprovados através de testes laboratoriais e em experiências práticas em diversos cenários reais, nomeadamente no exigente ambiente da MotoGP, onde diversos pilotos de ponta, tais como o Fabio Quartararo e Brad Binder contribuem para o seu desenvolvimento.

A HJC distingue-se no mercado pelas suas parcerias com grandes nomes como a Marvel, DC Comics, Universal Pictures e agora também com a Disney, que originam capacetes divertidos e originais, assim como com a Red Bull, sendo a única marca do mundo autorizada a produzir e comercializar capacetes com a imagem da bebida energética.

O Andar de Moto teve a oportunidade de estar presente na apresentação que a marca realizou em Lisboa, no final do ano de 2023, onde foi possível falar com os especialistas da marca e ter um contacto físico com a extensa gama que cobre produtos específicos para todos os estilos de motociclistas.

Como seria de esperar, a marca apresentou muitas novidades, sobretudo devido à entrada em vigor da nova norma ECE R22.06, que exige dos capacetes de motociclismo uma segurança ainda maior, e brindou-nos com nada menos que 11 novos modelos!

Fruto da parceria com o Campeão Mundial Fabio Quartararo, a nova coleção inclui também 3 modelos alusivos a este piloto, com três níveis de preço diferentes.

RPHA1

Homologado pela FIM (Federação Internacional de Motociclismo) para competição.

O capacete RPHA1 apresenta uma calota exterior fabricada num material compósito exclusivo da HJC, denominado Premium Integrated Matrix / P.I.M Plus, composto por diversas camadas de materiais como fibra de carbono e fibra de vidro que, em conjunto, garantem uma elevada resistência e uma substancial redução de peso.

O desenho da calota foi otimizado através de software CFD (Computational Fluid Dynamics) e testado no túnel de vento da marca, para garantir uma maior estabilidade a alta velocidade através da redução da resistência aerodinâmica.

Um sistema avançado de ventilação (ACS) canaliza o fluxo de ar entre a frente e a traseira do capacete através de 5 entradas e quatro exaustores, arrastando consigo o calor e a humidade resultante da transpiração, conseguindo um excelente resultado em manter a viseira livre de embaciamento.

A viseira está preparada para receber tear-off e Pinlock e equipada com um sistema de bloqueio



Preço RPHA1
Quartararo Réplica
e/ou Quartararo
Le Mans Especial
999,90€

duplo que garante um ajuste perfeito ao capacete garantindo estanqueidade e uma notória redução de ruído. Graças ao novo sistema de encaixe, a viseira pode facilmente ser removida sem recurso a ferramentas.

O interior conta com calhas específicas para incorporar as hastes dos óculos e os forros são em tecido anti-bacteriano. As almofadas laterais são facilmente removíveis para permitir uma rápida e segura remoção do capacete em caso de acidente.

RPHA 12

Um capacete integral desportivo que veio substituir o aclamado RPHA 11

A segunda geração do RPHA desportivo apresenta uma calota exterior fabricada num material compósito exclusivo da HJC, o PIM EVO, composto por diversas camadas de materiais como fibra de carbono, aramida, fibra de vidro e fibra natural de linho, que em conjunto conferem uma grande leveza e garantem uma elevada resistência aos impactos.

O desenho da calota promove a redução da resistência aerodinâmica, que foi otimizada





Preço RPHA 12
Lisos 479,90€
Decorados 549,90€



através de software CFD (Computational Fluid Dynamics) e testada no túnel de vento da marca, para garantir uma maior estabilidade a alta velocidade.

A viseira, preparada para receber um Pinlock HJ-42, proporciona 99% de proteção UV, com um acabamento anti-risco e recebeu um novo mecanismo de rotação que lhe confere um movimento mais suave e uma melhor vedação quando fechada. O desenho arredondado deste mecanismo contribui substancialmente para a redução de ruído no interior do capacete. O novo desenho oferece um campo de visão alargado que proporciona uma maior visão periférica. A ventilação é assegurada por 4 entradas de ar e 3 extratores, e conta com um canal by-pass que aumenta a ventilação mas, quando fechado, reduz a resistência aerodinâmica e o respetivo ruído. O forro interior é destacável e lavável e conta com almofadas laterais preparadas para serem facilmente removíveis em situações de emergência.

O RPHA 12 está disponível em diversos esquemas cromáticos e cores sólidas.



Preço I91
Lisos 249,90€
Decorados 289,90€



HJC I91

O modelo que veio substituir o campeão de vendas I90

Este é um popular capacete modular de gama intermédia para mototurismo, com viseira solar interior e que tem um preço imbatível no seu segmento do mercado.

A viseira vem preparada para receber uma lente Pinlock HJ-33 que vem incluída no capacete, e foi dotada de um tratamento anti-risco.

No interior encontra-se a viseira solar fumada, também protegida por um tratamento anti-risco e regulável em diversas posições para um maior conforto. Os forros interiores proporcionam uma evaporação eficaz da transpiração e são removíveis para lavagem.

Para ajudar os motociclistas que usam óculos, o HJC I91 conta com calhas específicas para acolher as hastes dos mesmos.



Preço HJC F71
Lisos 329,90€
Decorados 389,90€



HJC F71

Um capacete integral em fibra, de gama intermédia, para mototurismo, com viseira solar interior e Pinlock incluído, que tem um preço imbatível no seu segmento do mercado.

A ventilação, assegurada por 4 entradas e 4 saídas de ar, garante uma grande capacidade de controlo da temperatura dentro do capacete.

A viseira, vem equipada de série com uma lente Pinlock HJ-40 e foi dotada de um novo sistema de rotação, mais fácil de pôr e tirar, e apresenta ainda um sistema de bloqueio mais seguro e cómodo.

No interior encontra-se a viseira solar, fumada, regulável em diversas posições para um maior conforto.



Preço HJC I71
Lisos 229,90€
Decorados 269,90€
Réplica FQ20 299,90€



HJC I71

Capacete de gama intermédia, com viseira solar interior e Pinlock incluído

Com uma calota em Policarbonato de última geração, o HJC I71 destaca-se pelo seu peso reduzido e pelo seu sistema de ventilação que canaliza ar fresco desde a zona frontal do capacete até às saídas instaladas na parte de trás.

Um novo mecanismo de rotação permite instalar ou remover facilmente a viseira que tem um novo sistema de bloqueio, mais seguro e prático, e tratamento anti-riscos

A viseira solar interior de cor fumada tem um ajuste múltiplo para maior conforto.

O tecido interior proporciona uma melhor dispersão da humidade com a sua capacidade de secagem rápida. O forro interior pode ser removido para lavagem.



HJC C10
Lisos 109,90€
Decorados 129,90€
Réplica FQ20 149,90€

HJC C10

Capacete integral de entrada de gama

O HJC C10 é um capacete de entrada de gama com uma calota fabricada num avançado policarbonato, para um peso contido e uma maior comodidade. Possui um sistema de ventilação baseado num fluxo de ar canalizado entre as 3 entradas de ar da frente e as duas saídas existentes na traseira do capacete, que removem o calor e a humidade gerados pela transpiração,

Equipado com uma viseira que confere um campo de visão mais amplo e preparada para receber uma lente anti-embaciamento Pinlock, o HJC C10 também tem forros interiores removíveis e laváveis, fabricados num têxtil técnico que facilita uma secagem rápida.

Todos estes modelos podem ser equipados com os sistemas de comunicação da marca, fabricados pela Sena, que são vendidos em separado, e já estão disponíveis no nosso mercado.

Para mais informações, pode consultar o site do Distribuidor em Portugal, a WBC- World Business Connection (www.wbc.pt).





*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

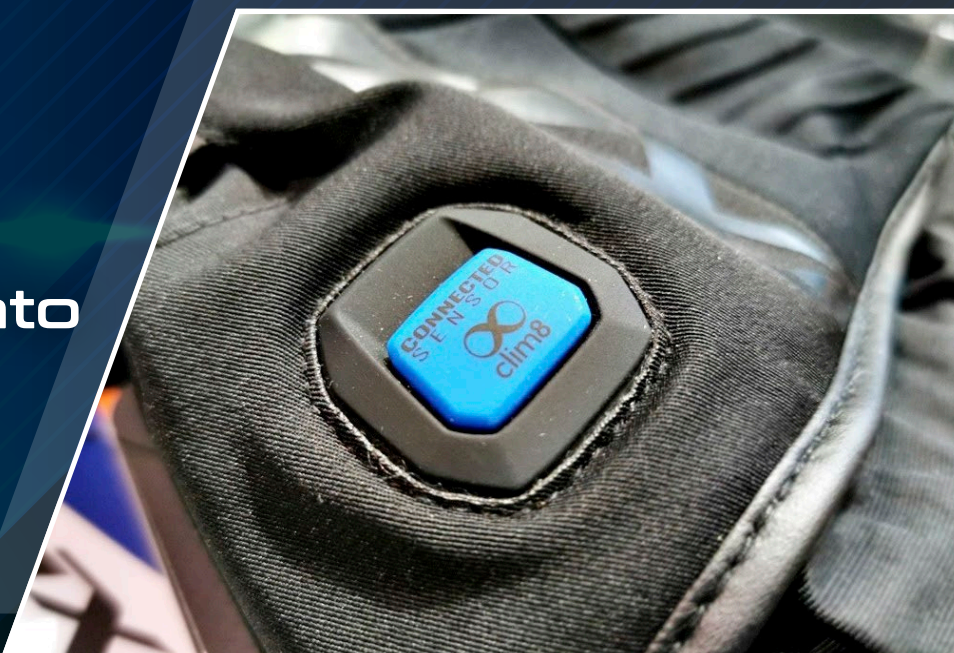


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO

EQUIPAMENTO GAMA DRIFTER DA KAPPA



Tudo ARRUMADO

A LINHA "DRIFTER" DA KAPPA, APRESENTADA NA EICMA, COMPREENDE CINCO MALAS DE FÁCIL FIXAÇÃO: DUAS MALAS DE DEPÓSITO, UMA ALFORGE, UMA BOLSA DE PERNA E UM PAR DE MALAS LATERAIS.

A versatilidade e o uso de tipos de fixação universais desta gama Drifter de malas da Kappa tornam-nas extremamente úteis para deslocações diárias. Sendo expansíveis, podem oferecer uma base para cargas de bagagem superiores a 80 litros.

Todas as malas são estruturadas com uma combinação de materiais de qualidade que incluem tecidos resistentes aos raios UV, um corpo principal em poliéster 168D, sujeito a um processo de revestimento em poliuretano, tecido em poliéster 210D para o forro interno e uma bolsa interna removível e impermeável em tecido de poliéster 190T selado a quente, com reforços

internos em polipropileno e EVA para aumentar a rigidez e estabilidade. Todos os fechos são certificados pela SAB (com sistema de bloqueio para segurança).

As malas Drifter têm tecido estampado, criando um efeito de camuflagem sobre os tons nas laterais. Apresentam também impressões e detalhes refletivos 3M para segurança.

DR01 - a mala de depósito apresenta o sistema de fixação rápida Tank-Lock e oferece uma capacidade interna que varia entre 10 e 15 litros. Vem com uma alça de segurança, um suporte conveniente, removível e impermeável para

MOTO PONT©

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

mapas/dispositivos e bolsos laterais. As medidas são L 29 cm x D 25 cm x H 17/25 cm. Tem ainda PVC antiderrapante na base para uma maior aderência ao depósito e uma ranhuras destinada a passar cabos para recarregar dispositivos eletrónicos.

DR02 - um alforge compacto e expansível (de 9 para 12 litros) para o assento do passageiro, de uso universal. Fixa-se ao veículo através de quatro correias com laços nas extremidades. Possui as medidas de L 32 cm x D 24 cm x H 10/16 cm, uma alça de ombro e sistema de alças elásticas no topo para segurar objetos, com laços em tecido refletor.

DR03 - uma bolsa para a perna com uma capacidade interna de 1,5 litros que se ajusta e fixa firmemente à coxa. Tem também uma correia ajustável à cintura com sistema de regulação rápida. Com medidas de H 17 cm x L 13 cm x D 6,5 cm esta bolsa tem acolchoamento em 3D AirMesh de poliéster nas costas para ajuste e ventilação, e o compartimento principal tem uma membrana impermeável.

DR04 - mala de depósito com o sistema patenteado de fixação rápida Tank-Lock giratória. O seu volume interno (5 litros) oferece uma linha mais compacta e aerodinâmica do que a DR01. Com tamanhos de L 28 cm x D 20 cm x H 20 cm, a DR04 incorpora uma alça de segurança para fixação ao guidador, uma alça de ombro e um sistema de alças elásticas no topo para segurar objetos, com laços em tecido refletor. Inclui uma capa de chuva e tem uma abertura para cabos de dispositivos eletrónicos.

DR05 - um par de malas universais para uso em qualquer moto ou scooter. O volume interno expansível é de 20 a 26 litros. Ambas têm uma abertura dupla conveniente e fixam-se através de duas fitas com fecho de gancho e presilha, e quatro correias para fixação. Em termos de medidas as malas laterais Kappa DR05 contam com L 52 cm x D 10/15 cm x H 34 cm. Apresenta ainda PVC antiderrapante na parte de trás para proteger a estrutura da moto e tecido retardador de calor na parte inferior.

Esta linha de malas da Kappa está disponível no site oficial da marca ou num dos distribuidores autorizados pelo importador nacional, a Lusomotós.//



Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



Desafie O FRIO E A CHUVA

AS LUVAS KODIAK 2 GTX SÃO PROJETADAS PARA ENFRENTAR OS INVERNOS MAIS RIGOROSOS.

Encarar o frio é uma fonte de orgulho. Ao contrário da maioria, existem motociclistas que não deixam as motos paradas mesmo nas condições mais adversas. As Kodiak 2 GTX da REV'IT! revelam-se como uma homenagem aos corajosos motociclistas que desafiam o frio e a chuva.

Estas luvas REV'IT! Kodiak 2 GTX têm uma avançada defesa contra as intempéries porque oferecem a máxima impermeabilização e proteção contra o frio. O nome, Kodiak 2 GTX, não foi dado por acaso, sendo uma referência a uma das cidades mais remotas do Alasca.

Desde a membrana Gore-Tex Z-liner até o forro polar, que mantém as mãos quentes e secas, passando pela pele de cabra repelente de

água e pelas zonas elásticas estrategicamente incorporadas, até aos elementos de proteção provenientes de luvas de competição, as Kodiak 2 GTX foram projetadas para vencer o frio do inverno, proporcionando total conforto e segurança durante a condução.

Seja para deslocações durante o inverno ou viagens para destinos menos explorados, as luvas Kodiak 2 GTX permitem prolongar a duração da condução.

Quanto às opções disponíveis, as luvas Kodiak 2 GTX estão disponíveis na cor preta e em tamanhos que variam do S ao 3XL, com um preço de venda ao público recomendado de 179,99€ através dos revendedores autorizados ou no site da REV'IT!. //






TOURING,
ADVENTURE,
SPORT,
COMPETITION
-DEFYING LIMITATIONS



DEBUT
NEW
ADVENTURE

TOUR-X5

ARAIHELMET.EU | @ARAIEU |    

 **DESCOBRIR EM myBiker.com**



Mantenha-se QUENTE

ESTE BLUSÃO TÉRMICO STORM 2 WB É A RESPOSTA DA REV'IT! PARA ENFRENTAR AS TEMPESTADES.

Onovo blusão REV'IT! Storm 2 não só proporciona isolamento térmico, mantendo-o protegido do vento, como é fácil de vestir, transformando eficazmente o seu blusão de motociclismo num aliado mais quente.

O design acolchoado do Storm 2 incorpora o isolamento de penugem sintética Primaloft Gold de alta qualidade, eficaz e extremamente compacto, garantindo que nem os ventos mais fortes conseguem arrefecê-lo. Para reforçar ainda mais a defesa contra o frio, adicionou-se uma membrana Hydratex | Windbarrier, impedindo a penetração do vento.

A combinação destas características num blusão térmico leve e compacto assegura um desempenho elevado, mesmo em condições meteorológicas adversas, em que o vento e o frio

são predominantes.

Apesar da sua abordagem tática e técnica, o blusão de camada intermédia Storm 2 não é apenas uma peça utilitária. O seu design acolchoado é pensado para lhe conferir uma estética intencional. Os detalhes refletivos, os punhos elásticos, as presilhas para os polegares e o prático bolso com fecho de correr no peito não só proporcionam proteção, mas também conferem ao blusão uma leveza adequada para o uso casual.

Quanto às opções de escolha, o blusão Storm 2 está disponível em preto, nos tamanhos desde o S ao XXL, com um preço de venda ao público recomendado (PVPR) de 129,99€. Para obter mais informações e aconselhamento especializado, recomendamos que entre em contacto com a REV'IT! //

DIVERSÃO SEM LIMITES



ANTES ~~8.999€~~
AGORA 8.199€

GSX-8S

SEMPRE PRONTA PARA A AÇÃO.

A Naked Street Fighter que representa uma nova era no prazer de condução!

Campanha válida até dia 31 de março de 2024 para o modelo GSX-8S versão 2023 nas três cores: Pearl Cosmic Blue (QU1), Pearl Tech White (QU2) e Metallic Mat Black No.2 / Glass Sparkle Black (KGL). Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor. Despesas de Legalização e Transporte e ISV não incluídas.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Estilo E CONFORTO

AS NOVAS BOTAS DA DUCATI DE CANO CURTO PARA TURISMO E USO DIÁRIO.

A Ducati apresenta as inovadoras botas Company C4, projetadas pela Drudi Performance e desenvolvidas exclusivamente pela Held para a marca de Borgo Panigale.

Estas botas de cano curto são destinadas tanto aos entusiastas de viagens quanto àqueles que incorporam a sua Ducati na rotina diária. Graças à utilização de microfibras com membrana GORE-TEX, as botas Company C4 proporcionam conforto, funcionalidade e proteção contra a água, certificada pela norma CE.

Desenhadas com o compromisso de atender às necessidades dos motociclistas viajantes e dos motociclistas urbanos, as Company C4 destacam-se pelo uso de materiais de qualidade e soluções sofisticadas.

A certificação CE 2016/425 assegura elevados padrões de segurança através da combinação de microfibras, material técnico, fecho de Velcro e atacadores para oferecer praticidade no ajuste,

assegurando um calçar perfeito.

A membrana GORE-TEX, além de ser impermeável e respirável, confere versatilidade, permitindo o uso das botas em todas as estações, proporcionando conforto nos dias mais quentes e proteção contra as condições meteorológicas adversas.

A sola em borracha Vibram destaca-se pela aderência e resistência à abrasão, proporcionando apoio seguro e proteção. Com inserções refletoras nos tornozelos e reforços no calcanhar e dedos, as Company C4 visam aumentar a visibilidade do condutor, contribuindo para uma condução mais segura.

Estas novas botas representam a síntese perfeita entre conforto, funcionalidade e segurança, permitindo que cada motociclista desfrute plenamente dos seus dias aos comandos da sua Ducati, sentindo-se mais seguro perante qualquer imprevisto.

As botas Ducati Company C4 já estão disponíveis nos revendedores autorizados Ducati e no site oficial da fabricante. //

TC
max

CAFÉ RACER, COM ALMA 100% ELÉTRICA

Antes ~~5.699€~~
Agora **4.499€**



2023
awards
MCN



16 anos
ELÉTRICA
=125cc

SABE TUDO AQUI



Campanha válida até dia 31 de maio de 2024 para os modelos TC Max – Jante de Alumínio e TC Max – Jante de Raios. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor. Despesas de Legalização e Transporte e não incluídas.



/vmotosocopt



@vmotosocopt

vmotosoco.pt



VMOTO



Passeando pela Grécia/Balcãs A TARDE EM DELFOS E O SERÃO EM METEORA

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

Hoje eu subiria o país e havia coisas que não queria perder de todo. Planeava mesmo passar grande parte do tempo a explorá-las. Mas antes havia Atenas.

O meu dia não seria dedicado à cidade. Havia coisas que eu queria ver por lá, mas não subiria à Acrópole. Ainda tinha viva a memória do calor infernal que lá passei anos atrás. Calor e turistas aos magotes, tudo o que eu não queria ter de enfrentar naquele momento.

Os gregos são muito práticos quando se trata de estacionar uma motoca, encostam-na em filinha na berma das estradas, junto aos passeios, e pronto! E ninguém parece arreliar-se com isso.

Eu, como nem sou grega, nem tenho uma motoca, lá encontrei um estacionamento para motos, não fosse aparecer um polícia maldisposto, que não gostasse de ver uma portuguesa fazer como os gregos, na sua terra, e multar-me. Afinal arranjaram-me um alojamento novo, mas sem garagem... não se pode ter tudo!

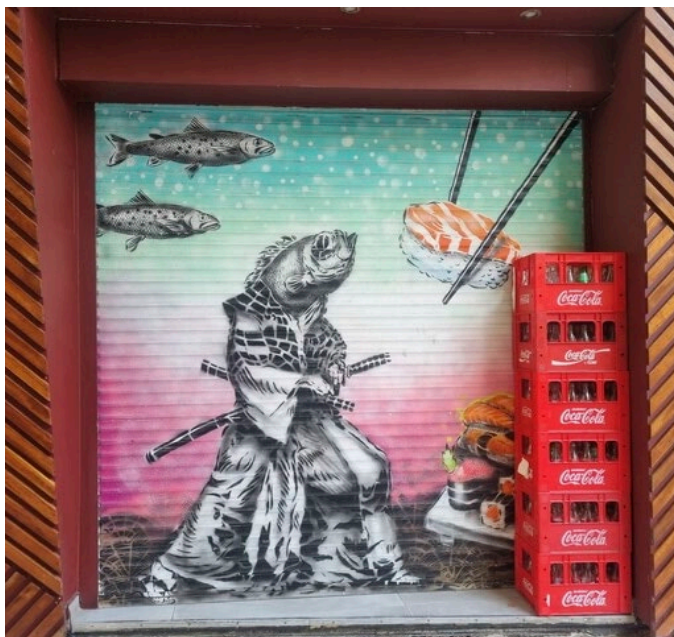
A porta de garagem que existia junto ao alojamento, bem original por sinal, era na realidade a porta de um bar, que trancada ficava um moral.

Eu estava hospedada na Plaka, o coração da cidade, cheia de movimento. Não era fácil para mim andar por ali a fazer o esforço por conduzir com precisão pelas ruelas até encontrar um sítio para estacionar.

Atenas é um museu a céu aberto e, a cada vez que lá volto, exploro mais um pouco. Desta vez fiquei-me pela Plaka e as suas ruínas.

Andei a ver os chapéus, a verdade é que eu estava a precisar de comprar um novo, que o meu estava bem





gasto, deformado e meio desbotado. Mas aqueles eram de palha, muito claros para mim, chapéus de verão.

A beleza em redor inspirava-me para tomar um pequeno-almoço calmo e requintado, longe da confusão, da gente que passa e do barulho dos carros. Encontrei um sítio tão simpático e reservado, sem ser fechado, e fiquei tão contente ali.

Pessoas vieram e foram e eu calmamente no meu canto. Às vezes é preciso não ter pressa para nada e em viagem é quando sabe melhor. Já basta em tempo de trabalho, quando tenho horas para cumprir e pequenos atrasos podem ser faltas, a qualquer hora do dia.

As ruínas do antigo mercado romano parecem ruínas de um templo!

A Biblioteca de Adriano ficava mesmo ali. Não havia muitos turistas por isso podia andar à vontade. Acho que àquela hora os turistas ou estavam nas esplanadas ruidosas a tomar o pequeno-almoço, ou se amontoavam para entrar em sítios mais chamativos como a Acrópole.

O edifício esteve subterrado por baixo de uma igreja paleocristã, primeiro, e séculos depois por uma basílica, até que no final do século XIX um incêndio no local deixou aparecer magníficas e enormes colunas de mármore. Então, depois de grandes escavações foi restaurada e ficou como a vemos hoje.

Impressionante a importância que uma biblioteca tinha há tantos séculos! E pensar que hoje, século XXI, há quem ache que é uma perda de tempo e que nunca tenha entrado numa...

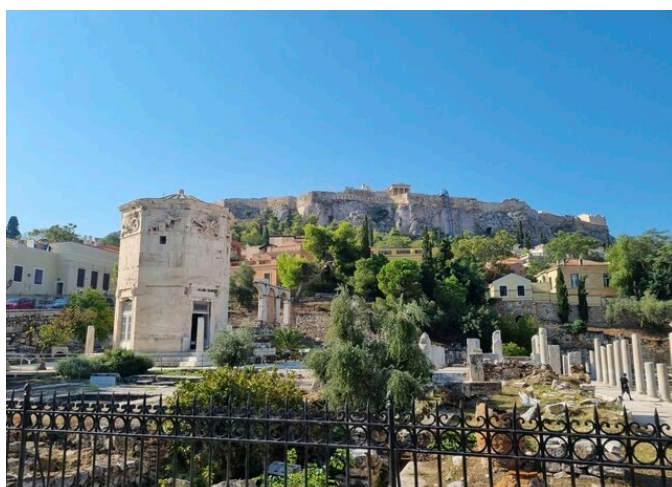
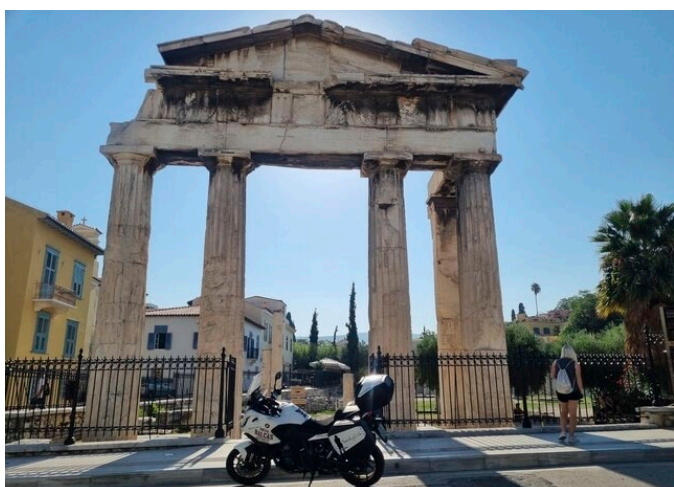
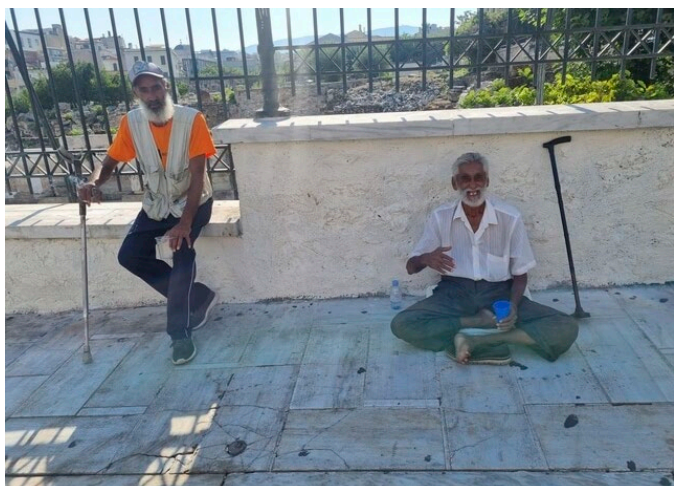
A minha moto tinha chamado a atenção e aqueles dois foram-se pôr perto dela, logo à minha chegada. Acho que

o meu ar ao pousar a moto e colocar o chapéu não os inspirou a aproximarem-se. Mas ao meu regresso eles meteram conversa com um “Beautiful bike!”

Eu compro sempre a moto que gosto contra tudo e contra todos, mas quando alguém diz que ela é linda, fico sempre vaidosa.

E com o seu inglês macarrónico, lá me pediram para tirar fotos junto dela. E sim, ambos tinham smartphones decentes para tirar fotos, eu mesma os usei para os fotografar. Claro que também tirei uma com o meu telelé, para memória futura. >>





Dei mais uma volta pelo centro com a moto para ir embora e, ao passar no portão de Atena Archegetis, tive de parar um pouco para registar o momento em que a minha motita lhe passou em frente. Afinal é uma das construções mais importantes e imponentes que restam da Ágora Romana!

Numa última olhada sobre a Ágora podia ver a Torre dos Ventos, rodeada pelas colunas de mármore, e a colina da Acrópole ao fundo.

Ok, vamos ver isto tudo de longe e vamos embora.

Eu queria subir ao Monte Lykabettos, o ponto mais alto da cidade, dizem que tem 277 metros de altitude. Reza a lenda que, em tempos, ali era um refúgio de lobos e que daí poderá ter surgido o nome, já que lobo em grego é “lycos”.

Há um funicular que leva lá acima, que eu nunca vi porque subo sempre pela estrada, além de que ele não é visível da rua, pois sobe por um túnel até ao topo. Lembrou-me de quando fui lá a primeira vez, guiei-me pela sua silhueta na noite e fui subindo ruas íngremes e cheias de curvas sem ter a certeza de que a minha moto, uma PanEuropean na época, passaria nos sítios onde a metia.

Desta vez sentia-me bem menos confiante, mesmo com

uma moto muito mais leve e ágil. Mas as subidas ainda me angustiavam tanto!

Chegando ao estacionamento há uma série de degraus para subir e as perspetivas sobre a cidade e o próprio monte vão-se revelando.

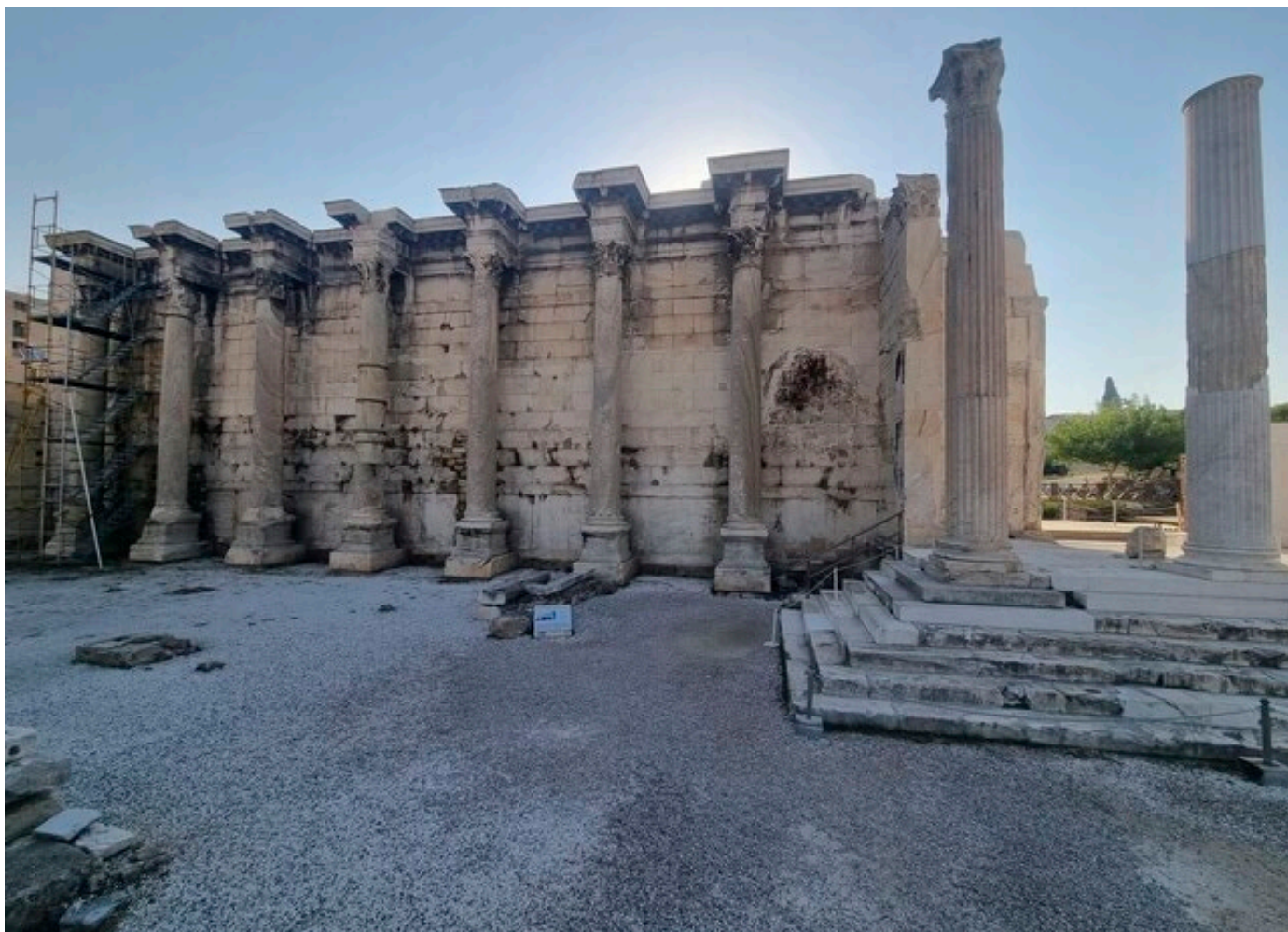
Na realidade o estacionamento é um pouco mais afastado, eu é que pus a minha motinha num canto de jardim mesmo em frente às escadas. Os senhores que estavam lá a tratar de uma buracada qualquer acharam que era um bom sítio para eu a pôr... e eu também!

A Suprema Sacerdotiza, Pitia, era a ligação entre os deuses e os humanos e, para comunicar, entrava em transe inalando gases libertados pelas montanhas (ou usando drogas, digo eu!) sendo as suas mensagens interpretadas pelos sacerdotes, acreditando-se que ela era a voz do próprio Apolo. Agora imagine-se o poder daquela mulher!

Felizmente não estava muito calor, mas mesmo assim quando cheguei ao restaurante no topo das escadas, tive de comprar uma garrafa de água fresca pois estava a desidratar.

Lá em cima a capela de S. Jorge e a torre sineira assinalam a chegada ao ponto, como recompensa.

A perspetiva sobre a cidade, a partir dali de cima, é



verdadeiramente de 360º!

A norte do monte há umas “ilhas” verdes onde eu já passei há uns anos, podia vê-las ali de cima. Eram mais interessantes vistas de longe que no local, como acontece tanta vez.

A cidade está por todo o lado e a Acrópole, em frente a mim, na direção do mar, como a cereja em cima do bolo.

Ligeiramente mais a sul, ao longe fica o estádio Panathinaiko, imponente, um dos estádios mais antigos do mundo totalmente construído em mármore branco.

Depois há a portinha que dá para uma escadaria que leva até lá abaixo à cidade e, provavelmente, também ao funicular. Honestamente não desci muito para verificar. Tudo o que desce volta a subir e a minha moto estava no outro lado do monte, cá em cima.

No próprio Monte há um anfiteatro moderno ao ar livre, com uma estrutura metálica impressionante, onde já atuaram artistas como Bob Dylan, Ray Charles ou os Scorpions. Deve ser fantástica a sensação de estar no topo da cidade a assistir a um concerto!

Já vai sendo comum encontrar bichinhos giros no meu caminho por aquelas paragens. Fui a correr tirar o cágado da rua, só para lhe por a mão antes que ele saltasse em

velocidade alucinante para a berma!

Eu não ia para muito longe de Atenas, mas precisava de todo o tempo possível para explorar o sítio.

Segui o meu caminho, primeiro meio plano, depois começou a subir e a paisagem a ficar mais interessante. Cruzei Aráchova, um mimo de terrinha que já fica acima dos 900m.

Sempre mais interessante ver estas povoações do exterior que desde as ruas que as atravessam, mas fofinha mesmo assim.

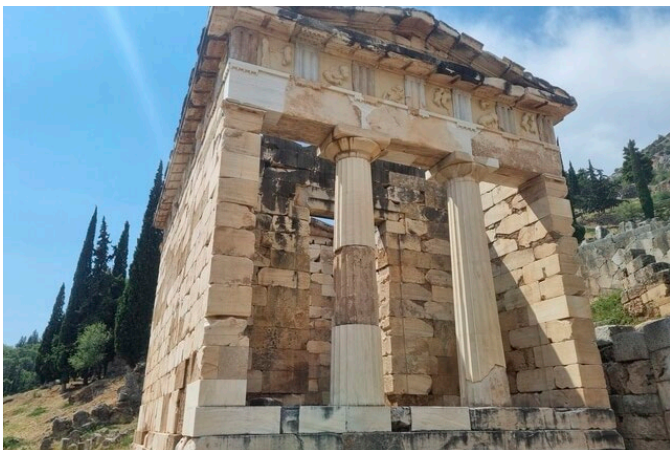
Um sítio muito oportuno para me abastecer para as horas em que não teria nada para comer ou beber.

E cheguei a Delfos...

Não posso negar que foi um momento muito especial para mim chegar ali... Delfos o “umbigo do mundo”.

Reza a lenda que Zeus, o rei dos deuses, procurava o centro da terra, por isso soltou duas águias de extremos opostos da terra, voando em direção uma da outra, e elas encontraram-se em Delfos. Naquele ponto foi colocada uma pedra oval, que é um formato de boas energias. Esta pedra oval chama-se ônfalo em grego, que quer dizer umbigo e daí surgiu a alcunha.

E na antiguidade, Delfos era mesmo o centro do mundo,»»



vinha gente de todos os lados para consultar o Oráculo, gente de todas as classes, desde nobres, reis e políticos até gente comum, à procura de orientações, respostas a questões específicas e prever o futuro.

Depois chegaram os romanos e acabaram com aquilo tudo e pronto, o oráculo perdeu todo o interesse e a cidade decaiu.

Delfos fica encrostada na costa sul do monte Parnasso com o Golfo de Corinto no horizonte, depois do vale.

Delfos ficará na minha memória como o sítio arqueológico mais belo que vi...

Pode até nem ser, mas a localização e a carga emocional que ele teve para mim foi mais impactante que o Fórum Romano de Roma, o Coliseu ou Olympia.

Por isso dispus-me a passar ali o tempo todo que me apetecesse!

Tesouro de Atenas, uma das capelas que rodeavam o Templo de Apolo.

Havia outras, cada uma dedicada a uma cidade-estado e chamavam-se tesouros porque continham as oferendas da cidade correspondente ao deus, para comemorar as suas vitórias. Esta era a de Atenas e é a única que foi restaurada.

Aquele capitel Jónico, enorme, fascinou-me! Para ele ser daquele tamanho, a coluna que ele encimava seria gigantesca.

A forma como eram empilhadas e encaixadas as pedras e tijolos sempre me fascinou. Como um puzzle belo e muito bem montado!

E lá estava a Coluna das Serpentes, ou a sua réplica já que a original continua em Istambul, antiga Constantinopla, para onde Constantino I, o Grande, a mudou uns 300 anos dC.

Ela era parte de um monumento de bronze em forma de coluna espiralada. Originalmente tinha cerca de oito metros de altura, hoje tem apenas seis, já que perdeu elementos. Foi erguido em Delfos como oferenda a Apolo, 478 anos aC, para comemorar a vitória grega sobre os persas.

E logo a seguir estava o Templo de Apolo... ou o que chegou até hoje.

Ainda é possível ver a sua enorme dimensão. Devia ter sido um monumento impressionante!

Acho que senti o rabo em todas as pedras que encontrei e fui desenhando aqui e ali, sempre que havia uma sombra oportuna e ninguém em redor para me incomodar.

As perspetivas são impressionantes à medida que se vai subindo. Aquela gente sabia escolher o sítio para viver!

A perspetiva vertiginosa sobre o anfiteatro e o vale é verdadeiramente fascinante. Fácil de perceber porque sempre aparece na net quando se pesquisa por Delfos.

Não sei quanto tempo fiquei sentada a olhar, mas mesmo

com outras pessoas por ali a caminhar, parecia que o local absorvia todos os ruídos, e só sobrava o leve ronronar de água ao longe.

Quando visito aldeias penduradas em colinas sempre me pergunto como as pessoas faziam para subir e descer toda a encosta do monte vezes sem conta.

Na realidade aquilo subia que se fartava e os desenhos que foram feitos imaginando o povoado em seu apogeu são inspiradores, com o enorme templo de Apolo a dominar tudo e o anfiteatro logo acima. Impressionante!

Desci à rua, finalmente, pois a outra parte das ruínas fica do outro lado da estrada.

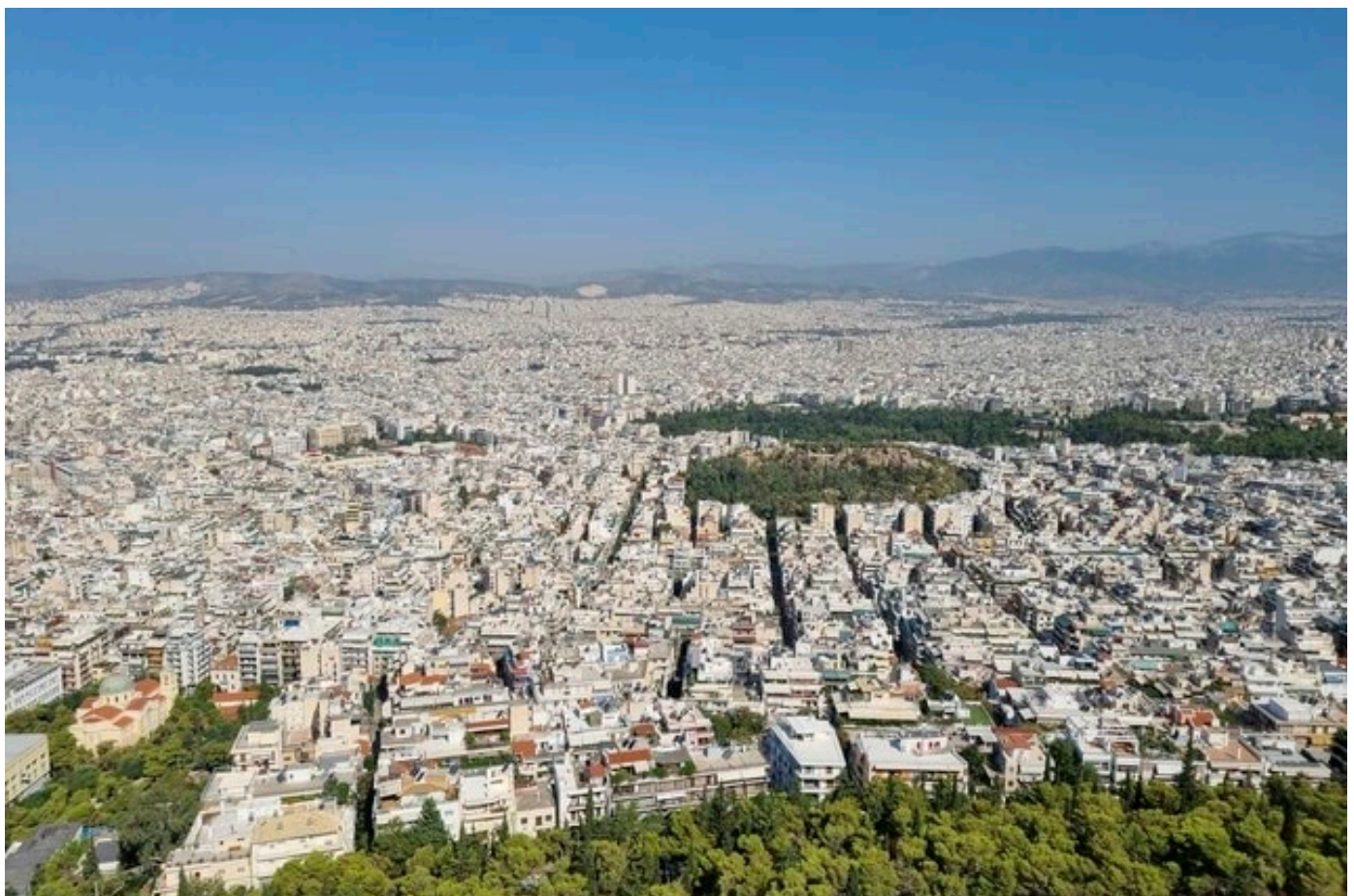
Fiz alguns desenhos como por exemplo o do capitel Jónico que me fascinou...

Desenhos do teatro ficaram só no esboço e acho que um ficou muito fofinho.

Também desenhei o templo de Athena Pronaia que está localizado a alguma distancia do centro das ruínas principais. Na antiguidade ele ficava à entrada de Delfos e era dedicado à deusa Atena para que ela protegesse o seu meio-irmão Apolo.

Fiquei ali por horas. Podia ver o vale lá em baixo e a estrada que iria percorrer ao continuar o meu caminho por estradas bem inspiradoras, por sinal! >>

O sol ficou para trás à medida que eu ia subindo o país.



CRÓNICA

Parece que é assim em todos os países, o norte é mais dado a nuvens e tempo incerto que o sul! Será?

São aqueles percursos que ameaçam de tal maneira com uma carga de água a qualquer momento, que nem apetece parar, só para tentar escapar à chuva.

Mas eu parei e segui, as nuvens passaram de ameaçadoras a assustadoras e de assustadoras a aterradoras!

Mas se há coisa que eu não tenho é medo de chuva, por isso segui cantando e assobiando e a chuva não me alcançou até eu chegar a Meteora!

No alojamento disseram-me que não saísse pois vinha aí uma carga de água...mas eu não conseguiria ficar quieta com aquelas enormes pedras a chamarem por mim.

A primeira vez que fui a Meteora apaixonei-me pelo local, pela atmosfera, pelas pessoas e pela comida.

Dizem que a gente não deve voltar ao local onde foi feliz e eu sempre fico com receio de estragar memórias agradáveis que trago comigo. Mas cheguei e tudo voltou! E foi mais forte do que eu, aquela vontade de ir lá acima conferir se tudo era como eu me lembrava.

Aquela sensação de voltar ao interior das enormes pedras, fez tudo ser tão familiar como se lá tivesse estado poucos dias atrás.

A estrada continua boa e com perspectivas de cortar a

respiração!

Havia gente por ali acima à espera do por-do-sol. E os do alojamento com receio que eu subisse por causa da chuva que vinha aí. Aquelas pessoas estavam a pé, de t-shirt, e iriam apanhá-la toda, mais facilmente do que eu, que estava de moto e poderia descer rapidamente a qualquer momento.

É tão esquisito que se pense que eu estou mais protegida de moto que outras pessoas a pé, não é?

Os pontos mais famosos de observação do pôr-do-sol no vale estavam cheios de gente, havia várias das famosas Vans que levam os turistas até aqueles pontos e havia eu que andava a passear, como quem confere se todos os mosteiros ainda estão no seu lugar desde a última vez que ali passei.

O horizonte estava a iluminar-se, provavelmente o sol iria, pelo menos, avermelhar as nuvens!

Ao longe, os turistas em cima do grande rochedo, pareciam formigas eufóricas pela perspectiva de ainda vislumbrarem o sol.

E realmente o sol espreitou um pouco no último momento, como se quisesse dar um pequeno espetáculo para quem se dispôs a esperar por ele, contra todas as expectativas de chuva que o céu cinzento deixava adivinhar.





Não precisei de subir à grande pedra, afinal, da rua tem-se uma visão muito parecida, só que sem ninguém em meu redor a fazer selfies.

Eu tenho uma foto com a minha PanEuropean ali, naquele sítio!

“Navegar” no meio daquelas pedras sempre me fascina e faz acelerar o meu coração!

Adoro Meteora e certamente esta não foi a última vez que lá passei...

Eu já fiz tantos desenhos lá, mas mesmo assim fiz mais uma série deles desta vez, para acrescentar à coleção, como o meu Mosteiro Ágia Tríada.

Estava na hora de ir comer qualquer coisa e, se bem me lembrava, havia ali um restaurante que eu conhecia, eu vira-o ao subir. Da última vez que ali estive, fiquei por três dias, para ter tempo de visitar diversos mosteiros por dentro, e fui jantar a um restaurante perto do alojamento nas 3 noites que lá passei.

Lembrava-me de ter gostado muito do serviço, da simpatia e da comida, por isso achei que seria uma boa ideia lá voltar.

Quanto tempo as pessoas se recordarão de nós, depois da nossa passagem?

Estive em Meteora em 2013, com a PanEuropean (a Magnífica) cheguei de noite e vinha cheia de fome. No alojamento receberam-me com alegria, uma senhora de moto!!! Perguntei se ainda haveria algum sítio onde comer. Disseram-me para subir uns 200 metros até este restaurante, a ver se ainda me davam comida. Deram! E era tão boa que aqueceu o meu coração. Hoje voltei ao mesmo sítio, a comida é de novo genial e toda a gente se lembrou de mim, do meu chapéu e da minha moto.... (era de outra cor, não era?).

O senhor sentado à porta do restaurante parece que ficou sentado ali desde a última vez que lá estive! “cia bella” tudo igual, ao que me lembro!

Para o jantar costeletas de cordeiro grelhadas, acompanhadas do bom vinho branco grego geladinho, que delícia! Que digam os 3 gatinhos que se aninharam aos meus pés a ver se lhes tocava alguma coisa.

Foram eles a minha companhia ao jantar. Eram três gatitos novinhos, um deles era muito arisco para eu o apanhar numa foto sem flash.

Gatos sempre se aproximam de mim. Acho que sentem que eu os adoro.

E de presente um pequeno gelado, oferta da casa. O que eu gosto dos gregos!

E então veio o temporal, o céu desabou sobre Meteora como meteoritos, de tão grossas que eram as gotas de água. Mas só depois de eu chegar a “casa” e me sentar no alpendre a arrefecer o meu pulso febril.

Sentia-me feliz! Amanhã sigo para norte... //



A caixa de velocidades SIMULADA DA KYMCO

Patente revela como uma embraiagem e mudanças de aspecto convencional simulam mudanças nos conceitos elétricos SuperNEX e RevoNEX da Kymco.

Foi em 2018 que a Kymco apresentou pela primeira vez a sua moto desportiva elétrica SuperNEX, seguida, um ano depois, pela versão despida RevoNEX. Embora a produção não tenha ocorrido tão rapidamente como inicialmente planeado, os modelos ainda estão programados para chegar aos concessionários em algum momento num futuro próximo.

No entanto, uma aplicação de patente recém-publicada sugere que um dos elementos mais intrigantes destes modelos parece ser uma transmissão manual convencional, completa com um pedal de mudanças acionado pelo pé e uma manete de embraiagem, mas não é bem o que parece.

Embora a SuperNEX e a RevoNEX, reveladas pela se-

gunda vez em 2022 com um design renovado, tenham despertado muito interesse com a promessa de uma experiência de condução mais semelhante à de uma moto a gasolina, a nova aplicação de patente mostra que o sistema de mudanças projetado pela Kymco é uma simulação, em vez de uma embraiagem e caixa de velocidades reais.

Esta solução é, na verdade, uma abordagem mais lógica. A maioria das motos elétricas não possui transmissão com caixa de várias velocidades pela simples razão de que os motores elétricos atingem o binário máximo em baixa rotação, trocando-o em favor da potência à medida que as rotações aumentam, eliminando a necessidade de uma caixa de velocidades complexa que essencialmente realiza o mesmo trabalho numa moto com unidade motriz térmica.

Mas claro, os puristas gostam da sensação física de engrenar mudanças e da percepção de controle que proporciona, mas numa moto elétrica, simplesmente não faz sentido.

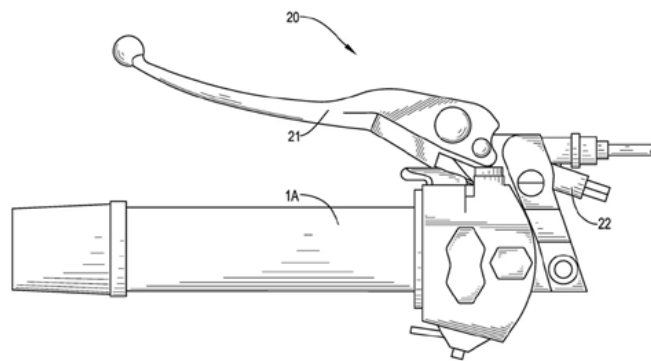
Então, porquê adicionar o peso, volume e complexidade de uma embraiagem e caixa de velocidades, especialmente considerando que as motos elétricas já lutam contra o peso e o tamanho das baterias? A nova patente da Kymco mostra que, embora a SuperNEX e a RevoNEX tenham uma manete de embraiagem de aparência completamente convencional no guidador e um pedal de mudanças de aparência normal, estes estão realmente ligados, assim como o acelerador eletrônico, às unidades de controle que regem o comportamento do motor elétrico e de um sistema de efeitos sonoros projetado para dar uma impressão auditiva de uma caixa de velocidades manual.

Contudo, pode ser uma experiência menos digital do que parece, com algumas vantagens reais no momento da condução. Isto porque esta novidade vai além de simplesmente enganar os sentidos para acreditar que se está a conduzir uma moto com transmissão manual.

As "relações" da caixa de velocidades, por exemplo, podem ser simplesmente mapas pré-programados para o motor elétrico da moto, mas, vistas de outra forma, é um sistema que oferece uma forma de alterar rapidamente entre os "modos de condução" que muitas motos elétricas já possuem.

Assim, as mudanças mais baixas colocarão ênfase no torque e aceleração em baixas velocidades, por exemplo, e a embraiagem dará uma forma natural de engatar ou desengatar a transmissão.

O impacto pode ser ainda mais notável durante a desaceleração, com configurações diferentes de recarga regenerativa para cada velocidade engrenada e a capacidade de desativar instantaneamente o efeito de regeneração ao puxar a manete da embraiagem, fazendo



do com que a moto mantenha inércia mais facilmente. Desta forma, ao reduzir, o efeito de travagem do motor será aumentado, da mesma forma que numa moto de motor de combustão.

Neste contexto, o sistema de efeitos sonoros também se torna uma ferramenta útil, oferecendo ao motociclista uma indicação auditiva da mudança selecionada e se a moto está num modo relaxado de alta velocidade ou num modo mais frenético de baixa velocidade.

A patente da Kymco também ilustra e descreve um indicador de "velocidade virtual" no painel de instrumentos, essencialmente um conta-rotações falso, para dar uma falsa, mas familiar, indicação visual da velocidade engatada.

Esta adição de "caixa de velocidades e embraiagem" possibilita ainda o acrescento de um modo de condução completamente automático, mais abrangente aos diferentes tipos de condução, como na maioria das outras motos elétricas.

O documento de patente da Kymco sugere que a mudança poderia ser alternada entre um padrão convencional (para baixo engrenamos a primeira, para cima o ponto morto, segunda, terceira, etc.) ou um layout com ponto morto para baixo e movimentos ascendentes para cada relação (1ª, 2ª...).

Presumivelmente, seria igualmente fácil mudar para um padrão de mudanças ao estilo da competição, invertido, se essa for a preferência do motociclista.

A melhor parte de todas as funcionalidades mencionadas anteriormente é que são realizadas sem adicionar peso ou volume extra, além da manete de embraiagem eletrónica e do pedal de mudanças.

Embora a SuperNEX e a RevoNEX tenham perdido a sua data original de produção planeada para 2021, é claro que a Kymco ainda está a trabalhar no projeto e as motos estão destinadas a chegar às concessionárias num futuro próximo. Quando tal momento chegar, certamente que a transmissão será um tema relevante e talvez até a característica decisiva que tornará estes modelos da Kymoc mais atrativos do que outros modelos do mesmo segmento. //



Suzuki realça-se COM A PLATAFORMA 800

Após a sua revelação em 2022 e até ao final do ano de 2023, a plataforma 800 da Suzuki tem causado boas impressões, chegando mesmo a ser merecedora de diferentes prémios.

Em novembro de 2022, a Suzuki surpreendeu a comunidade motociclista ao revelar, durante a EICMA, dois novos modelos desenvolvidos de raiz: a GSX-8S e a V-Strom 800DE. Este evento marcou o primeiro passo público de um processo de renovação da marca.

Conforme anunciado anteriormente, ambas as motos compartilham a mesma base, motor e quadro. No entanto, cada uma passou por um trabalho específico que resultou em duas motos distintas, com propósitos igualmente diferenciados. A excelência do trabalho realizado pelo departamento de engenharia da Suzuki é evidente na versatilidade da plataforma de base, que transformou tanto a GSX-8S quanto a V-Strom 800DE em referências nos seus segmentos.

Com potência e binário sempre disponíveis, suspensões totalmente ajustáveis e uma ciclística robusta e divertida, a V-Strom 800DE conquistou o título de vencedora do Alpen Masters 2023, um prestigioso prêmio promovido pela revista alemã *Motorrad*, anunciado no passado verão. Além disso, foi eleita Moto Adventure do Ano 2023 pela revista norte-americana *Motorcycle.com*, destacando o equilíbrio do motor e o desempenho geral, consolidando-se como uma proposta verdadeiramente versátil.

Em setembro, a GSX-8S foi reconhecida como Moto Naked do Ano nos MCN Awards da revista in-

glesa *Motorcycle News*, devido ao seu elevado desempenho, qualidade geral, facilidade de uso para principiantes, adequação para uso diário e excelente relação qualidade/preço.

Na EICMA de 2023, a Suzuki apresentou mais dois modelos baseados na mesma plataforma e projeto: a versão base da V-Strom 800, com uma propensão claramente estradista, e a GSX-8R, marcando o retorno da marca às motos de cariz mais desportivo, mantendo um elevado compromisso e equilíbrio. Este lançamento foi acompanhado pelo Prémio de Melhor Valor (Best Value Award) concedido pela *Motorcycle.com* à plataforma 800 da marca, reconhecendo o valor oferecido pelos modelos V-Strom 800DE e GSX-8S em relação ao seu custo.

O ano de 2023 foi encerrado com mais um reconhecimento para a nova plataforma da Suzuki, que recebeu o prêmio Moto do Ano 2023 (2023 Motorcycle of the year) em 15 de dezembro pela *Motorcycle.com*. Segundo a publicação, a plataforma 800 da Suzuki não só possibilitou o lançamento de uma excelente moto de aventura, mas também entregou um excelente valor e uma fantástica naked.

A Suzuki e sua rede comercial celebram com entusiasmo esses reconhecimentos provenientes de publicações conceituadas, reforçando a sólida imagem que a marca e seus novos modelos têm vindo a estabelecer no mercado. Esses prêmios são uma clara indicação do processo de renovação e afirmação da marca no cenário motociclista. //





Diretor da escola de pilotagem da Ducati

Uma carreira DE 44 ANOS

Piloto vencedor, instrutor, ensaiador e relações públicas, a carreira de Dario Marchetti conta com mais de 40 anos em pista e foi um prazer reencontrá-lo num recente Track Day no Estoril e ouvir algumas das suas memórias.

Texto: Paulo Araujo

Q

uem segue os Grandes Prémios há alguns anos, recordará Randy Mamola passeando convidados da Marlboro numa Ducati de dois lugares. O que menos se lembrarão é que a Ducati fazia exatamente o mesmo nas

Superbike, sendo neste caso o

piloto/chofer um Italiano alto e calvo que conheci no Grande Prémio de Macau já lá vão mais de 30 anos.

Marchetti, que é de Castel S. Pietro Terme, perto de Bolonha, reside no Mónaco, e aos 62 anos ainda tem uma vida de globetrotter, sendo diretor da escola de pilotagem da Ducati, a DRE, e um piloto versátil e de grande sucesso, tendo corrido em 125, 250 e 500 desde 1982, e já experimentado as SBK e a Endurance.

Nos EUA, venceu Daytona em 2001 na classe de bicilíndricas e Sound of Thunder e continua a viajar pelo mundo como uma espécie de monitor em pista de eventos Ducati.

PA.: Resume-me um bocadinho destes anos em que não nos vimos...

“Acho que a última vez que te vi foi quando estivemos juntos em Portimão nas SBK... há uns 10 anos! Bem, desde aí continuo a fazer a mesma coisa, estou ligado à Ducati, ando por aí nos Track Days e eventos em pista, faço as apresentações onde acompanho os jornalistas em pista, mas sobretudo sou o instrutor-chefe da DRE, a Ducati Riding Experience, que é a escola de competição da Ducati.

Temos vários níveis de academia, desde os cursos básicos onde se pode ensaiar toda gama Ducati, a partir das Monster, Scrambler, Diavel, Streetfighter, e fazemos exercícios para dar a conhecer as motos, a eletrónica, em suma, melhorar a experiência de condução...



Depois, acompanhamos Track Days em pista, uns que chamamos Warm Up com as V2 que não têm tanta potência, para quem tem pouca experiência... Além disso, temos um academia digamos mais elevada, onde já temos as V2 e V4 preparadas, como a minha Panigale R que tem o kit Superbike... é uma moto de homologação R para o Mundial de SBK, porque o meu contrato com a Ducati especifica que tenho de ter sempre a moto mais recente e de gama mais alta das SBK.

De origem, custa 40.000 Euros, está equipada com escape Akrapovic de titânio, que custa mais 8.000 Euros, Kit embraiagem a seco, mais 6.000 e kit poisa-pés mais 3.800, mas de resto é uma moto que qualquer motociclista pode adquirir.

Portanto, continuo com esta atividade, de vez em quando, quando se proporciona, ainda faço alguma corridita. Há dois anos fiz a última corrida de SBK e mantenho-me muito ocupado pois acompanho muitos eventos em pistas do Campeonato de MotoGP... no ano passado, por exemplo, estive em Silverstone, Paul >>



Ricard, Nurburgring, Hockenheim, Buriram, Sepang, Shanghai, Misano, Mugello, Vallelunga, as pistas Italianas, depois França, Valência... estamos bastante empenhados com estas actividades da Ducati, que anda cada vez mais forte!

Claro que também estamos em eventos comerciais, muitos deles com clientes VIP que querem testar as motos em pista... de resto, a Ducati é a única que proporciona esta experiência incrível, porque lhes fornecemos tudo, moto, fatos, equipamento, mecânico, pneus, engenheiros para lhes explicar a telemetria a um nível semelhante ao de competição, e instrutores que os acompanham.

Já tive muitos instrutores de luxo, como o Chaz Davies, Troy Bayliss, Michelle Pirro, Franco Batainni, Lorenzo Zanetti, aquele Italiano que correu nas SBK, Matteo Ferrari, o das MotoE, e tantos pilotos fortes, quer dizer, quase todos os instrutores Ducati foram grandes campeões e mantêm-se muito envolvidos com a competição.

Depois, além disso, quando posso, comento duas ou três corridas de SBK, 4 no máximo, para o Eurosport França, portanto digamos que somos colegas... se juntarmos a isso eventos Pirelli, patrocinadora do Mundial de SBK, mantenho-me bastante ocupado, porque normalmente, após cada prova de SBK, no dia seguinte, há um Track Day Pirelli na pista e, pelo menos nas realizadas em Itália, estou presente!"

P.A.: Além disso, sei que a Ducati manda-te regularmente aos EUA, dar uma mãozinha a equipas de concessionários...

"Sim, sim, já fiz a Battle of the Twins, ganhei em Daytona, a Sound of Thunder, Race of Champions, ganhei na Florida... gosto muito de ir correr à América, tratam-me muito bem!

Sabes, eu tenho 62 anos, mas as motos são as de agora, e a andar nelas, mantenho-me jovem! Continuo a sentir-me bem na moto, não tenho intenções de parar, até porque a nível físico, estou muito bem

preparado e graças a deus a saúde tem-me ajudado.

Tive uma acidente gravíssimo em Rijeka há uns tempos, mas regressei à forma, recuperei bastante bem!

Talvez já não conseguisse fazer uma corrida de MotoGP ou Mundial de SBK, onde o nível é muito competitivo, mas por outro lado, tenho tanta experiência... para se continuar rápido, temos de estar motivados e escolheres uma prova adequada ao teu nível...

Eu sou um sortudo, porque me pagam para fazer aquilo que faço... repara que há aqui amadores com motos de 100.000 Euros e ainda a pagar para andar e eu, pelo contrário, dão-me tudo e ainda me pagam, portanto sou um privilegiado!

Este é um evento organizado pela Promoracing, que são italianos, a semana passada estiveram em Portimão onde eu não estive, mas estive o Michelle Pirro, o Andrea Iannone, o Matteo Ferrari e o Yari Montella, imensos pilotos italianos que aproveitaram para treinar.

Aqui no Estoril, até está uma revista Italiana, que está a aproveitar para ensaiar a Streetfighter. É um belo evento...eu gosto imenso de Portugal e adoro o Estoril, é uma pista técnica à velha maneira, por isso estou muito contente por estar aqui! E depois, ver o meu grande amigo Paulo, que se calhar não via há mais de 10 anos...

“Quando testei as primeiras motos de GP da Ducati, tinham muita potencia mas eram assustadoras, quase inguiáveis...”

Quanto às corridas, o mundo mudou muito rapidamente e as motos de Grande Prémio mudaram com ele... em relação aos nossos anos, nessa época, os privados corriam entre si, porque havia uma diferença enorme, os oficiais chegavam já com tudo organizado e os privados traziam a moto, um carrinho de pneus,

um mecânico...

Agora, vemos as equipas independentes na MotoGP a darem luta às oficiais, há 2 anos vimos o Bastianini a lutar pelo Mundial, e este ano, o Bezzecchi, portanto até com uma moto privada, podes lutar pelo Mundial...

Nas SBK, na minha opinião, e gosto imenso das corridas, recuava um pouco... As SBK deviam ser mais como uma moto de origem, nem sequer como esta minha Panigale, que já tem um kit de competição, mas mais como uma Superstock, com um escape e suspensão melhorados, e bastava! Porque daqui a pouco, com a evolução da técnica, as MotoGP vão estar, já estão perto, dos 400 Km/h e com as velocidades que atingem em curva, vai tornar-se perigoso!

É inevitável, o mundo avança e nós também precisamos de evoluir... quando comesas a chorar pelos tempos passados, quer dizer que envelheceste! Eu pelo contrário, tenho imenso gosto em acompanhar os tempos modernos, claro que também cometemos erros, mas avançamos muito...

Quando testei as primeiras motos de GP da Ducati, tinham muita potência mas eram assustadoras, quase inguiáveis... agora, estamos falar de motos de estrada com a mesma potência, o quê, 240, 250 cavalos, mas com as ajudas eletrónicas, podes pô-las nas mão dum principiante, são fáceis de guiar! Agora, sabes que podes comprar uma moto brutal mas podes regulá-la para ser mais simpática, perdoar mais e portanto andar mais seguro!

Eu vejo os nossos pilotos Ducati, como sabes para treinar não podem usar as MotoGP, andam nas Panigale e lembro-me do Pecco, que até ao ano passado tinha o recorde da MotoGP em Misano, girar com uma 1100 a 4 segundos do recorde da pista! Numa moto de estrada apenas com escape, centralina e afinações, isso é incrível!

O futuro é belo!” //



Dureza continua, VENCEDOR MUDA



A dureza do Dakar continua uma realidade com novos desafios, como uma etapa de 48 horas com pernoita no deserto e assistência limitada. Se já no ano passado o reino da KTM se começara a desmoronar, este ano a derrota foi total, sem uma moto no pódio e com a ser Honda a nova força em campo.

Texto: Paulo Araujo

Logo no Prólogo, a equipa oficial Honda Monster Energy venceu com o espanhol Tosha Schareina que, vindo de trás, bateu um Top 10 de seis fabricantes por menos de um minuto.

A lembrar a dureza da prova, logo no dia seguinte, Schareina ficaria de fora.

Sebastian Bühler (teoricamente alemão mas crescido em Portugal) começou forte, em 16º lugar na sua Hero.

Seguiu-se Rui Gonçalves em 18º na Sherco, Joaquim Rodrigues em 21º, também em Hero, António Maio em Yamaha em 28º, e Bruno Santos em Husqvarna a estreiar-se em 51º.

Um pouco mais longe, a terminar em 58º, ficou Mário Patrão na sua estreia com uma Honda e Alexandre Azinhais em KTM, começou bem ao acabar em 101º de 140 concorrentes.

ETAPA 1

JOAQUIM RODRIGUES FORA, BUHLER 19º

Branch venceu esta primeira etapa de Alula – Alula para a Hero, seguido de Brabec, eventual vencedor na Honda e Klein, que efetuou uma boa ascensão nos Kms finais na Kove.

Schareina, vencedor do Prólogo, caiu e ficou fora e Joaquim Rodrigues da Hero também foi excluído após uma queda a alta velocidade ao Km 82 que lhe fraturou dois dedos da mão esquerda, deixando Rui Gonçalves da Sherco como melhor nacional em 20º com Buhler à sua frente em 19º.

A seguir, dos portugueses, ficou António Maio em 32º, e mais atrás, em 45º e 46º, Mário Patrão e Bruno Santos com Azinhais ainda melhor que no prólogo em 87º.



ETAPA 2

CORNEJO GANHOU, BÜHLER 4º

Ignacio Cornejo da Honda Monster Energy liderou quase do início e acabou por chegar a casa liderando Luciano Benavides da KTM Red Bull, e Pablo Quintanilla da Honda, com Bühler 4º, enquanto dos Nacionais Rui Gonçalves terminou em 14º na Sherco, e António Maio fez rápida ascensão na Yamaha, passando de 20º para 16º nos últimos Kms.

Mário Patrão, cuja meta era a vitória entre os veteranos, acabou em 40º seguido por Bruno Santos, dos melhores rookies, em 43º.

ETAPA 3

BENAVIDES, GONÇALVES PERTO DO TOP10

Nesta 3ª etapa, Sebastian Bühler caiu aparatosamente e ficou de fora por queda após 360 quilómetros da especial de 438 Km entre Al Duwadimi e Al Salamyia e Kevin Benavides, da





KTM Red Bull, venceu nas motos.

Gonçalves, a 1^ª e 45" do Top 10 em 12^º, foi assim o melhor português.

Benavides terminou a especial à frente de Brabec, Van Beveren e Skyler Howes da Honda, enquanto Ross Branch da Hero continuava no topo da classificação geral com uma vantagem de 3'11" sobre Cornejo da Honda.

Toby Price e Skyler Howes pararam para ajudar Bühler, o colega da Hero.

O luso-alemão, consciente, foi evacuado de helicóptero e com a desistência anterior de J. Rod, a equipa indiana ficava reduzida a Branch e

Barreda.

Rui Gonçalves da Sherco, em 11^º, continuava a ser o melhor português, com António Maio na 20^ª posição e Mário Patrão em 36^º num forcing que reforçou a sua liderança dos Veteranos e deixou para trás em 39^º o rookie Bruno Santos.

ETAPA 4

CORNEJO DESTRONA BRANCH, GONÇALVES 8^º

O chileno da Honda Monster Energy Nacho Cornejo conseguiu o melhor tempo nesta especial entre Al Salamyia e Al-Hofuf ao evitar ser ultrapassado por Brabec e Kevin Benavides devido aos seus 3'42" de bônus.

Foi a oitava vitória do chileno numa etapa do Dakar e a segunda nesta edição.

O setor seletivo, particularmente desafiante ao nível da navegação, tinha um total de 299km e Ross Branch cruzou a meta com o guiador da sua Hero torcido e perdeu 4'26", bem como a liderança na classificação geral para Nacho Cornejo.

A pouco mais de 9 minutos dos líderes, Rui Gonçalves da Sherco começou a ganhar posições, acabando a etapa em 8^º e ascendendo a 14^º da geral.

António Maio concluía em 22^º na Yamaha e



Bruno Santos em 45º na Husqvarna. Já Marcelo Medeiros estava em 44º a recuperar do 56º de ontem, enquanto Patrão só concluiu algo atrasado em 63º e Azinhais em 67º, das suas melhores marcas.

ETAPA 5 **QUINTANILLA E HONDA,** **VITÓRIA NACIONAL NOS SSV**

Pablo Quintanilla cruzou a linha de chegada com o tempo mais rápido, seguido de Beveren numa dupla da Honda Monster Energy.

O Chileno conquistou assim a sua sétima vitória no Dakar nesta etapa de apenas 118 Km de especial, a segunda vitória chilena consecutiva.

Gonçalves baixou para 18º mas nos SSV Ferreira e Palmeiro venceram, lembrando que há outros portugueses no Dakar.

Mason Klein começou a especial em 56º lugar, e no final, registou o quinto tempo mais rápido, 3 minutos atrás de Quintanilla e Brabec foi 7º.

Entre os nacionais, após a boa prestação do dia anterior, um pouco atrás do 18º de Rui Gonçalves, Bruno Santos acabaria em 22º ultrapassando pela primeira vez António Maio que ficou em 25º, os dois separados por menos de 3 minutos.

Mário Patrão também ficou bem em 34º e à geral Gonçalves ainda era 15º e Maio 24º, enquanto Azinhais mais uma vez concluía em 99º...

ETAPA 6 **VAN BEVEREN,** **MAIO NOVO LÍDER DOS NACIONAIS**

Adrien Van Beveren venceu a etapa dupla de 48 horas com Ricky Brabec a jogar

bem para se colocar no comando da geral com terceiro, as Honda e clones da KTM alternando no Top 7.

Skyler Howes, Joan Barreda e Mason Klein abandonaram na duríssima etapa maratona dupla, com o americano Ricky Brabec a terminar em terceiro para liderar à geral pela primeira vez.

Sanders, Branch e os irmãos Benavides, seguidos de Cornejo e Lapan completaram o Top 10, com o primeiro português, António Maio, a manter-se em 20º, posição que ocupava também na geral.

Mário Patrão também jogou bem, pois acrescentou à liderança do veteranos o 26º lugar na etapa, enquanto Bruno Santos foi 33º cerca de meia hora mais atrás.

Com Azinhais em 78º, Rui Gonçalves passou a etapa a recuperar da hora e meia perdida no





dia anterior com problemas mecânicos e acabou por chegar em 74º antes do dia de descanso em Riyadh, com metade do Dakar ainda por andar!

Rui Gonçalves estava em 33º na geral, com António Maio agora o melhor português. Mais atrás subsistia ainda o Luso-Israelita Gad Machmani em 106º da geral.

ETAPA 7

CORNEJO BISA, GONÇALVES VOLTA A 15º

Cornejo superou os 873 Km da etapa em 5h18'33" deixando Luciano Benavides da Husqvarna segundo a 3'12".

Após ter ganho a 2ª e 4ª etapas também, "Nacho"

Cornejo da Honda Monster Energy ascendia a terceiro na classificação geral, a 6 minutos dos líderes Ricky Brabec e Ross Branch.

Os irmãos Benavides subiram no final da etapa a 2º, Luciano (na Husqvarna) e Kevin a 3º, (na KTM Red Bull) despromovendo Toby Price para oitavo, com Ross Branch e Ricky Brabec nos lugares seguintes.

Adrien Van Beveren, vencedor da etapa de 48H na KTM Red Bull, foi 9º a 18 segundos de Toby Price da Honda Monster Energy.

Dos portugueses, Rui Gonçalves voltou a subir para acabar num excelente 15º, agora 29º da Geral na Sherco, enquanto António Maio, desta feita 24º,





era o melhor nacional à geral, numa excelente 17ª posição.

Desta, Bruno Santos bateu Mário Patrão a caminho de 30º, com o líder dos Veteranos a terminar pouco atrás em 33º.

Alexandre Azinhais fez uma boa etapa a caminho de 73º, e o Luso-Israelita Gad Nachmani ainda lá estava em 97º.

ETAPA 8 **BENAVIDES REPETE,** **GONÇALVES SALTA PARA 6º**

Adrien Van Beveren liderou a maior parte dos 458 Km entre Al Duwadimi e Hail da etapa 8, mas perdeu terreno nos últimos 10 quilómetros na luta com Kevin Benavides, que conseguiu a sua segunda vitória este ano.

Van Beveren foi também batido por Luciano Benavides, cujo 1'39" de bónus o colocou na frente do francês, agora terceiro, a 1'27" de Kevin Benavides.

Pouco atrás, Rui Gonçalves acabou a uns meros 6 segundos de 5º, numa etapa que correu fabulosa ao piloto português da Sherco.

Êxito também para António Maio e Bruno Santos, a acabar quase juntos, separados por 8 segundos em 22º e 23º.

A mais 28 minutos em 39º, chegou Mário Patrão, consolidando o 35º na Geral e uma liderança de mais de 6 minutos na classe de veteranos.

Nos SSV, João Ferreira e Filipe Palmeiro ganharam mais uma vez, e nos Challenger, João Monteiro e Nuno Morais levaram o seu Can Am à 11ª posição, enquanto a dupla Mário Franco e Daniel Jordão, aos comandos de um Yamaha YXZ 1000R Turbo T3 enfrentou a mais longa etapa da prova para acabar em 13º.





ETAPA 9

VAN BEVEREN DE NOVO, GONÇALVES 11º

Adrien Van Beveren fez o melhor tempo após 135 km, com uma vantagem de 32" sobre Ricky Brabec e 4'19" sobre Pablo Quintanilla. Rui Gonçalves voltou a ser o melhor português ao acabar em 11º a 13' da frente.

Discreto desde o início, Daniel Sanders chegou a andar com o terceiro melhor tempo antes de acabar em 16º e Toby Prive bateu Ross Branch à

justa em 4º e 5º.

Van Beveren ultrapassou Nacho Cornejo na classificação geral virtual e ocupava a terceira posição, a pouco mais de 9' do líder Ricky Brabec.

Ao acabar em 11º, a apenas 15 segundos do Top 10 de Bradley Cox, Rui Gonçalves voltou a ser o melhor português, enquanto Bruno Santos, a seguir em

25º, se está a impor entre os rookies, categoria que ontem venceu mesmo, consolidando o seu 3º.

Desta, António Maio ficou um bocadinho abaixo em 29º, com Patrão a seguir em 31º, continuando a liderar nos veteranos por mais de 34 minutos.

Alexandre Azinhais foi 74º.

ETAPA 10

BRABEC VENCE, GONÇALVES 11º DE NOVO

Ricky Brabec conquistou a primeira vitória numa etapa deste Dakar e ampliou a vantagem geral sobre Ross Branch, em sétimo a quase 4 minutos, com Gonçalves mais uma vez a segundos do Top 10 em 11º.

Nacho Cornejo foi segundo a 2 segundos e Adrien Van Beveren terceiro com 20 segundos de diferença.



O piloto Indiano da Sherco, Harith Noah, conquistou um quinto lugar melhor de carreira nesta etapa, colocando, com o 11º de Gonçalves, a Sherco numa excelente posição.

Ross Branch começara por registar o tempo mais rápido ao km 39, à frente de Luciano Benavides e Bradley Cox. O segundo participante na Rally 2, Romain Dumontier, era o quarto com 40 segundos, mas Brabec já era o mais rápido ao km 307e aumentou a vantagem sobre o Botsuano além da marca dos 10 minutos para estabelecer o tempo mais rápido, com uma margem mínima de 2 segundos sobre Nacho Cornejo e 20" sobre Adrien Van Beveren no final da etapa.

Quanto aos portugueses, a seguir a Gonçalves, António Maio em 24º era o seguinte, e Mário Patrão e Bruno Santos rodavam juntos em 30º e 31º, acabando a 1 minuto um do outro.

Dos dois pilotos do Clube Aventura, Alexandre Azinhais persistia na 84ª posição e Gad Nachmani estava em 93º.

Nos SSV, um problema na bomba de combustível custou 1h20 a João Ferreira e Filipe Palmeiro e as suas esperanças de conquistarem o título.

ETAPA 11

BRANCH GANHA, GONÇALVES FORA

A melhor esperança de um bom resultado para Portugal esfumou-se com a desistência de Rui Gonçalves na 11ª Etapa ganha por Ross Branch.

Já na etapa anterior Gonçalves tinha ficado muito combalido após uma queda a alta velocidade que danificara os instrumentos e entortou o guiador mas que ainda lhe permitiu chegar ao bivouac em 11º.

Agora, foi mesmo a desistência logo ao Km12 para o homem da Sherco, após outra queda, que deu direito a evacuação de helicóptero e tudo, com um ombro lesionado.

“Não era assim que tinha planeado terminar este Dakar, infelizmente ao Km 12 tive uma violenta queda (...) É difícil aceitar que tudo termine assim, após tanto esforço (...) Por alguma razão esta é a prova mais difícil...”

Triste fim, ainda por cima tão perto da conclusão, de um piloto que sempre orçou o Top 10 e ainda ocupava a 24ª posição da geral após vários azares que incluíram falha da embraiagem e outra queda a alta velocidade no dia anterior também... >>>





Entretanto, à frente, Branch e Brabec acabaram a segundos um do outro, com Adrian Van Beveren e Luciano Benavides uns minutos mais atrás, tudo ainda por decidir em termos da vitória à geral.

Já dos restantes portugueses, António Maio foi o melhor com 27º, com Bruno Santos a uns 5 minutos em 30º, sendo ainda o 4º classificado entre os “Rookies” quando faltava apenas disputar uma etapa no Dakar 2024.

Mário Patrão acabaria em seguida a cerca de um minuto em 31º e no grupo de trás, Alexandre Azinhais conclui em 97º a quase 4 horas do grupo da frente.

ETAPA 12

BRABEC VENCE, MAIO MELHOR PORTUGUÊS

Ricky Brabec repetiu o êxito de 2020, 7º nos 175 Km de especial suficiente para oferecer o oitavo triunfo nas motos à equipa Honda dirigida pelo português Ruben Faria.

No dia em que Carlos Sainz venceu nos carros aos 61 anos pela Audi, o americano tornou-se no 13º piloto a vencer o Dakar em motos mais que uma vez.

Ross Branch levou a Hero a um excelente 2º posto, no melhor resultado e primeiro pódio de

uma marca indiana e Adrien Van Beveren da Honda completou o pódio.

A KTM e a GasGas acabaram por ser as grandes derrotadas, até porque Harith Noah deu a vitória nas Rally2 à Sherco.

António Maio foi o melhor português, consolidando a 18ª posição final ao chegar em 22º nesta derradeira etapa.

Apesar de alguns contratemplos, Maio cumpriu uma prova inteligente com um mínimo de quedas, terminado a dura categoria de Rally GP em 12º, a 50 minutos do vencedor Ross Branch, e comentou:

“Estou muito feliz com este resultado! O Bruno trabalhou sempre muito bem, e não tive um único problema (...só...) devido a incidentes normais da prova. Estamos muito contentes porque fizemos um excelente trabalho. Foi um Dakar muito duro, mas estivemos sempre à altura e não comentemos grandes erros. Agradeço a todos o apoio que me deram pois foi a vossa força que nos deu ânimo para continuar.

Quero deixar um agradecimento especial a todos os meus patrocinadores (...). À minha família e amigos um grande bem haja (...). Quero ainda dedicar este resultado ao Filipe Almeida da Yamaha Motor Portugal.”



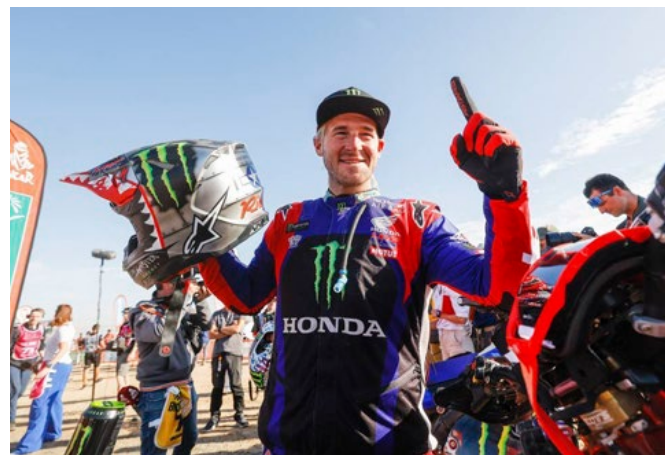
Bruno Santos, em 26º, e Mário Patrão em 29º, terminaram cada um com o objetivo cumprido: Patrão foi de longe o vencedor da categoria de Veteranos deixando o 2º a mais de 5 horas e comentou:

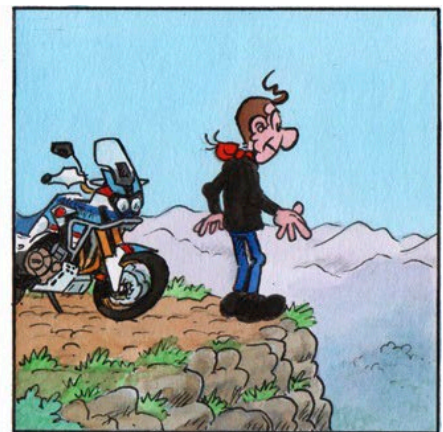
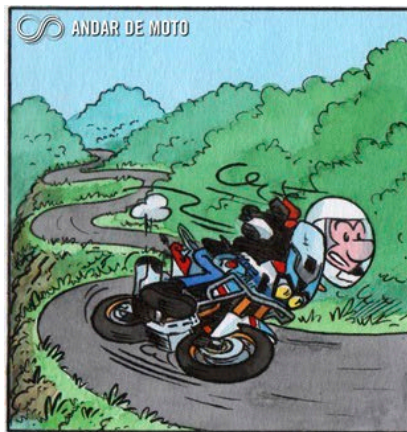
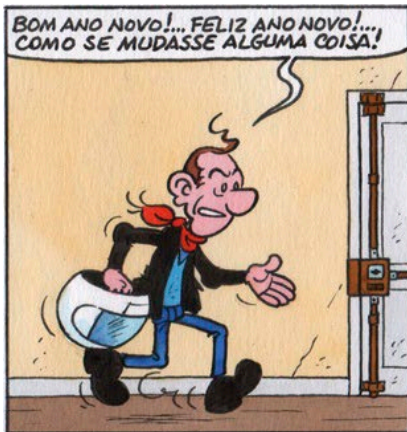
“Ainda nem acredito, o meu sonho de conseguir um 1º lugar numa categoria do Dakar tornou-se real! Comecei há 10 anos este projecto, e estou muito feliz pelo resultado. Este prémio é fruto não só do meu investimento mas acima de tudo do investimento dos meus patrocinadores que me acompanham, a eles o meu obrigado!”

Por sua vez, Bruno Santos foi uma revelação nos rookies, ascendendo a segundo nas últimas etapas, com um 28º lugar final à geral:

“O meu primeiro Dakar (...) fui o segundo melhor Rookie e estou muito feliz (...). Foi uma grande corrida (e...) um grande desafio. (...) é muito bom estar aqui no final e passar pelo pódio (...) sem problemas. Senti muito apoio vindo de Portugal (...). Agradeço a todos os meus patrocinadores que me permitiram cumprir este sonho. À minha família e amigos (...) um enorme abraço (...). Obrigada e um bem haja a todos”

Há ainda a registar o 64º lugar final de Alexandre Azinhais, que acabou a derradeira etapa final 85º.//





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Paulo Araujo

*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

O Dakar E OS PORTUGUESES

Este ano não deixou margem para dúvidas: A par da Espanha, Argentina e Chile, países muito maiores, somos das nações com mais valores e talento no Dakar, com uma série de pilotos e até um manager com uma palavra a dizer no desfecho da mais dura prova de Rali do mundo.

Nas motos, meia dúzia dos nossos andaram frequentemente nos lugares da frente, e se levamos em consideração que, se o pódio de uma grelha convencional são 3 lugares, num plantel de 140 concorrentes, os primeiros 15 têm de ser excepcionais.

Também em classes de veículos como os SSV, onde Ferreira e Palmeiro ganharam várias etapas a caminho de quinto na Geral, e ainda nos Challenger, onde Ricardo Porém andou com um argentino, chegando a oitavo no final.

Nas motos, de longe o maior plantel português, tínhamos pelo menos 3 pilotos em condições de estar sempre nesse Top 15, se bem que os azares próprios destas coisas deram conta de 2 logo ao começo. O temível J. Rod logo na 1ª Etapa e o Luso-Alemão Sebastian Bühler na 3ª logo depois de um estelar 5º na 2ª etapa.

Isto deixou o único restante numa formação oficial, Rui Gonçalves da Sherco, com o fardo de carregar as esperanças de todo um país, sempre ali a arranhar o Top 10, também ele destinado a fim ainda mais frustrante, pois acabaria por ter de desistir muito combalido na penúltima etapa quando uma grave queda, felizmente sem consequências de maior de resto, pôs fim às suas aspirações... após conseguir um 6º, um 8º, dois 11ºs e um 13º lugares em etapas.

Os que, por virtude de alinharem como privados, nunca estariam em contenção para a vitória direta em

etapas, souberam-se ritmar e pareciam ter controlado a prova noutros aspetos: O Major da GNR Maio ficou em 11º a 12' do Top 10 entre as Rali GP, e 22º à geral com um melhor de 18º em etapa.

O veterano Patrão, por vezes acabando prudentemente para lá de 40º, cedo assegurou a classe de Veteranos, deixando o rival seguinte a quase 6 horas a caminho de um creditável 29º à geral graças à sua consistência.

Até o menos experiente dos participantes, Bruno Santos, acabou frequentemente perto do Top 20, e esteve sempre em contenção para melhor dos "rookies", classe que acabou em segundo (além de ter ganho um prémio pelo capacete mais original) e decerto nos trará maiores alegrias com a continuação.

Ah, e claro, o grande Ruben Faria, ele próprio vencedor de um par de etapas quando a prova partiu da nossa capital há uns anos, teve a distinta glória de gerir e levar à vitória a poderosa equipa Honda Monster Energy, que parece ter herdado o domínio antes exercido pela KTM, ganhando nada menos do que 8 das 12 etapas disputadas.

As edições seguintes devem ser interessantes de acompanhar! //

“Nas motos, meia dúzia dos nossos andaram frequentemente nos lugares da frente”



TRANSALP

As montanhas chamam por si

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



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



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

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