andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

SUPLEMENTO MENSAL
#69
FEVEREIRO

» ROAD GLIDE » STREET GLIDE

HARLEY-DAVIDSON

TESTE

INDIAN SPORT CHIEF

» **TESTE**
BMW CE 02
VESPA GTV300

» **REPORTAGEM**
KTM DUKE - 30 ANOS DE NAKED PURA

» **DESPORTO**
APRESENTAÇÃO EQUIPAS MOTOGP

» **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

// 2024

TUDO O QUE PRECISA DE SABER SOBRE MOTOS ESTÁ NO ANDARDEMOTO.PT

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:

Honda plus
GARANTIA 5 ANOS

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.

Rogério Carmo
Publisher

Moto Haters

Eles é porque tem poucos cavalos, eles é porque gasta muito, eles é porque é cara, eles é porque é barata, eles é porque a marca é elitista, eles é porque a marca é chunga, eles é porque paga muito imposto, eles é porque é elétrica, outros é porque é chinesa, ou japonesa, ou europeia. Chamam-lhes ferros, barcos, aspiradores, chaços, mísseis, canhões ou autocarros. Há motociclistas pequenos com motos grandes e motociclistas grandes com motos pequenas. Há os que escolhem e há os que se deixam influenciar. Há os que têm experiência e não a exibem, e os que exibem a pouca experiência que têm. Há os que sabem muito e não falam e os que falam sem saber. São temperamentos...

Os motociclistas portugueses são, imagino eu, como todos os demais: exigentes mas inconsequentes. Querem tudo e não querem nada. Querem liberdade mas criticam opiniões de outros, querem curvas mas querem motos com mais de 150 cavalos, querem economia mas preferem altas cilindradas, querem um bom preço mas com muitos extras e funcionalidades. Para muitos a melhor moto é a sua, mais nenhuma! Ainda que apenas esteja na garagem a apanhar pó, e ao fim de 5 anos apenas tenha rolado 1500 quilómetros.

Quanto ao resto não conheço remédio, mas no que diz respeito às motos, o que recomendo a todos aqueles que querem comprar uma nova moto, é que aproveitem o facto de a grande parte dos stands terem diversos modelos para teste ride e se atrevam, porque não? a ir experimentar motos, de outras marcas e segmentos, e alargarem os seus horizontes. Há muitos motociclistas que compram motos sem nunca as terem experimentado, como quem compra sapatos pela internet, com a diferença que, se não gostar dela, não a vai poder devolver, e para a vender em segunda mão ou trocar por outra vai perder uma substancial quantia de dinheiro. Ou então não, e ela fica parada, pois muitos desses motociclistas, lá no fundo, ficam decepcionados por não a conseguirem desfrutar. Comprar a moto que um amigo gosta muito, ou outra que é muito bonita, ou cara, não é opção. Os gostos dos outros são diferentes e a estética, o preço ou a ficha técnica dizem muito pouco sobre as sensações que uma moto transmite. E andar de moto não é mais nem menos do que desfrutar das sensações que ela nos transmite! //

SUMÁRIO

69

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

22 DUCATI STREETFIGHTER V4 "CENTAURO"
26 TRIUMPH TIGER 1200
30 CFMOTO 450SR S
32 KAWASAKI ELIMINATOR 500
36 INDIAN ROADMASTER ELITE
40 GAMA CVO DA HARLEY-DAVIDSON
44 KTM RC 125 / RC 390

TESTE

48 HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE / STREET GLIDE 2024
58 INDIAN SPORT CHIEF
66 VESPA GTV300
76 BMW CE 02

REPORTAGEM

100 A MOTO MAIS RÁPIDA DO MUNDO
104 30 ANOS DE KTM DUKE
108 MV AGUSTA

DESPORTO

112 APRESENTAÇÃO DAS EQUIPAS DE MOGOGP 2024

CRÓNICA

3 ROGÉRIO CARMO: MOTO HATERS
6 PEDRO ALPIARÇA: ANDEM NOS 60%
46 ADELINA GRAÇA: A PREPARAÇÃO
96 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS - SUBINDO A GRÉCIA ATÉ DRAMA
122 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
124 PAULO ARAUJO: MEIO SÉCULO A ANDAR DE MOTO

ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira
André Sanches
Pedro Alpiarça
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge
Susana Esteves
Paulo Araujo
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Cristiana Cera
Gracinda Ramos
Pedro Duque

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI

BMW MOTORRAD

BMW MOTORRAD 100 YEARS MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS GARANTIA

MAKE LIFE A RIDE*

*A tua vida é uma viagem.

bmw-motorrad.pt

Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

Velhos são os trapos

– "Mas porque é que me estás a tratar assim? Fiz-te algum mal?" - Vocifera um motociclista na beira da estrada.

Aparentemente só, perscruta a moto várias vezes, olha para dentro do motor com um escrutínio mais próximo de uma prece holística do que um olho clínico de um perito. Bufa e retoma o discurso:

– "Vinhas a andar tão bem! 'Inda no mês passado te pus uma bateria nova e agora morres assim, sem mais nem menos? É que nem vinha a apertar contigo pá..."

Afasta-se um pouco. Com ar preocupado pega no telefone e conversa com duas pessoas: A primeira, o amigo mecânico que tantas vezes trabalhou na sua mais-que-tudo; a segunda chamada foi para a outra companheira de vida (esta de carne e osso), para avisar que muito provavelmente iria chegar tarde.

Das respostas resultantes, a mensagem não podia ser mais antagónica. Se o amigo lhe dava a esperança de que podia ser apenas falta de combustível (e a bomba estava a uma distância caminhável), a resposta da sua mulher revelava a desconfiança total na veracidade dos eventos que ele estava a viver. Mas a verdade doía mais. A sua velhinha amante de duas rodas estava doente. Depois de quase uma década aos seus comandos e quase 100k felizes quilometros, esta era a primeira vez que o deixava ficar mal.

Abriu a tampa do depósito e abanou-a, ouviu algum líquido a movimentar-se e desconfiou do diagnóstico do perito. Colocou o capacete no cotovelo e preparou-se para percorrer as largas centenas de metros que o separavam do oásis petrolífero.

– "Espero bem que estejas apenas com sede. Ouviste-me falar da outra, não foi? Estás chateada e queres que te peça desculpa, é isso?"

Há uns dias atrás, tinha experimentado a sua mais recente versão, e tinha ficado siderado. Tudo era novo e melhor e mais bonito e tão mais fácil. A electrónica tinha ajudas inumeráveis, estava mais leve, e tinham resolvido aquele problema crónico que tanto trabalho lhe tinha dado a contornar. E era tão mais bonita...

Ofegante, depois de a ter alimentado com a preciosa gasolina, carregou no botão da ignição uma e outra vez. Depois de umas quantas revoluções o motor ganhou vida, com uma voz gloriosamente saudável.

Já no regresso a casa, todo o conjunto mecânico à sua volta foi elevado a um patamar esotérico, cada curva, cada subida de rotação estava a ser agraciada com um dialogo único...aquele dos grandes amores. Pensou nas viagens feitas e imaginou umas quantas por fazer, e sentiu que a sua história ainda não tinha acabado. As suas marcas de guerra davam-lhe um ar de veterana, e enchiam de carácter as batalhas que estariam para vir.

– "Desculpa miúda...Nunca te vou trocar por outra!" - disse enquanto lhe acariciava o depósito. //

MOTO GUZZI
V85TT
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

Concentrações motards 2024 - Rumo ao asfalto

NO INÍCIO DE MARÇO, INICIA-SE A TEMPORADA DE CONCENTRAÇÕES MOTOTURÍSTICAS ORGANIZADAS PELA FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL.

COM UM TOTAL de 26 encontros planeados entre março e novembro, vai reavivar a paixão pelas motos levando-as a cada canto do nosso país.

O tradicional evento 'Lobos da Neve' do Moto Clube da Covilhã, vai realizar-se de 1 a 3 de março, e marca o início do Calendário Nacional de Concentrações Mototurísticas da Federação de Motociclismo de Portugal.

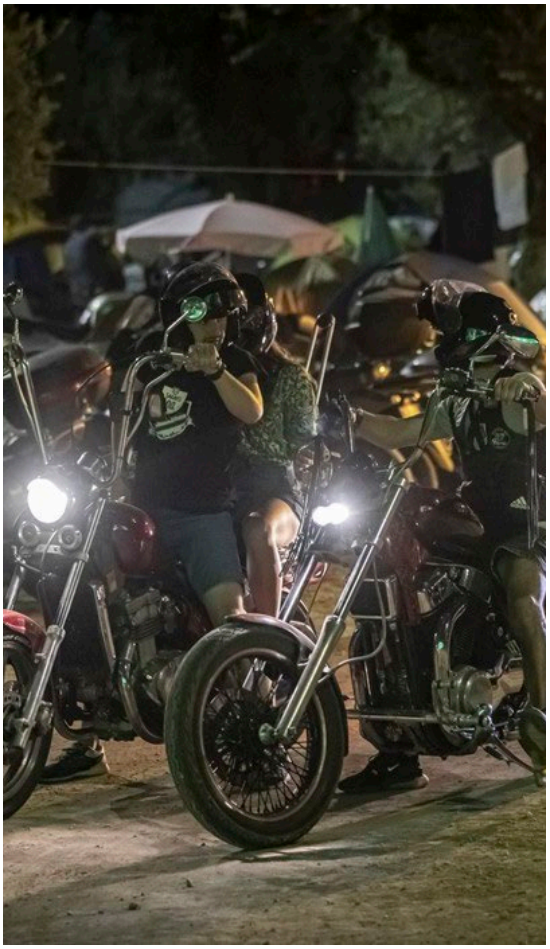
O verão será o período mais movimentado, com uma maior concentração de eventos, incluindo os mais emblemáticos, como as concentrações de Faro e Góis.

Agende já os eventos em que pretende estar presente.

CALENDÁRIO DE CONCENTRAÇÕES 2024:

1 a 3 de março – M.C. da Covilhã – Lobos da Neve
12 a 14 de abril – M.C. Montijo
10 a 12 de maio – A.C. Moto Galos de Barcelos
24 a 26 de maio – M.C. do Prado
31 de maio a 2 de junho – M.C. Foz do Lima
31 de maio a 2 de junho – M.C. MotoConvívio de Olhão
7 e 8 de junho – G.M. Cidade de Portalegre
14 a 16 de junho – M.C. Braga
20 a 23 de junho – M.C. Vizela
28 a 30 de junho – M.C. Alfena
5 a 7 de julho – M.C. Barreiro
5 a 7 de julho – M.C. Mirandela
12 a 14 de julho – G.M. Lobo & Companhia
18 a 21 de julho – M.C. Faro
26 a 28 de julho – C.M. Chaves
26 a 28 de julho – M.C. Espinho
26 a 28 de julho – M.C. Matuzas Ponte de Sor
10 a 12 de agosto – MotoCruzeiro de Bragança
14 a 18 de agosto – Góis M.C.
16 e 17 de agosto – M.C. Furões do Vimioso
23 a 25 de agosto – C.A. Lamego
29 de agosto a 1 de setembro – M.C. Viseu
29 de agosto a 1 de setembro – G.M. Vidigueira
6 a 8 de setembro – M.C. Lagoa
13 a 15 de setembro – M.C. Fenómenos – Entroncamento
8 a 10 de novembro – M.C. Vale do Sousa

Outros eventos FMP:
7 de abril – 26º Dia Nacional do Motociclista – Vila Verde, Braga
6 a 9 de junho – 26º Portugal de Lés-a-Lés
2 a 5 de outubro – 9º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road



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

Foto: Ricardo Oliveira / Go Agency

Estátua a Paulo Gonçalves, inaugurada em Esposende

A ESCULTURA DE HOMENAGEM AO ANTIGO PILOTO DE TT PAULO GONÇALVES FOI ONTEM INAUGURADA EM ESPOSENDE, COM A PRESENÇA DE MUITOS QUE APOIARAM A SUA REALIZAÇÃO.

HÁ ALGUM TEMPO, realizou-se uma subscrição pública diferente, amplamente divulgada: Em vez de dinheiro, pediam-se peças usadas de moto para construir uma estátua em homenagem a Paulo Gonçalves na sua terra natal de Esposende.

Agora, a estátua acabada foi revelada ao público num clima de emoção, recordando o legado que o desportista nortenho, que faleceu num trágico acidente na 42ª edição do Rali Dakar em 2020, deixou ao concelho e ao país.

A obra de arte é composta por mais de 27.600 peças mecânicas recicladas, e atinge mais de cinco metros de altura, retratando o piloto numa moto, com a roda da frente levantada.

É uma homenagem justa a um homem que, depois de ganhar tudo que havia para ganhar em Portugal no MX, Enduro e TT, se dedicou aos ralis internacionais, nomeadamente o Dakar, atingindo o estatuto de piloto oficial e sendo protagonista de várias etapas.

"Foi uma perda muito grande, pois o Paulo [Gonçalves], além de ser um motociclista de excelência, tinha também um grande significado para a nossa comunidade, por se envolver em vários projetos sociais, desportivos e ambientais", comentou Benjamim Pereira, presidente da Câmara de Esposende.

Personalidades do meio, como os ex-pilotos da velocidade Alex Laranjeira, que ajudou a divulgar a procura de materiais para a estátua, José Pereira, e muito outros, marcaram presença num novo parque urbano construído pela autarquia na parte nascente da cidade, junto à Estrada Nacional 13, também batizado com o nome do piloto natural da freguesia de Gemeses. //

SPARK
A NEW ERA
NOVOS MODELOS ELÉTRICOS
Ninja e-1
Z e-1
Encontre prazer nas suas deslocações diárias. A Kawasaki oferece emoção electrificada com os seus novos modelos elétricos. Carregue o seu dia com as novas Ninja e-1 e Z e-1.
Para mais informações visite www.kawasaki.pt
/kawasakiportugal ou /kawasaki.pt
Multimoto
Kawasaki
Let the good times roll
Recomendamos Lubrificantes CEPSA
Recomendamos Equipamentos Alpinestars SCORPION EXO

Triumph e Fuchs Silkolene assinam colaboração

A TRIUMPH MOTORCYCLES ANUNCIOU UMA PARCERIA COM A FUCHS SILKOLENE PARA A CRIAÇÃO DE UMA NOVA LINHA DE LUBRIFICANTES DESTINADA A ELEVAR A EXPERIÊNCIA DOS MOTOCICLISTAS

EM ESTREITA colaboração, a FUCHS Silkolene e a destacada equipa de engenharia da Triumph dedicaram-se ao desenvolvimento de formulações exclusivas, baseadas em compostos de ésteres, projetadas especificamente para garantir a máxima proteção e desempenho em toda a gama de motos Triumph.

A série Triumph Performance Lubricants, composta por óleos totalmente sintéticos e semissintéticos de última geração, foi meticulosamente concebida para potencializar o desempenho, assegurar a proteção ideal do motor e oferecer confiabilidade inabalável em todas as condições de condução.

A partir de agora, todas as novas motos Triumph sairão da linha de produção já equipadas com os Lubrificantes Triumph Performance, seguindo a nossa nova especificação padrão.

Além disso, a Triumph Performance Lubricants será um dos principais patrocinadores dos programas de corridas de todo-o-terreno em 2024, sendo também os produtos exclusivamente utilizados nas motos de competição.

A gama abrangente de produtos para manutenção e limpeza em oficinas incluirá fluido de travões, lubrificante de corrente, produtos de limpeza, cera e pasta de cobre.

Com propriedades lubrificantes excepcionais, estabilidade térmica e oxidativa, e baixa volatilidade, estes produtos exclusivos estarão disponíveis apenas nos concessionários oficiais Triumph.

Nick Bloor, CEO da Triumph Motorcycles, enfatizou: "Esta colaboração com a FUCHS Silkolene permite-nos elevar ainda mais o padrão de serviço ao cliente e manutenção, garantindo que nossas motos ofereçam desempenho e valor superiores. Os Lubrificantes Triumph Performance agora são os únicos recomendados pela Triumph Motorcycles."

Stefan Fuchs, Presidente e CEO da FUCHS SE, acrescentou: "A FUCHS tem o orgulho de anunciar nossa parceria com uma marca tão icónica como a Triumph. Trabalhando em conjunto, desenvolvemos uma gama de lubrificantes Triumph Performance que garantirá um desempenho ideal do motor e proteção ao longo da vida útil da moto."

Os Lubrificantes Triumph Performance estarão disponíveis a partir da primavera de 2024 e poderão ser adquiridos diretamente nos seus concessionários oficiais. //

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

Motron Motorcycles já à venda em Portugal

A MOTRON MOTORCYCLES, UMA MARCA PERTENCENTE AO GRUPO KSR QUE TEM REGISTADO UM NOTÁVEL CRESCIMENTO NOS PRINCIPAIS MERCADOS EUROPEUS, CHEGOU AO MERCADO PORTUGUÊS.

COMO ANUNCIADO pelo Andar de Moto, a Motron estaria a caminho de entrar no mercado nacional de motos pela mão do Grupo KSR, que abriga uma variada gama de marcas, desde motos clássicas e scooters até quads/ATVs e SSVs.

Mais recentemente, o Grupo KSR acordou uma parceria estratégica com a Motoxpert, uma empresa familiar com mais de duas décadas de experiência no mercado nacional de motos e que ficou responsável pela importação da Motron Motorcycles, da Brixton Motorcycles e da Malaguti Motorcycles, em território nacional, ao invés do Grupo KSR.

Independentemente do estilo, a Motron oferece uma gama bastante diversificada de scooters e motos nos segmentos de 50 cc, 125 cc e veículos elétricos.

Com designs modernos e uma atenção especial aos detalhes, as motos Motron representam a fusão ideal entre forma e função, proporcionando uma boa relação qualidade/preço. Estas já se encontram expostas nos concessionários autorizados também.

Scooters

A Motron orgulha-se de revelar o segmento onde irá estar mais presente, o das scooters.

Com designs mais clássicos como os das Ideo 50, Ideo 125 e da elétrica Cubertino, até aos mais atuais como o da Breezy 50, Ventura 125, Voltz e Whizz, a Motron explora o segmento das scooters com 3 unidades motrizes distintas.

O motor de 50cc oferece uma potência de 3 cv às

8000 rpm, mas por outro lado excelentes consumos (presente na Ideo 50 e Breezy 50). Já o motor elétrico promete uma autonomia a rondar os 50 km nos seus 3 modelos (Cubertino, Voltz e Whizz), com um motor a produzir 2 cv de potência. O mais potente da família, monocilíndrico e com 125cc produz uma potência de 7,2 cv às 7500 rpm e 7,7 Nm de binário às 6000 rpm, está equipado na Ventura 125 e na Ideo 125.

Nakeds

No segmento naked a Motron Motorcycles chega-se à frente com o modelo elétrico Vizion de dimensões reduzidas com rodas de 12 polegadas, e com o modelo Nomad 125 de motor térmico com 125 cc e 12,7 cv de potência às 9000 rpm para um peso de apenas 149 kg a seco.

Custom

Focada nas viagens citadinas mas com um nome balístico, a Motron Revolver 125 equipa roda de 15 polegadas atrás e de 18 polegadas na frente para afirmar o seu estilo custom.

Adventure

Para os aventureiros mais jovens, a Motron aposta na X-Nord 125 com 12,5 cavalos de potência e capacidades para viajar com conforto ou até talvez sair um pouco fora do asfalto. A diferença da versão base para a versão X-Nord 125 Touring é a inclusão do kit de 3 malas.

Carregue aqui para mais dados técnicos e preços de todos os modelos. Para informação mais detalhada carregue em cima do nome do modelo ao longo do texto acima. //

LOMBAS E CURVAS
O seu concessionário Honda em Almada

NT
HONDA
BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING

Ducati Corse Off-Road Anuncia parcerias estratégicas

NO EVENTO DE LANÇAMENTO OFICIAL DAS EQUIPAS DUCATI CORSE 2024, REALIZADO NA DESLUMBRANTE MADONNA DI CAMPIGLIO, A DUCATI CORSE OFF-ROAD REVELOU DUAS DAS SUAS PARCERIAS ESTRATÉGICAS.

A AKRAPOVIČ e a Ducati, já parceiras bem-sucedidas no mundo comercial e da competição, anunciaram mais uma expansão de sua aliança para o mundo off-road.

Esta parceria, que já testemunhou vitórias de pilotos da Ducati usando os escapes Akrapovič, estende-se agora ao programa off-road da Ducati Corse. A equipa off-road da Ducati Corse, que se concentrou intensamente no protótipo 450, apresentará a nova moto equipada com um escape Akrapovič no Campeonato Italiano de Motocross de 2024.

Com a colaboração do nove vezes campeão mundial de MX, Antonio Cairoli, a equipa está otimizando o desempenho da moto para competir no MXGP World Championship e no AMA Supercross Championship nos próximos anos.

Paolo Ciabatti, Gerente Geral da Ducati Corse Off-Road, expressou sua satisfação com a expansão da parceria, destacando a experiência da Akrapovič no desenvolvimento de sistemas de escape de alto desempenho em titânio.

Slavko Alojz Trstenjak, Chefe de Pesquisa e Desenvolvimento da Akrapovič Racing, elogiou a colaboração e afirmou que a empresa acompanhará de perto o evoluir da nova equipa, procurando sempre melhorar ainda mais o sistema de escape.

Também durante o lançamento oficial da nova Desmo450 MX, que marca a entrada da marca no cenário internacional de motocross, a Galfer, líder em tecnologia de travagem para motos, foi anunciada

como parceira técnica oficial, equipando as motos Desmo450 MX com seus icônicos discos de travão de alto rendimento, Disc Wave.

Os discos Disc Wave da Galfer são conhecidos pelo seu design leve e de alto desempenho e serão igualmente uma parte essencial da nova Desmo450 MX com um diâmetro frontal de 260 mm e traseiro de 240 mm.

Estes discos são produzidos com precisão por meio de corte a laser, têmpera, pintura, maquinados e retificados em CNC, mantendo-se alinhados aos padrões de alta qualidade da Ducati.

A escolha da Ducati pela Galfer e a Akrapovič como fornecedores OEM e parceiros técnicos para a sua recente moto off-road baseia-se na vasta experiência e na conquista de diversos títulos em competições off-road internacionais de ambas as empresas.

Ivo Franz Martini Bristot, Diretor Comercial AM & OEM da Galfer, expressou também a sua honra e entusiasmo pela parceria com a Ducati, destacando a dedicação conjunta na criação de produtos de alto desempenho e seguros.

A Desmo450 MX, desenvolvida em colaboração com lendas do motocross como Tony Cairoli e Alessandro Lupino, buscará fazer história no Motocross Pro Prestige MX1 Championship, com Alessandro Lupino liderando a equipa Ducati Corse R&D - Factory MX Team.

A temporada de motocross de 2024 arranca a 16 e 17 de março de 2024 em Mantova, onde a Ducati Corse Off--Road pretende escrever um novo capítulo na história do motocross com as poderosas Desmo450 MX equipadas com as tecnologias de ponta da Akrapovič e Galfer. //

OXFORD

FARÓIS LED AUXILIARES

EL380

Os faróis auxiliares Oxford EL380 foram desenhados para utilização dentro e fora de estrada. Cada farol emite um potente feixe de luz com 1.150 lúmens, assegurando a iluminação de qualquer ambiente.

Luminosidade
2300 Lúmens

Resistência à água
IPX7

Potência
20W

Compatibilidade
Barras 22-28mm

Multimoto

multimoto.pt info@multimoto.pt

Como participar num Moto-rali Turístico da FMP

O QUE SÃO, QUANDO SÃO E COMO SE PODE INSCREVER NUMA JORNADA DO TROFÉU NACIONAL DE MOTO-RALIS TURÍSTICOS DA FMP

PARA PARTICIPAR numa jornada do Troféu Nacional de Moto-ralis Turísticos da FMP BMW/Dunlop, que já existe desde 1996. seja apenas num, em todos ou em alguns eventos, deve primeiro contactar o moto clube organizador de cada moto-rali turístico (contactos mais abaixo).

Estes passeios turísticos duram dia e meio. Todo o sábado mais a manhã de domingo, terminando com o almoço. Regra geral estes passeios resumem-se a um só concelho, mas podem percorrer vários. Nunca têm grande quilometragem, sendo o costume fazerem-se 100 a 150 km no sábado e de 30 a 80 km no domingo. Pelo caminho há muitas visitas, surpresas, paragens, petiscos e inevitavelmente, muita diversão.

Os participantes não precisam de estar filiados em nenhum clube nem ser portadores do Cartão de Motociclista da FMP (Federação de Motociclismo de Portugal), mas os motociclistas filiados beneficiam de um desconto no preço da inscrição.

A inscrição engloba sempre almoço, jantar e dormida de sábado mais o almoço final no domingo. E por tradição abrem as portas de locais habitualmente fechados, dão a conhecer sítios surpreendentes, sempre fora das rotas conhecidas.

Os percursos privilegiam as estradas municipais, caminhos pitorescos e fogem muito à banalidade. São idealizados para motos de estrada mas, se por vezes existem alguns curtos troços de terra para chegar a um miradouro ou monumento que o justifique, mas nada que qualquer moto não consiga resolver.

Para obrigar os participantes a estarem mais atentos

ao que os rodeia, não se rola em caravana. As motos partem normalmente espaçadas de minuto a minuto com os condutores a navegarem por roadbook moto-turístico. Os passageiros, que são muitos, também o têm incentivo para se divertirem e ajudarem.

E depois há perguntas ao longo dos trajetos para que a atenção esteja sempre desperta. Mais jogos, tarefas e surpresas pontuáveis para a classificação final. Os prémios nunca são valiosos, apenas recordações, artesanato e uma boa foto de peito inchado à sobremesa do almoço de domingo.

Desta forma não há tempos mortos e aprende-se imenso sobre a região visitada. O regresso a casa é feito com a agradável sensação de se ter conhecido mais um bom bocado do nosso maravilhoso território.

O roadbook é um pequeno livro em tamanho A5, agrafado num canto, próprio para ser inserido num saco de depósito. Não há necessidade de leitores de roadbook, pois estes eventos não são corridas.

Abaixo ficam o calendário para o 27º Troféu de Moto-ralis Turísticos 2024 e os contactos de email de cada clube organizador, para que possa preparar a sua participação. Em breve será publicado em www.fmp.pt o regulamento geral do Troféu. //

PROGRAMAS 27º TROFÉU DE MOTO-RALIS TURÍSTICOS BMW/DUNLOP 2024

23/24 de março – M.C. Albufeira (Baixo Guadiana) *motoclubedealbufeira@gmail.com*
20/21 de abril – M.C. Porto (Castro Daire) *motorali@motoclubedoporto.pt*
18/19 de maio – M.C. Motards do Ocidente (A Sul do Tejo) *geral@motardsdoocidente.pt*
29/30 de junho – Góis M.C. / M.C. Covilhã (Beira Baixa Raiana) *geral@goismotoclube.pt / geral@lobosdaneve.com*
13/14 de julho – MK Makinas (Mortágua) *mk.Makinas@gmail.com*
14/15 de setembro – Moto Galos Barcelos (Alto Minho) *motogalos@motogalos.pt*
5/6 de outubro – M.C. Coimbra (Entre o Mar e a Serra) *motoclubecoimbra@gmail.com*
2/3 de novembro – Conquistadores Guimarães (Amarante) *info@mcg-conquistadores.org*

GP de Portugal vai sortear prémios

O GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL DE 2024 PROMETE ENCERRAR EM GRANDE ESTILO, PROPORCIONANDO AOS PARTICIPANTES UMA OPORTUNIDADE ÚNICA.

AQUELES que adquirirem bilhetes para o evento, agendado entre os dias 22 e 24 de março, estarão automaticamente habilitados a habilitarem-se a 11 prémios especiais, com destaque para uma incrível Yamaha R7.

Este sorteio é uma iniciativa do Autódromo Internacional do Algarve, que, em comemoração do seu 15º aniversário, deseja recompensar os fiéis visitantes que ano após ano, assistem aos seus eventos.

Além da Yamaha R7, serão sorteados também dez capacetes réplica Miguel Oliveira, cada um com a assinatura do piloto da Aprilia gravada na viseira.

Paulo Pinheiro, CEO da Parkalgar, expressa a importância desta iniciativa: "Em ano de 15º aniversário do Autódromo Internacional do Algarve, queremos igualmente premiar aqueles que ano após ano nos visitam e que compram bilhete para estar na bancada a acompanhar as nossas provas."

O sorteio e entrega dos prémios vão acontecer no final do GP de Portugal, marcando o final do evento. Os 11 prémios serão sorteados após a última corrida, e os felizardos serão anunciados no pódio do GP de Portugal.

A Yamaha R7 será sorteada entre todos os detentores de bilhete para o evento, enquanto os capacetes serão distribuídos, um por bancada e Torre VIP, totalizando 10 capacetes Shark Race R Pro GP Oliveira Signature.

Esta iniciativa acrescenta ainda mais interesse à segunda prova do Campeonato do Mundo MotoGP de 2024, tornando-a imperdível para os amantes do desporto motorizado.

Com 11 prémios em jogo, o GP de Portugal oferece aos espectadores a oportunidade única de regressar a casa como vencedores, transformando o evento numa experiência inesquecível. //

CFMOTO

NOVO MODELO

700MT

MOLDA-SE AOS TEUS DIAS

A 700MT é a expressão máxima da liberdade, perfeita para todas as horas. Uma companheira versátil do dia-a-dia que se adapta, sem vacilar, seja à condução em cidade ou a viagens mais desafiantes. A 700MT chegou, escolhe já o teu próximo destino.

@cfmotoportugal

Para mais informações **www.cf-moto.pt**

Moto DE ARTE

Num evento de prestígio na Galleria Cavour, em Bolonha, Ducati e Automobili Lamborghini uniram-se sob o título "Art of Creating Myths" para apresentar a obra de arte "Centauro", concebida pelo talentoso Paolo Troilo.

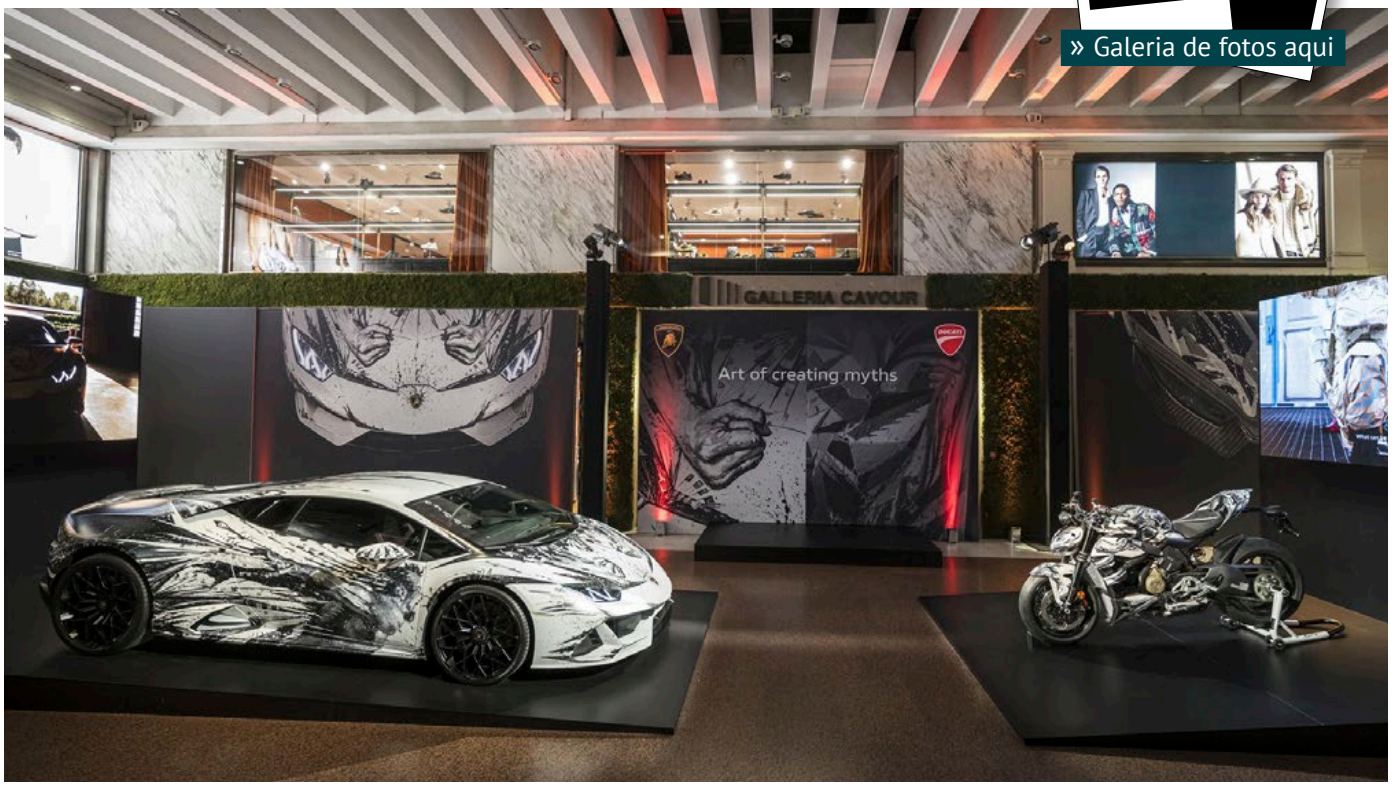
Esta peça de arte é baseada num exemplar da série limitada Ducati Streetfighter V4 Lamborghini Speciale Clienti, surgindo como uma evolução da anterior obra de Troilo, "Minotauro", pintada num Lamborghini Huracán EVO em 2021.

Paolo Troilo, um artista italiano reconhecido pela sua técnica híper realista de pintura com os dedos, trouxe à vida "Centauro" utilizando esta abordagem única. A obra representa os braços de um homem em posição de aceleração, emergindo artisticamente dos lados do depósito da moto.

A composição incorpora elementos de decomposição geométrica abstrata, característica das demais criações de Troilo. Esta fusão de mito e realidade transmite uma força sobre-humana que se entrelaça com a racionalidade, destacada pelas formas e volumes da Streetfighter V4, emanando potência e confiança ilimitada nas próprias capacidades.

O conceito de "Art of Creating Myths" teve origem em setembro de 2022, coincidindo com a estreia mundial da Ducati Streetfighter V4 Lamborghini. Este projeto é o segundo resultado da colaboração entre as duas marcas, após a bem-sucedida Diavel 1260 Lamborghini.

A moto, apresentada numa edição limitada de 630 unidades, destaca-se pelo esquema de cores brilhante em verde e laranja. Contudo, a singularidade vai além,



» Galeria de fotos aqui

com a criação da Speciale Cliente, uma série exclusiva de 63 unidades, permitindo aos clientes Lamborghini personalizarem as suas motos de acordo com as cores dos seus veículos.

O proprietário do "Minotauro" foi um dos 63 clientes a solicitar esta edição especial, culminando na conceção da obra "Centauro".

O evento "Art of Creating Myths" foi reservado a 200 convidados da Ducati e Lamborghini, contando com a presença dos CEOs Claudio Domenicali e Stephan Winkelmann. Estes destacaram a colaboração próxima entre as duas marcas italianas, que continuam a deixar a sua marca no Motor Valley.

"Centauro" e "Minotauro" personificam a harmonia entre design icónico e talento artístico, criando uma união especial de dinamismo, potência e emoções.

A apresentação, ocorrida a 1 de fevereiro, inseriu-se na ART CITY Bologna, marcando a participação da Ducati na Arte Fiera 2024. A Ducati é parceira da feira, apoiando o "Percorso", um itinerário de galerias centrado no tema do desenho, e instituindo o "Officina Arte Ducati Award" para reconhecer o trabalho mais destacado.

Durante a Arte Fiera, a Ducati exibirá a escultura em mármore "Fortitudo Mea in Levitate" nos Halls 25 e 26. "Centauro" e "Minotauro" permanecerão em exposição na Galleria Cavour até 5 de fevereiro de 2024. //

RST
2024
COLLECTION
DISPONIVEL AGORA
#TRUSTISEVERYTHING
RACE
ROAD
TOURING
URBAN
1988
CLASSIC
ADVENTURE X
RST-MOTO.COM
DESCOBRE EM myBihr.com

Mais ARGUMENTOS

Após o sucesso da versão anterior, com mais de 14,000 unidades vendidas, a aventureira de alta cilindrada Triumph Tiger 1200 regressa com mais argumentos em 2024.

Já testada pelo Andar de Moto, a Triumph Tiger 1200 entra em 2024 com inovações a nível motriz, ergonômico, tecnológico, estético e ciclístico, a fim de se impor perante a concorrência.

A unidade motriz mantém a sua configuração de 3 cilindros em linha com ordem de ignição desigual (1º cilindro - 3º cilindro - 2º cilindro), mas motor T-Plane pelo qual a marca se distingue, está mais refinado, responsivo e permite uma maior controlo nas baixas velocidades enquanto mantém a sua alma divertida.

Isto deve-se às alterações realizadas na cambota, no rotor do alternador e no veio de equilíbrio, a fim de aumentar a inércia do motor. Foram também feitos ajustes na afinação do motor para que este entregue agora o binário de forma mais progressiva e precisa nos baixos regimes.

Ainda a influenciar as novas características do tricilíndrico de 1.160cc, está o novo desenho da embraiagem, que promove uma sensação de aceleração e desaceleração mais suave nas trocas de caixa.

A fabricante de Hindley focou-se em aprimorar as sensações transmitidas aos motociclistas. Para tal, segundo a Triumph, a Tiger 1200 exige menos de 43% de força para manobrar e uns surpreendentes 89% de força a menos na inclinação para as curvas.

Além disso também o guiador e as torres anti-vibração, que tiveram um ótimo resultado nos modelos Explorer, foram agora introduzidos nos modelos GT Pro e Rally Pro, para proporcionar uma condução mais suave e uma maior visibilidade nos espelhos.

A vida a bordo da Tiger 1200 ficou mais confortável graças ao assento do motociclista, com um perfil mais plano e mais amplo. Para os motociclistas de estatura mais baixa existe o acessório que reduz a distância do assento ao solo (830mm para os modelos GT e 855mm para os modelos Rally) e que contém iguais características de conforto. Ainda assim a Triumph Tiger 1200 possui o novo ajuste eletrónico de altura, acionado ao pressionar o botão "Home" no comutador direito, que actuando sobre o amortecedor traseiro diminui a altura do assento ao solo em 20 mm.

A manete da embraiagem foi alongada para oferecer maior folga para os dedos do condutor e aumentar o conforto, especialmente nas viagens mais longas.

Nos modelos Tiger 1200 GT, a Triumph aumentou a distância ao solo em curva ao elevar a posição dos poisa-pés, colocando-os agora também mais junto à moto.

Para 2024, a linha Triumph Tiger 1200 é composta por quatro variantes, todas com novas cores. A Tiger

1200 GT Pro e a GT Explorer estão disponíveis na nova cor Carnival Red (vermelho), além das anteriores Snowdonia White (branco) e Sapphire Black (preto). Já a Tiger 1200 Rally Pro e Rally Explorer, vocacionadas para o fora de estrada com jantes 21 polegadas na frente e 18 na traseira, estarão disponíveis nos novos esquemas de cores Matt Sandstorm e Jet Blac (preto), juntando-se ao já existente Matt Khaki.

Com uma impressionante capacidade de depósito que ajudou na conquista do recorde do guiness de maior distância percorrida em 24 horas, a Triumph Tiger 1200 mantém a linha Explorer com uma capacidade de 30 litros, enquanto a linha Pro usufrui de um depósito com 20 litros de capacidade.

A chegada das novas Triumph Tiger 1200 ao mercado nacional está prevista para a segunda quinzena de março de 2024, mas já é possível realizar encomendas sendo que a GT Pro custará 22.095€, a GT Explorer 23.795€, a Rally Pro 23.195€ e a Rally Explorer 24.795€. Importante referir que todas as variantes vão contar com garantia de fábrica de 4 anos, sem limite de quilometragem, e os intervalos de manutenção são realizados de 16.000 km em 16.000 km ou a cada ano.

Para mais informações visite um concessionário autorizado Triumph ou visite o site oficial da fabricante. //

MOTOS NOVAS

Características
Dados técnicos
Preços

Todas as informações sobre **motos novas** estão aqui em

andardemoto.pt

ANDAR DE MOTO

Ainda mais DESPORTIVA

A 450SR S é a novo modelo desportivo da CFMOTO que promete aos motociclistas uma experiência ainda mais inspirada na competição.

A CFMOTO 450SR S é claramente uma versão eviluida da sua irmã gémea 450SR, porém com um pacote de actualizações focado num melhor desempenho.

Relativamente à unidade motriz de dois cilindros paralelos, com 449,5cc e desfasamento da cambota a 270º, também usada na CFMOTO 450NK, esta mantém valores de 47 cv de potência às 9.250 rpm e 39,3 Nm de binário as 7.750 rpm.

Com inspiração retirada da competição, pois a CFMOTO tem presença em Moto3 e Moto2, a 450 SR S apresenta uma nova forquilha invertida regulável, um monobraço oscilante, também visualmente mais agradável, e uma linha de escape mais curta com final na parte inferior da moto, aumentando a centralização de massas.

A travagem traseira também foi inovada, mostrando agora um disco de 240 mm a ser mordido por uma pinça Brembo de duplo pistão.

Com o depósito de combustível de 14 litros vazio, a 450 SR S pesa apenas 179 kg para garantir uma elevada agilidade, quer no trânsito, quer na pista.

A silhueta aerodinâmica da 450SR S resulta mais eficiente, aumentando a dissipação de calor e, consequentemente, um melhor arrefecimento do motor.

Além do ABS, a CFMOTO 450SR S tem instalado de fábrica um sistema de controlo de tração, embraiagem deslizante para as reduções de caixa mais agressivas em circuito e luzes de travagem de emergência automáticas acionadas nas travagens mais acentuadas.

Através do painel de instrumentos curvo, um TFT de 5 polegadas, é possível emparelhar a navegação gps e ter acesso a outras informações da 450SR S.

Disponível nas cores Zircon Black (preto) e Tunda Grey (cinzento), a CFMOTO 450SR S está prevista chegar aos stands da marca durante o mês de junho. //

Regresso DO MITO

A Kawasaki anunciou a chegada ao mercado europeu de um dos modelos mais aguardados da sua linha de 2024, a Nova Eliminator 500.

A Kawasaki Eliminator 500 é uma cruiser de média cilindrada que representa um reforço significativo para um segmento no qual a Kawasaki tem mantido uma posição destacada nos últimos anos, notavelmente, com a Vulcan S.

Este segmento, caracterizado por uma dinâmica intensa no lançamento de novas propostas, cativa o interesse generalizado das marcas.

Com um design surpreendente e consensual, além de uma estatura e peso reduzidos, a Eliminator 500 oferece a melhor relação peso/potência do seu segmento, tornando-a uma escolha atraente para todos os motociclistas. Destaca-se ainda por ser acessível aos condutores detentores de carta A2.

Com uma ergonomia que une o condutor à moto numa posição de conforto para "todo o dia", a Eliminator 500 pode orgulhar-se de uma altura de assento baixa, de apenas 735mm, permitindo um alcance fácil ao solo, ao mesmo tempo que oferece um total de três opções de altura de assento, entre os 715 mm e os 765 mm, como parte da gama de acessórios genuínos Ergo-Fit da Kawasaki.

À frente, uma roda de 18 polegadas abre caminho, enquanto uma imponente roda traseira de 16 polegadas transmite uma mensagem clara sobre o estilo urbano e a personalidade cruiser da Eliminator.

O motor da Eliminator aproveita toda a experiência da Kawasaki numa longa história de bicilíndricos paralelos. Características como as entradas de ar descendentes proporcionam um caminho curto e direto para a admissão de ar, uma caixa de ar grande com entradas de alturas diferentes contribuem para a suave resposta suave do motor, além dos corpos da admissão com 32 mm de diametro, que ajudam a fluir um maior volume de ar, contribuindo para uma combustão mais eficiente.

Com estas tecnologias, a unidade motriz oferece uma potência de 44 cv às 9.000 rpm e um binário máximo de 42,6 Nm às 6.000 rpm, transmitidos à roda traseira por meio de uma caixa de velocidadesl de 6 velocidades e transmissão final por corrente.

Quanto à ciclística, a Kawasaki Eliminator 500 apresenta uma distância entre eixos de 1.520 mm e o quadro contribui para o baixo peso do conjunto (176 kg em ordem de marcha) enquanto o braço oscilante é fixo na parte traseira do motor, baixando o centro de gravidade, contribuindo para uma boa estabilidade.

Ambos os discos de travão na dianteira e traseira são mordidos por pinças de pistão duplo, sendo que o frontal tem 310 mm e o traseiro tem 240 mm de diâmetro.

Na frente a forquilha convencional com jarras de 41 mm, assegura-se de absorver as irregularidades do piso, enquanto na traseira essa mesma função está a cargo de dois amortecedores.

A iluminação totalmente em LED sinaliza a presença na estrada durante o dia e a noite, enquanto um painel de instrumentos digital em LCD, mantém o condutor informado de todas as informações essenciais.

A experiência de condução pode ainda ser melhorada com as funcionalidades disponíveis na aplicação Rideology Smartphone, exclusiva da Kawasaki, que permite aos motociclistas conectar o smartphone à moto.

O modelo Eliminator 500 SE apresenta cores e gráficos exclusivos, combinado com uma carenagem de farol diferente, foles de forquilha em borracha, uma porta USB-C montada no guiador e um assento especial com um padrão de costura distinto.

Os interessados poderão adquirir a Eliminator 500 na cor preta por um preço de venda ao público (PVP) de 6.890€. Já a versão Special Edition, com os seus elementos exclusivos, terá um PVP de 7.295€. Importa salientar que os preços incluem IVA, sendo que custos adicionais como Documentação e Transporte, ISV e IUC serão acrescentados. //

KYMCO

DESENHADA PARA A CIDADE

DINK-R 125

A Dink R 125 é uma scooter compacta, muito versátil, de design moderno e perfil citadino. O motor monocilíndrico de 125cm³ da Dink R permite uma condução divertida ao mesmo tempo que beneficia de uma boa relação potência/binário.

DINK R - SEMPRE PRONTA PARA A CIDADE!

Importador Multimoto

instagram.com/kymcoportugal facebook.com/kymcopt

CEPSA

Luxo E EXCLUSIVIDADE

A Indian Motorcycle revelou o seu mais recente modelo Elite, a deslumbrante Roadmaster que combina sofisticação de alto nível com um estilo escurecido.

Em 1904, a Indian Motorcycle estreou pela primeira vez a icónica pintura de cor vermelha.

Hoje, a marca está entusiasmada por honrar essa mesma cor com o novo esquema "tritonal vermelho Indian Motorcycle", com um acabamento premium que proporciona um visual vibrante e luxuoso.

Para alcançar este resultado, a Indian Motorcycle colaborou com duas das oficinas de pintura personalizada mais renomadas da America, a Gunslinger Custom Paint (GCP) com sede no Colorado e a Custom Painted Vehicles (CPV) sediada no Wisconsin. Esta parceria da Indian Motorcycle com a GCP e a CPV oferece uma camada extra de autenticidade, já que as duas oficinas são amplamente procuradas para designs de pintura personalizados únicos, por motociclistas de todo o país.

Com apenas 350 unidades disponíveis para todo o mundo e um estilo incrivelmente inspirado em motos personalizadas, a Roadmaster Elite de 2024 é o máximo em estilo e exclusividade.

Cada Roadmaster Elite apresenta emblemas exclusivos, incluindo uma consola central numerada individualmente, completa com a silhueta de um Indian Camelback de 1904 (o primeiro modelo da Indian Motorcycle a estrear a icónica pintura vermelha da Indian Motorcycle).

Características premium adicionais complementam as impressionantes capacidades de turismo da Roadmaster Elite. Das quais ressaltam a destacada anteiormente pintura especial Vermelho Indian Motorcycle Candy, Vermelho Escuro Indian Motorcycle Candy e Preto Candy, complementadas com linhas douradas pintadas à mão, o que faz com que cada moto demore mais de 24 horas para ser concluída.

Além disso, a Roadmaster Elite incorpora ainda o sistema de som PowerBand Audio, introduzido no outono de 2023, que oferece um áudio 50% mais alto através de 12 alto-falantes localizados na carenagem frontal e em todas as malas de bagagem.

A iluminação premium fica a cargo do farol LED adaptativo Pathfinder com a tecnologia patenteada de ponta que melhora a visibilidade do motociclista, monitorizando o ângulo de inclinação da moto para otimizar a iluminação da estrada à frente.

A Roadmaster Elite apresenta também um "cockpit" totalmente pintado em preto brilhante, proporcionando um acabamento limpo e luxuoso.

Para um maior conforto nas grandes viagens, as plataformas para colocar os pés garantem conforto, mas também oferecem um nível extra de detalhe e estilo.

Independente das condições meteorológicas, o assento da Roadmaster Elite, com costuras a condizer, está equipado com um sistema de aquecimento e arrefecimento a fim de melhorar o conforto do motociclista e do passageiro.

O defletor aerodinâmico frontal protege contra o vento enquanto mantém um baixo perfil. Este é eletronicamente ajustável para proporcionar o máximo conforto aos motociclistas com diferentes estaturas.

Também foi estudado o conforto máximo do passageiro com os apoios de braços a oferecerem um conforto acrescido nas viagens longas.

Os comutadores dos punhos da Indian Roadmaster Elite são retroiluminados com a finalidade de tornar mais fácil ver e selecionar informações relativas à moto nas deslocações nocturnas.

A Indian Roadmaster Elite de 2024 começará a ser enviada para os concessionários na primavera de 2024. Os motociclistas podem adquirir mais informações sobre este é outros modelos da gama junto dos concessionários autorizados ou acedendo ao site oficial da Indian Motorcycle.

"Os nossos modelos Elite estabelecem um padrão incrivelmente alto para todos os nossos produtos e elevam-no ainda mais, oferecendo algo exclusivo para o motociclista que deseja garantir que a sua moto se destaca de tudo o resto na estrada", afirmou Aaron Jax, Vice-Presidente da Indian Motorcycle.

"O que adoro na nova Roadmaster Elite foi como reinventamos o histórico vermelho da Indian Motorcycle e lhe demos uma atitude mais dura e ameaçadora com um estilo escurecido."(...)"A nossa equipa de design fica sempre entusiasmada por trabalhar nos modelos Elite, porque essencialmente são-nos dadas as chaves para projetar a nossa própria moto personalizada, mas em vez de apenas uma, serão umas poucas centenas de unidades disponíveis para todo o mundo", disse Ola Stenegärd, Diretor de Design de Produto da Indian Motorcycle.

"Com cada novo modelo Elite, incorporamos as tendências das motos personalizadas para criar algo que não só seja atual e relevante, mas que se alinhe autenticamente com a marca Indian Motorcycle e complemente o ADN inerente de cada modelo." //

MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING
FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS
www.merlinbikegear.com
merlin_portugal
merlinportugal
C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

Supra SUMO

A Harley-Davidson revelou novos modelos de motos para 2024, marcando o início de uma nova era em 2024.

Comemorando o 25º aniversário da Custom Vehicle Operations, a Harley-Davidson apresenta os modelos CVO Road Glide e CVO Street Glide e o novo modelo CVO Road Glide ST, equipados com motor Milwaukee-Eight VVT 121 High Output V-Twin que eleva a performance das motos bagger a um novo patamar, e a nova CVO Pan America que se estreia como a primeira CVO no segmento Adventure Touring.

CVO ROAD GLIDE E CVO STREET GLIDE

Conhecidos de 2023, os modelos CVO Street Glide e CVO Road Glide regressão em 2024 com mais potência, mais leves e mais dinâmicos, apresentando elementos de design totalmente novos que proporcionam um fluxo dinâmico coeso desde o guarda-lamas dianteiro às malas laterais.

Ambos os modelos exibem um perfil de carenagem evoluído, moderno e refrescante, mas mantêm o ADN de design da Harley-Davidson que os torna instantaneamente familiares.

Uma das principais características das CVO Road Glide e da CVO Street Glide é o novo motor Milwaukee-Eight VVT 121 High Output V-Twin, um bicilíndrico com 1980cc numa configuração em V, com abertura de válvulas variável, uma nova admissão e um sistema melhorado de refrigeração das cabeças dos cilindros, e por isso atinge os maiores valores de potência e binário de sempre num motor instalado de fábrica numa moto Harley-Davidson, com quase 10% mais de potência que a versão de 117 polegadas cúbicas.

AS CVO Road Glide e CVO Street Glide possuem também modos de condução selecionáveis (Road, Sport, Rain e Custom), que controlam eletronicamente as suas características da performance, e toda a tecnologia do painel de instrumentos, operada pelo sistema operativo SkylineTM, é apresentada num ecrã TFT a cores de 12,3 polegadas, substituindo toda a instrumentação analógica e a maioria dos interruptores.

Ambos os modelos touring tiveram ainda a aerodinâmica melhorada e um aumento no curso da suspensão traseira. O assento de uma só peça foi redesenhado e incorpora novos materiais de acolchoamento a fim de promover a melhoria do conforto nas viagens de longa distância.

HARLEY-DAVIDSON CVO ROAD GLIDE ST

A Harley apresentou ainda uma nova CVO Road Glide ST, a bagger mais rápida e sofisticada já produzida pela Harley-Davidson, e que apresenta uma coleção única de componentes e uma imagem mais radical. Desta forma, a CVO Road Glide ST estará disponível em duas opções de pintura premium (Golden White Pearl ou Raven Metallic), com gráficos Screamin' Eagle inspirados nas motos Harley-Davidson Factory utilizadas na competição MotoAmerica Mission King of the Baggers.

A Harley-Davidson CVO Road Glide ST orgulha-se ainda de equipar o novo motor Milwaukee-Eight VVT 121 High Output V-Twin. Para extrair a melhor prestação desta unidade motriz a CVO Road Glide ST conta também com uma relação de transmissão final reduzida, para proporcionar a aceleração e impulso tão desejado pelos motociclistas.

Além disso, foram utilizados materiais de qualidade para reduzir o peso da CO Road Glide ST, incluindo escapes leves em titânio e terminais de fibra de carbono forjado, suspensões dianteira

e traseira totalmente ajustáveis e o sistema de travagem com assinatura Brembo.

HARLEY-DAVIDSON CVO PAN AMERICA

A primeira aventureira da CVO é a Harley-Davidson CVO Pan America. Mantendo os recursos da Pan America 1250 Special, incluindo o motor Revolution Max 1250, suspensão semi-ativa, ecrã touch screen, modos de condução selecionáveis e tecnologia Daymaker Adaptive Headlamp (iluminação em curva).

A CVO Pan America está igualmente equipada com acessórios robustos para enfrentar qualquer aventura com o completo equipamento de série, uma exclusiva pintura e acabamentos customizados.

Em 2023, os modelos CVO Street Glide e CVO Road Glide apresentaram uma nova direção de design para a plataforma Harley-Davidson Grand American Touring. Em 2024, estes modelos continuam a oferecer performance extraordinária, mantendo as características anteriormente introduzidas e apresentando novas opções de cores.

"Estes emocionantes novos modelos representam uma nova era para a Harley-Davidson, elevando cada aspecto da performance, tecnologia, conforto e estilo", afirma Jochen Zeitz, Chairman, Presidente e CEO da Harley-Davidson. "Sem dúvida, estas são as motos touring mais fascinantes já apresentadas pela Harley-Davidson."

Cada um destes modelos de 2024 está previsto para chegar aos concessionários autorizados Harley-Davidson em março de 2024. //

» Galeria de fotos aqui

Desportivas DA KTM ATUALIZADAS

A KTM renova a sua gama desportiva de 2024 com novas paletas de cores.

Para o ano de 2024, a KTM irá introduzir novas atualizações de cores e gráficos em toda a sua gama RC Supersport, inspirando-se em protótipos passados e combinações de cores atuais da Factory Racing.

A gama KTM RC oferece estética desportiva, alta, manobrabilidade e um desempenho impressionante tanto na estrada como na pista.

Em 2024, a gama permanece inalterada, mas apresenta novas tonalidades premium, inspiradas na ultrafocada KTM RC 8C, na KTM 1390 SUPER DUKE R e nas cores da equipa KTM de MotoGP.

No topo da gama, a KTM RC 390 de 2024 recebe dois novos esquemas de cores chamativos, com opções de laranja sobre azul e laranja sobre preto. Ambas as cores possuem o quadro pintado a laranja, sendo que a opção laranja sobre preto tem também as jantes pintadas em.cor laranja.

Já na entrada de gama, a KTM RC 125 de 2024 traz duas novas paletas de cores, em preto-e-laranja ou azul-e-laranja. Ambas as opções de cores são finalizadas com rodas e quadro pintados a preto brilhante e ecrã defletor de tonalidade escura para realçar os destaques das cores.

A gama KTM RC de 2024 tem as suas raízes firmemente plantadas na competição e agora ficam disponíveis com novas cores chamativas e igualmente prontas para a pista. //

Adelina Graça
Duas rodas, duas asas

A preparação

Dizem que a vigem começa com a preparação! Quando acordas com o sonho ainda na cabeça, "quero ir" começas a fazer planos; onde, quando, como?...

Sentas-te ao computador, colocas a música que te faz divagar e começas a imaginar, o sonho comanda a vida!

Procuro um lugar longínquo, seja ele no fim da rua ou no fim do mundo, um lugar que quero conhecer, que agita a minha imaginação. Depois começo a idealizar os caminhos. O que importa é o caminho, as paisagens, os ambientes, as pessoas.

Conforme o sonho se vai tornando cada vez mais real é necessário prepararmo-nos, porque o prazer dá trabalho e neste caso, o trabalho dá prazer.

Faço planos de itinerário, as estradas, as cidades, os locais onde quero ficar, tudo o que caiba numa lista de Excel e que ajuda a organizar a minha cabeça.

Depois vêm as listas do que levar, normalmente começa com uma resma de papel A4 para terminar num post-it, talvez um pouco mais.

Por último e o mais importante, a moto! Talvez este seja o melhor conselho que Vos posso dar, a "rodas altas" que por muito preparada que me pareça estar, não pode simplesmente arrancar. A segurança e a fiabilidade podem destruir o sonho a meio do caminho e isso seria o meu pior pesadelo, por isso, é preciso cuidar da segurança e diminuir o risco de ficar a pé a meio do caminho.

Normalmente divido a preparação da moto em duas, aquilo que consigo e posso fazer, e o que devo entregar a profissionais.

Andar de moto é também uma aprendizagem contínua, tudo o que puderes aprender sobre a máquina pode servir-te no futuro, sobretudo naquele momento em que o improviso pode salvar a viagem. Por isso, vou aprendendo a fazer algumas coisas, claro está, não invento, faço aquilo que tenho a certeza de fazer bem.

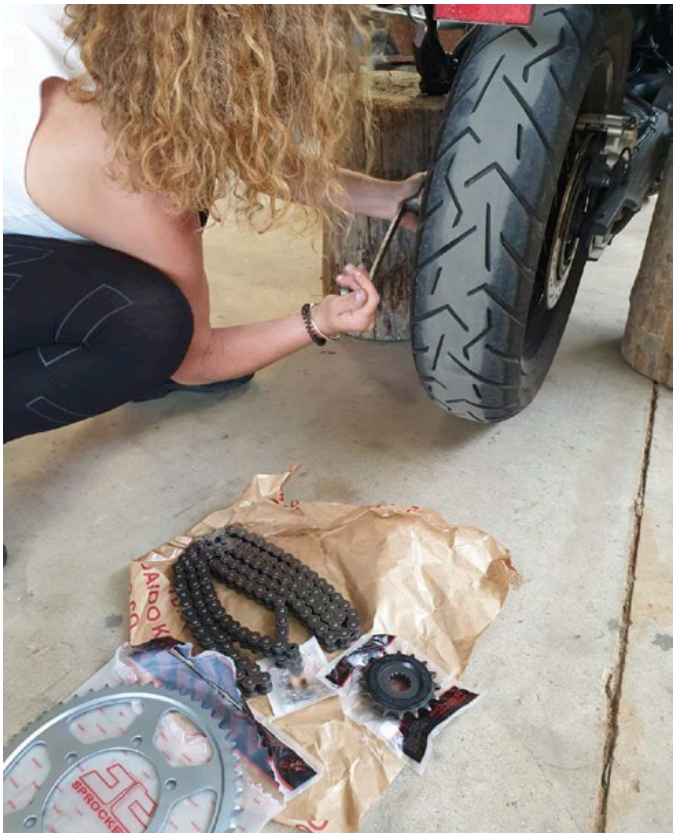
O resto (e é muito) entrego a profissionais, esta ligação é parte da viagem, a preparação da moto tem para mim dois objetivos, o primeiro, óbvio, diminuir o risco de ficar a meio do caminho, o outro, talvez o mais difícil de alcançar hoje em dia, a confiança, a amizade, a dedicação e a atenção que a oficina me pode dedicar, que resulta num aumento da confiança na hora de arrancar e na certeza de saber que no dia que a "rodas altas" me deixar apeada, terei lá um

telemóvel para ligar a alguém que possa dar um conselho, ou simplesmente, mandar ligar a chave antes de dar "start".

A oficina que tem paciência para me aturar quando lhes pergunto para que serve aquele parafuso. E nesta matéria meus amigos, aconselho claramente que perguntem, sim, porque no dia em que precisarem de pisar um qualquer fim do mundo e a moto fizer birra, vão precisar de saber alguma coisa para desenrascar o que é "desenrascável".

Depois, bem, depois o que já não posso controlar deixo o destino guiar, sigo e divirto-me, na certeza que tudo fiz por aquele sonho, chegar ao fim da rua de sorriso rasgado e vontade de ir.

Termino esta minha crónica com um grande beijinho àqueles que têm a paciência para me aturar, mesmo quando lhes pergunto todos os anos que óleo leva a moto e se me deixaram lá a garrafinha debaixo do banco, para alguma eventualidade. Aos meus grandes amigos da "Bluemotor" o meu grande obrigado, e desculpem lá qualquer coisinha... um dia vou ligar a perguntar para que lado vira a chave da moto para a ligar. //



GRAND AMERICAN **Tourers**

H-D ROAD GLIDE / STREET GLIDE

Completamente revistas, da estética à mecânica, as novas Grand American Touring da Harley-Davidson são um reescrever da história da marca e do conceito cruiser.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Harley-Davidson

As novas Road Glide e Street Glide da Harley-Davidson foram alvo de uma substancial operação de rejuvenescimento para 2024. As novas carenagens frontais são apenas a ponta do véu, que revela uma grande intervenção geral que as tornou substancialmente mais eficazes dinamicamente.

Além de redesenhadas, e de oferecerem uma maior proteção aerodinâmica, as mais populares Baggers de Milwaukee estão agora mais potentes, mais confortáveis e mais leves. As novidades são muitas, tantas que aos seus comandos a diferença para os modelos anteriores é realmente notável. Recentemente tive a oportunidade de testar e fazer uns bons quilómetros aos comandos de uma Street Glide ST de 2023, equipada com a anterior versão de 117 polegadas cúbicas do motor Milwaukee Eight, por isso foi quase um choque a evolução que este modelo agora apresenta. Mas vamos por partes.

Primeiro é imperativo referir, e de forma que vou tentar que não seja aborrecida, todas as evoluções técnicas destes modelos, algo que, no caso das Harleys, é sempre um grande acontecimento e quase um passe de magia, pois exteriormente as novidades da marca são geralmente praticamente imperceptíveis.

Como tal, o que mais salta à vista nesta evolução, ou recriação, são as carenagens frontais. A Street Glide ostenta agora uma Batwing (fixada na forquilha) redesenhada, marcada por uma luz diurna em LED, em forma de Omega, em redor do farol arredondado, e duas linhas também em LED que se estendem através da carenagem em direção aos punhos, que acomulam a função de pisca-pisca. Por seu lado, a Road Glide apresenta uma carenagem Sharknose (fixada no quadro) estilizada, com uma luz diurna em forma de "W" que circunda o farol rectangular. Os piscas são agora integrados na extremidade do "W", conferindo à imponente frente uma assinatura visual inequívoca. Em ambos os modelos o novo desenho das carenagens foi concebido com recurso a dinâmica de fluidos computacional, que melhorou substancialmente o conforto, nomeadamente no âmbito da proteção aerodinâmica e da turbulência. Uma nova entrada de ar, sob o ecrã pára-brisas, permite ajustar ou cortar a passagem de ar para o posto de condução e assim compensar também a pressão negativa responsável pelos abanões no capacete.

Ainda no âmbito da estética, as malas laterais de ambos os modelos foram redesenhadas, e apesar de parecerem mais pequenas, graças ao perfil mais afilado da sua parte inferior, são efetivamente maiores em volume interno que as usadas anteriormente.

O depósito de combustível é agora mais esguio, e apresenta dois vincos no rebordo superior que lhe conferem um maior interesse visual, sem no entanto perder o estilo ou a capacidade, que se mantém em 6 galões, equivalentes a pouco menos de 23 litros. A consola central incorpora agora um muito mais prático e seguro tampão de depósito convencional, com dobradiça e fechadura. Fabricado em chapa metálica mais fina, e com um túnel redesenhado para evitar o chocalhar da gasolina no seu interior, este depósito é um quilograma mais leve que o seu »

*"O QUE MAIS SALTA À VISTA NESTA EVOLUÇÃO, OU RECRIAÇÃO, SÃO AS **CARENAGENS FRONTAIS.**"*

antecessor. Mas toda a moto perdeu peso, com a Street Glide a reclamar uma redução superior a 8 quilos e a Road Glide a ficar mais leve 7,3 quilos.

Para tal, certos fatores foram conjugados e outro deles, foi a cablagem elétrica, na qual a Harley conseguiu reduzir o peso em cerca de 3 quilos. Outro componente responsável pela diminuição do peso, e o mais espetacular, é o novo painel de instrumentos, agora sob a forma de um impressionante panorâmico ecrã TFT a cores, de 12,3 polegadas, sensível ao toque, que incorpora os habituais instrumentos e funcionalidades, assim como a navegação e a multimédia, que é assistido por um novo sistema operativo denominado Skyline que se mostrou bastante rápido, mesmo na navegação, e que inclui Wifi e Bluetooth.

O software faz ainda a gestão do novo equipamento de audio, que conta com um amplificador de 4 canais e 200W, o que representa um incremento de 25W por canal, sendo que, de origem, ambos os modelos vêm equipados apenas com dois altifalantes de 5,25 polegadas, instalados na carenagem frontal, mas que ainda assim se fazem ouvir com bastante qualidade, mesmo em velocidades de cruzeiro. Em opção é possível instalar altifalantes nas tampas das malas laterais, que vão proporcionar uma maior qualidade e volume de som.

O motor Milwaukee Eight 117, que apresenta um binário máximo de 176Nm às 3.250rpm, e 105cv de potência máxima às 4.600rpm, também foi alvo de intervenção.

ROAD GLIDE

1923 CC
107 CV
32 700 €

» Mais dados técnicos aqui

STREET GLIDE

1923 CC
107 CV
32 700 €

» Mais dados técnicos aqui

*"O **PACOTE ELETRÓNICO** DISPONIBILIZA 3 MODOS DE CONDUÇÃO STANDARD, (ROAD, SPORT E RAIN) CADA UM COM UMA CONFIGURAÇÃO PRÓPRIA..."*

Com as cabeças de cilindro a beneficiarem de um novo formato, que inclui ductos de admissão ovais e sedes de válvulas de admissão de baixo perfil, que causam uma mistura mais homogénea, a taxa de compressão foi aumentada para uma relação de 10,3:1 que se reflete sobretudo na elevada disponibilidade de binário a baixa rotação.

Apesar de o motor continuar a ser essencialmente refrigerado por ar, as válvulas de escape são dotadas de um novo sistema de refrigeração, por líquido, que agora também incorpora uma ventoinha no radiador, responsável por um maior conforto a bordo ao reduzir a carga térmica que é transmitida aos ocupantes, sobretudo a baixa velocidade.

Na prática nota-se ainda uma melhor resposta a baixa velocidade, com uma elasticidade que permite boas retomas, mesmo em sexta velocidade, e uma excelente resposta ao acelerador, brindada com uma subida de rotação enérgica e linear, sempre sem qualquer hesitação.

No âmbito do conforto, a Harley-Davidson também se esforçou para que, nestas suas motos de viagem, o condutor se possa manter por mais tempo aos seus comandos. Para tal dotou a manete de travão com afinação e redesenhou o assento, que agora obriga a bacia a rodar para a frente, mitigando o arquear das costas. No entanto a melhoria mais significativa nota-se na suspensão, com a forquilha a receber uma nova afinação e com a instalação de novos amortecedores traseiros da Showa, que passam a ter um curso de 76mm, representando um incremento de

cardo®
communication in motion

Bluetooth® 5.2

CARDO
FREECOM 4x

CARDO
FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

Equipados com a mais avançada tecnolgia Bluetooth, Live Intercom e som JBL, para uma experiência sonora sem precedentes.
Agora atualizáveis através do seu telemóvel, graças à tecnologia "Over-the-Air", os FREECOM X juntam a mais avançada tecnologia à comprovada qualidade CARDO.

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt

50% relativamente à versão anterior. Ambos os modelos apresentam também regulação da pré-carga na suspensão traseira, através de um sistema remoto, colocado atrás da mala lateral esquerda. Desculpa-se-lhe o facto de se ter que retirar a mala para se aceder ao rotor de regulação, pela simples razão de estas serem motos mais vocacionadas para uma utilização a solo, já que a gama disponibiliza modelos mais adequados para o transporte de passageiro e, esses sim, contam com um sistema de regulação elétrico.

O pacote eletrónico disponibiliza 3 modos de condução standard, (Road, Sport e Rain) cada um com uma configuração própria para a entrega de Potência, efeito Travão Motor, ABS, Travagem Combinada e Controlo de Tração, (estes últimos com assistência em curva), e ainda um modo configurável em que cada motociclista pode conjugar os determinados parâmetros a seu bel-prazer. Em modo Road a entrega de potência é bastante previsível em qualquer regime de rotação, mas o modo Sport afigura-se bastante impulsivo, requerendo alguma parcimónia com o acelerador, enquanto proporciona uma resposta

explosiva ao enrolar o punho direito, revelando todo o potencial do Milwaukee Eight 117.

Ainda no que à eletrónica diz respeito, ambos os modelos oferecem Cruise Control, monitor da pressão dos pneus, travagem automática em plano inclinado e operação sem chave.

Pude comprovar agora a eficácia de todas estas inovações em ambos os modelos, ao longo de mais de 200 quilómetros e em algumas estradas de mau piso, que encontrei nos arredores de Marselha, local escolhido pela Harley-Davidson para a apresentação Europeia destes seus novos modelos.

O meu primeiro contacto foi com a Road Glide, que nesta versão vem equipada com um guiador "ape hanger" que, apesar de muito contribuir para a experiência de condução típica do género, deixa as mãos completamente desprotegidas, nada agradável numa Tourer, sobretudo num passeio madrugador com temperaturas a rondar os zero graus, como encontrei na zona de Camargue, no delta do Ródano. No entanto, as manetes mais pequenas e os novos botões dos comandos são agora bastante mais fáceis de utilizar, mesmo com as mãos quase congeladas.

O grande choque aconteceu quando me sentei aos comandos da Street Glide. Muito mais manobrável, graças a um guiador mais baixo e estreito, com as mãos bem protegidas, a sua agilidade é realmente impressionante, sendo mais fácil de colocar e manter em curva, mesmo a ritmos pouco próprios de uma Grand Tourer Americana. De tal forma parecem diferentes que, no babélico idioma usado entre os jornalistas presentes, identificávamos a Road Glide como "a grande" e a Street Glide como a "pequena". E se a resposta do motor, sobretudo na forma como rapidamente sobe de rotação mesmo desde baixos regimes, se revelou uma surpresa, maior ainda foi a satisfação por ver que a nova suspensão traseira é agora muito mais amiga do esqueleto, conseguindo também proporcionar um muito aceitável comportamento em curva. As modificações sofridas pela forquilha também proporcionam uma melhor leitura do piso e reduzem um pouco mais o afundamento sobre travagem. A travagem combinada, assistida por "cornering ABS", permite em situações de condução normal esquecer a utilização da manete, com o pedal a conseguir gerir perfeitamente a desaceleração em ambos os eixos, tornando-se uma grande aliada nas grandes tiradas, por contribuir para uma substancial diminuição da fadiga.

Os esforços da marca relativamente à aerodinâmica também são louváveis, pois o meu capacete além de se manter estável e limpo, também não acusava os níveis de ruído e de turbulência que já tinha experimentado nos modelos anteriores.

Mas o impressionante é mesmo a grande agilidade que estes novo modelos conseguem mostrar, sendo muito mais fáceis de inserir em curva e de manter as trajetórias, o que a par com a maior altura disponível ao solo e a maior disponibilidade do motor para subir de rotação, tornam a condução muito mais interessante.

Se ficou curioso, basta dirigir-se a um dos concessionários nacionais da Harley-Davidson, para as ver ou até mesmo para fazer um test-ride. //

Rockster

Rockster Flat 125
por 2,899€*

Rockster 125
por 2,899€*

SUSPENSÃO TRASEIRA COM AMORTECEDOR DUPLO
PAINEL INSTRUMENTOS LCD | ILUMINAÇÃO FULL LED
ENCOSTO DO PASSAGEIRO DE SÉRIE (ROCKSTER)

ROCKSTER : GUIADOR CLÁSSICO.
DISPONÍVEL EM ● VERMELHO ● PRETO BRILHANTE

ROCKSTER FLAT : GUIADOR PLANO.
DISPONÍVEL EM ● PRETO MATE ● AMARELO ● VERDE MATE

Getting away is finding yourself.**

macbor
SMART YOURSELF

MACBOR.PT SEGUE-NOS MACBOR RECOMENDA MOTUL

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

Performance MINIMALISTA

Uma cruiser desportiva que não desilude nem nas suas prestações dinâmicas, nem na sua capacidade de encantar quem a conduz ou quem para ela olha. Uma moto exclusiva sob diversos aspectos.

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

*"O **DEPÓSITO,** COM UMA CAPACIDADE DE 15 LITROS, OFERECE UM BOM APOIO PARA OS JOELHOS..."*

Poderia dizer-se que esta Indian Sport Chief é uma ode ao minimalismo. Como qualquer desportiva, toda a sua essência é focada na performance. E a performance depende muito da relação peso/potência. Tratando-se de uma cruiser, este tema parece um pouco descabido, mas a verdade é que há Cruisers e Cruisers, e a Sport Chief destaca-se de entre as demais.

Montado num quadro fabricado em tubos de aço, extremamente rígido, o motor Thunderstroke 116, refrigerado a ar, com uma cilindrada de 1890 cc e um binário de 162Nm às 3.200rpm, que lhe confere cerca de 100cv por volta das 4.500rpm, é a estrela do conjunto que no seu total, em ordem de marcha e com o depósito atestado, pesa uns modestos 311kg.

Além do seu aspecto imponente e robusto, instala-se na moto como a peça central, chamando sobre si a atenção e sugerindo uma atitude forte e um caráter muito particular.

A mostrar também que a Sport Chief não vai desiludir quando alguém se senta aos seus comandos, a Indian equipou-a com uma suspensão de luxo, composta por uma forquilha invertida KYB com um curso de 130mm e dois amortecedores traseiros da FOX, com 100mm de curso, a par com uma travagem assinada pela Brembo, com discos de 320mm de diâmetro e pinças de instalação radial com 4 embolos na frente, assistida por ABS e uns super-aderentes pneus Pirelli Night Dragon, com medidas 130/60-19 na frente e 180/65-16 na traseira.

A linha baixa, o assento solo, o guiador elevado e a pequena carenagem frontal completam o pacote de tentação a que ninguém fica diferente, sobretudo na cor Sunset Red da unidade que testei e que pode ver nas imagens, que se revelou um sucesso tanto no meio do trânsito como em qualquer esplanada, causando interesse e olhares »

1890 CC
100 CV
22 490 €

» Mais dados técnicos aqui

"A LINHA BAIXA, O ASSENTO SOLO, O GUIADOR ELEVADO E A PEQUENA CARENAGEM FRONTAL COMPLETAM O ***PACOTE DE TENTAÇÃO****"*

gulosos, até a bikers da velha guarda.

Sentado aos seus comandos, encaixado no bem pensado assento e bem agarrado aos punhos do guiador elevado, a Sport Chief deliciou-me com a sua capacidade de arranque e travagem, com a nota de escape grave, com a facilidade com que entra em curva e com a estabilidade que mostra durante as curvas a alta velocidade.

A suspensão é verdadeiramente impressionante, pois o seu escasso curso não prejudica o conforto e promove o desempenho, garantindo uma excelente leitura do asfalto e uma grande estabilidade em curva, mesmo em pisos mais degradados.

Como principal óbice está a pouca inclinação lateral que oferece. Apenas 29,5 graus de inclinação é o máximo que se consegue antes de começar a raspar as peseiras no asfalto, isto muito antes de qualquer sinal de instabilidade ou risco, o que obriga a escolher estradas de curvas rápidas e abertas, onde esta Indian possa mostrar todo o seu potencial.

O depósito, com uma capacidade de 15 litros, oferece um bom apoio para os joelhos e os poisa-pés, colocados em posição central, permitem deslocar facilmente o corpo para aproveitar melhor o reduzido angulo de inclinação lateral.

Não será moto para grandes viagens, antes para grandes momentos de relaxamento, a desfrutar da paisagem, dos aromas e do embalo do cantar do escape, ou para desbundar nos arranques dos semáforos, sobretudo quando ao lado de alguma moto desportiva.

No entanto, em ambiente urbano, e apesar de a eletrónica fazer desligar a ignição do cilindro traseiro enquanto ao ralenti, o calor irradiado pelo motor pode ser algo intenso, podendo ser desconfortável se o semáforo demorar muito tempo a passar a verde!

Manobrar é fácil, graças ao baixo centro de gravidade, à pouca altura do assento ao solo e ao amplo guiador que, apesar de estar em posição algo elevada, não se torna minimamente desconfortável.

Como painel de instrumentos, colocado mesmo no centro do guiador, encontramos um pequeno quadrante, de inspiração retro mas

INDIAN
CHIEF

brembo

Indian
INDIAN MOTORCYCLE
1901

completamente digital, que além de ser sensível ao toque incorpora uma apreciável quantidade de informação, incluindo navegação ponto a ponto e Bluetooth para emparelhamento com o smartphone.

Estão disponíveis 3 mapas de potência que permitem adequar a resposta do acelerador ao tipo de condução pretendido, mas em todos eles se consegue desfrutar da resposta limpa e imediata do acelerador e do som cativante do escape tipo "Shotgun" também ele pintado de negro como o motor e os comandos.

A sua mais direta rival é a Harley-Davidson Low Rider S, que também já tive oportunidade de testar e cujas especificações técnicas são, em tudo, muito semelhantes.

No entanto a Indian Sport Chief apresenta uma qualidade de construção mais refinada, muito sólida, e uma suspensão bastante mais eficaz, além de um pacote eletrónico muito mais completo.

Confesso que, devido ao meu tamanho e ao gosto pelas grandes tiradas, sou mais fã das grandes Bagger ou Tourers do que das pequenas cruisers. Mas não posso negar que há um encanto especial em ir dar uma voltinha rápida numa pequena cruiser desportiva. Já experimentou? //

EQUIPAMENTO

Capacete Hedon Hedonist Stable Black
Óculos Helly Bikereyes Eagle
Blusão RSW Mac
Luvas RSW MSSL – 011
Jeans RSW Peter
Botas TCX Blend 2 Waterproof

LEONCINO800

Benelli

UMA HISTÓRIA FORJADA COM PAIXÃO

O ADN inconfundível que distingue este "clássico-moderno" da marca originária de Pesaro, reflete a sua evolução na nova Leoncino 800. Um modelo com um estilo autêntico, caracterizado por uma mistura equilibrada dos estilos clássico e moderno, que alcança a sua máxima expressão graças ao novo motor de 754 cc, 76,2 cv às 8.500 rpm, o mais avançado da gama Benelli.

Descobre-a num concessionário Benelli.

Multimoto

info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

"Bellezza NON BASTA"

VESPA GTV 300

A clássica forma de estar da Vespa GTV nunca deixou ninguém indiferente. Os seus pormenores estilísticos únicos, ganham uma nova dinâmica com a ajuda do motor mais potente da Piaggio. A beleza ganhou substância...

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

» Galeria de fotos aqui
AMOUR

"A **PIAGGIO** CONQUISTOU O MUNDO NUMA ÉPOCA EM QUE AS PESSOAS NECESSITAVAM DE VOLTAR A TER ESPERANÇA"

Acompanhando a evolução da família GTS, a nova GTV vem beber a inspiração desportiva das Vespas mais rápidas do mercado. O espírito viajante encaminha a nossa percepção para uma máquina veloz e competente, sem perder a linha de design intemporal que nos faz lembrar as originais descendentes da "Paperino" (ou "Pato Donald", nome dado ao primeiro protótipo desta singular scooter). Esta preservação de carácter faz parte de um dos poucos casos no mundo das duas rodas em que a história se funde com o próprio modelo, e a máquina ganha um título e uma legião de fãs. É uma Vespa, não uma scooter.

Devo confessar-vos que antes de ter feito este ensaio, surgiu numa conhecida plataforma de streaming um filme sobre o nascimento da Vespa, uma história de resiliência e espírito empreendedor numa deprimida Itália do pós guerra. Apaixonante e revelador. De tal forma que quando a fui levantar tinha bem presente a cena em que Enrico Piaggio decide criar uma moto com as peças sobreviventes do último bombardeamento à sua fábrica aeronáutica: rodas e forquilhas de trem de aterragem, pequenos motores de arranque e algumas chapas de alumínio. O trabalho de engenharia de D'Ascanio fez o resto.

278 CC
23,8 CV
7799 €

» Mais dados técnicos aqui

*"DANDO **EXPRESSÃO AO MOVIMENTO**, A BAIXAS VELOCIDADES A GTV MOSTRA-NOS TODA A SUA VONTADE DE AGRADAR."*

E no meio de tantos outros modelos, a GTV destaca-se pelas suas três características distintas, o farol no guarda-lamas (mimetizando o lendário "faro baso"), o guiador tubular despido de preconceitos e o bonito assento monoposto. Este conjunto de soluções torna-a num membro altivo da família Vespa, e sua desportividade velada confunde-nos os sentidos. As promessas feitas pelas suas jantes agressivas de cinco raios e pelo pequeno pára brisas, misturam-se com o generoso guarda-lamas frontal e os clássicos espelhos redondos, enviando-nos mensagens contraditórias acerca do seu propósito. A qualidade de construção mantém o alto padrão que encontramos na família GT, e atenção dedicada ao pormenor é indicativa de um inegável bem-estar a bordo.

Com a chave no bolso graças ao sistema keyless, damos vida ao elegante LCD redondo de contraste negativo, de design simples e bem estruturado (velocidades máxima e média, consumo instantâneo e médio, autonomia e carga da bateria), e a possibilidade de podermos emparelhar o nosso telemóvel (graças ao opcional sistema MIA) é uma realidade indicativa da sua modernidade. No compartimento frontal encontra-se um carregador USB e podemos também guardar pequenos volumes (chaves, carteira, etc), sendo que este fica trancado se assim o desejarmos. O exíguo espaço debaixo do assento é equivalente ao que encontramos na restante família, conseguindo albergar um capacete aberto e pouco mais do que um par de luvas. Dando dois passos atrás voltamos a

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

apreciar a bonita cor bege (de seu nome "Beige Avvolgente Opaco", estando disponível também num "Preto Convinto") com apontamentos cor de laranja, e a agradecemos a escolha dos detalhes em preto nas molduras dos faróis (iluminação full LED), na tampa do escape, no guiador, nos poisa-pés do pendura embutidos... Fechamos as mãos com os dedos comprimidos em direcção ao céu e entre sorrisos dizemos: "Belíssima"!!

Dando expressão ao movimento, a baixas velocidades a GTV mostra-nos toda a sua vontade de agradar. A posição de condução é característica de uma Vespa moderna, seguimos altivos numa postura mais clássica que desportiva. O assento é espaçoso e confortável (e muito bem acabado, com a costura laranja a delimitar os dois tecidos), embora não seja

*"NO **COMPARTIMENTO FRONTAL** ENCONTRA-SE UM CARREGADOR USB E PODEMOS TAMBÉM GUARDAR PEQUENOS VOLUMES"*

convidativo a grandes tiradas com pendura. Gostaríamos de ter experimentado a cobertura rígida (opcional) para termos a verdadeira experiência "monoposto"...

A leveza do conjunto e a curta distância entre eixos, ajudam nas manobras mais limitadas, tendo em conta que a altura ao solo não é das mais acessíveis, e o seu tamanho acaba por se revelar maior do que aparenta. Afinal de contas, estamos na presença de uma "vespone", uma máquina pronta para tiradas maiores.

E se a suspensão consegue mascarar (com nota de mérito!) as limitações físicas das pequenas jantes de 12" nos buracos mais ardilosos, é em estrada aberta que a GTV consegue usufruir do seu estupendo motor. O monocilíndrico HPE (por nós testado na

MICHELIN

SHOEI

Vespa
BD
78TA

na Vespa GTS e que pode ler neste link) é um portento de força. Consegue ser eloquente no discurso, sem ser demasiado brusco ou intempestivo. A sua progressividade torna-nos afoitos no trânsito e sentimos que podemos contar sempre com a sua disponibilidade (com 278 cc debita 23,8 cv às 8250 rpm e 26 Nm às 5250 rpm) para nos safarmos de situações complicadas. Embora consigamos facilmente atingir - e superar - as velocidades limite das grandes vias, o seu limite de rotação está castrado em relação ao da GTS por cerca de 10 km/h (a mais desportiva das Vespas consegue passar os 140 km/h).

Neste registo mais desportivo, gostámos bastante do comportamento saudável do chassis, sem flexões desagradáveis que perturbem o conjunto. Acabamos demasiadas vezes por ignorar o mundo que nos contempla - nestas pequenas máquinas italianas os papéis invertem-se - para nos dedicarmos ao gozo de condução, sobretudo porque a envolvência dinâmica nos galvaniza a atitude.

Surpreendentemente, a travagem sente-se mais eficaz (especialmente no tacto inicial e na sua mordacidade) do que na GTS, que conta com maxilas da NIssin. Também achamos o controlo de tracção menos interventivo...

Esta Vespa GTV 300 (desde 7799 €) assume a ligação entre o passado e o presente da marca. A Piaggio conquistou o mundo numa época em que as pessoas necessitavam de voltar a ter esperança, um período de renascimento e reconstrução depois de todos os horrores de uma guerra devastadora. A sua simplicidade casava na perfeição com esta busca, vendendo beleza e liberdade de uma forma harmoniosa. Hoje em dia, o conceito de scooter expande-se todos os anos, e surgem de toda a forma e feitio, mais rápidas, mais aventureiras, mais tecnológicas! Com uma feroz concorrência, faz todo o sentido que a marca italiana não perca o seu legado, e mesmo que já não tenhamos um zumbido de um motor a dois tempos, ainda temos um icónico "faro baso"... //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx G.100R Gallon
Casaco REV'IT! Flare 2
Calças REV'IT! Jeans Lombard 3 RF
Luvas REV'IT! Volcano
Botas REV'IT! Arrow

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

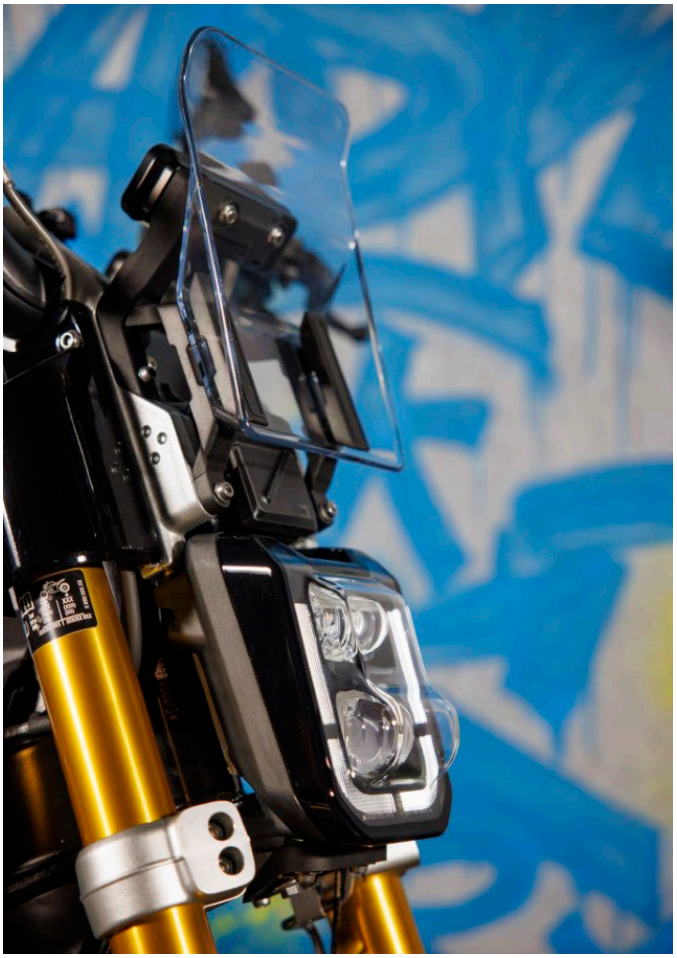
O som DO SILÊNCIO

BMW CE 02

Qual é coisa qual é ela, que nem é moto, nem scooter? Se responderam BMW CE 02, acertaram. A marca alemã orgulha-se de apresentar um conceito que não se identifica como moto ou scooter, mas sim como "eParkourer", e nós, curiosos, deslocamo-nos até Cascais para lhe pôr as mãos em cima.

Texto: André Sanches **Fotos:** BMW

» Galeria de fotos aqui
BMW MOTORRAD



*"UM **DESIGN ATRAENTE** PARA OS JOVENS, COM UMA PINTURA SIMPLES, DEIXANDO ESPAÇOS PARA SE COLOCAREM AUTOCOLANTES A GOSTO..."*

À medida que os tempos avançam, e naturalmente mudam, os motores a combustão vão sendo postos de lado e surgem, aos olhos do mundo, novos conceitos mais ecológicos. Neste caso (e muitos outros), a BMW Motorrad quis ir mais longe e além de aparecer com uma proposta jovem, contemporânea e fora da caixa, criou o novo "género" eParkourer, que pisca o olho à nova geração de motociclistas, acompanhando mais uma vez os tempos que correm.

Com esta brilhante ideia não fará sentido realizar comparações com o outro modelo elétrico da fabricante bávara, a scooter BMW CE-04, pela diferença de segmentos nos quais ambas se inserem. A fabricante faz questão de reforçar que o segmento da CE 02 é o "eParkourer" e esta é a única moto que nele existe. E nós, naquilo que nos compete, iremos transmitir as muito favoráveis sensações proporcionadas pela BMW CE 02.

Numa primeira abordagem, a BMW CE 02 parece retirada de um universo paralelo tecnologicamente mais desenvolvido que o nosso, conquistando-nos com a sua simplicidade e conjunto de equipamento muito atual e minimalista, pensado para uma mobilidade descomplicada, nas grandes urbes.

Focada no público mais jovem, a BMW CE 02 equipa uma unidade motriz elétrica, colocada

PREÇO: 8.215€ / 7.215€
PESO: 132 KG A CHEIO
POTÊNCIA: 15CV / 5CV
VEL. MÁXIMA: 95 KM/H / 45KM/H
AUTONOMIA: 90 KM / 45 KM

TEMPO CARGA 20-80%:
CARREGADOR STANDARD (900W): 2H40MIN / 1H:40MIN
CARREGADOR RÁPIDO (1500W): 1H40MIN / 90MIN

» Mais dados técnicos aqui

*"**EM TERMOS DINÂMICOS,** A COMPACTA BMW CE 02 PROMOVE UMA AGILIDADE FORA DO COMUM, DERIVADA DO SEU BAIXO CENTRO DE GRAVIDADE"*

numa posição mais baixa a fim de favorecer a centralização de massas, capaz de produzir 15cv (11Kw) de potência e 55Nm de binário, oferecidos instantaneamente ao rodar do punho direito, seja qual for o modo selecionado.

O modo SURF oferece uma condução descontraída, ao estilo roda livre, sem qualquer regeneração, o modo FLOW permite fluir facilmente a par com o trânsito, e o Pacote de extras Highline inclui um terceiro modo, o FLASH, que assegura arranques vigorosos e a máxima regeneração de energia.

Para os motociclistas ainda mais jovens existe também uma versão limitada a 4Kw (para carta de condução AM), que só possui uma bateria e consequentemente menos autonomia. No entanto permite incorporar uma bateria extra, vendida em separado por um preço de 1000€.

Gostando-se ou não da revolução elétrica que se avizinha, a CE 02 faz questionar realmente esta mudança. Para os aficionados por tudo o que monta um motor térmico, acredito que a pequena elétrica da BMW Motorrad seja mesmo capaz de lhes fazer mudar de opiniões. Até porque vem acompanhada de uma garantia de 5 anos.

Em termos dinâmicos, a compacta BMW CE 02 promove uma agilidade fora do comum, derivada do seu baixo centro de gravidade complementado pela muito acessível altura do assento ao solo (750mm), que proporciona uma ergonomia pensada nos trajetos curtos, de costas direitas, braços ligeiramente elevados e com as pernas a serem acomodadas numa posição mais desportiva ou mais descontraída, sendo esta segunda

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

obrigatória quando transportamos pendura. Para o assento existe ainda a possibilidade de optar por uma versão mais confortável, com maior espessura no enchimento, dado que a versão base é um pouco rija, embora as suspensões se encarreguem de tentar esconder esse pormenor.

Na versão testada, a forquilha, que apenas difere da standard pelo seu tratamento anodizado em dourado, revelou um comportamento eficaz juntamente com o monoamortecedor traseiro, ambos bastante honestos nas funções que lhes competem, ou até mais. Sobrevalece o conforto, sendo este complementado por uma boa estabilidade numa condução mais agressiva, auxiliada pela digna travagem, com bom tato e efetivamente fácil de

""NUMA PRIMEIRA ABORDAGEM, A BMW CE 02 PARECE RETIRADA DE UM ***UNIVERSO PARALELO*** *TECNOLOGICAMENTE MAIS DESENVOLVIDO..."*

dosear. É relevante mencionar que a tecnologia ABS só está presente na roda dianteira, pelo que podemos parar no destino com o estilo de uma pequena derrapagem, ao pressionar com convicção a manete esquerda.

As duas baterias da BWM CE 02 são de fácil acesso e removíveis, mas unicamente recarregadas a bordo, sendo que para as carregar dos 20% aos 80% demora-se cerca de 2:30h, enquanto na versão de 4Kw, equipada apenas com uma bateria, o tempo de carga fica-se aproximadamente por 1:30h. Com o carregador rápido incluído na versão Highline, que igualmente apenas necessita de uma normal tomada de 220V, a carga das duas baterias demora apenas 1 hora e 40 minutos.

Com uma carga de 100%, as duas baterias oferecem uma autonomia de 90 quilómetros, mais coisa menos coisa, sem ser em modo caracol. Se formos alternando entre os modos Flow, Surf e o opcional Flash, o travão de motor muda a sua intensidade regenerando mais, ou menos, energia, ou até mesmo nenhuma no modo dedicado.

Um design atraente para os jovens, com uma pintura simples, deixando espaços para se colocarem autocolantes a gosto, integra um farol LED com luz diurna, e um subtil ecrã TFT de 3,5 polegadas com uma fácil leitura e muito interativo através dos comutadores que apresentam acabamentos de qualidade. Podemos, e devemos, conectar por Bluetooth o painel de instrumentos ao telemóvel, este com um suporte próprio na versão Highline, para acedermos às mais diversas informações tecnológicas proporcionadas pela BMW CE 02.

Conseguimos comprovar a sua velocidade máxima de 95 km/h (até mais), alcançada de maneira progressiva mas eletrizante, muito devido ao seu baixo peso de 132 kg, no entanto somos penalizados pela pouca proteção aerodinâmica, desnecessária diga-se em abono da verdade, considerando as velocidades legais permitidas nos meios urbanos carregados de radares.

A poluição, tanto sonora como atmosférica, dos centros urbanos parece vir a ter fim, com as solução apresentadas pelas grande marcas de motos, ainda que este processo esteja agora a arrancar a baixo ritmo, factor que penaliza o preço das soluções amigas do ambiente, que no caso de BMW CE 02 é de 7.215€ para a versão de 4Kw e 8.215€ para a versão de 11Kw.

Mas imaginem, uma grande cidade sem a euforia dos motores de combustão a rugir por todas as ruas e ruelas. Se o caminho a percorrer é moroso, o resultado final é calmo, divertido e desinibido, como a pequena eParkourer. //

Desportivo IMPERMEÁVEL

O REV'IT! CONTROL H2O É UM EQUIPAMENTO DE MOTOCICLÍSTICO TÊXTIL IMPERMEÁVEL, PROJETADO COM INSPIRAÇÃO NO DESPORTO MOTORIZADO.

Destinado aos motociclistas que apreciam uma estética desportiva e procuram um casaco de classe AA, impermeável e bem ventilado, o Control H2O é certamente uma escolha a considerar.

Os designers da REV'IT! partiram de uma abordagem distinta para criar o casaco Control H2O, visando alcançar a combinação perfeita entre os detalhes visuais dos equipamentos de competição e a funcionalidade necessáriapara uma utilizaçãodo dia-dia.

Ao contrário do passado, em que os artigos de determinada linha tinham uma identidade visual uniforme, o Control H2O foi concebido com uma estética única. Embora reconhecível como membro da nova série Control, este blusão apresenta elementos únicos, com um toque de design próprio.

Em termos de funcionalidade quotidiana, o Control H2O é ideal para os dias de chuva, equipado com uma membrana Hydratex G-liner e um forro térmico para proteger contra o frio.

Para garantir maior respirabilidade nos dias quentes, o forro interior é removível e as entradas de ar nas mangas, juntamente com os extratores nas costas, podem ser facilmente abertos para permitir a circulação de ar.

Quanto a cores, tamanhos e preço, o casaco Control H2O está disponível em quatro opções de cores (preto/azul, preto/branco, preto/antracite e cinza/preto), nos tamanhos desde o S ao 3XL, com um preço de venda ao público recomendado de 269,99€.

Para mais informações e aconselhamento personalizado, entre em contacto com um distribuidor autorizado da REV'IT! ou visite o site oficial da fabricante. //

Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

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

ANDAR DE MOTO

Viagens CONFORTÁVEIS

AS CALÇAS VERTICAL GTX DA REV'IT! REPRESENTAM UMA OPÇÃO VERSÁTIL PARA OS MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM DESFRUTAR DAS SUAS VIAGENS AO LONGO DE TODO O ANO.

Desenvolvidas especialmente para viagens prolongadas, as calças de turismo Vertical GTX da REV'IT! são recomendadas para motociclistas que utilizam regularmente as suas motos e necessitam de vestuário capaz de enfrentar qualquer cenário meteorológico.

Equipadas com uma membrana Gore-Tex laminada, as calças Vertical GTX garantem impermeabilidade respirável, mantendo o motociclista confortável e protegido contra a penetração da água. Além disso, a tecnologia permite a evaporação da transpiração, proporcionando conforto durante as viagens, mesmo sob chuvas repentinas.

A adaptabilidade das calças é evidente no forro térmico removível, permitindo uma gestão eficaz da temperatura nos dias mais quentes.

Em termos de segurança, o tecido exterior resistente à abrasão é complementado por proteções Seesmart CE nível 1 nas ancas e proteção Seeflex CE nível 2 nos joelhos, ajustáveis para um conforto personalizado e posicionamento eficaz.

Com a inclusão de tecido elástico PWR| Shell em áreas estratégicas para melhorar a flexibilidade e ajustes personalizáveis na cintura, pernas e tornozelos, as calças REV'IT! Vertical GTX garantem um ajuste confortável, adaptando-se às necessidades individuais de cada motociclista.

Estas calças Vertical GTX podem ainda ser combinadas com o blusão Vertical GTX, desenvolvido com os mesmos padrões de qualidade e funcionalidade.

Disponíveis na cor preta padrão e nos tamanhos do S ao 4XL, as Calças Vertical GTX têm um preço de venda ao público recomendado de 429,99€.

Para obter mais informações e aconselhamento especializado, recomenda-se o contacto com um distribuidor autorizado REV'IT!. //

A AVENTURA É O SEU PROPÓSITO

OFERTA
V-STROM PACK*
NO VALOR DE 545€

ANTES ~~11.499€~~
AGORA 10.699€

V-STROM 800 DE

*Campanha válida até dia 30 de abril de 2024 para o modelo V-STROM 800DE versão 2023 nas três cores: Champion Yellow (YU1), Glass Mat Mechanical Gray (QT7) e Glass Sparkle Black (YVB). Oferta de PACK de acessórios V-STROM, no valor comercial de 545,00€, composto por: crashbar, proteção de motor, proteção de radiador, proteção de bomba de travão e base do DESCANSO. Todos os acessórios são de cor cinzenta / alumínio, com exceção da proteção de bomba de travão que é na cor preta. Campanha limitada ao stock existente de motos e acessórios 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

Para TODO O ANO

O NOVO CASACO REV'IT! TORNADO 4 H2O REVELA-SE UMA BOA ESCOLHA PARA OS ENTUSIASTAS DE MOTOS QUE PROCURAM CONFORTO E PROTEÇÃO EM TODAS AS ESTAÇÕES DO ANO.

Este blusão ventilado de turismo da REV'IT! apresenta múltiplas camadas, adaptando-se às diferentes condições climáticas que possam surgir durante a sua viagem.

Com um design moderno e robusto, o Tornado 4 H2O oferece ventilação, impermeabilidade e um elevado nível de proteção, características essenciais para uma aventura segura e confortável.

Graças aos seus forros térmicos e impermeáveis, removíveis, pode-se ajustar o blusão conforme as variações de temperatura, mantendo-se sempre confortável.

A segurança passiva não foi esquecida no Tornado 4 H2O, com refletores estrategicamente colocados no peito, ombros e costas para aumentar a visibilidade em condições de pouca luz. Além disso, tem também uma presilha robusta lhe permite pendurar o blusão com facilidade para secar ou arejar após a sua aventura.

Disponível em três padrões de cores (castanho/preto, preto/antracite e cinza/preto) e numa ampla gama de tamanhos, desde o XS ao 4XL, o blusão REV'IT! Tornado 4 H2O está acessível por um preço de 329,99€.

Para mais informações e aconselhamento personalizado, não hesite em contactar um distribuidor autorizado da marca REV'IT! ou o importador nacional. //

Malaguti

THE **SPIRIT** OF BOLOGNA

DRAKON125

3 699€*

MISSION125

3 299€*

A **Malaguti**, a icónica marca italiana de motos, tem as suas raízes em Bolonha nos anos 30, personificando o "**Espírito de Bolonha**" intemporal ao longo de um século de inovação apaixonada e carácter distinto em cada máquina, desde a oficina histórica até aos modelos de última geração.

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

* Acresce Despesas de Legalização e Transporte.

malaguti.bikes

malaguti_bikes

Estilo FEMININO

A COMBINAÇÃO ENTRE ELEGÂNCIA VINTAGE E ALTA QUALIDADE ACOMPANHA AS BOTAS LADY BLEND 2 WATERPROOF DURANTE TODAS AS ESTAÇÕES DO ANO.

Desenvolvidas para uso diário em ambiente urbano, estas novas botas TCX Lady Blend 2, feitas de couro natural, são perfeitas para mulheres que procuram combinar o estilo clássico com a funcionalidade moderna.

Unindo o encanto atemporal do design vintage à mais avançada tecnologia, as botas proporcionam conforto e proteção em deslocações ou passeios descontraídos pela cidade, independentemente das condições meteorológicas.

As TCX Lady Blend 2 Waterproof foram meticulosamente projetadas com foco na experiência de condução feminina. Com a ergonomia WOMANFIT, oferecem um ajuste e conforto perfeitamente adaptados aos pés femininos.

Para melhorar a estabilidade e conforto fora da moto, incluem um tacão de 3,5 cm que promove uma postura correta ao caminhar, além de serem equipadas com palmilhas Ortholite para um melhor amortecimento e respirabilidade.

Estas botas garantem também a impermeabilização necessária para o uso diário graças à membrana impermeável T-Dry, 100%, que mantém os pés secos mesmo nos dias mais chuvosos, assegurando ainda a respirabilidade essencial para evitar que a transpiração se acomule no interior nos dias mais amenos.

A segurança não foi esquecida nas Lady Blend 2 Waterproof, com reforços estrategicamente posicionados nos calcanhares, biqueiras e tornozelos, proporcionando uma proteção discreta na zona de contato com o seletor das mudanças.

A sola Groundtrax oferece uma excelente aderência em pisos escorregadios e molhados, mantendo a proteção sem comprometer o estilo.

Quanto ao sistema de fecho, os atacadores conferem um ajuste personalizável e preciso.

Mais do que simples botas de motociclismo, as TCX Blend 2 Waterproof Lady representam estilo, conforto e segurança, tudo numa única peça.

As botas TCX Lady Blend 2 estão disponíveis em castanho e preto, nos tamanhos desde o 35 ao 42, com um preço de venda ao público recomendado de 199,99€.

Para obter mais informações e aconselhamento adequado, entre em contato com um distribuidor autorizado TCX. //

Benelli

ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLUÍDO)

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

Descobre-a num concessionário Benelli.

Multimoto

info@benelli.pt

benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

Retro DESPORTIVAS

PENSADAS PARA OFERECER UMA EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO COM O MÁXIMO CONFORTO, AS LUVAS LEHEL OFERECEM ESTILO E ELEVADA QUALIDADE

Com um design desportivo, as luvas Lehel, a variante mais desportiva das luvas de motociclismo clássicas, oferecem um ajuste personalizado graças aos punhos reguláveis e ao acolchoamento nos nós dos dedos, que elevam o nível de conforto durante a condução.

Das principais características deste produto destaca-se o seu fabrico em pele bovina, as riscas de cores contrastantes e o dedo indicador compatível com dispositivos de ecrã tátil, proporcionando uma conveniência adicional. Além disso, o ajuste de largura no pulso é facilitado por um prático fecho de botão de pressão.

Estas luvas estão disponíveis numa versão unissexo, oferecendo opções de cores em preto, vermelho ou branco. Os tamanhos variam desde o XS até ao 3XL, com um preço de venda recomendado de 134€. //

QJ SRT700X

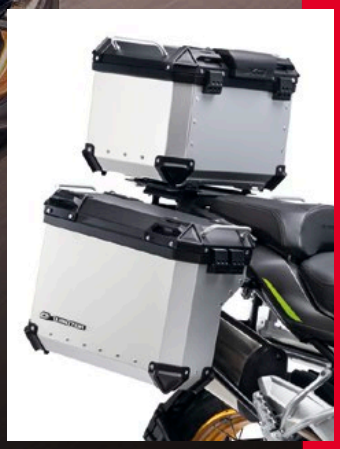
6 ANOS GARANTIA QJ

- Motor bicilíndrico de 698 cc
- Potência: 54kW (73,5 CV)–limitável a 35kW
- Travões Brembo ABS BOSH 9.1M
- Suspensão Marzocchi
- Crash Bars de série
- Jantes com raios cruzados e pneus Metzeler Tourance TL
- Bancos e punhos aquecidos
- Quadro de instrumentos com ecrã TFT 5´´
- Iluminação Full Led

Cores Vermelho Cinzento Branco

OFERTA DO KIT DE 3 MALAS QJ

7.990€*



Let's connect!

*PVP (IVA incluído – Portugal Continental) – Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Oferta válida até 29 de Fevereiro.

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:
MB Motor Portugal

ALWAYS FORWARD

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:
MOTUL

Estrada FORA

OS NOVOS PNEUS PIRELLI SCORPION TRAIL III CONJUGAM DESEMPENHO DESPORTIVO EM ASFALTO E UM ESPÍRITO DE AVENTURA NOS TRILHOS.

O novo Scorpion Trail III é o resultado dos mais recentes desenvolvimentos, em termos de tecnologias e materiais utilizados, pelo Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento da Pirelli.

O nome Scorpion esclarece imediatamente que pertence à gama de produtos Pirelli destinados a uso fora de estrada, também em competições de duas e quatro rodas, como o Campeonato Mundial de Enduro e o Campeonato Mundial de Motocross, nos quais a Pirelli é líder há 40 anos, com 81 títulos mundiais conquistados.

O Scorpion Trail III é um pneu principalmente destinado ao uso em asfalto, mas que também permite enfrentar percursos em estradas de terra. No asfalto, os pneus Scorpion Trail III são capazes de oferecer um comportamento muito desportivo ao motociclista, graças aos elevados níveis de aderência, manobrabilidade e estabilidade, mesmo com carga total, e desempenho em piso molhado semelhante ao de um pneu Sport-Touring.

Quando se abandona o asfalto em favor dos estradões de terra, a constante alternância de sulcos centrais e transversais sob a área de contacto proporciona controlo e tração.

Outra vantagem oferecida pelo pneu Pirelli Scorpion Trail III é o notável conforto acústico (minimizando o ruído na estrada), que não compromete o prazer de condução na estrada.

Estes benefícios são possíveis graças à perfeita harmonia de todos os elementos que compõem o pneu, como o desenho do rastro que é uma evolução face ao seu antecessor, com o objetivo de melhorar a estabilidade e a precisão de condução.

Para atingir esse objetivo, o esquema vencedor do design característico da gama desportiva Diablo foi revisto e integrado na linha Scorpion Trail. Os sulcos na banda central são inspirados no marcante e icónico Flash presente também na gama Diablo e permitem a rápida drenagem da água em piso molhado e estabilidade lateral, ao mesmo tempo que proporcionam um desgaste uniforme.

Também a integração de robustos "tacos" centrais e laterais foi projetada para oferecer uma boa orientação e tração em estradas de terra.

Os novos compostos utilizados no desenvolvimento do Scorpion Trail III contêm uma base de 100% de sílica tanto para os pneus destinados à frente como para trás, promovendo maior desempenho nos pisos molhados e secos.

Os pneus de utilização na traseira contêm duplo composto, macio nas suas laterais com integração de várias resinas plastificantes na sua composição

para otimizar a aderência em curvas e mais duros na banda de rodagem central, semelhante ao composto utilizado no pneu dianteiro para uma boa resistência ao desgaste.

As estruturas dos pneus Scorpion Trail III com medidas para a dianteira derivam da experiência dos pneus super desportivos da Pirelli e melhoram a condução e a aderência, em particular, os diferentes tamanhos radiais apresentam uma construção com uma cinta de aço a 0 graus que proporciona excelente estabilidade mesmo nas altas velocidades.

Igualmente rígidas, as estruturas dos pneus para a traseira permitem uma condução mais agressiva e conferem alta estabilidade, mesmo carregando a moto com malas e transportando um passageiro.

A tabela mostra os tamanhos previstos para o Scorpion Trail III, que estarão disponíveis para venda durante o primeiro semestre de 2024, exceto para os tamanho dianteiro 120/70-19 e traseiro 170/60-17, que chegarão no segundo semestre de 2024. //

100% ELÉTRICO

MYTOS® MOTORCYCLES

Neo 1 749€* ~~1 999€~~

Neo Plus 1 999€* ~~2 349€~~

* IVA incluído à taxa legal em vigor (23%).
Acresce despesas de legalização e transporte

WWW.MYTOS.PT

MOTOXPERT

Passeando pela Grécia/Balcãs

SUBINDO A GRÉCIA ATÉ DRAMA

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

Hoje eu subiria mais um pouco o país até uma cidade com um nome sugestivo. O caminho não era muito longo, por isso não havia muita coisa para fazer naquele dia e tinha todo o tempo do mundo para percorrer os caminhos de Meteora e depois subir até Drama.

Mas, claro que não podia ir embora sem passear uma vez mais pelo caminho dos belos mosteiros, por isso lá fui subindo na direção dos "monstros" de pedra.

Os enormes rochedos eram realmente monstros negros em contraluz. O tempo estava límpido, depois da chuvada de ontem, e isso tornava a atmosfera perfeita ao amanhecer.

Meteora em grego significa "suspenso no ar" e aquilo tudo tem mesmo ar de estar lá pendurado em cima.

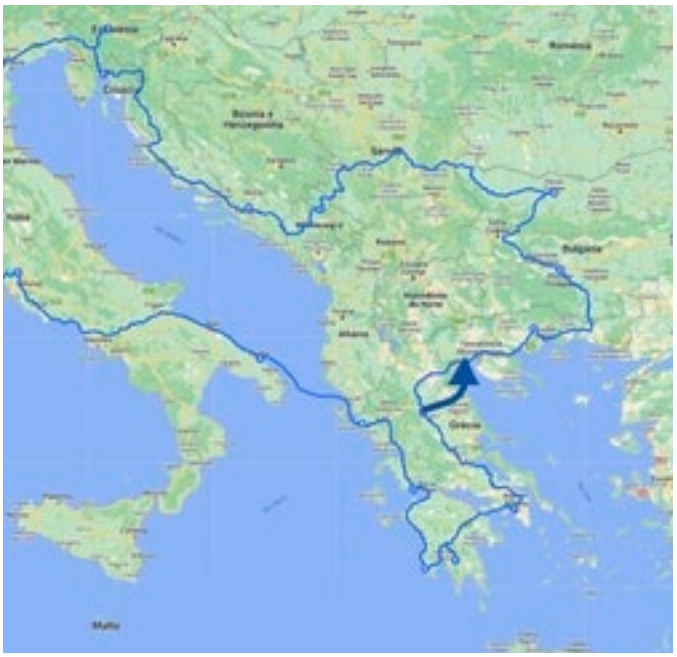
Desta vez fiz alguns desenhos do aspeto imponente dos enormes pedregulhos, mas não tenho a certeza de ter conseguido realmente mostrar um pouco do que sentia ao olhar aquilo tudo...

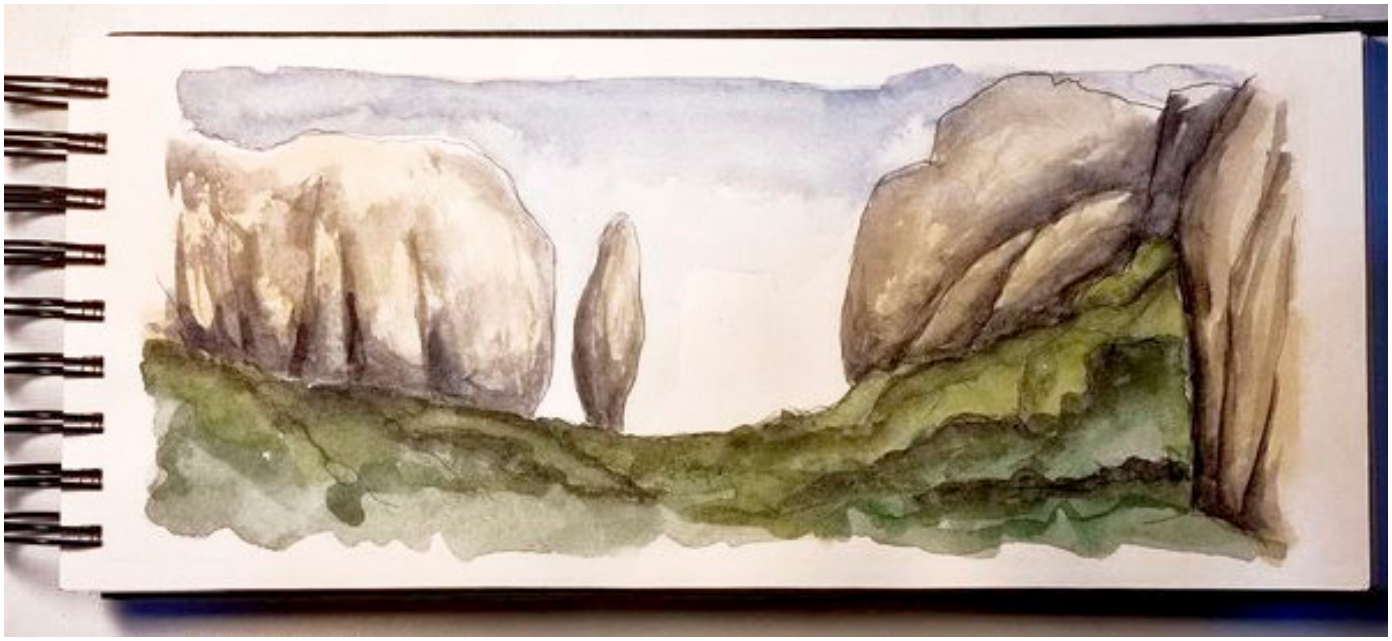
Mas é assim, uma memória dos momentos que parei e olhei mais demoradamente para aquela paisagem apaixonante.

Reza a lenda que a construção dos mosteiros remonta ao século XI. Os monges eremitas queriam defender-se dos invasores otomanos e foram construindo os seus espaços religiosos no topo dos grandes rochedos para dificultar o acesso.

O curioso é que apenas no início do século XX se construíram escadas para chegar lá acima, já que inicialmente tudo se processava com cordas e roldanas que içavam pessoas e materiais em redes e cestos.

Hoje, olhando para eles, que já foram mais de 20, dá





que pensar a trabalheira que deu levar lá para cima todos os materiais para construir tudo aquilo!

E a bela estrada que nos leva até à entrada de cada mosteiro é linda e em muito bom estado. Até dá para fotografar a partir da moto, em redor.

Eu não sou muito de selfies, mas não resisti em registar o meu próprio rosto todo marcado com o capacete desenhado pelo sol. Linda de morrer!

Isto de não conseguir abrir e fechar o capacete, por causa da dor e da falta de força na mão esquerda, fez-me andar muito frequentemente de capacete aberto e o resultado estava na minha cara.

Há sítios onde passo que ficam na minha memória de uma forma tão gratificante que quando lá volto é como se fosse rever um amigo.

E a despedida é aquele momento onde apetece levar cada recanto na memória, guardar todos os sítios na mesma caixinha para mais tarde recordar... E aquele ponto sempre retratará todo o local para mim. Não fico eu na foto, mas fica uma sombra de mim.

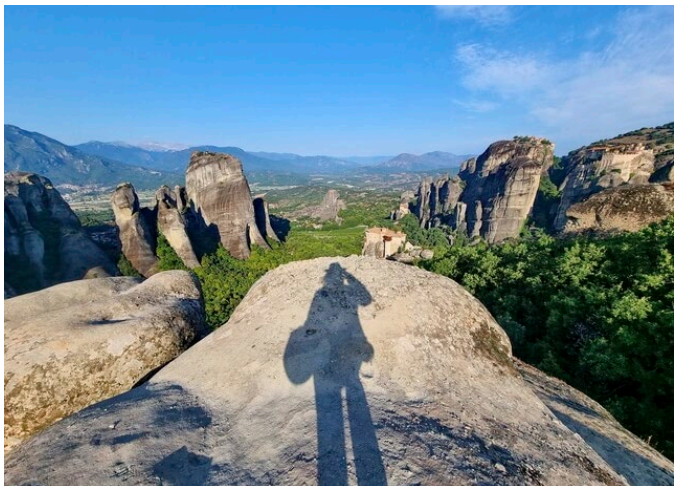
O Mosteiro Agia Triada (da Santíssima Trindade) foi o último no meu horizonte e podia vê-lo pelo retrovisor da minha moto.

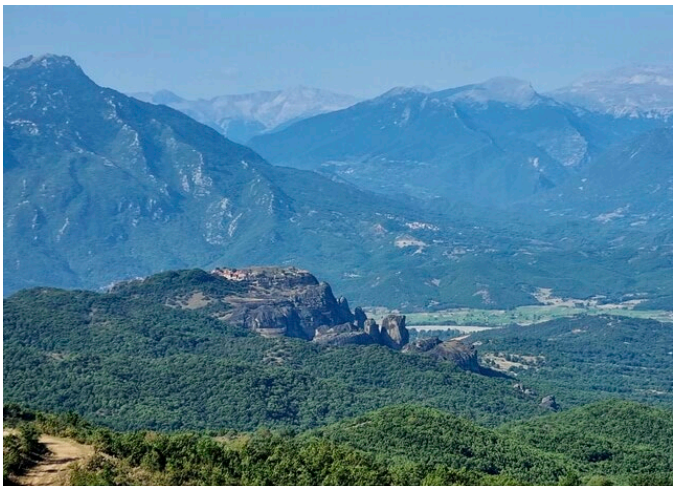
Ao longe podia ver a envolvência de Meteora.

É curioso como o aglomerado de grandes rochedos fica isolado no meio de uma paisagem completamente lisa, como se a natureza se tivesse enervado naquele sítio e se engelhado em rochedos impressionantes.

Encontrei um lento viajante no meio da estrada. Já vou perdendo a conta de quantos cágados encontrei no meio do meu caminho!

Fechou-se todo em casa quando me viu. Imagino o





estrago que faria se eu passasse por cima dele com a moto. Certamente esbardalhar-me-ia e ele continuaria o seu caminho.

Peguei-lhe com cuidado, era bem pesado o menino, e levei-o para a berma da estrada.

Tinha planos de explorar um pouco o Monte Olimpo, por isso até me entusiasmei quando encontrei a placa.

Estava encimado por enormes nuvens, muito baixas. O tempo não devia estar nada bom lá em cima. Parece que quando ali passo o céu está sempre a cair em cima dele!

Com o meu pulso a doer e a mão sem força, o que me reduzia muito a destreza, definitivamente eu não me meteria a explorar caminhos ruins. Limitei-me a apreciá-lo de longe e seguir, contornando o mau tempo a ver se conseguia passar sem ter de vestir o fato de chuva.

As estradas não eram as mais interessantes e encantadoras, nem os caminhos eram particularmente panorâmicos. É frequente, pela Grécia, encontrar estradas completamente banais, com paisagens nada de especial e que não vão ficar na memória depois de uma viagem. Quando é assim, limito-me a parar em estações de serviço para comer e beber, já que procurar recantos encantadores para fazer um picnic é mais trabalhoso e menos interessante.

Eu não como gelados nem bolos, mas gosto de provar cervejas e salgadinhos, e os gregos têm coisas muito interessantes nessas especialidades para degustarmos.

É nesses momentos que percebo que o meu dia vai ser feito de comer e conduzir, porque não há muito mais que fazer. Ok, há sempre uma curvinha ou outra para animar a condução!

E um lugarejo ou outro para dar uma olhada em redor. Mas só uma olhada pois não tem muito mais que a bela igreja para encher os olhos, e, mesmo essa, estava fechada. Pieria e a sua Igreja dedicada a Agios Dimitrios.

Porque será que quando tenho pouco para ver tenho sempre muito mais fome? E pimba, sempre que tenho de parar para pôr gasolina, lá vou eu dar uma olhada na tasca anexa.

Não encontrei nem muitos viajantes de moto nem mesmo muitas motos de residentes. O que mais vi foi motocas pequenas de locais. Mas ali estava uma belíssima AfricaTwin para fazer companhia à minha Penélope.

Os donos da AT eram um casal, mas não se mostraram muito conversadores e eu não faço questão de prender as pessoas muito tempo com conversas que não interessam para nada, por isso apenas cumprimentei e fiquei no

meu canto a apreciar o meu sumo e as motos na minha frente. Antipáticos!...

Há momentos numa viagem, que uma simples placa me pode fascinar, quando indica vários países e capitais...

Não sei se outras pessoas processam isso, mas vivemos num país onde as placas apenas podem indicar um único país, por muito que nós andemos para norte ou para sul! E eu estava tão perto da Turquia, onde tinha planeado ir antes de destruir o meu pulso... ainda bem que as placas ainda não a indicavam, ou teria sido fortemente tentada a fugir do meu caminho para lá.

Mas ali há Bulgária por todo o lado, embora a Grécia ainda faça fronteira com a Macedónia do Norte, a Albânia e a Turquia.

Não me era permitido realizar mais, onde estava já era o sonho possível realizado, mais do que isso seria demais... e cheguei a Drama, sem mais dramas!

O entardecer estava animado no centro da cidade, embora eu tenha sido recebida com obras profundas nas ruínhas até ao alojamento. Eu sei, para se ter estradas boas é preciso tratar-se da manutenção e esburacar de vez em quando para se renovar e refazer. Mas confesso que stressei, com tanto pula pula de buraco em buraco.

O meu alojamento era bem no centro da cidade e por isso era fácil explorar a pé. Assim, antes que caísse para o lado a dormir, fui explorar em redor e procurar onde comer.

Encontrei uma pizaria que fazia umas pisas muito apetitosas, lá dentro apenas trabalhavam 4 homem de meia-idade, o que para mim foi meio surpreendente, talvez por estar habituada a ver apenas jovens trabalhar em sítios destes.

Disseram-me que só vendiam pizas inteiras e que davam para duas pessoas. Não faz mal, eu consigo comer por duas pessoas, venha daí essa piza! E sim, comi-a quase toda. Sobrou tão pouca quem nem valia a pena levá-la. Quem não é para comer não é para conduzir!

Eu não sou da noite, no sentido de bares e discotecas, mas gosto tanto de passear por uma cidade à noite e ver com o que é que ela se parece quando as pessoas vão dormir.

Bem, vamos lá para casa dormir, para esquecer o quão perto da Turquia estou sem poder lá pôr o pé...

Amanhã sigo para a Bulgária e esqueço de vez o que deixo para trás, pois tenho coisas novas para descobrir por lá!

Sabe qual a moto

MAIS RÁPIDA DO MUNDO EM 2024?

Equipada com um potente motor sobrealimentado de 998cc e configuração de 4 em linha, produzindo uns incríveis 321 cv de potência, um design aerodinâmico para lidar com as velocidades alucinantes que consegue atingir, esta Kawasaki é única e altamente desejada.

Num mercado repleto de motos velozes, há uma moto que detém, há alguns anos, o título de "moto mais rápida do mundo".

Estreou-se em 2015 e desde então nenhuma das outras marcas surgiu com uma resposta para a mesma. Estamos, claro, a falar da Kawasaki Ninja H2R.

A Kawasaki não faz reivindicações loucas sobre a velocidade máxima da Ninja H2R. Mas a moto tem muitos episódios não oficiais para provar o seu poder. Por exemplo, em 2016, o campeão do mundo World SSP, Kenan Sofuoğlu, alcançou uma velocidade insana de 400 km/h aos comandos de uma Ninja H2R.

A parte interessante é que a desportiva poderia ter ido ainda mais rápido se houvesse mais asfalto à frente. Para referência, uma desportiva de litro, totalmente original, atinge cerca de 300 km/h (velocidade máxima reclamada para a BMW S 1000 RR).

A questão que se levanta é: como é que a H2R é tão rápida? A resposta resume-se praticamente a apenas um fator: o seu poderoso motor.

A Kawasaki instalou na Ninja H2R uma unidade motriz de 4 cilindros em linha, com uma cilindrada 998cc. Está equipado com um compressor volumétrico centrífugo e uma caixa de velocidades do tipo Dog-Ring. Ambos estes elementos são raridades no segmento das desportivas de litro, particularmente este último, pois só é visto em MotoGP e Fórmula 1.

O supercompressor gira a uma velocidade de 130.000 RPM, sendo capaz de atingir uma pressão de sobrealimentação de 20,5 psi. Outros detalhes notáveis do motor incluem o sistema de lubrificação independente, admissão de ar forçado, sistema de escape em titânio e a inexistência de um intercooler.

Todos estes componentes trabalham em conjunto para produzir uns incríveis 321 cavalos de potência (306 sem compressor). Ou seja, isto são mais de 120 cavalos de potência acima das motos desportivas com cerca de 1000cc a que estamos habituados, que têm em média cerca de 200 cavalos de potência.

Como esta é uma quantidade insana de potência, a Kawasaki também inclui um extenso pacote eletrónico. Desde o ABS em curva, controlo de tração, modos de condução, launch-control, controlo anti-wheelie, regulação do efeito travão motor e quickshifter bidirecional.

Estas funções são acedidas através de um painel de instrumentos semi-digital, composto por um conta-rotações analógico e um ecrã TFT. A conectividade com smartphone também vem disponível de série.

Para atingir tais velocidades, são necessários elementos de alta qualidade e a Kawasaki assegurou-se disso. A H2R é construída em torno de um quadro tipo treliça, personalizado, ligado a uma forquilha invertida KYB AOS e a um amortecedor traseiro Ohlins TTX36. Este último liga-se a um braço oscilante de um só lado (uma novidade para as desportivas Kawasaki apresentada em 2015).

Os travões, por sua vez, compreendem pinças Brembo M50 e discos de 330 mm na frente, mais um único disco de 250 mm atrás.

Todos estes componentes ajudam a H2R a pesar 215 kg (com o depósito de 17 litros de combustível totalmente abastecido).

Além disso, o design é outro fator contribuinte para a capacidade da H2R de sustentar velocidades alucinantes com facilidade. Isto porque a silhueta da H2R foca-se fortemente na aerodinâmica. Desde a secção frontal futurista com duas grandes entradas de ar até à unidade traseira afiada como uma navalha, tudo é testado em túnel de vento para manter a H2R plantada.

Uma observação mais atenta também revela apêndices aerodinâmicos, rodas de corte em diamante em forma de estrela e uma pintura regenerativa personalizada.

Motos especiais não são baratas, e a Ninja H2R não é exceção. Tem um preço exorbitante de 63.990€.

O preço e o desempenho também significam que não há nada que se assemelhe remotamente ao que a H2R oferece.

Dito isto, aproveitamos para informar que a Kawasaki já fechou a janela de encomendas para este modelo, no ano de 2024. Por isso, a melhor opção é tentar uma usada (boa sorte com isso) ou contactar o seu concessionário para uma solução alternativa.

Em alternativa, está disponível a Ninja H2, uma versão homologada para estrada da H2R, com 200 cavalos de potência e componentes relativamente mais simples. Ainda assim, o motor sobrealimentado e o design radical, que contribuem para uma experiência de condução semelhante, estão incluídos no pacote da H2.

E foi assim que em 2018, a Equipa 38 estabeleceu um novo recorde mundial nos terrenos salinos de Bonneville, com uma Ninja H2 (a versão homologada da H2R). A equipa registou uma velocidade oficial de 340,5 km/h, sem quaisquer modificações técnicas, nem sequer um sistema de escape de rendimento.

Os preços da Ninja H2 2024 começam nos 32,990€, na mesma faixa de preço que as motos do seu segmento. //

UM
CONQUER THE WORLD

Nova forma de Liberdade

RENEGADE FREEDOM

3.880€

Renegade Freedom 125

USA ORIGINATED

3.580€

Renegade Commando 125

3.790€

Renegade Vegas 125

3.860€

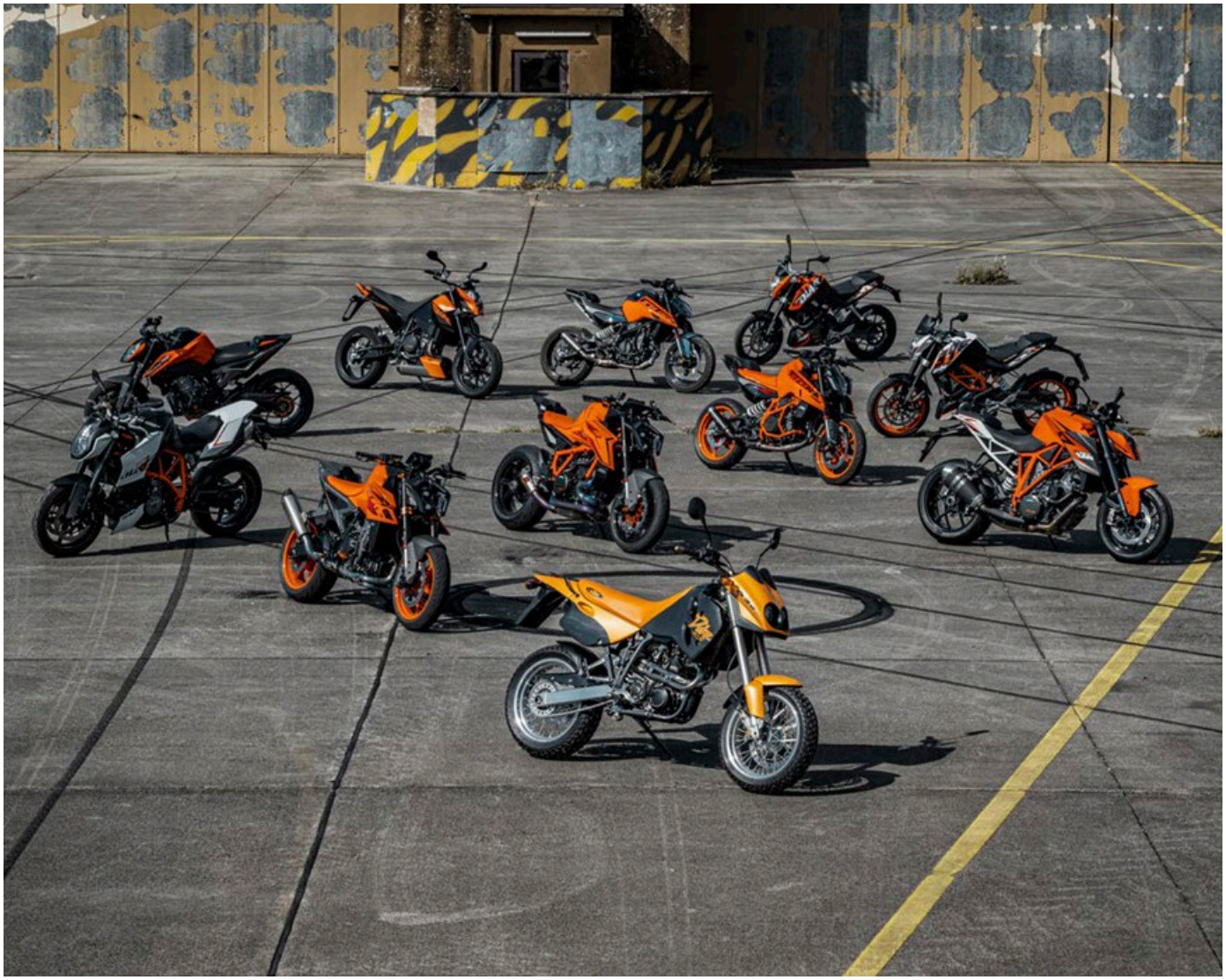
Renegade Classic 125

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

Multimoto

www.umiberica.com umiberica.pt ummotorcycles_pt

Recomendamos lubrificantes CEPSA



30 anos DE NAKED PURA

Os últimos 30 anos da gama de modelos DUKE da KTM podem ser resumidos numa palavra: Evolução.

Desde os seus humildes começos em 1994 até ao seu estatuto atual como símbolo de desempenho e inovação, a identificação DUKE resistiu ao teste do tempo.

Em 1994, a KTM entrou em cena com a primeira moto a ostentar o nome de modelo DUKE. Apresentava um motor monocilíndrico de grande cilindrada, 609 cc, com ergonomia e estilo que se situavam entre uma supermoto e uma street fighter.

Esta "bomba" trouxe uma verdadeira personalidade hooligan para as ruas, reduzida à essência fundamental do que uma moto deveria ser.

Na época foi uma revolução radical dos designs tradicionais das motos. Com um quadro de treliça exposto, carenagens minimalistas e um motor monocilíndrico, a KTM DUKE de 1994 era uma lufada de ar fresco no mercado.

Capturou imediatamente a atenção dos motociclistas em busca de uma experiência de condução crua e desinibida. Tal foi o seu sucesso que a KTM introduziu em 1999 uma versão mais potente, a DUKE II, com um estilo mais afiado, substituindo as formas arredondadas da antecessora.

Inadvertidamente, estava lançado o segmento Naked »

dentro da linha de motos de estrada da KTM.

Em 2005, surgiu a designação SUPER DUKE, que ostentava um potente motor LC8 V-Twin com 990 cc. A KTM 990 SUPER DUKE rapidamente alcançou o estatuto de culto, abrindo caminho para a variante KTM 990 SUPER DUKE R entrar no mercado em 2008.

Também em 2008, a KTM lançou a 690 DUKE, mais uma vez abalando as normas de design da época. A KTM 690 DUKE de 2008 era uma máquina potente, de apenas um cilindro, rebaixada, com um escape suspenso e uma posição de condução agressiva, de cotovelos para fora, aspetos que viriam a tornar-se padrão para a atitude DUKE.

O ano de 2011 viu o surgimento de modelos DUKE de menor capacidade, com a entrada da KTM 125 DUKE no mercado. Compacta e enérgica, a oitavo de litro oferecia potência suficiente e manobrabilidade fácil, sem sacrificar a personalidade que lhe fora atribuída.

Em 2013, a KTM introduziu na sua gama a revolucionária 390 DUKE. A KTM 390 DUKE tornou-se uma favorita entre os motociclistas urbanos, graças à sua agilidade e entrega de potência vigorosa.

Um ano mais tarde, em 2014, a KTM abalou ainda mais o segmento Naked, com a introdução da KTM 1290 SUPER DUKE R. Com um motor V-twin de 1.301 cc no seu quadro, a KTM 1290 SUPER DUKE R ganhou a reputação de ter o motor LC8 mais potente, pavimentando o caminho para um novo segmento com a chegada, em 2016, da KTM 1290 SUPER DUKE GT, mais focada em viagens.

No ano seguinte, 2017, a SUPER DUKE R recebeu a sua primeira atualização real. Apelidada de THE BEAST 2.0 (A Besta 2.0), a KTM 1290 SUPER DUKE R de 2017 ostentava atualizações de potência, suspensão e estilo. Mas o seu novo pacote eletrónico assumiu o palco central, com ajudas ao motociclista mais refinadas e um novo modo "Track" a exaltar as suas capacidades desportivas.

Já mais recentemente, no ano de 2018, a KTM lançou a KTM 790 DUKE, apelidada de The Scalpel. Esta foi a introdução de uma nova era de desempenho e estilo para o nome DUKE, apresentando um potente motor bicilíndrico paralelo, eletrónica de ponta e um design arrojado. Além disso, demonstrou determinação em dominar o segmento de motos Naked de média cilindrada.

Agora, 30 anos depois do lançamento da primeira Duke, entram em cena três modelos de aniversário. Na entrada de gama, a KTM 390 DUKE ostenta o seu passo evolutivo mais ousado, com um estilo distinto, um pacote eletrónico completo e um desempenho incomparável. A KTM 990 DUKE, para não ser confundida com a antiga KTM 990 SUPER DUKE, é alimentada por um novo motor bicilíndrico paralelo, o LC8c, competindo assim no segmento Naked de 1.000 cc. Apresenta maiores dimensões, mais tecnologia e um novo estilo. Por último, a KTM 1390 SUPER DUKE R e a KTM 1390 SUPER DUKE R EVO, evoluíram para serem o par definitivo das moto hyper-naked, com imensa potência, eletrónica de ultima geração e uma direção totalmente nova em termos de design.

Para celebrar este marco, os três modelos mencionados têm uma decoração dedicada aos 30 anos da Duke, inspirada nos modelos que os antecederam. A KTM também se esforçou por recompensar os fãs do modelo, oferecendo uma KTM 390 DUKE, uma KTM 990 DUKE e uma KTM 1390 SUPER DUKE R através das suas plataformas digitais, tendo recebido mais de 700.000 inscrições. //

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

MV Agusta COM GRANDE EVOLUÇÃO

Com a parceria estratégica entre o Grupo Pierer Mobility AG e a MV Agusta, as evoluções da fabricante italiana têm sido notórias.

Já passou um ano desde o anúncio da parceria estratégica e da aquisição de uma quota de 25% da MV Agusta pela PIERER Mobility AG, empresa mãe da KTM, e com a maioria do capital social agora no horizonte (prevista para a primavera de 2026 após a Pierer exercer a sua opção de compra), a MV Agusta já está a colher os benefícios do seu promissor novo futuro "alaranjado".

Ao aproveitar sinergias, processos e pontos fortes, a MV Agusta alcançou resultados incríveis imediatamente. Nos últimos 12 meses, lançou cinco novos modelos muito bem recebidos: a LXP Orioli, a primeira moto de luxo todo-o-terreno do mundo, a icónica Superveloce 98, a impressionante Brutale 1000 RR Assen, a edição limitada da Dragster RR SCS America e a super exclusiva Superveloce Arsham, com apenas seis unidades produzidas, reclamando o estatuto de uma verdadeira obra de arte.

Provavelmente, o avanço mais significativo ocorreu na sua antiga fábrica, em Schiranna (perto de Varese, no norte de Itália) compreendendo a instalação de uma linha de produção completamente nova, através da qual a MV Agusta tem agora uma capacidade de produção de até mil motos por mês.

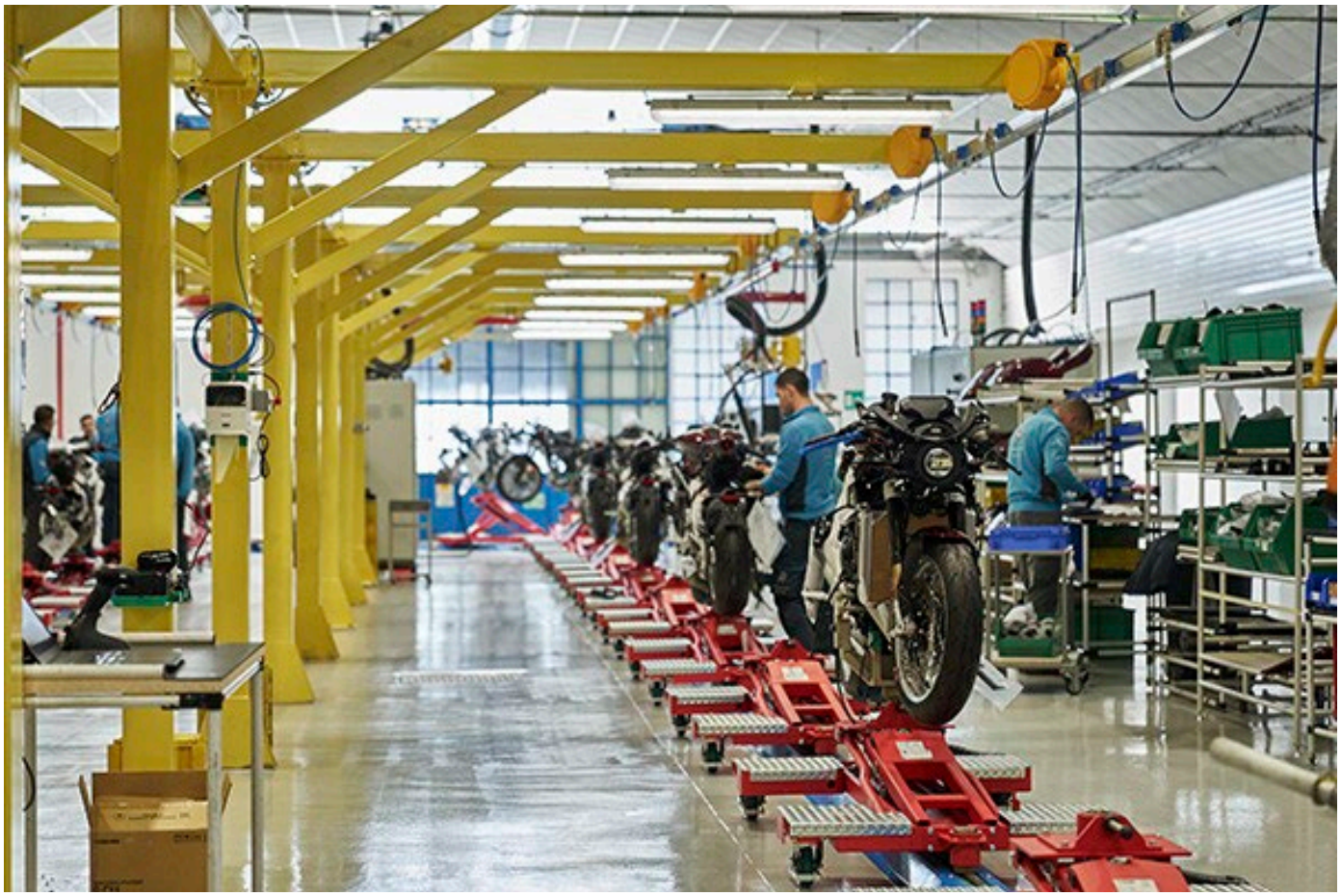
A montagem dos seus modelos, totalmente 'Made-in-Italy', continua a ser manual, mas é agora apoiada por um sistema de gestão completamente automatizado para o manuseamento, movimentação e posicionamento preciso das unidades através de 28 estações de trabalho, com ênfase na ergonomia e segurança.

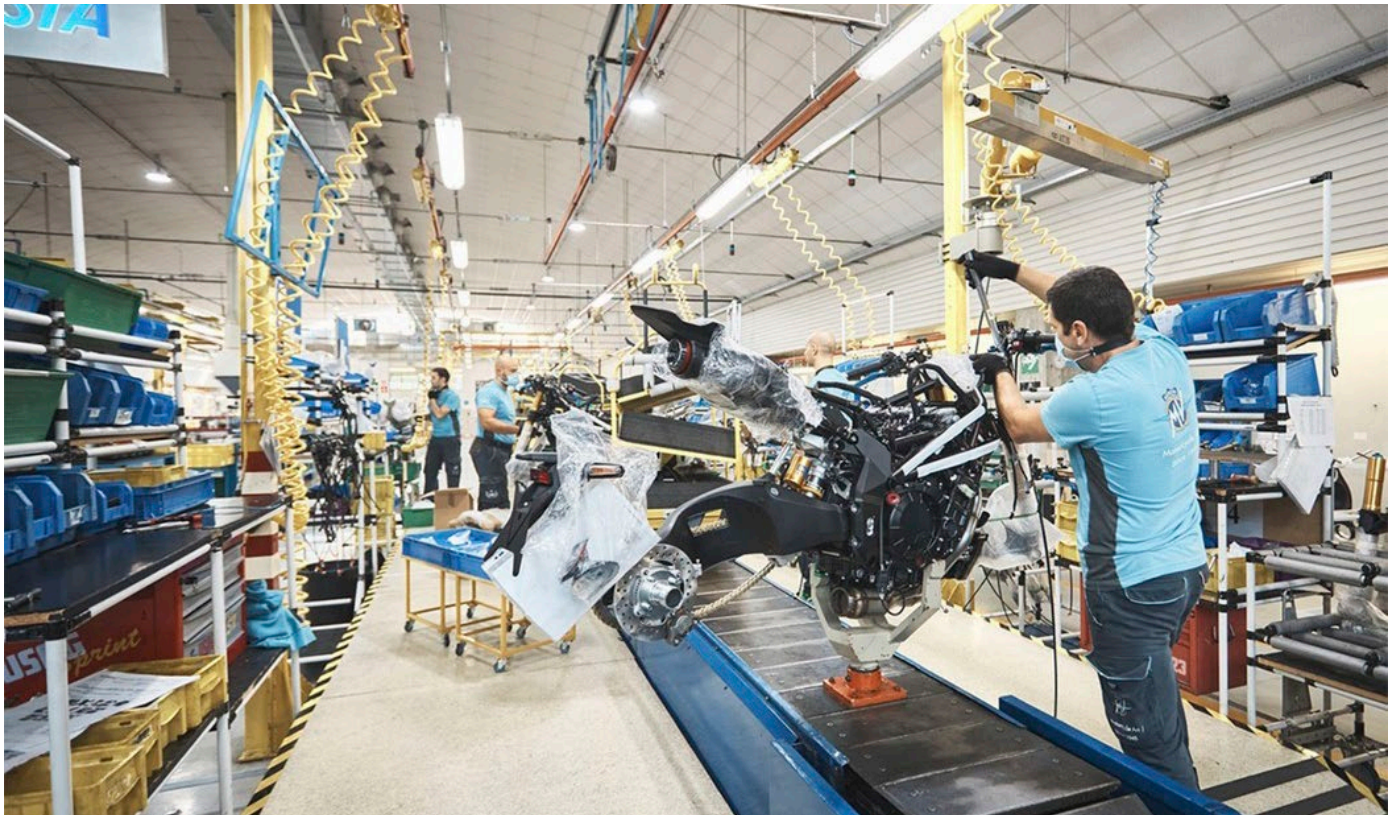
Este foi o primeiro grande investimento da MV Agusta em vários anos, e embora a produção actual ser.de apenas cerca de 1.000 unidades por mês, a nova linha tem uma capacidade total de 100 motos por dia e a actual prioridade é de aumentar gradualmente a produção para corresponder à procura.

Além disso, a MV está agora a oferecer aos compradores uma garantia de fábrica de quatro anos para todas as motos do ano de modelo 2023 e assistência em estrada 24/7 vitalícia, ativada na compra de qualquer moto MV Agusta, em Itália, Alemanha, Suíça, Áustria, França, Espanha e Reino Unido, com mais países a juntarem-se brevemente.

Uma rede de distribuição mais forte e expandida em 2024 tem um objetivo de 200 concessionários ativos até meados do ano, com foco nos seus mercados mais relevantes, sendo 21 deles na Itália, apoiados por centros de serviço autorizados.

A rede de concessionários também será expandi- »





da para outros mercados, como os EUA (onde mais de 40 concessionários estarão ativos em 2024), Alemanha, Reino Unido, França e outros.

Em 2024, também será finalizada toda a integração de sistemas com a distribuição e logística, inventário, software/IT e ferramentas de gestão de concessionários estabelecidas pela PIERER Mobility AG.

"Os resultados incluirão uma redução no tempo de entrega de peças, motos e serviços, resultando numa experiência muito melhor para o cliente."

As visitas à fábrica começaram este ano, 2024, e novos modelos estão programados para serem apresentados em breve, incluindo a Superveloce 1000 Serie Oro, vista na sua fase final de desenvolvimento na EICMA 2023.

Luca Martin, membro do conselho de administração e COO da MV Agusta Motor S.p.A., afirmou: *"Quando olhamos para o início de 2023, ficamos surpreendidos com o número de mudanças, implementações e melhorias que foram feitas durante este primeiro ano a trabalhar com a KTM. Estava tudo perfeito? Não. No entanto procuramos sempre a perfeição, e portanto estamos orgulhosos do que foi feito, mas ao mesmo tempo estamos plenamente conscientes das melhorias adicionais que podem ser feitas."*

"Estamos plenamente conscientes de que os nossos clientes enfrentaram desafios, como o atraso na entrega de peças ou a renovação da rede de concessionários, que não teve uma penetração ótima nos territórios onde são necessários. Quero aproveitar esta oportunidade para mais uma vez deixar os nossos clientes e fãs saberem que os ouvimos, e cada decisão nossa é baseada num único objetivo: colocar os nossos clientes no centro da nossa atenção."

"Quando decidimos reiniciar toda a rede de concessionários, sabíamos que isso iria criar perturbação no início do processo, mas também estamos certos de que a decisão levou a MV Agusta pelo caminho certo para fornecer a melhor experiência ao cliente no futuro. A rede de concessionários será ainda mais expandida em 2024, com uma cobertura melhorada, e os nossos embaixadores de produto e técnicos em cada concessionário estão a ser extensivamente treinados. O processo de seleção de parceiros de negócio está a ser preparado, pois os clientes estão no centro da nossa abordagem e para alcançar isso temos muito trabalho a fazer."

"O mesmo se aplica à disponibilidade de peças. O armazém e a integração do sistema com a PIERER Mobility AG levaram um tempo considerável, causando perturbações temporárias, mas serão finalizados no início de 2024. Pessoalmente, acredito que a transparência é a melhor forma de criar uma relação saudável com os nossos clientes e fãs e por isso queria aproveitar esta oportunidade para abordar abertamente os desafios que os nossos clientes enfrentaram em 2023 e agradecer-lhes pelo seu entusiasmo e amor." //

TC max

CAFÉ RACER, COM ALMA 100% ELÉTRICA

Antes ~~5.699€~~

Agora 4.499€

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

As equipas

A época de 2024 de MotoGP afigura-se melhor que sempre, com um número inédito de 21 Grandes Prémios no calendário, apesar do recente cancelamento do GP da Argentina. Fique a conhecer as expectativas e as 11 formações que vão estar em pista em 2024.

Várias questões se colocam nestes poucos dias que antecedem a primeira corrida de MotoGP de 2024.

Depois de dois anos intensos em que conseguiu sagrar-se campeão e renovar o título, sempre com forte concorrência, será que Peco Bagnaia vai conseguir o seu terceiro título consecutivo?

Depois de um ano a lutar pelo título e de, apesar de se ter mostrado líder incontestado nas corridas de Sprint, não ter conseguido, por muito pouco, conquistar o título de campeão de 2023, será que Jorge Martin vai mostrar-nos a sua garra em pista e reclamar para si o cobiçado título?

Depois de dois anos difíceis, entre recuperação física e desentendimentos com a dinâmica da sua Honda, será que agora, com uma moto completamente diferente, Marc Marquez vai conseguir provar que, apesar de já ter no bolso 8 títulos de Campeão do Mundo, ainda tem capacidade física e mental para ganhar mais um campeonato?

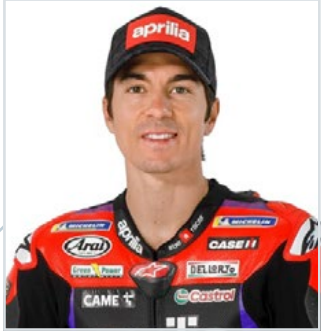
E Miguel Oliveira? Agora com nova equipa, sem problemas financeiros, um novo e comprovadamente competente diretor técnico, o italiano Davide Brivio, e uma moto semelhante às da equipa oficial, entregues a Alex Espargaro e Maverick Viñales, será que a sorte o vai favorecer para que possa mostrar o seu verdadeiro potencial?

E as marcas japonesas, Honda e Yamaha, será que vão conseguir ficar mais competitivas? E as europeias KTM e Aprilia, qual delas irá conseguir fazer frente às imbatíveis Ducati?

Pois resta-nos esperar pelo fim-de-semana de 8 a 10 de março, quando as primeiras bandeiras de xadrez forem mostradas no Lusail International Circuit do Qatar, para que parte destas dúvidas se dissipe com o início das hostilidades! //

Aprilia Racing

Aprilia RS-GP24 - 4 cilindros em V (230CV)



12 MAVERICK VIÑALES

Nacionalidade
Figueres, Espanha
Data de nascimento
12/01/1995

41 ALEIX ESPARGARÓ

Nacionalidade
Granollers, Espanha
Data de nascimento
30/07/1989

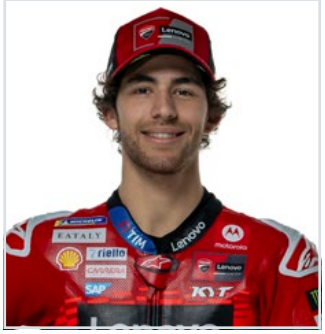
Piloto de testes: Lorenzo Savadori
Diretores: Massimo Rivola , Romano Albesiano
Base: Noale - Itália

Ducati Lenovo Team

Ducati Desmosedici GP24 - 4 cilindros em V (250 CV)

63 FRANCESCO BAGNAIA

Nacionalidade
Turim, Itália
Data de nascimento
14/01/1997



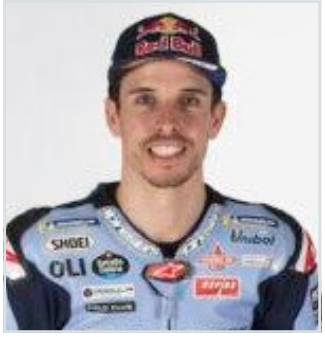
23 ENEA BASTIANINI

Nacionalidade
Rimini, Itália
Data de nascimento
30/12/1997

Piloto de testes: Michelle Pirro
Diretores: Luigi Dall'Igna, Davide Tardozzi
Base: Bolonha - Itália

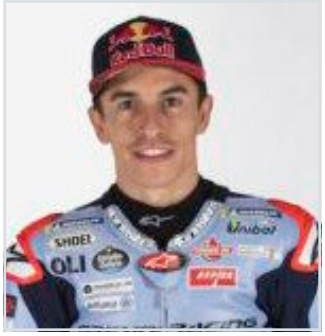
Gresini Racing MotoGP

Ducati Desmosedici GP24 - 4 cilindros em V (250 CV)



73 ALEX MÁRQUEZ

Nacionalidade
Cervera, Espanha
Data de nascimento
23/04/1996



93 MARC MÁRQUEZ

Nacionalidade
Cervera, Espanha
Data de nascimento
17/02/1993

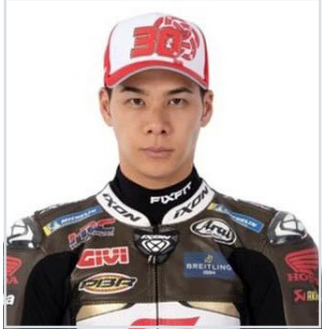
Diretores: Nadia Padovani, Michele Masini
Base: Faenza - Itália

LCR Honda Castrol

Honda RC213V - 4 cilindros em V (265 CV)

5 JOHANN ZARCO

Nacionalidade
Cannes, França
Data de nascimento
16/07/1990



30 TAKAAKI NAKAGAMI

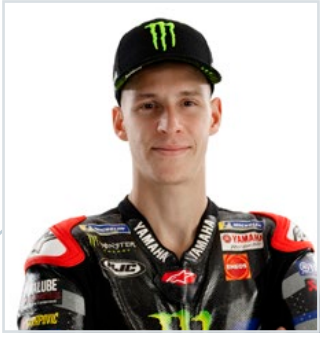
Nacionalidade
Chiba, Japão
Data de nascimento
09/02/1992

Diretores: Lucio Cecchinello, Giacomo Guidotti
Base: Mónaco - França

LCR Honda IDEMITSU

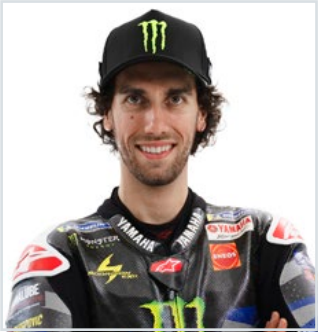
Monster Energy Yamaha MotoGP

Yamaha YZR-M1 - 4 cilindros em linha (240 CV)



20 FABIO QUARTARARO

Nacionalidade
Nice, França
Data de nascimento
20/04/1999



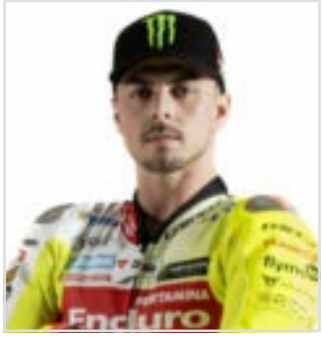
42 ALEX RINS

Nacionalidade
Barcelona, Espanha
Data de nascimento
08/12/1995

Piloto de testes: Cal Crutchlow
Diretores: Massimo Meregalli, Lin Jarvis
Base: Monza - Itália

Pertamina Enduro VR46 Racing Team

Ducati Desmosedici GP24 - 4 cilindros em V (250 CV)



49 FABIO DIGIANNANTONIO

Nacionalidade
Roma, Itália
Data de nascimento
10/10/1998

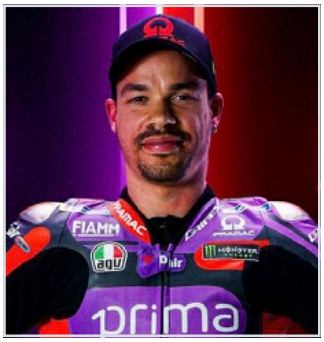
72 MARCO BEZZECCHI

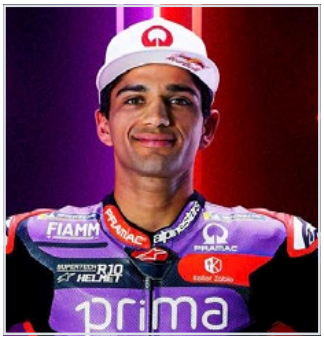
Nacionalidade
Rimini, Itália
Data de nascimento
12/11/1998

Diretores: Pablo Nieto, Uccio Salucci, Valentino Rossi
Base: Tavulia - Itália

Prima Pramac Racing

Ducati Desmosedici GP24 - 4 cilindros em V (250 CV)





21 FRANCO MORBIDELLI

Nacionalidade
Roma, Itália
Data de nascimento
04/12/1994

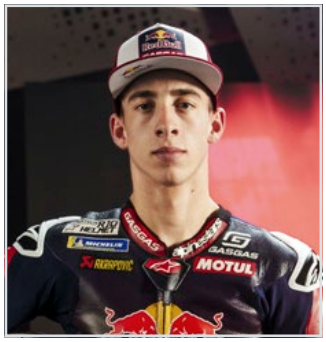
89 JORGE MARTIN

Nacionalidade
Madrid, Espanha
Data de nascimento
29/01/1998

Diretores: Paolo Campinoti, Gino Borsoi
Base: Casole D´Elsa - Itália

Red Bull GASGAS Tech3

KTM RC16 - 4 cilindros em V (265 CV)



31 PEDRO ACOSTA

Nacionalidade
Mazarrón, Espanha
Data de nascimento
25/05/2004

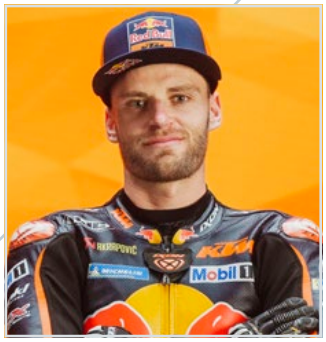
37 AUGUSTO FERNÁNDEZ

Nacionalidade
Madrid, Espanha
Data de nascimento
23/09/1997

Piloto de testes: Jonas Folger
Diretores: Hervé Poncharal
Base: Borne Les Mimosas - França

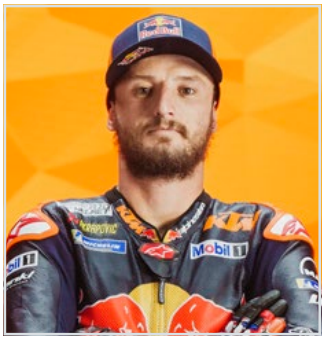
Red Bull KTM Factory Racing

KTM RC16 - 4 cilindros em V (265 CV)



33 BRAD BINDER

Nacionalidade
Potcheftsroom, África do Sul
Data de nascimento
11/08/1995



43 JACK MILLER

Nacionalidade
Townsville, Austrália
Data de nascimento
18/01/1995

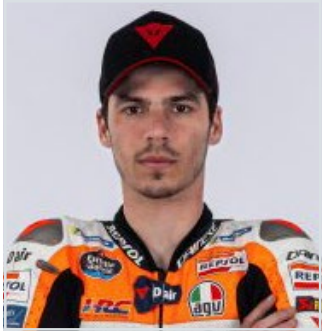
Diretores: Francesco Guidotti, Pit Beirer
Base: Mattighofen - Áustria

Repsol Honda Team

Honda RC213V - 4 cilindros em V (265 CV)

10 LUCA MARINI

Nacionalidade
Urbino, Itália
Data de nascimento
10/08/1997



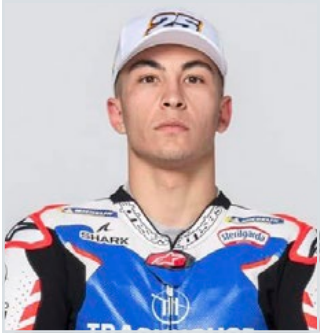
36 JOAN MIR

Nacionalidade
Maiorca, Espanha
Data de nascimento
01/09/1997

Piloto de testes: Stefan Bradl
Diretores: Alberto Puig, Tetsuhiro Kuwata
Base: Barcelona - Espanha

Trackhouse Racing MotoGP

Aprilia RS GP24 - 4 cilindros em V (230 CV)



25 RAUL FERNÁNDEZ

Nacionalidade
Madrid, Espanha
Data de nascimento
23/10/2000

88 MIGUEL OLIVEIRA

Nacionalidade
Almada, Portugal
Data de nascimento
04/01/1995

Diretores: Ryan Marks, Davide Brivio
Base: Carolina do Norte - EUA

MOTO PONTO

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

Loja Junqueira

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

213640853 | 912176338

Loja Restelo

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

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com

Triumph RETORNA À DAYTONA 200

A competir estarão duas motos Street Triple 765 RS no Reino Unido, com o suporte oficial da Triumph.

A Equipa PHR Performance, com o apoio da fábrica de Hinckley, vai rumar aos Estados Unidos, em março deste ano, para enfrentar a mítica Daytona 200, com Peter Hickman e Richard Cooper aos comandos de Triumph's Street Triple 765 RS.

Este ano, na sua 82ª edição, a Daytona 200 terá lugar de 7 a 9 de março no Daytona International Speedway, na Flórida, EUA. A corrida está marcada para sábado, 9 de março, às 13h10, hora local.

O evento de 2024 representa uma oportunidade emocionante, especialmente para Hickman, competir numa corrida que há muito desejava participar, ao mesmo tempo que serve como uma valiosa oportunidade para ganhar mais experiência com a Triumph antes da sua participação no TT da Ilha de Man.

Steve Sargent, Diretor de Produtos da Triumph, comentou: "A Triumph tem o prazer de apoiar Peter Hickman e Richard Cooper na sua procura de retornar com a Taça da Daytona 200 para o Reino Unido. Esta corrida icónica tem um lugar especial na história da Triumph Racing. De facto, Brandon

Paasch venceu com a Street Triple 765 na estreia deste modelo em Daytona, em 2022, e atribuiu ao motor a diferença que este fez quando alcançou a sua emocionante vitória.

Este é o mesmo motor de três cilindros de 765cc das motos com que Hickman e Cooper competirão este ano. Esta corrida, juntamente com as nossas participações em Supercross e Motocross e um forte compromisso no campeonato de Supersport, significa que 2024 promete ser um ano muito emocionante para a Triumph Racing."

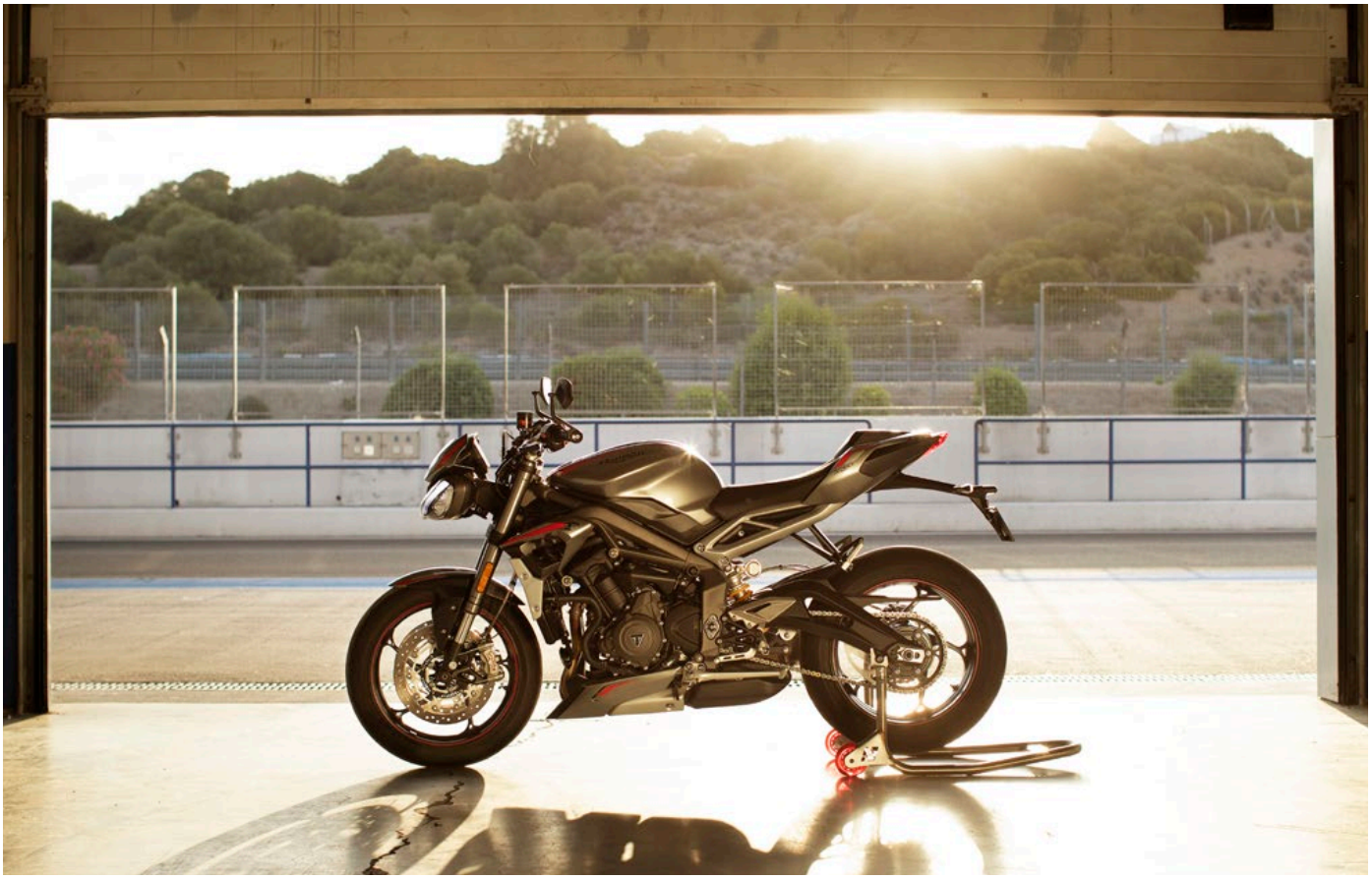
Peter Hickman, proprietário e piloto da Equipa de PHR Performance, acrescentou:

"A Daytona 200 é uma corrida que tenho assistido ao longo dos anos e na qual sempre quis competir. Finalmente conseguimos organizar tudo para não só eu, mas também o "Coopes", competirmos com o apoio oficial da Triumph, o que é absolutamente incrível e mal posso esperar! Estamos a usar as mesmas motos com as quais vamos competir no TT da Ilha de Man deste ano, por isso também é uma boa plataforma para testes adicionais." "Mal posso esperar para entrar em pista e correr em Daytona pela primeira vez. Dizer que estou entusiasmado é um eufemismo e sei que, com o conjunto que temos, seremos fortes candidatos."

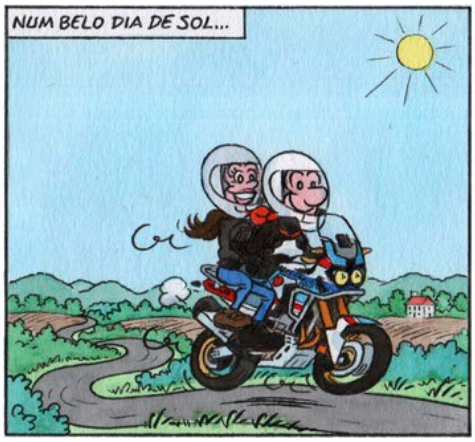
Richard Cooper, piloto da Equipa de Desempenho PHR, também expressou o seu entusiasmo: *"Estou muito entusiasmado por voltar à Daytona 200! A última vez que corri aqui foi em 2008, onde terminei em quinto lugar na corrida principal. Este ano, estou de volta com a Triumph e a Equipa de PHR Performance na Street Triple 765 RS. Acredito que, com esta equipa e esta moto, podemos alcançar o topo! É um grande esforço de todos na equipa trazer as motos, equipamentos e pessoal do Reino Unido, mas com a equipa que temos, estou confiante de que estaremos prontos desde o primeiro treino. Olhando para os resultados anteriores, a Triumph Street Triple tem sido um grande conjunto, vencendo em 2022 e mostrando-se forte em 2023. Estou ansioso por proporcionar um bom espetáculo para os fãs."*

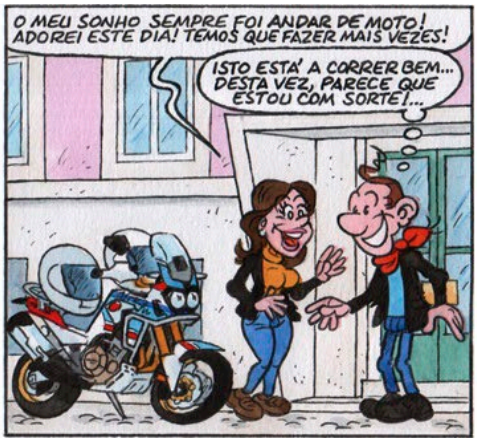
A Triumph tem uma longa história em Daytona, com vitórias da equipa de fábrica em 1966 e 1967, com Buddy Elmore e Gary Nixon, respetivamente.

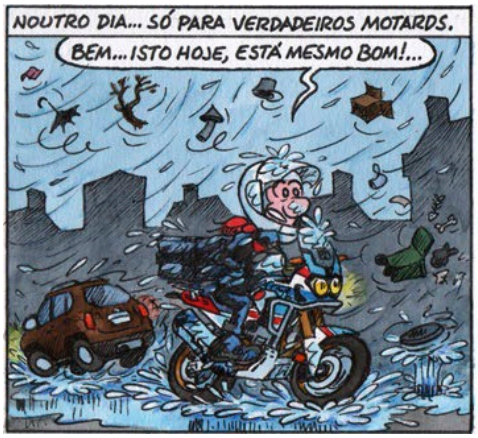
De forma notável, Brandon Paasch venceu em 2022 na estreia da Street Triple 765 sob o regulamento Supersport, aproveitando o binário superior do motor tricilíndrico para sair da última curva e conquistar a vitória de forma emocionante, cruzando a linha de meta com uma vantagem de 0,007 segundos. //



AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



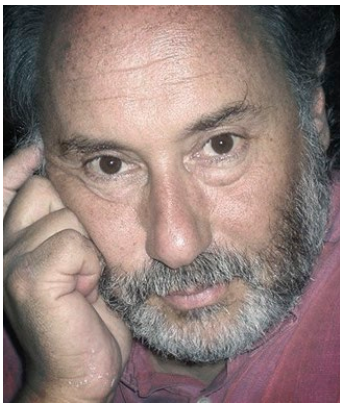




MOTOS USADAS

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

ANDAR DE MOTO



Paulo Araujo
Motociclista, jornalista e comentador desportivo

Meio século A ANDAR DE MOTO

Num dia frio mas soalheiro de Fevereiro de 1975, portanto há 49 anos, entrei numa pequena loja de motos em Kensington, Londres, e apalavrei a compra da minha primeira moto. Era uma Honda C70 amarelo torrado, automática que, passe o modesto desempenho, atingindo uns assustadores 90 Km/h, assim cumpria logo ali dois desígnios: primeiro, não começar por uma 50cc, diferenciando-me da quase totalidade dos portugueses e, em segundo, adquirir um veículo que permitia circular nas auto-estradas, ao mesmo tempo que ainda possibilitava a condução com carta de aprendizagem.

Quer isto dizer que, chegados a 2024, cumpre-se meio século que ando de moto quase diariamente. Acho que nesse período nunca estive mais do que escassos dias sem andar de moto, de uma forma ou outra. A seguir, ainda nesse ano, seguiu-se uma CB250G5 azul metálico, e no ano seguinte uma CB400 Four nova azulinha. Por este altura, já estão a ver que Honda era a minha marca e azul a cor favorita... bem, não é bem assim... A escolha da CB400F recaia sobre a vermelha, mas nesses dias em que o mercado inglês representava 250.000 vendas por ano, não havia essa côr para entrega Era esperar pelo outono ou contentar-me com a azul... e eu queria muito aproveitar o verão!

Esses primeiros dois anos de aprendizagem foram duros.. o trânsito de Londres é intenso e impiedoso, as ruas estreitas frequentemente escorregadias e cheias de armadilhas e a única experiência anterior tinham sido umas voltas tímidas numa ou outra Sachs Minor ou Maxi Puch dalgum amigo... Chuva, gelo, paralelepípedos e alguma ingenuidade (ele não pode virar aqui... mas vai... bang!) contribuíram para algumas quedas sem consequências de maior e, em breve, estava muito mais à vontade, aventurando-me às cidades e campos circundantes e juntando-me nos fins-de-semana às multidões que acorriam às corridas em Brands Hatch ou Mallory Park.

Nunca fui de encher as motos de bagagem, preferia um saco de depósito que se removia à chegada e servia de mala e, com um mapa enfiado na pochete transparente por cima, a servir de "GPS".

Bons pneus ingleses completavam a preparação, mais tarde complementados na 400 Four com um disco mandado perfurar que melhorava a travagem no molhado. Gradualmente, fiz um grupo de amigos motards portugueses, todos em muito mais rápidas Yamaha RD350 ou Kawasaki 900, que lá iam aturando as minhas comparativamente lentas Honda com um ou outro comentário trocista.

A verdade é que o recurso à moto me dava um raio de acção impensável em transportes públicos ou de carro, ajudando no grande triângulo que fazia todos os dias casa/colégio/trabalho, que em termos de distâncias nacionais, seria qualquer coisa como viver na Ericeira, estudar em Setúbal e trabalhar na baixa Lisboeta. A esse ritmo, e debaixo de chuva e sol, a experiência acumulava-se a ritmo exponencial e em breve era difícil ser apanhado desprevenido. Também comecei a interessar-me pela mecânica elementar e manutenção, áreas até então desconhecidas. As mãos brutas que moíam parafusos começaram a ganhar uma noção de apertos e em breve, à medida que o stock de ferramenta crescia, eram os outros a pedir conselhos sobre como fazer isto ou aquilo.

Já havia poucas áreas da experiência moto em que não me tivesse aventurado. Faltava a competição que viria a seguir, mas antes, a ainda dei instrução quando tirei um curso de instrutor/examinador. Quando a estas áreas se juntou o jornalismo, a experiência alargou-se ainda mais... Já de volta a Portugal, acrescentei comentários em pista, Rádio e TV. De jornalista, passei a editor e restaurador... Ao longo dessas décadas, conheci gente emblemática do meio, gigantes da indústria ou do desporto...

Mas há sempre mais a aprender e essa experiência ainda cresce, todos os dias! //

HONDA

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:

Honda plus
GARANTIA 5 ANOS

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.