



BMW F900GS

TESTE

**TRIUMPH
DAYTONA 660**



» **TESTE**

*CFMOTO 700MT
KYMCO DTX 125 TCS*

» **REPORTAGEM**

APRESENTAÇÃO LÉS-A-LÉS 2024

» **EQUIPAMENTO**

*REV'IT!
CONTROL
AIR H2O*





Agite a colmeia

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



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



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

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

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Os motociclistas e a isenção jornalística

Regularmente recebo comentários aos testes publicados nestas nossas páginas. Uns desfazem-se em reclamações, porque testámos “charutos” e não motos “boas”, outros dão a entender que somos “vendidos” a esta ou aquela marca, enquanto outros afirmam-no mesmo. Uns queixam-se porque não mencionámos este ou aquele pormenor, seja favorável ou desfavorável, e outros ainda mostram o seu descontentamento por razões que me são completamente alheias, como a altura do assento, o peso da moto, a sua distância entre eixos ou pelo valor do IUC. Até já recebi quase insultos pelo facto de determinada moto testada estar esgotada e ter um prazo de entrega muito dilatado! Enfim, nas minhas caixas de correio caem as mais diversas mensagens, umas mais anedóticas, outras mais polidas, algumas mais ordinárias, mas também, poucas é verdade, de incentivo ou motivação. E tento responder a todas. Mas não escrevo estas linhas para me justificar a mim, ou aos nossos colaboradores, antes em jeito de desabafo.

Porque a verdade é que testar uma moto tem menos a ver com a máquina do que com o condutor. Os gostos são diferentes de pessoa para pessoa, cada um tem a sua compleição física e a sua agilidade, as sensibilidades também mudam e os níveis de experiência são diferentes. O próprio incentivo ou a habilidade para andar de moto difere de pessoa para pessoa. Acontece frequentemente eu gostar de determinada moto e haver quem considero experiente, a dizer que não gostou

de a conduzir, sendo que o oposto também é verdade. Eu próprio, experimento motos que num primeiro contacto não me seduzem e que, quando ando nelas no dia seguinte, me parecem completamente diferentes e muito mais interessantes. Umas só ao cabo de algum tempo revelam os seus piores aspetos enquanto outras demoram a revelar o seu verdadeiro potencial. Até já me aconteceu testar determinada moto e passado uns tempos voltar a conduzir um modelo igual e notar sensações diferentes. E recomendo sempre que, antes de comprar uma moto, qualquer um deve primeiro testá-la, porque o que pode ser bom para mim, pode não agradar aos demais.

Mas nada disso é relevante, quando sei que certos leitores comparam o incomparável, e que outros mostram preconceito relativamente a uma marca, ou fanatismo relativamente a outra, ou apenas e tão só têm gostos diferentes! E também costumo dizer que não há motos perfeitas. Existe sempre um compromisso, cujos fatores variam de importância para cada motociclista.

E se é verdade que respeito todas as marcas, os importadores, os concessionários e os proprietários dos modelos que testo, também é verdade que quando algo se me afigura como um problema ou defeito grave, ou o digo publicamente ou simplesmente nem escrevo o teste. Pode ser que um dia a Inteligência Artificial, porque não? aprenda a testar motos. E então, gostava de ver os comentários! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 30 TRIUMPH ROCKET 3
- 36 HARLEY-DAVIDSON ICONS E ENTHUSIAST COLLECTIONS
- 40 INDIAN FTR X RSD SUPER HOOLIGAN
- 44 TRIUMPH TRIDENT TRIPLE TRIBUTE
- 48 HONDA CB125R
- 50 KTM RC 8C
- 54 FSD 59



TESTE

- 58 BMW F900GS
- 68 TRIUMPH DAYTONA 660
- 78 CFMOTO 700MT
- 86 KYMCO DTX 125 TCS



REPORTAGEM

- 122 APRESENTAÇÃO LÉS-A-LÉS 2024



CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: OS MOTOCICLISTAS E A ISENÇÃO JORNALÍSTICA
- 6 PEDRO ALPIARÇA: O ESTAFETA
- 56 ADELINA GRAÇA: AS FRONTEIRAS
- 114 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS - BULGÁRIA E A BELA PLODIV
- 126 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 128 PAULO ARAUJO: OLIVEIRA DA SERRA (ALGARVIA)





**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

O Estafeta

Lembro-me como se fosse hoje. Ainda era eu um adolescente que sonhava com tudo o que tinha duas rodas - num fascínio obsessivo que me consumia a atenção e inundava os sentidos - e tudo à minha volta parecia gravitar para esse mundo.

Era a época das DT/LC, das Casal Boss, das Typhoon, Target, BWS, etc.. Todas tinham o seu carisma próprio e emprestavam doses irreais de heroísmo aos seus donos. Muitos deles, sendo meus amigos, deixavam-me dar umas voltinhas, mitigando a experiência aborrecida de ter me ouvir durante horas a fazer perguntas importantíssimas sobre muito pouco...

Neste contexto de escola secundária, existiam dois tipos de jovens motociclistas. Aqueles a quem os pais lhes tinham oferecido uma moto, e os outros que trabalhavam nas horas vagas para as manter. Os desta segunda estirpe serviam-se muitas vezes da máquina para fazerem serviços de entregas e, nas longas horas a desafiarem o trânsito e os outros perigos citadinos, dava-lhes por vezes a sensação de terem vestido uma capa da imortalidade.

Geralmente eram os mais temerários, os chamados “artistas de circo”, aqueles em que a testosterona lhes lançava o desafio da glória perante os amigos. O domínio da máquina era forjado no mais fino fio da navalha, apenas a sorte servia como júri dos eleitos.

Esta era a minha visão - algo dourada - de uma profissão exigente e pouco apreciada na sociedade, algo que não mudou nos dias de hoje. A realidade quotidiana de qualquer estafeta sobre duas rodas mudou bastante na sua génese, as plataformas digitais tratam-nos como números e a turba urbana não os respeita minimamente. São mal pagos, não têm direitos e grande parte deles estão fora do seu país em condições pre-

cárias. Trabalham sob intempéries, com máquinas mal cuidadas, lutando contra uma concorrência feroz, nada regrada. São culpados pelos roubos de peças de outras motos, são culpados pelo mau serviço dos artigos que entregam, são culpados por conduzirem de um modo demasiado... relaxado.

Os tempos mudam e já não consigo ver a paixão associada ao veículo. Envelheci com a imagem gravada de ver uma Suzuki GS 500E completamente deitada a raspar as peseiras, na gigantesca rotunda do Centro Sul. Aquela pizza jamais chegou em condições de ser consumida, mas isso não me interessava, o acto de pilotagem era inconscientemente sublime.

Estamos num registo imediatista e impessoal, em que a nossa satisfação nos torna alheios ao caminho percorrido. Mas sempre que o pretexto surge, meto conversa e, se estiver um dia de cão, falo de como “está difícil para andar de moto”. Do lado de lá, raramente encontro empatia. Não é andar de moto, é trabalho. E difícil é estar longe da família. //

Envelheci com a imagem gravada de ver uma Suzuki GS 500E completamente deitada a raspar as peseiras, na gigantesca rotunda do Centro Sul.

V85TT MOTO GUZZI

ROCK(S) N ROAD(S)

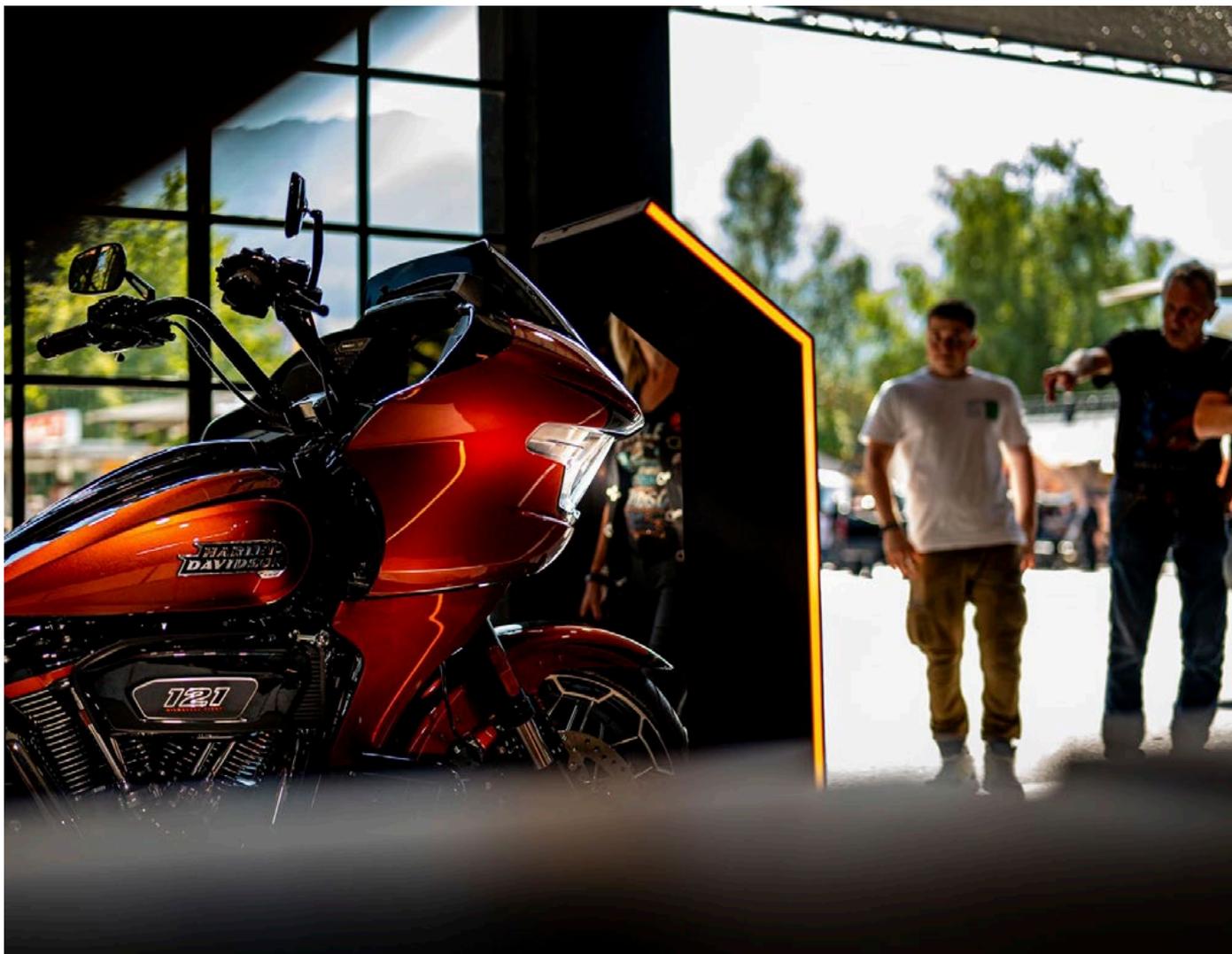
A AVENTURA FAZ PARTE DO TEU ADN

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




MOTO GUZZI®

WWW.MOTOGUZZI.PT



Detalhes do 30º Rally Europeu Harley Owners Group

A HARLEY-DAVIDSON REVELOU DETALHES DO 30º RALLY EUROPEU HARLEY OWNERS GROUP A SER REALIZADO EM SENIGALLIA, ITÁLIA, NESTE VERÃO 2024.

SENIGALLIA, Itália, será o ponto de encontro para os aficionados pelos modelos da Harley-Davidson. Neste verão do ano de 2024 30º Rally Europeu Harley Owners Group (H.O.G.).

Marcado para acontecer de 6 a 9 de junho de 2024, este evento promete cultura motociclista, música vibrante e uma pitada de aventura em terras italianas.

Com mais de 50.000 entusiastas esperados, o rally é conhecido por atrair devotos da Harley-Davidson e

membros do Harley Owners Group de todo o mundo.

Este ano, a festa será na histórica cidade portuária de Senigallia, situada na encantadora região de Le Marche, no coração da Itália. O evento gratuito irá celebrar sua 30ª edição com uma atmosfera de festa, culinária local, entretenimento e, é claro, muita paixão pelas icônicas motos da Harley-Davidson.

Um dos pontos altos do rally será o palco principal na deslumbrante Piazza Garibaldi, que servirá como o

epicentro do entretenimento, com artistas de renome nacional e internacional subindo ao palco em todas as noites do evento. Além disso, os participantes terão a oportunidade de sentir a adrenalina da aventura com uma experiência off-road na Pan America 1250 Special, o modelo exclusivo de adventure touring da Harley-Davidson.

Joan Pedrero, piloto de elite do Dakar, estará presente para compartilhar as suas experiências e mostrar a incrível capacidade da Pan America 1250, que recentemente fez história ao competir e vencer na Africa Eco Race.

A marca de estilo custom Deus Ex Machina estará também presente, trazendo seu toque único à festa e adicionando ainda mais charme ao evento.

E, é claro, não poderia faltar o icônico desfile da Harley-Davidson, onde milhares de motos desfilarão pelas ruas históricas de Senigallia no sábado, 8 de junho de 2024.

Os entusiastas também terão a chance de exibir suas próprias criações no Custom Bike Show, programado para animar a Piazza Garibaldi na sexta-feira, 7 de junho. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

MT

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

 **HONDA**

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



Michelin inicia reciclagem de pneus

A MICHELIN UNIU-SE A ANTIN E ENVIRO, QUE COMPLETARAM O PLANO DE INVESTIMENTO PARA A PRIMEIRA FÁBRICA DE RECICLAGEM DE PNEUS USADOS EM UDDEVALLA, NA SUÉCIA.

A PARCERIA entre Antin e Enviro, iniciada em março de 2023, culminou na decisão final de investir na construção da primeira unidade de reciclagem de pneus usados.

Esta planta, localizada em Uddevalla, Suécia, recebeu todas as autorizações necessárias e já iniciou a construção, com previsão de operação até 2025.

Com capacidade para processar cerca de 35.000 toneladas de pneus por ano, espera-se que a fábrica crie até 40 empregos locais.

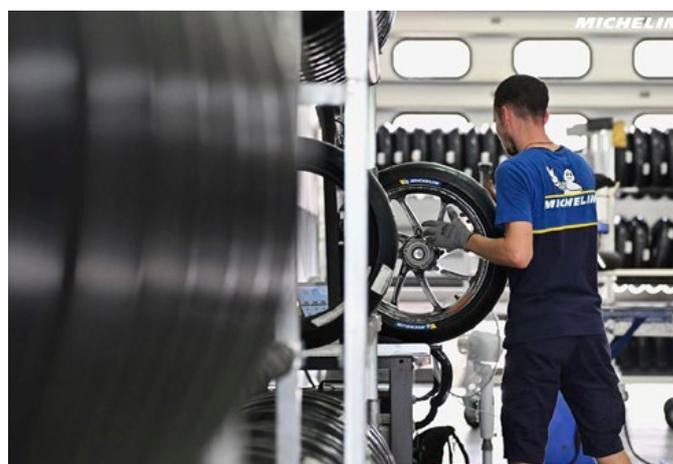
Além do financiamento para a construção da unidade de produção, a parceria firmou contratos plurianuais para o dar fim aos pneus usados, sem fumo negro nem óleo de pirólise.

A Michelin, fornecedora oficial de pneus para MotoGP, como acionista minoritária desta parceria, comprometeu-se a colaborar no desenvolvimento futuro da empresa.

A empresa tem como objetivo produzir matérias-primas sustentáveis a partir da reciclagem de pneus usados, contribuindo para a redução das emissões de CO2.

Desenvolvida pela Scandinavian Enviro Systems, os benefícios ambientais provêm da substituição de combustíveis fósseis a fim de reduzir as emissões de CO2, desta forma é possível reduzir significativamente o impacto ambiental da indústria de pneus.

Esta iniciativa visa atingir uma capacidade de reciclagem de um milhão de toneladas de pneus em fim de vida, descartados anualmente em toda a Europa. //



4 | Ever
DUCATI

4 anos de garantia*



Nova Ducati DesertX Rally

Domina qualquer terreno

Nascida no deserto e preparada para dominar qualquer terreno, a nova Ducati DesertX Rally foi desenhada para que experimentes a verdadeira liberdade. Com uma admirável tecnologia e um equipamento extraordinário, a versão Rally da DesertX possui uma maior capacidade off-road graças à suspensão traseira PRO Kayaba, as jantes Takasago Excel com cubos maquinados e raios centrais de aço carbono, o guarda-lamas dianteiro elevado e os seus seis modos de condução, entre outras características.

Off-Road? Estrada? Com a nova DesertX Rally podes fazer tudo.

Cilindrada 937 cc | Potência 110 cv @ 9.250 rpm | Binário 92 Nm @ 6.500 rpm | Peso a seco 202 kg | Altura do assento 875 mm
Consumo 5,6l/100 km | Emissões CO2 133 g/100 km

*Garantia de 4 anos com quilometragem ilimitada disponível em toda a família DesertX.





Abertas as inscrições para o Adventure Days 2024

AS INSCRIÇÕES PARA O ADVENTURE DAYS 2024 JÁ ESTÃO DISPONÍVEIS E PROMETEM UMA EXPERIÊNCIA INIGUALÁVEL!

O **ADVENTURE DAYS 2024** está de regresso, levando as trails e maxi-trails de volta ao seu habitat natural, numa experiência turística sem fins competitivos, mas repleta de adrenalina e emoção.

Nesta edição especial, serão explorados os pitorescos caminhos alentejanos, onde tudo começou há 13 anos. O arranque para a jornada será pelos deslumbrantes cenários do Baixo Alentejo, mais precisamente em Beja, onde o Camping de Beja será o ponto de partida para um fim de semana emocionante, repleto de convívio e aventura sobre duas rodas.

No 13º Adventure Days, os participantes serão desafiados a explorar a região, com um percurso de aproximadamente 200 km no sábado e 130 km no domingo.

As refeições de sexta e sábado serão servidas na Associação Nerbe/Aeal, a cerca de 1,0 km do Acampamento, enquanto o almoço de domingo será na Herdade da Figueirinha (a 10 km do Acampamento). Importante referir também que a bagagem e viaturas de apoio podem permanecer no camping durante todo o evento, tal como também podem ser deixados na Herdade da Figueirinha para quem optar pela instalação no Hotel.

A inscrição tem um valor de 150,00€ e inclui o welcome pack com T-shirt, autocolante do evento e brindes, jantar de sexta, beberete na EasyPneus e Maxxis, jantar de sábado, almoço de domingo, local para acampamento, percurso em "GPX" e seguro de acidentes pessoais.

Com as inscrições já abertas, garanta o seu lugar nesta que será a 13ª edição do Adventure Days neste link. //



SEXTA-FEIRA, 10 DE MAIO

18:00h - Abertura do secretariado e check-in no Hotel Melius

20:30h - Jantar de receção na Associação Nerbe/Aeal (cada participante desfrutará da sua refeição à medida que chegar e proceder ao check-in)

SÁBADO, 11 DE MAIO

08:30h - Briefing

09:00h - Início do passeio

16:00h - Beberete nas instalações da EasyPneus e Maxxis

20:00h - Jantar na Associação Nerbe/Aeal

DOMINGO, 12 DE MAIO

08:30h - Briefing

09:00h - Início do passeio

13:00h - Almoço de encerramento na Herdade da Figueirinha



OFERTA

KIT DE MALAS ORIGINALS BENELLI



TRK 702 X

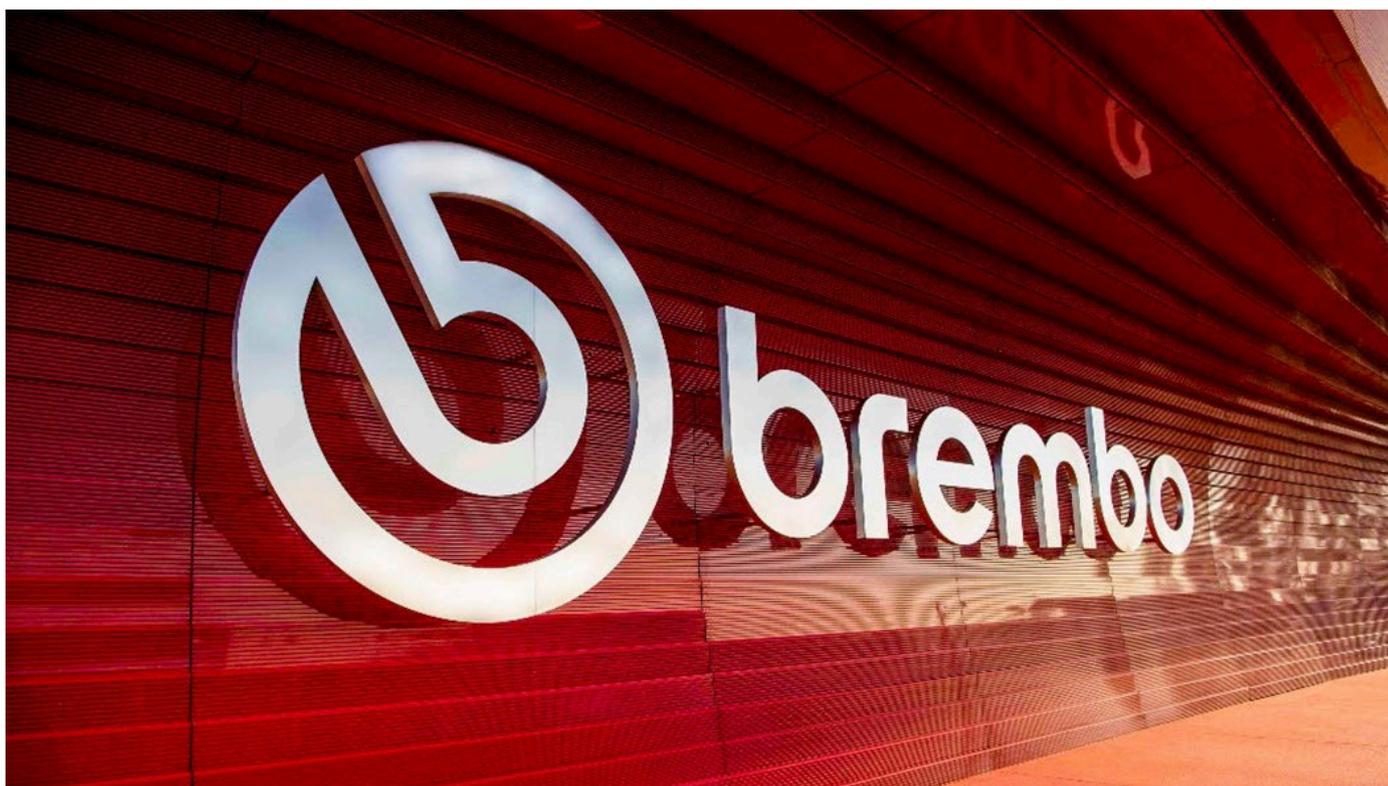
CHEGOU A NOVA ERA DA AVENTURA!

Viaja sem limites com a nova **TRK 702 X**! Esta Trail com carácter off-road vem equipada com argumentos de sobra, como as jantes raiadas e uma grande capacidade de carga que a tornam apta às mais prolongadas aventuras.

Oferta Kit de Malas Originais Benelli

Campanha reservada aos modelos TRK 702 e TRK 702 X matriculados até 31/05/2024 nos concessionários aderentes. Limitado ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor.

Descobre-a num concessionário Benelli.



Brembo expande a sua actividade

DEPOIS DE TER ADQUIRIDO DUAS MARCAS EUROPEIAS CONCORRENTES, A FABRICANTE ITALIANA ESPECIALIZADA EM SISTEMAS DE TRAVAGEM, VAI CONSTRUIR UMA NOVA FÁBRICA NA ÁSIA.

BREMBO, a fabricante líder global em sistemas de travagem, nascida em 1961 e cuja sede em Itália o Andar de Moto já teve oportunidade de visitar, vai abrir um novo local de produção na Tailândia.

O investimento de aproximadamente 40 milhões de euros reflete a estratégia do Grupo italiano para expandir globalmente a sua presença industrial, o que lhe vai permitir aproveitar novas oportunidades de crescimento na região do Sudeste Asiático.

O novo local irá fabricar sistemas de travagem para motociclos, destinados aos produtores europeus e americanos. Localizado na província de Rayong, a sul da capital Bangkok, centro da produção de motociclos daquele país, o local, uma vez totalmente operacional, empregará cerca de 150 pessoas.

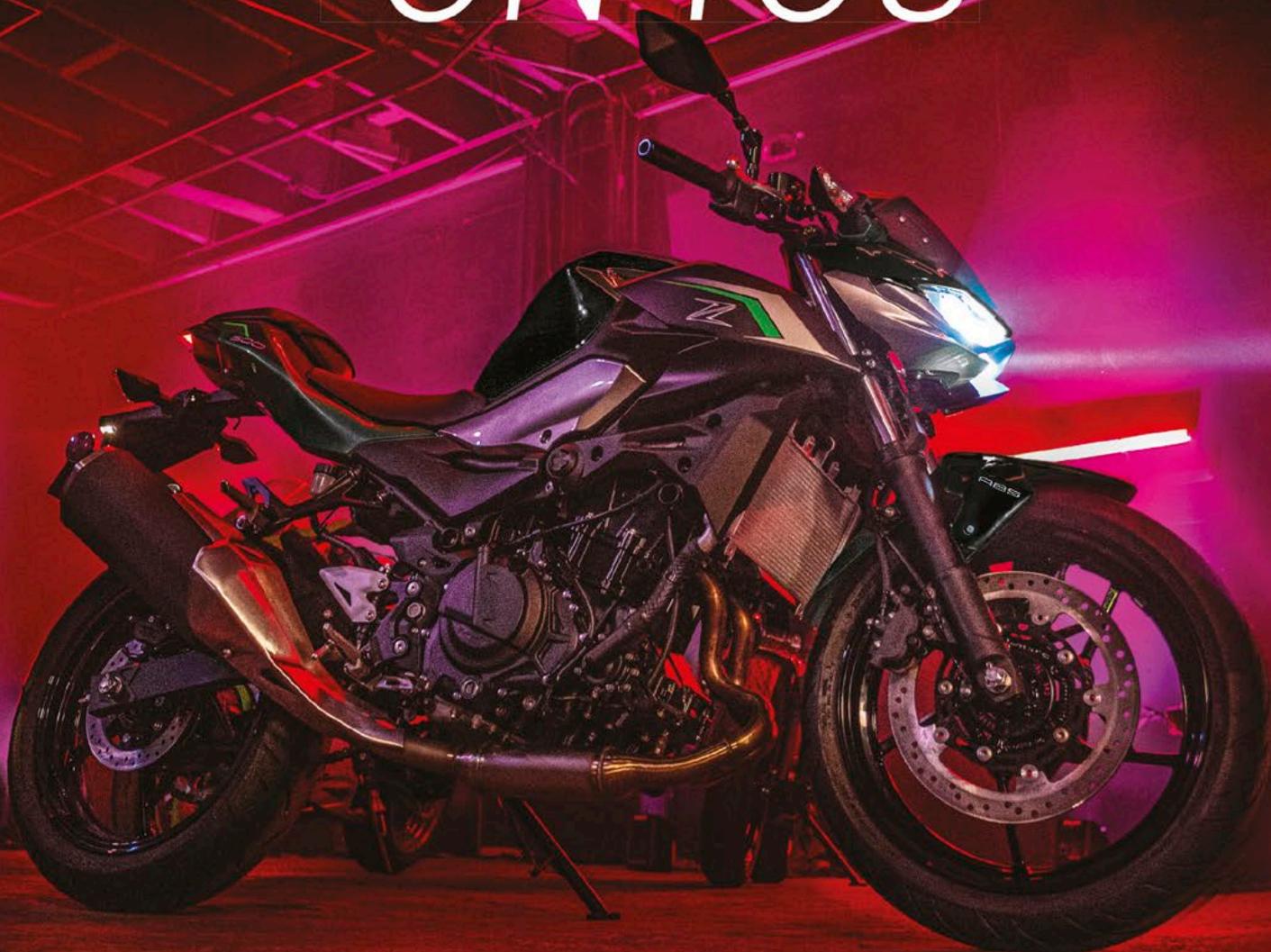
Este projeto complementa os recentes investimentos da Brembo no mercado de motociclos, que também incluíram as aquisições da SBS Friction na Dinamarca e da JJuan em Espanha, esta por um valor de 73 milhões de Euros.

Tais aquisições permitiram ao Grupo melhorar as suas ofertas de produtos dedicados a veículos de duas rodas. O negócio de motociclos representa aproximadamente 13% das receitas totais da Brembo.

“A abertura do novo local de produção na Tailândia é um passo crucial na nossa estratégia de expansão global”, disse Daniele Schillaci, CEO da Brembo. “Fortalecemos a nossa posição no segmento chave de duas rodas e consolidamos o papel da Brembo como Fornecedor de Soluções para os nossos clientes que operam no país. Com este investimento, preparamos o terreno para futuros desenvolvimentos do nosso negócio na região”.

Na passada sexta-feira, 16 de fevereiro, realizou-se uma cerimónia local que marcou o início dos trabalhos de construção das novas instalações. Espera-se que a nova unidade de produção esteja operacional no primeiro trimestre de 2025, cobrindo uma área de aproximadamente 17.000 metros quadrados, num terreno expansível até 95.000 metros quadrados para permitir futuras expansões. //

ALLEYES ON YOU



NOVA

Z 500

Todos os olhos estão postos em ti quando conduzes a novíssima supernaked Z500. Com um chassis distinto e um potente motor de 451cc, esta streetfighter de estilo agressivo é para aqueles que gostam de ser vistos.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

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



Indian Riders Fest 2024

O INDIAN RIDERS FEST 2024 (IRF24) ESTÁ A PREPARAR-SE PARA UMA CELEBRAÇÃO ÚNICA COM O TEMA "DE VOLTA NO TEMPO".

A INDIAN Motorcycle e o IRF24 orgulham-se de anunciar um programa emocionante que promete transportar os entusiastas de motos para as décadas de 70, 80 e 90. Este evento, que reúne apaixonados de todo o mundo em torno da marca Indian Motorcycle, será realizado em České Budějovice (Budweis), na República Checa, de 13 a 16 de julho de 2024.

Após o sucesso de 2023, que atraiu mais de 3000 pessoas de 39 nacionalidades diferentes, o IRF24 decidiu estender a duração do evento com um dia extra de atividades.

Este ano promete ser ainda mais emocionante, com um programa repleto de eventos exclusivos e experiências únicas para os amantes dos modelos Indian.

Os destaques do programa incluem a oportunidade de ganhar um modelo 2024 da Indian e outros prêmios emocionantes num grande sorteio. Além disso, os participantes poderão testar os últimos modelos

de motos Indian, participar em passeios guiados pela pitoresca região da Boêmia do Sul e desfrutar de uma variedade de pratos internacionais e bebidas de food trucks.

Haverá também workshops e sessões interativas com especialistas da indústria e lendas do motociclismo, bem como concertos ao vivo, shows de DJ, performances de dança e arte de rua para animar ainda mais o ambiente.

O IRF24 é mais do que apenas um encontro de motociclistas, é uma celebração da paixão e da aventura partilhada por todos os que amam as Indian Motorcycle.

Este ano, o tema "De Volta no Tempo" promete uma viagem emocionante pelas décadas passadas, enquanto os participantes criam novas memórias e fortalecem os laços de amizade nesta comunidade global de entusiastas de motos. //

V-STRIM 800 DFE

OPINIÃO DA IMPRENSA

“...uma óptima moto para viajar



ANDAR DE MOTO

“A posição de condução é extremamente agradável, o assento é confortável para o condutor e para o passageiro (temos uma grelha com pegadas integradas), e nem os poisapés com apoio em borracha foram esquecidos. As paixões não se discutem, especialmente quando somos surpreendidos!”



MOTORCYCLE.COM

BEST ADVENTURE MOTORCYCLE 2023
BEST VALUE MOTORCYCLE



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



LXL Motos abre loja de motos em Celeirós (Braga)

O NOVO ESPAÇO COM MAIS DE 200M2 ABRIU PORTAS EM CELEIRÓS NO PASSADO SÁBADO DIA 24 DE FEVEREIRO

NUMA inauguração que reuniu uma grande quantidade de amantes das duas rodas, este novo espaço à entrada de Braga tem em exposição toda a gama da Macbor e QJ Motor, e muito brevemente, terá a 3o marca do Grupo Motos Bordoy Portugal, a Kove.

Filipe Lopes, gerente da LXL Motos, destaca que “Este novo espaço vem ao encontro das necessidades dos motociclistas da região pois teriam de deslocar-se para outros concelhos para encontrar os modelos da Macbor e QJ Motor. Este é um passo em frente na afirmação da LXL Motos no mercado das duas rodas, contando com o apoio na retaguarda de um importador que, além de disponibilizar uma gama ampla de modelos nos vários segmentos, privilegia o pós-venda como fator diferenciador para a afirmação das suas marcas no mercado nacional”.

Paulo Anjos, diretor geral da MB Portugal, comen-

tou que “é com muita satisfação que testemunho a aposta da LXL Motos nas marcas Macbor, QJ Motor e futuramente na Kove para alavancar o seu crescimento no mercado das duas rodas, sendo que já é uma casa referência para muitos motociclistas.”

Apesar da “juventude” das marcas no mercado nacional, os números revelam um crescimento gradual que, para o responsável da empresa sediada em Águeda “é sinónimo da confiança que a rede de concessionários Macbor e QJ Motor deposita no nosso trabalho, sendo que ainda temos grandes desafios pela frente, tal como o de chegar a mais concelhos no território nacional, e o de, brevemente, implementar o lançamento da marca que mais “ruído” tem feito a nível mundial: a Kove, sobretudo depois do seu bom desempenho nas últimas edições do rally Dakar.” //

NOVO MODELO

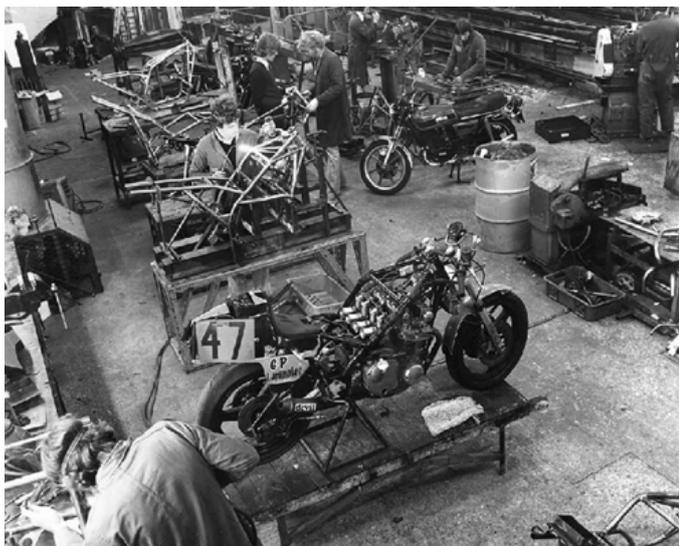
700MT



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.





Adeus, Harris Performance

A HARRIS PERFORMANCE, ESPECIALISTAS DE QUADROS E FABRICANTE DE MOTOS DESPORTIVAS CRIADA PELOS IRMÃOS LESTER E STEVE HARRIS E STEVE BAYFORD NO INÍCIO DOS ANOS 70, FOI ABSORVIDA PELA EICHER MOTORS, O PROPRIETÁRIO INDIANO DA ROYAL ENFIELD, QUE DECIDIU FECHAR AS INSTALAÇÕES DE HERTFORD E TORNAR OS SEUS SERVIÇOS EXCLUSIVOS.

ISTO significa que a experiência no fabrico de quadros e chassis deixará de estar disponível para clientes externos, com a empresa a mudar das instalações de Hertford e a trabalhar em exclusivo para os novos donos.

Vale a pena lembrar que, a dada altura, a Harris foi licenciada pela Yamaha para fabricar motos de Grande Prémio com o seu motor da YZR500 para ajudar a encher as grelhas nos anos noventa, em paralelo com a ROC de Serge Rosset em França.

A Eicher comprou a Harris Performance em 2015 pela sua experiência em chassis e trabalho de prototipagem, que era realizado na base de Hertford, que tinha sido a fonte de tantas motos de corrida e desportivas ao longo dos anos, incluindo a Harris Magnum derivada de máquinas de resistência e motos de MotoGP para muitas das estrelas.

Uma nova e mais extensa instalação será construída no Centro de Tecnologia da Royal Enfield no Reino Unido, em Bruntingthorpe, Leicestershire.

Simon Warburton, diretor de gestão de programas da Royal Enfield, afirmou: "Posso confirmar que não vamos encerrar a Harris Performance, mas vamos transferir as

operações de Hertford para as nossas instalações de Bruntingthorpe, para estarmos mais perto da equipa de conceção e desenvolvimento. O que vai parar é o envolvimento da Harris com clientes 'externos' - a partir de agora, trata-se apenas do nosso próprio desenvolvimento de produtos."

Num anúncio oficial, a fábrica sediada na Índia comentou: "O nosso Centro de Tecnologia do Reino Unido, (...) tem sido fundamental na conceção e desenvolvimento dos motociclos mais vendidos a nível mundial, tornando a Royal Enfield líder mundial no segmento de peso médio e uma das marcas de topo no mercado mundial de motociclos premium.

"Com vista a melhorar ainda mais as nossas capacidades e a criar mais sinergias na nossa abordagem, (...) vamos expandir a nossa presença em Bruntingthorpe, investindo numa nova instalação construída para o efeito na GB (...)."

"Durante os próximos seis meses, iremos transferir todas as operações para Bruntingthorpe."

A imagem mostra os primeiros dias das oficinas da Harris Performance, e o falecido Steve Harris com o irmão Lester com um chassis Magnum mais recente ao lado.//

Eight Mile

Eight Mile 125 LC
por 3.299€*



MOTOR COM 4 VÁLVULAS E REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA
MONOAMORTECEDOR TRASEIRO COM SISTEMA DE BIELAS
PAINEL INSTRUMENTOS LCD
ILUMINAÇÃO FULL LED
PROTETOR DE FAROL DIANTERO
DISPONÍVEL EM ● VERMELHO ○ PRETO MATE ● BRANCO

Classic is the new wave.**

 **macbor**
SMART YOURSELF

MACBOR.PT

SEGUIE-NOS



MACBOR RECOMENDA 

* P.V.P. (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. ** O estilo clássico é a nova moda.



Husqvarna confirma produção da Svartpilen 801

A HUSQVARNA MOTORCYCLES ESTÁ PRESTES A ANUNCIAR TODOS OS DETALHES DA SUA MAIS RECENTE NAKED NEO-RETRO DE ALTA CILINDRADA, A SVARTPILEN 801.

A **NOVA** Husqvarna Svartpilen 801 foi projetada para oferecer uma poderosa combinação de desempenho, agilidade e estilo contemporâneo para elevar ainda mais a experiência de condução.

Com apenas 181 kg de peso e alimentada por um motor bicilíndrico paralelo compacto que produz 105 cv de potência, a Svartpilen 801 oferece uma dinâmica relação peso-potência.

A versatilidade da Svartpilen 801 é ainda mais aprimorada por ajudas eletrônicas de última geração, incluindo de série o Easy Shift para trocas de caixa suaves. Um pacote de tecnologia líder na sua classe maximiza a experiência de condução e a segurança em cada passeio.

Como parte de um extenso processo de testes, o

protótipo da Svartpilen 801 foi conduzido tanto numa pista oval de flat-track como numa pista de gelo. Este programa diversificado desempenhou um papel vital no desenvolvimento de uma moto verdadeiramente versátil que encoraja a escapar do comum.

O estilo distinto e minimalista da nova Svartpilen 801 é alcançado por uma seleção de componentes marcantes que se combinam para criar uma moto única inspirada nas scramblers.

Ergonomia e aerodinâmica envolvem motor e quadro, enquanto o amortecedor de direção e a suspensão WP ajustável proporcionam conforto em cada passeio.

Mais dados técnicos da nova Husqvarna Svartpilen 801 serão divulgados a 19 de março de 2024. //



ESTILO E *Diversão*

LEONCINO125

P.V.P.: 3.490,00€ (IVA INCLUIDO)

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

Descobre-a num concessionário Benelli.



Uma Aventura nas Linhas de Torres

DE 20 A 21 DE ABRIL,
PREPARE-SE PARA UMA
VIAGEM DE MOTO ÚNICA,
PELAS INCRÍVEIS LINHAS DE
TORRES!

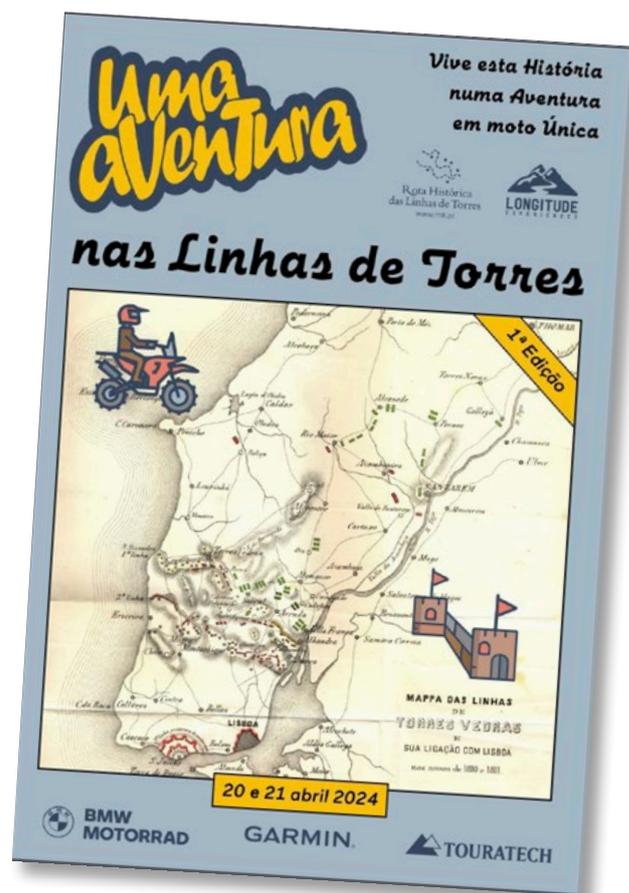
ESTÁ na hora de explorar uma das mais importantes fortificações históricas de Portugal enquanto desfruta da adrenalina e da aventura que as motos trail e big trail conseguem proporcionar. Este evento especial combina a emoção da condução off-road com a riqueza da história, proporcionando uma experiência que será uma viagem no tempo, verdadeiramente inesquecível.

Imagina-se a atravessar trilhos antigos, cortando campos verdejantes e bosques misteriosos, enquanto o sol doura as muralhas de pedra que se erguem majestosamente à sua volta? À medida que avança, ser transportado para uma época de heroísmo e estratégia militar, evidenciando as Linhas de Torres que resistiram firmemente às investidas das tropas de Napoleão Bonaparte no início do século XIX, com cada curva do caminho a revelar segredos do passado, desde os redutos estrategicamente posicionados até às trincheiras cuidadosamente escavadas e às imponentes fortalezas a inspirarem uma viagem no tempo?

Este não é apenas mais um evento de aventura, mas uma jornada pela história e pela alma de Portugal. É uma oportunidade para os amantes das motos trail e big trail, se conectarem com o passado de uma forma verdadeiramente emocionante, enquanto desfrutam da beleza intocada da paisagem que os rodeia. Uma experiência que vai ficar gravada na memória para sempre.

Esta descoberta inicia-se no sábado, dia 20 de abril, em Alhandra. No decorrer da primeira etapa, existem dois pontos de paragem/refeição e terminará para repousar e conviver no Hotel Golf Mar, no Vimieiro. Na manhã seguinte, arranca a 2ª etapa que irá levar até ao destino final, em Torres Vedras, onde será realizado o almoço e acabará o evento.

Com um cariz inteiramente turístico, estando apenas aberto a motos de tipologia trail, big trail e rally-raid. O trajecto é escolhido especificamente para este tipo de motos não estando autorizadas a participar motos de MX ou Enduro.



3 prémios serão sorteados entre os primeiros 25 inscritos!

1º prémio - Valor base da inscrição no evento (245€) em nota de crédito para usufruir futuramente num evento, tour ou formação da Longitude Experiences;

2º prémio - Um saco Touratech Extreme 50L Amarelo

3º prémio - Uma bolsa de bagagem traseira Touratech iBarra Sport

Como se pode habilitar a ser um dos premiados?

Tem de ser muito rápido nas várias etapas de inscrição. Em primeiro lugar, inscreva-se. Onde? No link de inscrição (formulário google) - através do botão "Inscrição" disponível aqui.

Preencha cuidadosamente todos os passos do formulário digital e submeta a inscrição.

Aguarde enquanto a organização confirma / valida, por ordem de chegada, as inscrições recebidas. Fique atento ao seu email.

A seguir só tem de realizar o pagamento e enviar o comprovativo conforme solicitado (tenha atenção às informações do e-mail). Para sorteio serão consideradas as primeiras 25 inscrições completas (que passaram os 3 passos acima identificados).

Depois de tudo concluído resta aguardar pela listagem dos 3 vencedores sorteados que completaram todo o processo Boa Sorte! //

aprilia®

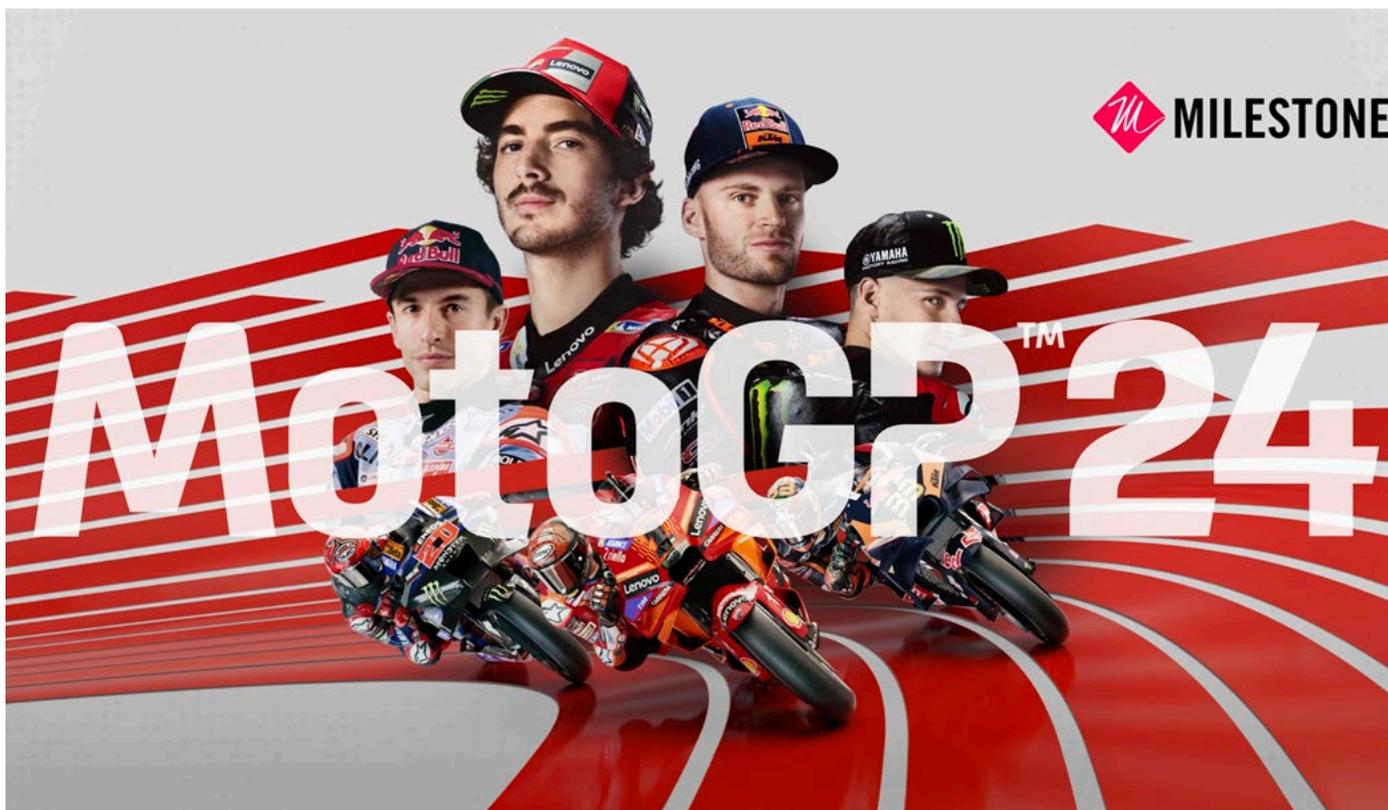
SR GT

A TUA APRILIA SR GT 125 POR 3.999€



A scooter desportiva da Aprilia. A Aprilia SR GT 125, com a sua suspensão de longo curso e rodas altas, foi pensada para a cidade e para as aventuras fora dela. E entre 1 de Fevereiro e 1 de Maio de 2024, pode ser tua por apenas 3.999€. Entra em contacto com o teu Concessionário Autorizado Aprilia e marca um test ride.

Esta Campanha é válida para o stock existente e nos Concessionários Autorizados Aprilia. O valor de 3.999€ já inclui todas as despesas de legalização e é relativo à versão CBS.



Novo Jogo MotoGP 24

PARA OS AMANTES DE CORRIDAS DE MOTOS O NOVO JOGO MOTOGP 24 PROMETE UMA EXPERIÊNCIA INTENSA.

OS AFICIONADOS das corridas de motos podem contar os dias até 2 de maio, quando o altamente aguardado MotoGP 24 irá chegar às consolas PS4, PS5, Xbox Series X|S, Xbox One, Nintendo Switch e ao PC.

Desenvolvido pela Milestone, o jogo promete uma experiência vibrante que vai além das corridas habituais. Uma das adições mais notáveis é o Riders Market, uma inovação que permite aos jogadores mergulhar num mundo dinâmico de corridas profissionais, onde podem negociar a transferência de pilotos entre equipas.

A integração das redes sociais adiciona uma camada extra de realismo, pois os gostos e as reações dos fãs podem influenciar os rumores sobre potenciais transferências, adicionando uma perspectiva intrigante ao modo carreira do jogo deste ano.

Além disso, a introdução dos Comissários Desportivos eleva o nível de desafio nas corridas, com penalizações que vão desde avisos até penalizações de tempo, dependendo do comportamento do jogador e da resposta da IA (Inteligência Artificial). Esta característica aumenta significativamente o realismo e a competitividade no MotoGP 24

Para melhorar ainda mais a jogabilidade, o MotoGP 24 apresenta um sistema de dificuldade adaptável que ajusta o desempenho dos adversários com base nas habilidades do jogador, garantindo uma experiência satisfatória tanto para novatos quanto para veteranos.

A IA e a física foram refinadas para reproduzir fielmente cenários de corrida do mundo real, com campeões experientes utilizando estratégias calculadas e novatos a tentar deixar sua marca.

O modo multijogador online recebe um grande impulso com a introdução dos Campeonatos LiveGP, proporcionando temporadas competitivas nas quais os jogadores podem subir na tabela de classificação participando em LiveGPs.

A função de cross-play permite que os jogadores compitam entre plataformas, aumentando ainda mais a diversão e a competição.

O jogo MotoGP 24 oferece ainda uma ampla gama de opções de personalização, incluindo editores para decoração de capacetes, autocolantes, números de corrida e emblemas, permitindo que os jogadores libertem a sua criatividade e compartilhem os seus designs online. //



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!



Distinguished Gentleman's Ride 2024 - Inscrições abertas

ESTÃO ABERTAS AS INSCRIÇÕES PARA O DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE (DGR) DESTE ANO, QUE ACONTECE SIMULTANEAMENTE NO DOMINGO, 19 DE MAIO DE 2024, EM TODO O MUNDO.

O MAIOR EVENTO de solidariedade do mundo para entusiastas de motos clássicas e vintage será apoiado pela Triumph Motorcycles pelo 11º ano, ajudando a aumentar a consciencialização e os fundos para a saúde mental masculina e a pesquisa do cancro da próstata.

Este ano, o DGR está a apelar a motociclistas de todo o mundo para unirem forças para um esforço monumental no sentido de acolher 1.000 passeios, em linha com a sua campanha "Side by Side, Worldwide". Para ajudar a alcançar este objetivo, a Triumph está a trabalhar com

a sua rede global de concessionários para organizar e participar em ainda mais passeios este ano.

Para inspirar todos os pilotos a angariar o máximo de dinheiro possível para as iniciativas de saúde mental masculina e cancro da próstata da Movember, a Triumph irá recompensar o melhor angariador de fundos com uma icónica Thruxton Final Edition; uma rara oportunidade de possuir um pedaço da história do motociclismo.

Para mais informações, visite www.gentlemansride.com. //

Nova forma de
Liberdade
 RENEGADE FREEDOM



3.880€

Renegade Freedom 125



3.580€



Renegade Commando 125

3.790€



Renegade Vegas 125

3.860€



Renegade Classic 125



Toda a gama em 125cc



Potência 12cv



Refrigeração líquida



Conduz com carta de automóvel



Mais "rocket" QUE NUNCA



» Galeria de fotos aqui



» Veja aqui o vídeo

Um dos indiscutíveis ícones do motociclismo, a Triumph Rocket 3, foi alvo de melhorias para o ano de 2024 e está ainda mais forte, leve e estilosa.

Lançada pela primeira vez em 2004, quando equipava a unidade motriz de 2300cc, a Triumph Rocket tem vindo a afirmar-se como a moto com mais capacidade cúbica de motor alguma vez colocada numa moto de produção.

A sua última versão, apresentada em 2019, beneficiava do já conhecido motor T-Plane de 3 cilindros em linha com uma capacidade de 2500cc, uma impressionante moto com presença musculosa e potencia incomparável. Esta revelou um sucesso com mais de 18.000 unidades vendidas por todo o mundo até à data de hoje.

Para o ano de 2024 a Triumph Rocket celebra 20 anos de existência e nada melhor que uma operação de rejuvenescimento para comemorar a data.

Além do novo nome Rocket 3 Storm R e GT, o avantajado motor viu a sua capacidade aumentar para 2.458cc e ganhou 15 cv de potência máxima, entregando agora uma potência de 182 cv às 7.000rpm. O binário também foi aumentado em 4 Nm, atingindo um novo pico de 225 Nm às 4.000rpm. A curva de binário está mais plana e rica, com o valor máximo a ser entregue em toda a faixa de média rotação, proporcionando uma aceleração explosiva e resposta sem esforço em qualquer velocidade.

A segunda grande novidade da nova Triumph Rocket 3 são as rodas de 16 polegadas na traseira e 17 polegadas na dianteira que foram atualizadas com um design de alumínio fundido de dez raios, mais desportivo, reduzindo consequentemente a massa não suspensa. Esta redução de 1 Kg em cada jante tem um impacto positivo na resposta da direção em movimento, melhorando ainda mais a agilidade da Rocket.

Também o robusto e leve quadro de alumínio, introduzido pela primeira vez em 2019, utiliza elementos fundidos e forjados para uma excepcional relação peso-potência.

Outra inovação que surgiu face ao sucesso de vendas das recentes edições especiais da Rocket que apresentavam componentes escurecidos, os novos modelos Rocket 3 Storm e GT apresentam agora um esquema de cores sombrio e melancólico e um nível impecável de detalhe e qualidade. O grande depósito de 18 litros apresenta o novo nome Storm, e cada modelo tem três opções de cores distintas em duas tonalidades. O R está disponível em Vermelho Carnaval com Preto



APRESENTAÇÃO TRIUMPH ROCKET 3 STORM R E GT



Safira, Azul Pacífico acetinado com Preto Safira mate e Preto Safira com Granito. A versão GT está disponível nas mesmas cores, mas a divisão destas no depósito é invertida, proporcionando um visual distintivo e de alto impacto e uma escolha de cores consistente em ambos os modelos.

A Rocket 3 Storm vem também com acabamentos pretos de alta qualidade um pouco por toda a moto, desde a tampa de admissão revestida a pó até aos coletores de escape hidroformados. Os materiais utilizados em toda a Rocket 3 Storm foram cuidadosamente escolhidos com uma atenção aos detalhes inigualável, para oferecer uma atitude sombria.

Com as normas de emissões Europeias cada vez mais restritas é difícil crer como é possível produzir uma moto com tanta cilindrada, mas a verdade é que a nova Triumph Rocket 3 Storm cumpre com as mais recentes diretivas Euro 5+ apresentando refrigeração por líquido que lhe confere uma excelente eficiência de combustível.

Aproveitando o impressionante desempenho da Rocket para oferecer uma condução controlada e obediente, está um amortecedor traseiro Showa monoshock RSU e um reservatório piggy-back, totalmente ajustável em extensão, compressão e



pré-carga da mola. A forquilha Showa de 47mm, é igualmente ajustável em extensão e compressão.

A excepcional potência de travagem é fornecida por pinças radiais Brembo Stylema com dois discos de 320mm. Estas pinças leves, compactas e de alto desempenho oferecem um grande fluxo de ar para refrigeração das pastilhas durante uma condução animada. A pinça traseira radial monobloco Brembo M4.32 de 4 pistões e o disco traseiro de 300mm são maiores e mais potentes do que o sistema de travagem dianteiro de muitas motos. A Rocket 3 Storm mantém a funcionalidade de ABS em curva.

Cada Rocket 3 Storm oferece uma sensação e personalidade distintas, devido a diferenças-chave na sua ergonomia. A posição das pernas do motociclista e a colocação da altura do guidão da Rocket Storm R foram projetadas para fornecer um controlo ótimo, criando uma condução relaxada e envolvente. Enquanto na versão GT as pernas têm uma posição ligeiramente mais avançada, colocando o motociclista numa posição de condução mais vertical.

Cada modelo também recebe uma configuração de assento dedicada, cada um com acabamentos de premium em alumínio fundido pintado de preto. >>

APRESENTAÇÃO TRIUMPH ROCKET 3 STORM R E GT

A Rocket 3 Storm R possui assento para condutor e passageiro estilo roadster com uma altura ao solo de 773mm, oferecendo conforto, confiança em baixa velocidade e grande manobrabilidade. A Rocket 3 Storm GT possui um assento para condutor mais envolvente e um assento para passageiro mais generosamente acolchoado com um encosto ajustável. A altura do assento ao solo para da GT é de apenas 750mm.

A maior diferença entre os dois modelos está mesmo nas posições dos pedais. A versão R tem as peseiras mais recuadas, com dois ajustes que oferecem 15mm de ajuste vertical, para atender a todos os tamanhos de motociclistas, proporcionando uma posição de condução natural e desportiva. A Storm GT possui os pousa-pés mais para a frente, proporcionando uma sensação de cruiser relaxada, com três configurações de posição horizontal oferecendo 50mm de ajuste, para fornecer a posição mais confortável para viagens longas. Ambos os modelos R e GT têm apoios de pé de passageiro retráteis inovadores, discretos e escurecidos.

Amplificando a postura e atitude agressivas das novas Rocket 3, ambas têm faróis de LED duplos com o triângulo da marca Triumph e luzes de circulação diurna (DRL), que oferecem uma assinatura luminosa realmente distinta.

Quanto à tecnologia, as novas Rocket 3 vêm carregadas das mais recentes inovações. Do ABS sensível ao ângulo de inclinação e controlo de tração a mapas de aceleração comutáveis e Cruise Control intuitivo, a tecnologia focada no motociclista permite que estes explorem com confiança o potencial de desempenho da Rocket 3 Storm.

O ride-by-wire melhora a condução, segurança e controlo, enquanto a caixa de velocidades de alto desempenho da Rocket é projetada com engrenagens helicoidais para transmitir suavemente o enorme binário para a roda traseira.

A embraiagem assistida ajuda os motociclistas a trocar de mudança para cima e para baixo na caixa de seis velocidades com suavidade, enquanto um Quickshifter está disponível como acessório para ambos os modelos.

Existe ainda a ajuda “Hill Hold”, que impede a moto de recuar numa subida ao aplicar o travão traseiro até detectar que a moto se começa a mover, e os quatro modos de condução (“Road”, “Rain”, “Sport” e “Rider”) que ajustam o mapa de aceleração e as configurações de controle de tração consoante as preferências do motociclista.

Ambos os modelos apresentam um painel de instrumentos TFT colorido comandado por um joystick retroiluminado de cinco vias. Este tem um design minimalista com dois temas de design de



layout de informações, e possui ajuste de ângulo para visibilidade ideal à estatura de qualquer motociclista. É ainda possível personalizar a mensagem da tela inicial com seu nome.

Por último e para adicionar segurança e praticidade, as Rocket 3 Storm possuem sistema Keyless e para carregar os dispositivos eletrônicos há uma tomada de carregamento USB em um compartimento dedicado sob o banco, onde os estes podem ser mantidos seguros e secos enquanto recarregam baterias.

Com mais de 50 Acessórios Originais Triumph para adicionar conforto, versatilidade, estilo e segurança, os motociclistas podem personalizar a sua Rocket 3 Storm para a tornar verdadeiramente exclusiva. Existe a possibilidade de escolher entre os pousa-pés da R e GT independentemente da versão escolhida, assentos com ergonomia personalizada, tecnologia plug and play para maior conveniência, equipamento para personalizar a aparência e soluções de bagagem para viagens mais longas.

Todos os acessórios são projetados e fabricados com os mesmos padrões exigentes Triumph, contendo a mesma garantia de dois anos sem limite de quilometragem das motos em si. //





Edições ESPECIAIS

A Harley-Davidson revelou as mais recentes novidades de edição limitada da sua gama. A Icons Motorcycle Collection e a Enthusiast Motorcycle Collection, apresentam novas pinturas e tratamentos gráficos graças a uma tecnologia de aplicação de tinta premium custom de fábrica.

Ambas as coleções, Icons e Enthusiast Collections 2024, já estão disponíveis nos concessionários autorizados Harley-Davidson e vão estar também em exibição de 2 a 9 de março durante a Daytona Bike Week na área de exposição na Daytona International Speedway.

O modelo Icons foi inspirado no look das motos conduzidas no filme *The Bikeriders*, que vai estrear no verão de 2024, cujo enredo acompanha a ascensão de um clube de motociclismo do midwest americano, visto através do dia-a-dia dos seus membros.

A Icons Motorcycle Collection é um programa anual da Harley-Davidson que produz edições limitadas de um novo modelo, com uma nova interpretação de uma moto icónica da marca. Uma coleção de edição limitada em que cada modelo é numerado individualmente e produzido apenas uma vez.

A Hydra-Glide Revival apresenta uma pintura custom Redline Red com um painel Branco Bétula nas laterais do depósito de combustível, o mesmo design apresentado nos modelos de 1956. Os detalhes incluem emblemas de depósito cromados “Harley-Davidson V” inspirados nos emblemas de depósito de 1955-56 e emblemas com inscrição “Hydra-Glide” localizados na saia do guarda-lama dianteiro.

A inserção “Hydra-Glide Revival” com a numeração

na tampa do riser do guidador e o gráfico Icons Motorcycle Collection no guarda-lama traseiro identificam este modelo de produção limitada.

Elementos de estilo adicionais incluem gráficos da instrumentação inspirados nos do velocímetro de 1954-55. O para-brisa removível em dois tons de 21 polegadas de altura apresenta uma parte inferior com a cor Redline Red a condizer com o resto da pintura.

Uma tampa redonda cromada do filtro de ar e as jantes de aço cromadas reforçam o look nostálgico. Os frisos dos guarda-lamas dianteiro e traseiro, a proteção do motor, as tampas das forquilhas, o motor e o escape apresentam acabamento em cromado brilhante.

O assento solo apresenta com uma cobertura de pele decorada e com franjas, costuras brancas, costura contrastante vermelha e um friso cromado para proporcionar um look nostálgico. Uma faixa de pele preta a condizer no depósito é ornamentada com tachas e uma concha.

Os alforjes de pele e vinil apresentam detalhes com conchas cromadas com centros em acrílico vermelho, tachas cromadas e franjas de pele, costuras brancas e costuras contrastantes em vermelho. Os alforjes são resistentes à água, possuem tranças com chave para segurança e têm um forro rígido para que mantenham o seu formato.

A moto apresenta um motor Milwaukee-Eight 114 >>





V-Twin com um filtro de ar Screamin' Eagle High-Flow para fornecer potência com autoridade. Para os motociclistas focados na performance, este motor aceita todos os kits Harley-Davidson Screamin' Eagle Stage Upgrade aplicáveis.

O chassi Softail esconde uma suspensão traseira mono-shock ajustável abaixo do assento para capacidade dinâmica em curva e conforto de condução, preservando um clássico perfil hardtail. O cruise control eletrônico mantém uma velocidade constante para maior conforto em viagens longas.

O farol e luzes auxiliares LED proporcionam excelente iluminação dianteira. O sistema Anti-Lock Braking System (ABS) de série permite um controle confiável em diversas condições de condução.

A Hydra-Glide Revival produção global do modelo não será superior a 1.750 unidades.

TOBACCO FADE ENTHUSIAST MOTORCYCLE COLLECTION

O esquema de pintura e gráficos Tobacco Fade, inspirado no clássico acabamento em madeira sunburst visto pela primeira vez em guitarras e baterias dos grupos de rock and roll da década de 1960, tornam estas motos especiais para qualquer amante da música. Esta coleção de motos Harley-Davidson está disponível em quantidades limitadas





– não mais que 2.000 por modelo – numa seleção de três modelos de motos.

O tratamento de pintura Tobacco Fade é aplicado pela Harley-Davidson utilizando ferramentas de pintura de precisão de última geração, projetadas para executar detalhes esbatidos nos painéis. Uma pinstripe de cor caramelo acentua o tom do painel dourado metálico. O medalhão do depósito de combustível é inspirado no formato e nas ranhuras de um disco de vinil, enquanto um gráfico no guarda-lama dianteiro em forma de palheta de guitarra é inspirado em logótipos e instrumentos de bandas de rock e remete diretamente para os detalhes do medalhão do depósito.

A Tobacco Fade Enthusiast Collection inclui os seguintes modelos.

A **Harley-Davidson Low Rider ST** é uma cruiser desportiva com motor V-Twin destinada aos motociclistas que apreciam o estilo West Coast e a performance do motor Milwaukee-Eight 117 V-Twin. A Low Rider ST conecta esses condutores com a pura atitude Harley-Davidson. Os recursos mecânicos são os mesmos que os da Low Rider ST 2024.

Ultra Limited. Uma performance touring premium para grandes viagens. Equipada com a clássica carenagem batwing, áudio com 4 colunas, porta-bagagens Tour-Pak, máximo conforto para condutor e passageiro, apresenta os mesmos recursos mecânicos do modelo Ultra Limited 2024.

Tri Glide Ultra. Um trike touring que convida a percorrer grandes distância com todo o binário, estilo, infotainment premium e espaço de carga em três rodas. Os recursos mecânicos são os mesmos que os do modelo Tri Glide Ultra 2024.

Pode ficar a conhecer as Grand American Tourers Street Glide e Road Glide de 2024 se clicar aqui. //

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

Vinda DA PISTA

Nova colaboração entre a Indian Motorcycle e a Roland Sands Design (RSD) traz ao mercado uma edição limitada da FTR1200 x RSD Super Hooligan, incentivando os motociclistas a libertarem o espírito hooligan.



Desenvolvida com gráficos de competição e componentes de alta performance, a nova Indian FTR celebra o sucesso do modelo no campeonato AMA Superhooligan e o estilo de vida hooligan da RSD, caracterizado por uma atitude rebelde e destemida que coloca a diversão em cima da moto acima de tudo o resto.

Desde as pistas até às ruas, a FTR x RSD Super Hooligan inspira os motociclistas a soltarem o seu lado selvagem. Esta edição limitada apresenta uma paleta de cores com preto metálico dominante e com gráficos de competição Super Hooligan, um quadro a vermelho clássico da Indian Motorcycle e jantes a condizer, realçadas com detalhes dourados, e o logo do campeonato No. 1 da Indian Motorcycle Racing na frente e lateral.

Para um toque extra de autenticidade, a Indian FTR x RSD Super Hooligan apresenta os logos dos patrocinadores da equipa de corrida na capa do assento traseiro. Adicionalmente, serão fornecidos aos proprietários gráficos adicionais para o resguardo do radiador, guarda-lamas dianteiro e forquilha dianteiras, para aplicação opcional.

Estes componentes premium foram cuidadosamente selecionados para proporcionar uma experiência autêntica de corrida ao motociclista.

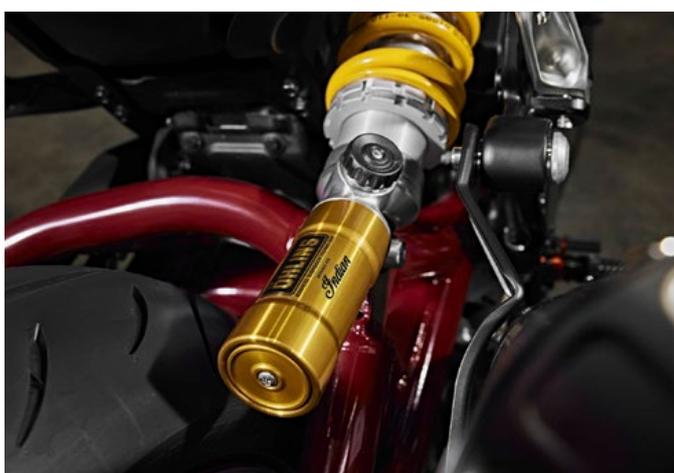
Construída com base no modelo FTR 1200 R Carbon, a FTR x RSD Super Hooligan oferece componentes de performance e tecnologia premium para melhorar a condução.

A suspensão dianteira invertida da Öhlins é totalmente ajustável e o amortecedor traseiro com reservatório externo oferecem uma condução



» [Galeria de fotos aqui](#)

APRESENTAÇÃO INDIAN FTR X RSD SUPER HOOLIGAN



excepcional, enquanto na frente o travão duplo Brembo proporciona uma potência de travagem máxima.

O ecrã tátil redondo de 101 mm, em conjunto com o RIDE COMMAND, oferece informações vitais sobre a moto e a viagem, modos de condução seleccionáveis para uma experiência de condução f, além de conectividade Bluetooth e USB.

As capacidades do RIDE COMMAND permitem aos motociclistas terem um controlo nunca antes visto, desfrutando de uma integração perfeita com os seus smartphones, acompanhando rotas de viagem e mantendo-se atualizados com alertas automáticos sobre a manutenção da Indian FTR x RSD Super Hooligan.

Além disso, um sistema de escape Akrapovič e um protetor térmico adicionam estilo e melhoram o som, enquanto as peças Gilles Tooling, incluindo apoios de pés traseiros ajustáveis, tampa de óleo, tampa do radiador e pesos do guidador, contribuem para o acabamento premium da moto.

Os motociclistas interessados devem entrar em contato com um concessionário autorizado da Indian Motorcycle para reservar a sua FTR x RSD Super Hooligan numerada individualmente, pois apenas 150 das 300 unidades fabricadas estarão disponíveis fora dos EUA. //



DEDICATION **TO** PROTECTION

OWNED BY THE SAME FAMILY –
SEVEN DECADES AND COUNTING



RX-7V
EVO

A proteção como prioridade

Os nossos capacetes, fabricados pelas mãos dedicadas daqueles que trabalham na Arai, têm demonstrado exemplos de proteção espetacular durante décadas.

As constantes melhorias desenvolvidos pelas suas mãos experientes e o desejo pessoal de melhorar a proteção do condutor estão entre as muitas razões únicas pelas quais os capacetes Arai têm o desempenho que têm hoje.

Desde o nosso primeiro capacete até aos que vemos hoje no mercado, a proteção do motociclista continua a ser a nossa primeira prioridade e nós, na Arai, nunca esqueceremos que o valor do que procuramos proteger não tem preço.

APRESENTAÇÃO TRIUMPH TRIDENT 660 SPECIAL EDITION



» Galeria de fotos aqui



Herança **DESPORTIVA**

A Triumph apresenta uma versão especial da Trident 660 com um novo esquema gráfico e extras exclusivos.



A nova Triumph Trident Triple Tribute Special Edition celebra os lendários motores com configuração de 3 cilindros em linha e estará disponível apenas durante 2024, com um esquema cromático apelativo e equipamentos distintivos.

Nesta versão especial Triple Tribute, a naked Triumph Trident 660 está agora disponível com um esquema gráfico mais atraente e contemporâneo, inspirado na icónica decoração de competição "branco, azul e vermelho" da

Triumph, apresentando o gráfico numérico "67", que já adornou a Trident mais famosa da história, a "Slippery Sam", a única moto a vencer cinco corridas de produção, no TT da Ilha de Man, em cinco anos consecutivos, de 1971 a 1975.

As cores combinadas com o defletor frontal e a carenagem inferior, incluídos de série nesta edição limitada, conferem um carácter ainda mais exclusivo ao estilo distinto da Trident Triple Tribute, exibindo o elevado padrão de detalhe e acabamento.

Com um design marcante, que combina as



APRESENTAÇÃO TRIUMPH TRIDENT 660 SPECIAL EDITION



cores branco, azul e vermelho em harmonia com detalhes cuidadosamente trabalhados, a Trident Triple Tribute Special Edition destaca-se não só pela sua beleza estética, mas também pelo seu desempenho notável.

Dotada de um motor tricilíndrico de 660 cc, afinado especificamente para a Trident, esta máquina oferece um agradável equilíbrio entre binário, potência e resposta do acelerador com uma potência máxima de 81 cv e um binário de 64 Nm

O desempenho característico do motor tricilíndrico e a apreciada manobrabilidade da Trident estão agora melhorados com a adição do Triumph Shift Assist, aumentando também a lista de equipamentos da naked média cilindrada da Triumph.

Além do seu impressionante desempenho, a Triumph Trident também oferece boa agilidade na sua classe, graças à sua estrutura leve e ágil. Equipada na frente com uma forquilha invertida Showa e um monoamortecedor Showa ajustável na traseira, a Trident 660 garante uma condução estável e confortável.

A tecnologia de ponta também marca presença na Trident, com iluminação totalmente em LED,

sistema ABS, modos de condução Road e Rain, controlo de tração desligável e um ecrã TFT a cores que fornece todas as informações essenciais ao motociclista.

Para os amantes da personalização, a Triumph Trident Tribute oferece uma ampla gama de acessórios, desde proteção e cuidado até tecnologia e estilo. Com 32 opções disponíveis, os proprietários podem verdadeiramente adaptar a sua moto ao seu gosto e necessidades específicas.

Com um preço inicial de 8.495€ PVP e intervalos de manutenção de 16.000 km, a Trident Tribute oferece uma excelente relação custo-benefício.

As pré-encomendas já estão disponíveis através do site oficial da Triumph Motorcycles ou dos concessionários autorizados, com as primeiras entregas previstas para abril de 2024.

Paul Stroud, Diretor Comercial da Triumph Motorcycles, referiu que: "Desde o seu lançamento, em 2020, esta roadster de peso médio vendeu mais de 35.600 unidades em todo o mundo."

"Oferece um motor tricilíndrico e detalhes premium a um excelente preço, e tem sido bem sucedida em trazer novos e mais jovens condutores para a Triumph e, tal como 'Slippery Sam' em tempos inspirou uma geração, acreditamos que esta edição especial tem o estilo icónico, tecnologia extra e desempenho dinâmico para apelar aos fãs da Triumph de hoje." //



APRESENTAÇÃO *HONDA CB125R*



Receita **APURADA**

Mais cores, mais tecnologia e classificação Euro5+ para a icónica Honda CB125R

A Honda CB125R recebeu um facelift significativo para o ano de 2024, com a introdução de quatro novas cores, um ecrã TFT a cores de última geração e ficou mais eficiente ao garantir a certificação Euro5+, que visa normas de emissões mais rigorosas.

Além disso, a suspensão dianteira de alta qualidade, proveniente da sua irmã mais velha, a CB650R, oferece uma experiência de condução suave e controlada.

Desde o seu lançamento, a Honda CB125R tem sido uma moto que se destaca pela sua combinação única de estilo e desempenho. Agora, com um novo ecrã TFT de 5 polegadas, os motociclistas podem desfrutar de uma mais interessante experiência visual do painel de instrumentos, com quatro opções de visualização personalizáveis para informações cruciais como velocidade e rotações do motor.

A Honda CB125R 2024 estará disponível em quatro novas cores vibrantes: Cinzento Metalizado Mate Cynos, Branco Pérola Pearl, Azul Metalizado Reef Sea e Vermelho Pérola Splendor. Cada uma destas opções apresenta um design distinto, complementado por autocolantes e logótipos marca da asa dourada.

Com estas atualizações, a Honda CB125R continua a afirmar-se como uma escolha para os entusiastas de motos que procuram um equilíbrio perfeito entre estilo, desempenho e tecnologia de última geração.

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



» [Galeria de fotos aqui](#)



Edição limitada PARA A PISTA

A KTM revelou a RC 8C 2024, uma moto de edição limitada projetada especificamente para dominar as pistas.



» Galeria de fotos aqui



» Veja aqui o video

Com apenas 100 unidades feitas à mão, esta máquina promete elevar o desempenho a níveis sem precedentes, ostentando credenciais verdadeiramente Ready To Race, com reconhecimento genuíno derivado da experiência nos Grandes Prémios.

Equipada com um potente motor bicilíndrico paralelo de 889 cc, a KTM RC 8C é uma verdadeira corredora de peso pluma, orientada para a competição. Com um quadro feito sob medida para o circuito e componentes de alta qualidade, esta máquina exclusiva, produzida em números extremamente limitados, personifica a essência do Ready to Race da fabricante austríaca.

As reservas para a RC 8C 2024 serão feitas exclusivamente online através de um portal de pré-encomenda dedicado no site da KTM, que ficará ativo a partir de 20 de março às 15:00 CET.

Os potenciais compradores poderão reservar uma das 100 unidades disponíveis mediante um depósito fixo de 1.000 euros. Além disso, será necessário escolher um concessionário preferencial no momento da compra para a entrega da RC 8C.

Os compradores terão também a oportunidade >>





de participar de uma experiência exclusiva em Portimão, Portugal. Este evento requer a compra adicional de um Pacote de Equipamento de Competição obrigatório, que inclui todos as peças necessários para participar desta experiência exclusiva.

O evento incluirá uma sessão personalizada de configuração de pista, jantar privado, encontro com pilotos e uma experiência exclusiva de track day, além de voltas rápidas num carro de corrida KTM X-BOW com pilotos de fábrica da KTM. Para culminar este evento, a KTM irá revelar uma novidade sobre o que irá lançar no futuro.

A KTM RC 8C 2024 apresenta carenagens em Carbono e Kevlar, inspirada na RC16, que cobre o bicilíndrico paralelo LC8c de 889 cc que debita 135 cv de potência.

Tudo isto está ligado a um quadro de aço tubular 25CrMo4 construído para um desempenho superior em pista, complementado com componentes de suspensão WP Pro de alto nível e uma série de elementos extremamente leves.

Na dianteira, uma forquilha WP APEX PRO 7543 de 43 mm, adaptada para uso em pista, oferece um controlo de amortecimento irrestrito, atendendo às demandas de pilotos orientados para o

desempenho.

Enquanto isso, na traseira, um WP APEX PRO 7746 com ajuste remoto de pré-carga, compressão e recuperação de alta e baixa velocidade oferecem fácil regulação fácil.

Para análise de dados em tempo real, a RC 8C 2024 integra um painel AIM MXS 1.2 RACE e um registrador de dados com funcionalidade GPS integrada. Ambos exibidos em uma ecrã TFT de 5" com capacidade de gravação contínua de dados, para que os motociclistas possam usar o AIM RaceStudio a fim de analisar métricas de desempenho específicas, refinando os tempos por volta com precisão definitiva

Desenvolvida em colaboração com a Krämer Motorcycles, a KTM RC 8C é um testemunho da mestria colaborativa na criação de uma máquina de competição legítima.

Com características como depósito de combustível e painéis de libertação rápida, rodas leves Dymag e pneus slicks Pirelli, esta moto não deixa dúvidas sobre seu propósito. //



CAISMOTOR

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





Uma proposta DE MOTO REVOLUCIONÁRIA

Apresentada na Feira Internacional de Genebra, pela prestigiada casa de design global Frank Stephenson Design, a FSD 59 é um protótipo futurista que combina tecnologia avançada, elementos de design radicais e funcionalidade incomparável.

A Frank Stephenson Design (FSD), empresa do ex-designer da Ferrari, apresentou o conceito de moto futurista FSD 59, que se destaca imediatamente pela sua aparência.

Com a carenagem única, elevando-se acima do guidador e continuando até à frente do assento, a moto chama a atenção pelas suas linhas arrojadas. Existem peças transparentes, removíveis, na parte superior da carenagem, passando sobre o 'depósito', e a FSD afirma que o design é "um design aerodinâmico puro que minimiza a resistência ao ar e maximiza a velocidade", embora não seja visível como exatamente o motociclista se encaixa nesse pacote aerodinâmico pois nenhum dos desenhos inclui o mesmo.

Apesar da sua aparência claramente desportiva, a FSD afirma que a moto proporciona personalização para que os potenciais pilotos possam alterar a ergonomia para atender às necessidades, através de um assento ajustável e guidador pedais e ângulo do ecrã defletor também ajustáveis.

Como seria de esperar de algo que se propõe a ser 'futurista', este protótipo conta com uma motorização elétrica. A bateria é projetada para fazer parte do quadro, numa filosofia que pretende

que a moto seja "leve e ágil".

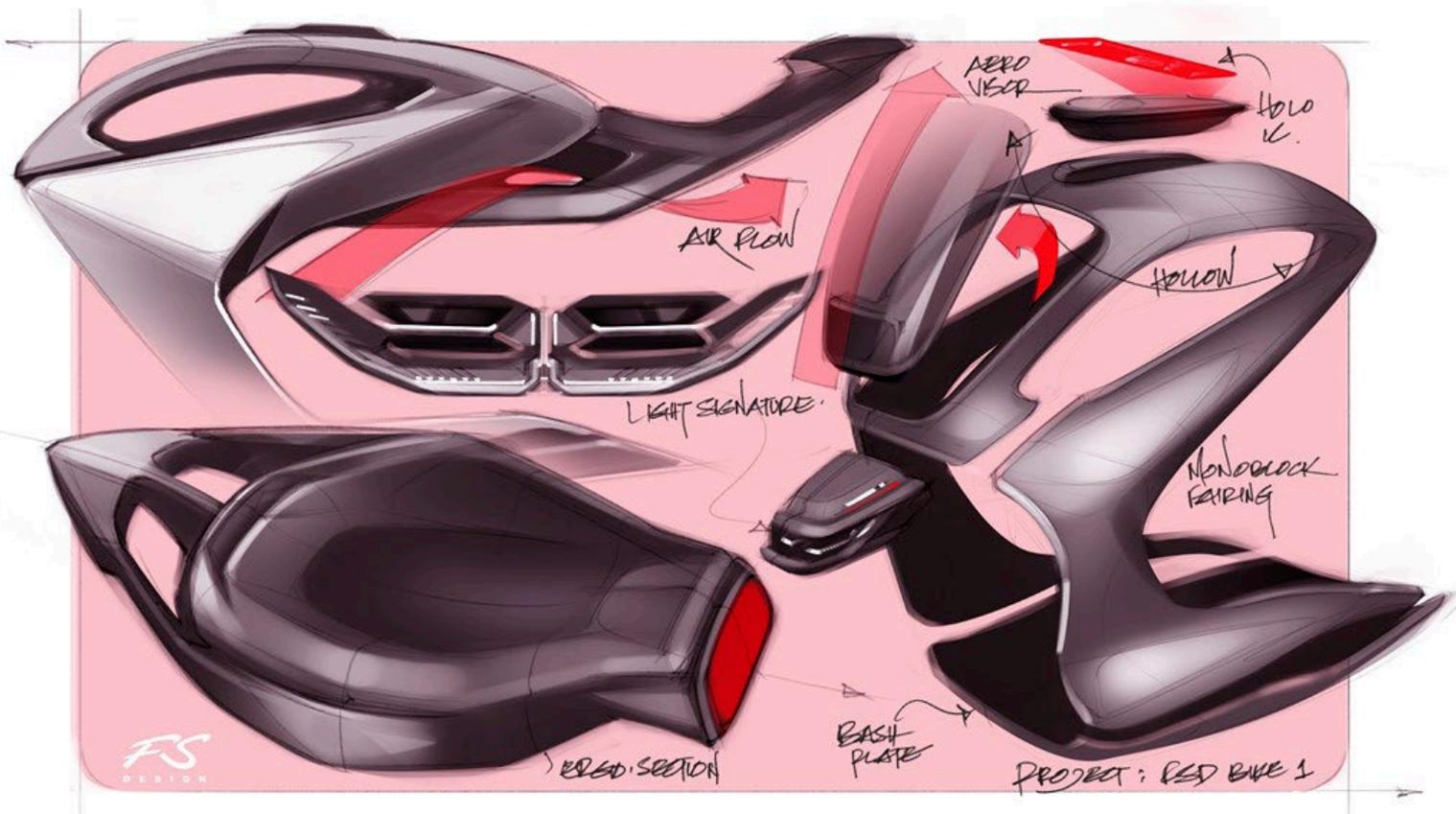
Embora já tenhamos visto muitos conceitos de motos elétricas antes, a inclusão de realidade aumentada (AR) no seu ecrã de visualização frontal (HUD) é algo novo, pelo menos para motos, embora a sua funcionalidade na FSD 59 não esteja detalhada.

A FSD assegura, no entanto, que a moto "não é apenas um conceito, mas um protótipo realista que tem aplicações no mundo real".

A FSD 59 está em exposição ao público no Salão Automóvel de Genebra, que decorre até 3 de março de 2024.

Frank Stephenson, Fundador e Diretor Criativo do Frank Stephenson Design, afirmou: "A nossa equipa tem trabalhado arduamente nos bastidores para apresentar este projecto ao mundo e estamos muito entusiasmados em o partilhar. Esperamos anunciar mais novidades sobre o mesmo no futuro."

Stephenson é talvez mais conhecido como ex-designer de carros da Ferrari, onde trabalhou no supercarro Ferrari F430. Projetou ainda o Maserati MC12 (que basicamente era um Ferrari Enzo renomeado e construído como uma espécie de edição especial de homologação para competição na classe GT1). //





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

As fronteiras

As fronteiras são para mim lugares únicos, janelas para o desconhecido. Ao longo de cada jornada, conforme vais palmilhando quilómetros em cada País e te vais aproximando da fronteira com o próximo, vais sentindo aquele nervoso miudinho que te enche a alma de desconhecido.

A curiosidade é talvez o sentimento mais maravilhoso da Humanidade, é ela que te faz atravessar os limites da consciência, que se agiganta ao aproximar de cada fronteira, afinal como será o outro lado? Como será o Mundo depois de passar aquela pequena casinhota que divide uma parte do Mundo, que a natureza ignora, mas que o Homem fez questão de separar.

A fronteira é para mim uma dicotomia entre os limites que o ser humano se impõe e a Natureza que, invariavelmente, ignora. Afinal, só existem realmente para separar, a nós humanos!

Quando lá chegas, nunca sabes como será, como os guardas te vão tratar, como os deves abordar, como vou fazer papel de boa pessoa que permitirá abrir as portas ao novo Mundo.

Nós europeus de nariz empinado, temos sempre muito a aprender, vivemos numa comunidade que nos abriu o livre transito por quase todo o velho continente, isso fez de nós uns privilegiados, que já pouco valor damos à liberdade.

E quando chegamos a uma fronteira, muitas vezes achamos que a nossa presunção e paternalismo, nos permitem simplesmente atravessar. Mas, e se nos dizem não?! Haverá depois ladainhas de Cristiano Ronaldo que nos safem?

Bem, mesmo que a Natureza insista em nos mostrar que o planeta é único e livre, o Homem decidiu sepa-



rar as sociedades e, naturalmente, quem mais ordena são os que lá vivem. Talvez por isso mesmo é preciso respeitar, perceber que o que facilita atravessar uma fronteira é a humildade e o respeito pelo povo que tens pela frente.

Por isso vos deixo algumas coisas que fui aprendendo. Haverá, com toda a certeza, muitas mais que aprenderei. Mas estas já as senti.

Não, não somos donos da razão, por isso usa da tua humildade, respeita a espera e avança quando te disserem.

Não faças as típicas graçolas arrogantes enquanto o guarda fronteiriço, de cara fechada, verifica os teus documentos.

Não opines sobre o País a não ser que te perguntem e, nesse caso, pensa no que gostarias de ouvir sobre o teu País.

Sair da moto e tirar o capacete, mesmo que não te digam para o fazer, é um sinal de respeito e consideração.

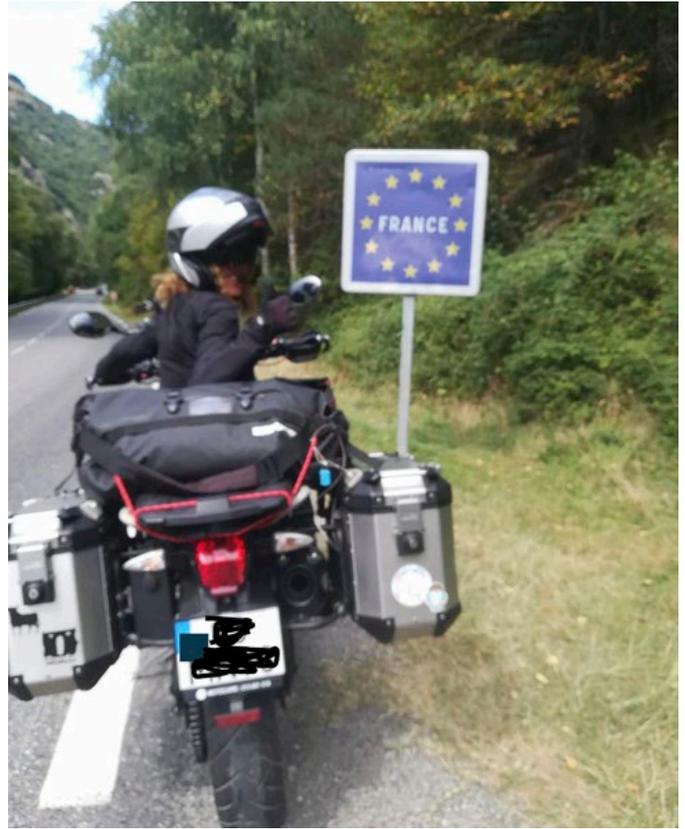
Facilitar a passagem de outros veículos quando necessário, desviando a moto à mão, é mais um sinal de respeito e segurança.

NUNCA TIRES FOTOS sem autorização. Isso pode gerar desconforto, riscos de segurança e claro, desrespeito. Pode levar a situações extremamente tensas!

Usa da tua inteligência emocional para deixar o sentimento de conforto, sem pressas, sem stresses.

E por último, despede-te com o respeito de quem vai de coração aberto para o novo Mundo, na certeza de que respeitarás a cultura, as regras e sobretudo a tua e a segurança de quem te recebe.

Quanto ao resto, o novo Mundo encarregar-se-á de abrir os braços para te acolher nessa tua vontade infinita de saciar a curiosidade, de quem ainda lhe corre sangue dos aventureiros que atravessaram oceanos. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



MOVER Céu e Terra

BMW F900GS

Completamente renovada, mais focada numa utilização fora de estrada, a nova F 900 GS apresenta-se ao serviço mais atrativa para os motociclistas que buscam aventura.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luis Duarte

Num segmento extremamente concorrencial e em crescimento, com propostas para todos os gostos e carteiras e seriamente ameaçado pelas mais recentes propostas vindas assumidamente do império

do meio, a BMW Motorrad precisava mesmo de recriar a sua moto de aventura de média cilindrada. Moveu céu e terra e conseguiu, finalmente, ter uma moto capaz de enfrentar os terrenos mais difíceis, sem medo da concorrência.

Por isso, da versão anterior, a F 850 GS, pouco foi aproveitado para a F 900 GS. A redução de 14 quilos no peso foi a responsável por uma reengenharia que resultou na mudança de cerca de 80% dos componentes da moto da versão anterior. Farol, depósito de combustível (agora em plástico em vez de metal), sub-quadro, escape e braço oscilante redesenhados e mais leves, são disso um exemplo. Mas a BMW não ficou por aí e instalou neste novo modelo o motor bicilíndrico de

895cc (o da versão anterior tinha uma capacidade de 853cc) com intervalos de ignição de 270/450 graus, que além de contribuir para uma nota de escape mais interessante, aumentou a potência máxima disponível em quase 20%, para uns substanciais 105cv.

Com um aspeto mais leve graças a uma silhueta simplificada de linhas atléticas e desportivas, a F 900 GS incorpora pormenores que fazem realçar a sua qualidade de construção, como o descanso lateral em alumínio fundido, o pedal de mudanças com afinação de extensão e o pedal de travão com suplemento de altura, para facilitar uma condução mista em pé e sentada.

Para este teste, a BMW Motorrad disponibilizou-nos uma unidade carregada de extras, naquela que é provavelmente a cor mais apetecível da gama, Style GS Trophy, com as jantes douradas, mas que acresce 382,11 euros ao preço base, e equipada com praticamente todos os extras da gama. Entre eles destaca o Pack Dynamic que, por 404,07 euros, instala o quickshifter e os modos de condução Pro, o Pack Enduro, que tem um custo de 1.203,25 euros >>



» Galeria de fotos aqui





"A ILUMINAÇÃO FOI OUTRO DOS PONTOS ALVO DE ATENÇÃO, REVELADO ATRAVÉS DE UM FAROL MAIS POTENTE E DE FOCO COM MAIOR ABRANGÊNCIA"

e engloba a forquilha invertida Showa de 45mm de diâmetro, completamente regulável, o amortecedor traseiro ZF, igualmente completamente regulável, com depósito de expansão separado, raisers de guidador (24 mm) e ainda a corrente M, reforçada e de baixa fricção, que tem um preço adicional de 135 euros. Cruise control (305 euros), sistema de condução sem chave "keyless" (245 euros), controlo de pressão dos pneus (250 euros) e kit de preparação para GPS (210 euros), elevam o valor total da unidade para mais de 17.600 euros. Quem achar pouco pode ficar descansado que tem muitos mais extras disponíveis que podem inflacionar o total da fatura para lá dos 20.000 euros.

Artilhado com tanta tecnologia fiz-me à estrada, sobretudo por asfalto, mas com algumas significativas incursões por caminhos de terra. Ao longo de dois dias a nova BMW F 900 GS só não conseguiu provar a sua capacidade para um fora de estrada mais endurista, pela falta de pneus adequados que permitissem enfrentar os enlameados pisos do nosso Baixo Alentejo, já que

estava equipada com pneus de utilização mista. Mas ainda assim, em estradões e caminhos cabras, antes de a chuva complicar tudo, conseguiu revelar o seu grande potencial para ser castigada em percursos e andamentos mais duros.

Extremamente fácil de manobrar a baixa velocidade, com a roda dianteira sempre bem plantada e a confiança que o ABS Pro proporciona, mesmo em caminhos de gravilha solta, a BMW F 900 GS permite andamentos bastante fortes com muita confiança. A condução em pé surge naturalmente, graças a uma estreita largura entre as pernas, aos sólidos e bem colocados poisa-pés, ao guidador mais elevado e ao suplemento de altura de acionamento rápido do pedal do travão.

Os modos de condução Enduro e Enduro Pro são outra vantagem, permitindo no primeiro caso ter uma resposta mais suave do acelerador e alguma assistência de ABS na roda traseira, enquanto que o segundo deixa o travão traseiro sem qualquer assistência eletrónica e o motor com uma resposta mais contundente do acelerador, definitivamente



895 CC
105 CV
14 450 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"O POSTO DE CONDUÇÃO É ENVOLVENTE, INDISCUTIVELMENTE PREMIUM, COROADO COM UM PAINEL DE INSTRUMENTOS TFT DE 6,5 POLEGADAS"

destinado, tal como o nome indica, a condutores mais dotados e experientes e a pisos mais difíceis; e sempre quando equipada com pneus de tacos.

Deixando a terra para trás, a F 900 GS começa a mostrar-se menos interessante. O motor, apesar de ter potência suficiente para ir a todo o lado com a sexta relação de caixa engrenada, mostrando-se bastante elástico e extremamente desenvolto a subir de rotação, carece de algum carisma, com um funcionamento algo rústico, e não consegue disfarçar as vibrações que, ao fim de poucas centenas de quilómetros, e sobretudo a velocidades mais elevadas, acima das 4.000 rpm, nos obrigam a parar para voltar a acordar as mãos dormentes. A proteção aerodinâmica é escassa, sobretudo ao nível do tronco e cabeça, responsabilidade do pequeno defletor aerodinâmico que não tem regulação. Apesar de não produzir ruído ou turbulência no capacete, permite que centenas de insectos se esborrachem contra a viseira, obrigando a frequentes paragens para a

sua limpeza. O assento também não me vai deixar saudades, por ser bastante estreito e rijo, mas tenho que reconhecer que em manobras fora de estrada tem um formato ideal que permite uma grande amplitude de movimentos.

Em termos dinâmicos, no asfalto, o comportamento é razoável, mais ainda tendo em conta a roda dianteira de 21 polegadas, sendo o seu ponto fraco as curvas a alta velocidade, sobretudo em piso menos regular, em que se nota algum nervosismo na roda dianteira e uma nítida tendência para alargar as trajetórias. Mas se esta é uma situação que eventualmente até pode ser resolvida com alguma afinação da forquilha, também é certo que a F 900 GS não é propriamente uma moto de pista e, numa utilização normal e responsável ninguém vai ter dificuldades em a controlar perfeitamente.

Em jeito de compensação, o quickshifter, apesar de ser pouco solicitado graças à grande elasticidade do motor, tem um funcionamento muito bom, mesmo >>





nas reduções, transferindo magia para a caixa de velocidades que se apresenta suave e precisa. A embraiagem, deslizante e assistida, proporciona uma minuciosa resposta da manete, uma vantagem em manobra que permite fazer brilhar o bom equilíbrio do conjunto e a sua excelente brecagem.

A travagem assume um excelente compromisso de desempenho entre a terra e o asfalto. Material de fricção Brembo e tubagem revestida a malha de aço, oferece uma mordida inicialmente suave, mas potente e bastante doseável, sendo ainda assistida pelo ABS Pro, que permite apertar a manete à bruta em pisos de pouca aderência ou a meio de uma curva, sem nunca bloquear a roda dianteira.

O posto de condução é envolvente, indiscutivelmente premium, coroado com um painel de instrumentos TFT de 6,5 polegadas igual ao da sua irmã mais crescida, a R1300GS, e um

*"O INTERFACE HUMANO É TAMBÉM SEMELHANTE AO DA GS GRANDE, COM **BOTÕES DEDICADOS** PARA AS FUNÇÕES PRINCIPAIS, MENUS BASTANTE FÁCEIS DE NAVEGAR"*

pacote eletrónico em tudo semelhante.

O Interface humano é também semelhante ao da GS grande, com botões dedicados para as funções principais, menus bastante fáceis de navegar graças ao anel multicontrolador existente no punho esquerdo, exclusivo da marca e inveja da concorrência pela sua praticidade e funcionalidade, que permite gerir o sistema de entretenimento, navegar no mapa do GPS, aceder intuitivamente aos diversos instrumentos e computador de bordo, entre outras funções, apenas com o polegar e sem ser necessário largar a mão esquerda do guiador.

A iluminação foi outro dos pontos alvo de atenção, revelado através de um farol mais potente e de foco com maior abrangência e sem um farolim traseiro, já que os piscas em LED acumulam a sua função. >>



TESTE *BMW F900GS*

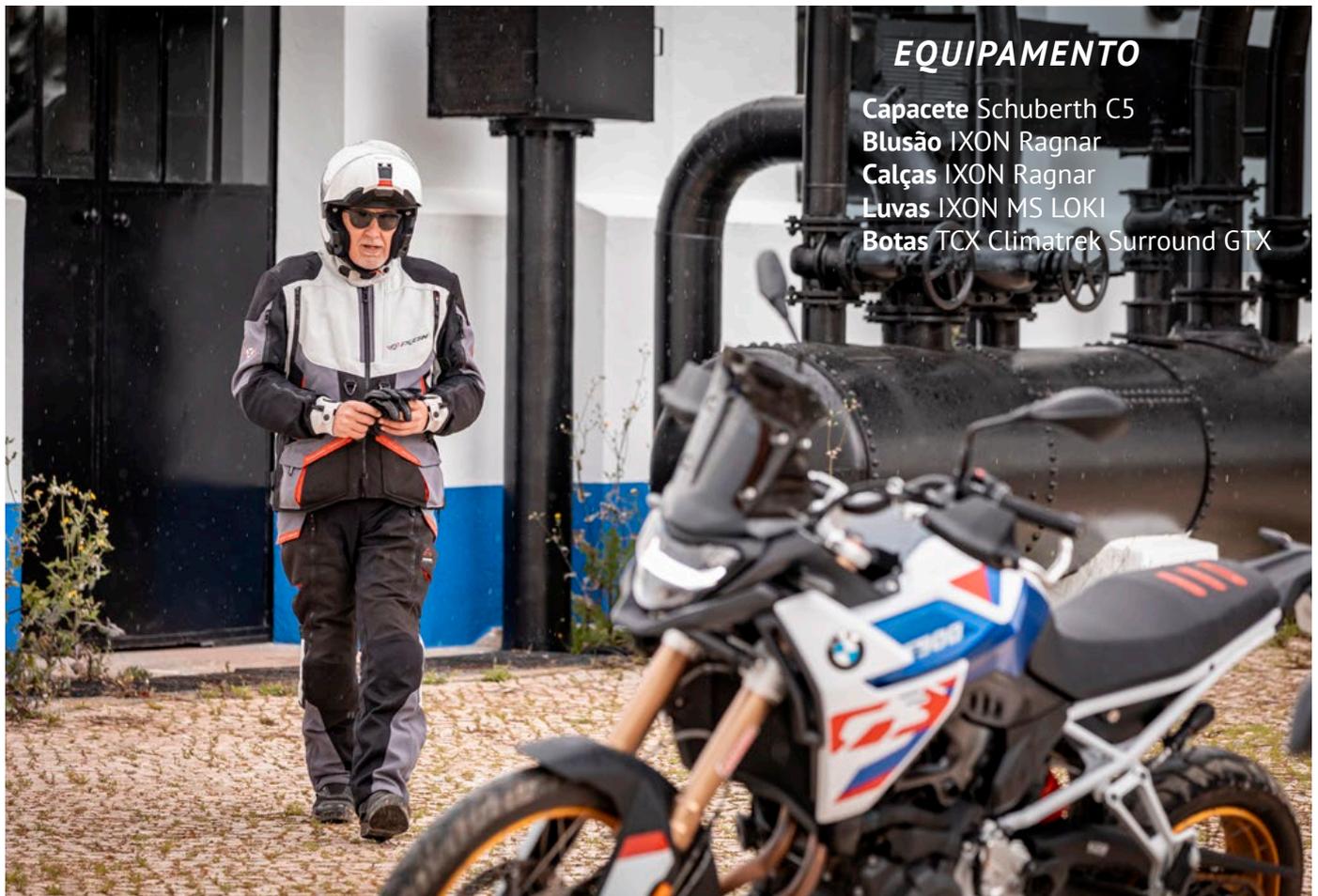
Com esta grande reformulação a BMW pode agora dizer que tem uma verdadeira moto de aventura, bastante mais focada no fora de estrada do que nas grandes tiradas.

Por falar nisso, a BMW anuncia um consumo (WMTC) de apenas 4,4 litros/100km, mas no final dos cerca de 800 quilómetros que fiz aos seus comandos, o computador de bordo marcava uma média de 6,6 litros/100km, o que para mim até foi bastante razoável, tendo em conta a utilização que lhe dei. A primeira vez que a atestei, depois de ter acendido a reserva e chegado a apenas 10 quilómetros de autonomia, consegui abastecer 11,7 litros, e depois disso confirmei que a autonomia não é um dos seus fortes, a menos que se vá a cumprir rigorosamente o código da estrada, conformando-me eu a fazer abastecimentos a aproximadamente cada 180 quilómetros. Verdade seja dita que também não sei se seria capaz de passar muito mais de hora e meia aos seus comandos, pelas razões que referi anteriormente. Outro aspecto importante para quem quer viajar é a capacidade de carga. Se bem que esta nova GS tem um suporte de bagagem novo e esteticamente bem conseguido, que permite amarrar um pequeno saco ou mochila, um passageiro

irá viajar bastante desconfortável e irá consumir algum do espaço do condutor. Eu diria mesmo que para viajar nesta GS, só mesmo a solo e com pouca bagagem, até para não desvirtuar o conceito de aventura offroad.

Pessoalmente acho que, a menos que se pretenda dar a esta GS uma utilização intensiva fora de estrada, a BMW tem uma melhor escolha na mais estradista F 900 XR (cujo teste pode ler se clicar aqui) que tem a mesma motorização mas umas suspensões mais curtas, ainda assim bastante acima da média, e que igualmente confere um maior conforto e a possibilidade de enveredar tranquilamente por maus caminhos, além de oferecer uma melhor proteção aerodinâmica e eventualmente até uma maior autonomia, graças a um peso e consumo inferiores e um depósito com mais um litro de capacidade.

Mas se o seu sonho é desafiar o pó e a lama, no meio da natureza, a arrancar os tacos dos pneus cardados, então a nova F 900 GS pode bem ser a moto que andava à procura: beneficia da qualidade, engenharia e elan da marca e provou ser muito mais ágil e fácil de conduzir fora de estrada do que a GS grande. Pode não ter o mesmo estatuto, mas vai dar muito mais gozo no meio do mato! //



EQUIPAMENTO

Capacete Schubert C5

Blusão IXON Ragnar

Calças IXON Ragnar

Luvas IXON MS LOKI

Botas TCX Climatrek Surround GTX



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



Ser ou NÃO SER...

TRIUMPH DAYTONA 660

O nome Daytona carrega um legado importante para a marca de Hinckley.

No capítulo mais recente da sua história, a Triumph aproveitou a base da Trident e apimentou-a para concorrer num dos segmentos emergentes de 2024. Fomos testá-la...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Triumph



» Galeria de fotos aqui





"AS SUAS LINHAS SÃO MAIS ELEGANTES DO QUE AGRESSIVAS E O DESENHO DA NOVA CARENAGEM FRONTAL, COM A ENTRADA DE AR AO CENTRO, VINCA-LHE A PRESENÇA DESPORTIVA"

Quando recebemos o convite para a apresentação deste novo modelo, ficámos algo surpreendidos por não existir uma passagem em pista. Recordemos que a marca inglesa não poupa esforços para contextualizar a experiência de condução das suas máquinas (tendo como exemplo a apresentação das Speed Triple RS e RR), e depois de conversarmos com os seus responsáveis rapidamente percebemos que esse não era o foco da moto em questão.

"A nova Daytona 660 será uma desportiva de estrada. E aqueles que vivem no saudosismo da 675, lembrem-se que essa foi a maçã que caiu mais longe da árvore, basta estudarem todos os outros modelos."

Esta foi a resposta lacónica de um dos engenheiros a um jornalista mais insistente. Pois que assim seja, troquemos o extremismo por algo mais sensível. Esse segmento tem um nome,

denominado de Super Sport...

Tal como observamos na EICMA, esta classe ganha cada vez mais interesse para 2024, e a Triumph escondeu o seu jogo até nos apresentar esta sua proposta. Como já referi, a nova Daytona 660 tem como base a Trident 660, mas eleva as suas capacidades dinâmicas, com o aumento de potência a casar com uma ergonomia mais desportiva. O objectivo é criar uma máquina divertida para circular na estrada, evitando extremismos e privilegiando a acessibilidade a todo o tipo de clientes.

Foi sob esta premissa de diversão controlada que nos sentamos aos seus comandos, e com um dia repleto de boas estradas pela frente, tínhamos a certeza que o habitual guia "ex road-racer" da praxe nos iria colocar mais questões do que aquelas que iríamos conseguir responder...

A armada de Daytonas que compunham a caravana de jornalistas era pintada única e exclusivamente pela cor mais escura (existe um clássico branco e um bonito vermelho que a marca chama de "Carnival Red"), justamente aquela em >>

660 CC
95 CV
9895 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"EM ANDAMENTO TRANQUILO, A **PERSONALIDADE ASSERTIVA** DESTA MOTO NÃO SE DEIXA CAIR EM EXAGEROS..."

que o design fica menos evidenciado, na nossa opinião. As suas linhas são mais elegantes do que agressivas e o desenho da nova carenagem frontal, com a entrada de ar ao centro, vincula a presença desportiva. A qualidade geral está ao nível do que esperaríamos da magnitude da marca, mesmo tendo a noção de que saltam à vista pormenores que sugerem algum compromisso na sua construção. A existência de alguns plásticos (a protecção lateral que evita o contacto dos joelhos com o quadro e que acaba por esconder o mesmo), e a presença de falso carbono (no interior do cockpit), choca-nos menos do que a utilização de um display igual ao da Tiger 660 Sport, mesmo que este seja de leitura fácil e com uma interacção bastante intuitiva (existe a possibilidade de conectividade ao smartphone através da app dedicada, possibilitando navegação simplificada e controlo multimédia). Esta não

será de todo uma crítica gratuita, até porque não raramente enaltecemos o desenvolvimento de novos produtos da Triumph, uma marca que se tem esforçado para cimentar a sua posição no mercado de forma consistente e muito bem estruturada.

No plano ciclístico, para além do evidente guiador de avanços, as suspensões da Showa igualam as utilizadas na Trident (Forquilha Showa SFF-BP com 41 mm de diâmetro no eixo dianteiro, não ajustável e monoamortecedor Showa com ajuste de pré-carga no eixo posterior), mas revelam um acerto ligeiramente mais desportivo. Acompanhando o paradigma do aumento de sensações, a travagem também sofreu melhoramentos, sendo os discos de 310 mm agora mordidos por pinças radiais de 4 pistões. Uns vistosos Michelin Power 6 completam a promessa de apuro dinâmico...

No capítulo motriz, o trabalho efectuado no



PACKTALK EDGE

SOUND BY **JBL**

DYNAMIC MESH
COMMUNICATION

OPERATED BY
NATURAL VOICE

3 ANOS
DE GARANTIA

Descubra o sistema de comunicação mais avançado do mundo



Air Mount

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



USB tipo C

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



Atualizações de software s/fios

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



À prova de água

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



Carga rápida

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

Bluetooth 5.2

O chip Bluetooth 5.2 mais avançado do mercado.



www.cardosystems.com
www.goldenbat.pt

 **cardo**



"AS **SUSPENSÕES** CORRESPONDEM SEM SEREM BRUSCAS OU DEMASIADO MOLES, OS TRAVÕES TÊM POTÊNCIA E BOM TACTO"

trcilíndrico (com 660 cc, debita 95 cv às 11250 rpm e 69 Nm às 8250 rpm) é bastante extenso. Embora mantendo as suas cotas internas, a Triumph consegue aumentar a potência e o binário de forma significativa. Para este efeito contribuem os novos corpos de acelerador, uma caixa de ar de maiores dimensões, um revestimento de baixo atrito nos pistons, válvulas de escape maiores e até mesmo o sistema de escape foi completamente revisto. A transmissão acompanha o carácter mais desportivo desta Daytona, contando com as primeiras relações mais longas e as últimas ligeiramente mais curtas, aproveitando assim o regime de rotação mais elevado.

Em andamento tranquilo, a personalidade assertiva desta moto não se deixa cair em exageros, permitindo-nos ter uma postura razoavelmente confortável aos seus comandos. Estamos claramente dedicados ao eixo dianteiro, mas a pressão nos punhos não nos faz sofrer em demasia e o assento bem dimensionado (810 mm de altura) permite-nos ter um bom acesso ao solo. A caixa de velocidades é precisa e a embraiagem não se revela demasiado "pesada", com o bem parametrizado acelerador ride-by-wire (disponibilizando 3 mapas de condução: Road, Sport e Rain) a explicar ao motor as quantidades exactas de espectacularidade que queremos.

A proteção aerodinâmica é pouco mais do que circunstancial, visto que apenas se torna eficaz quando nos escondemos atrás da bolha defletores. Mas a Triumph Daytona 660 não foi criada para passear, toda ela promete emoções fortes! E nas estradas de montanha que cercam Alicante, iríamos conseguir comprovar isso mesmo..

As alterações feitas no motor, em conjunto





TESTE TRIUMPH DAYTONA 660

com o escalonamento da caixa de velocidades, alteram de modo significativo a realidade que conhecíamos na Trident. A subida de regime e a resposta mais contundente às nossas solicitações, surgem nas rotações mais elevadas, ou seja, a verdadeira diversão só começa a partir das 6500 rpm. As primeiras três relações mais longas colaboram neste jogo, em que tipicamente acabamos por prolongar as relações de caixa por mais tempo (o Quick Shifter devia estar montado de origem...). Esta característica não faz necessariamente da Daytona uma moto “pontuda”, até porque o desenvolvimento na entrega de potência é bastante linear. Esta Daytona não é, definitivamente, uma Trident com avanços, e a maneira como negocia as curvas também corrobora esta teoria...

Bastante mais precisa que uma naked, a sua condução tem sempre um pendor mais físico, com o joelho técnico a surgir com alguma naturalidade. Acaba por ser fácil fazermos o clássico exercício de: escolher linha e definir o ponto de travagem, preparar o corpo para entrada em curva pendurado nos travões, atingir o apex em ângulo e sair em potência...tudo isto enquanto o público grita o nosso nome nas bancadas, naturalmente!

O equilíbrio dinâmico deste chassis é o seu

ponto forte. As suspensões correspondem sem serem bruscas ou demasiado moles, os travões têm potência e bom tacto, e sobretudo todo o feeling mecânico é transmitido ao condutor de forma bastante previsível (como ajuda electrónica temos apenas um controlo de tracção comutável). Ao ponto de termos vontade de explorar mais a fundo todo o seu potencial, esquecendo a razoabilidade do conceito. E este é o verdadeiro arquétipo de uma boa Super Sport, uma moto que nos leva alegremente ao contexto onde podemos vê-la...zangada!

Logo no início desta apresentação, e com a sua familiaridade típica, um dos responsáveis da Triumph confessava-nos que esta Daytona (com preços a partir de 9895 €) estava mais próxima da família street do que da Trident. Passados 170 km aos seus comandos, não podemos deixar de lhe dar razão. O carácter do seu motor tem uma clara inspiração desportiva, gostando bastante de viver nas rotações mais altas, e a sua ciclística pede uma condução física, que se torna tanto mais eficaz quanto mais nos entusiasmos. A sua ergonomia simpática ajuda a enquadrá-la no segmento supersport, e as sensações numa boa estrada de curvas foram tão impactantes que ficámos com uma vontade enorme de a comparar com as suas rivais. Bons tempos para andar de moto, estes... //



EQUIPAMENTO

Capacete NEXX X.R3R Zero Pro 2

Blusão REV'IT! Hyperspeed Air

Luvas Macna Power Track

Calças Alpinestars Copper V3 Denim

Botas Alpinestars Fastback 2 Drystar



MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt



RECEITA *melhorada*

CFMOTO 700MT

O Andar de Moto teve recentemente a oportunidade de testar a nova CFMOTO 700MT, que foi apresentada no novo espaço da marca no concessionário Quaresma Motos Lisboa, e que nos permitiu, durante pouco mais de uma semana, comprovarmos o seu potencial, agora descrito neste teste.

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

Vinda desde a outra ponta do mundo para competir num segmento de elevada procura a nível nacional, a CFMOTO 650MT sobressaiu como um dos modelos mais vendidos da fabricante Asiática, graças à sua qualidade de construção e quantidade de equipamento face ao preço proposto.

Fiel ao mote, a CFMOTO assenta novamente nas mesmas premissas e apresenta a aprimorada 700MT com intuito de piscar o olho aos motociclistas que procuram uma moto acessível e versátil para as diferentes situações do dia-a-dia.

Desde a nova unidade motriz à melhorada proteção aerodinâmica, a CFMOTO 700MT foca-se nos aspetos importantes, como o conforto a bordo e as prestações dinâmicas, para garantir um elevado prazer de condução.

Durante a semana aos comandos da CFMOTO >>



» [Galeria de fotos aqui](#)



"PAINEL DE INSTRUMENTOS COM ECRÃ TFT DE 5 POLEGADAS QUE PERMITE UMA VISUALIZAÇÃO COMPLETA DAS INFORMAÇÕES.."

700MT realizei trajectos citadinos, auto estrada e estradas secundárias asfaltadas, que no total somaram aproximadamente 500 quilómetros de boas sensações que podiam ter sido bem mais, não fosse a chuva estragar os planos.

Despachado é a palavra que classifica o novo motor. Novidade na CFMOTO 700MT, o bicilíndrico paralelo com 66 cv de potência é muito linear e previsível, gosta dos altos e médios regimes e exalta-se para lá das 6500rpm. Uma unidade motriz cativante, bem complementada pela caixa de velocidades de funcionamento direto e fácil, pensada na condução citadina, com relações curtas que fazem dela um autêntico foguete nos arranques dos semáforos, onde se consegue facilmente perder o contacto entre a roda da frente e o asfalto, porém nada exagerado.

Numa condução mais empenhada, a explorar os

limites da CFMOTO 700MT, ajustamos as manetes às nossas mãos para tirar o melhor proveito do seu manuseamento e desfrutamos da conveniência da embraiagem deslizante, multidisco em banho de óleo, nas reduções mais bruscas e do ABS de dois canais naquelas travagens mais desesperadas.

Costas direitas, pernas confortavelmente dobradas e braços ligeiramente elevados, a bordo da CFMOTO 700MT estamos comodamente "encaixados" entre o depósito e o relevo do assento, do qual alcançamos com facilidade o solo, revelando desta forma também o seu baixo centro de gravidade que a torna extremamente competente nas manobras mais apertadas.

O seu carácter desembaraçado nas velocidades mais baixas é ainda resultado do baixo peso, que em ordem de marcha regista 220 kg, da curta distância entre eixos, do intervalo que separa



693 CC
66 CV
6790 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"A CFMOTO 700MT FOCA-SE NOS ASPETOS IMPORTANTES, COMO O CONFORTO A BORDO E AS PRESTAÇÕES DINÂMICAS.."

o assento do solo (820mm) e da substancial distância livre ao solo de 170 mm.

Contudo a estabilidade nas velocidades mais elevadas é também destaque e inspira confiança para as maiores tiradas, nas quais a sua boa proteção aerodinâmica é proporcionada por um apreciável defletor aerodinâmico ajustável e também pelos novos protetores de punhos.

Somando às características já mencionadas, as suspensões compostas pela forquilha invertida ajustável e o mono amortecedor com regulação em extensão e pré-carga da mola, a CFMOTO 700MT permitem ao motociclista configurar a seu gosto e necessidade os comportamentos que a mesma terá nos diferentes fins que lhe forem exigidos, quer carregada com malas e passageiro ou apenas para uma voltinha "a solo" num destino próximo.

Para as viagens de longa duração ficam a faltar apenas as malas laterais e a top case, pois o depósito, com capacidades para 18 litros de combustível, faz frente aos consumos de aproximadamente 6L/100km, enquanto as suspensões com razoável curso (Frente: 140mm Traseira: 145mm) enfrentam as irregularidades do piso para nos proporcionar mais horas de condução seguidas. Como último aliado está também o assento amplo com boa espessura.

Mais focada no asfalto, as rodas de 17 polegadas com pneus de medidas 120/70 e 160/60 na frente e traseira, respectivamente, garantem que o traçado a realizar seja efetuado com precisão, garantindo ainda um bom feedback e estabilidade, graças também à boa absorção das irregularidades da estrada.



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



Para fazer jus às suas capacidades dinâmicas, a 700MT instala agora um renovado equipamento de travagem com assinatura da J.Juan, que inclui duplo disco com pinças de 2 pistões na frente e disco único e pinça simples na traseira, potente e doseável, proporcionando um bom tato nos momentos mais necessários, assistidos pelo sistema ABS de dois canais.

Além da iluminação Full LED, que contribui para uma estética mais contemporânea, a CFMOTO 700MT conta também com um painel de instrumentos com ecrã TFT de 5 polegadas que permite uma visualização completa das informações, navegáveis facilmente através do comutador esquerdo. Possui conectividade Bluetooth através da aplicação da fabricante, que permite desfrutar das capacidades de um smartphone.



*"NOVIDADE
NA CFMOTO 700MT,
O BICILÍNDRICO
PARALELO COM 66
CV DE POTÊNCIA
É MUITO LINEAR E
PREVISÍVEL..."*



As maiores semelhanças face à versão anterior da 700MT encontram-se na aparência, com uma secção frontal a receber atualizações como o novo farol e as "guelras" nas laterais da carenagem frontal, liberta das barras de proteção (agora disponíveis como opcional). No entanto manteve de origem os suportes para as malas laterais.

A pensar nos motociclistas mais jovens, a CFMOTO disponibiliza a 700MT na sua versão limitada a 34kW (47cv) de potência às 6000 rpm. Para todos os motociclistas a turística de média cilindrada está disponível em duas versões de cores, Preto ou Branco. Tendo em conta a variedade e qualidade de acabamentos presentes, o preço a pagar pela CFMOTO 700MT é igualmente atraente e situa-se pouco abaixo dos 7000€.

EQUIPAMENTO

Capacete Schubert E2
Fato RST Pro Series Adventure X
Luvras RST Fulcrum
Botas RST Atlas



 **100%**
ELÉTRICO

 **mytos**
MOTORCYCLES

Neo **Neo Plus**
1 749€* **1 999€***
~~1 999€~~ ~~2 349€~~

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

WWW.MYTOS.PT



MOTOXPERT





Alargar HORIZONTES

KYMCO DTX 125 TCS

A Kymco lançou a sua primeira scooter "Crossover Adventure", que apresenta potencial para desafiar os limites urbanos em grande estilo e conforto.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luis DUarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





"TODA A **ILUMINAÇÃO** É LED, COM AS ÓPTICAS DIANTEIRAS E TRASEIRAS DE GRANDES DIMENSÕES QUE ASSEGURAM UMA BOA VISIBILIDADE. "

A nova DTX 125 é a mais recente proposta da Kymco no mercado das maxi-scooters. Foi concebida de raiz para se tornar um best-seller da marca e uma referência no seu segmento. Destaca-se pela superior qualidade de construção e pela adoção de um estilo "adventure" tão em voga e apetecível, que se destaca pela suas linhas angulosas e agressivas.

Os relativamente poucos quilómetros que fiz aos seus comandos, pouco mais de duas centenas, surpreenderam-me pela positiva e os comentários que ouvi sobre a sua estética bem conseguida foram elucidativos sobre o potencial sucesso que este modelo vai ter no nosso país.

Pensada para circular pelo asfalto e pela cidade, mas a permitir também incursões despreocupadas

por caminhos de terra em bom estado, a nova DTX 125 pretende ser uma proposta de mobilidade pessoal urbana e lúdica, com uma cativante imagem "SUV". Mas não só!

Em andamento, surpreende a disponibilidade do motor que consegue mover com bastante convicção o próprio peso (179 kg) e o dos ocupantes, graças a uma entrega de potência muito linear. Capaz de registar 12,8 cv às 9.000 rpm a partir de um binário máximo de 10,9 Nm às 7.500 rpm, responde bem ao acelerador logo desde baixa rotação. Um valor suficiente para que o fabricante tenha achado conveniente manter a roda traseira sob a vigilância de um sistema de controlo de tração, para uma maior segurança.

Este sistema é ativado sempre que a diferença de velocidade de rotação da roda traseira for superior a 5 km/h em relação à velocidade de rotação da roda dianteira. Quando ambas as rodas voltam a

124 CC
12,8 CV
4990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"EM **ANDAMENTO**, SURPREENDE A DISPONIBILIDADE DO MOTOR QUE CONSEGUE MOVER COM BASTANTE CONVICÇÃO O PRÓPRIO PESO (179 KG) "*

girar a velocidades semelhantes, o motor volta ao seu mapa de ignição normal e a transmitir toda a potência para a roda traseira. Este sistema TCS (Traction Control System) pode ser ativado ou desativado a partir de um comando existente no punho esquerdo, e pode ser bastante útil em situações de piso muito escorregadio.

A suspender o quadro de aço, e justificando o conceito "Crossover", a DTX tem suspensões de curso generoso (110 mm à frente e 100 mm atrás), apesar de uma afinação bastante rija que promove um bom desempenho a alta velocidade, mas penaliza ligeiramente o conforto sobretudo nas maiores irregularidades do piso.

Com um bonito desenho, as jantes de liga leve,

de 5 raios, estão equipadas com discos de travão recortados (destacando-se o dianteiro pelos seus 260 mm de diâmetro e complementar pinça de 3 êmbolos) e pneus mistos surpreendentemente aderentes, de medidas 120/80-14" na frente e 150/70-13" na traseira. Os pneus CST, com relevo proeminente para uma utilização mista, não comprometem o desempenho em asfalto e oferecem um bom desempenho em terra.

Relativamente à travagem, oferece uma mordida inicial suave, conveniente nos pisos menos firmes, mas com potência suficiente para não causar sobressaltos. O travão traseiro, muito doseável, revela-se um grande aliado nas manobras a baixa velocidade e na correção das trajetórias em curva, >>





nunca acusando cansaço mesmo quando muito solicitado. Também aqui os pneus CST voltam a surpreender pelo seu bom desempenho, sem praticamente nunca proporcionarem a intervenção do ABS.

A posição de condução tem inspiração "trail" com um guiador que, pela sua posição e ângulo, oferece um maior controlo perante as superfícies irregulares, ao mesmo tempo que permite conduzir em pé, ainda que por períodos curtos. O posto de condução é abrilhantado por um amplo painel de instrumentos digital, em LCD, com muita informação disponível mas que, por vezes, em condições de luminosidade e de incidência da luz solar direta sobre ele, se torna menos legível. Existe bastante espaço para as pernas e para o passageiro, e garante uma proteção aerodinâmica apenas razoável, mas com a vantagem de não criar turbulência nem flutuações no capacete. O assento largo acentua os 800mm de altura a que está do chão, tornando mais complicadas as manobras para os condutores mais baixos.

Com um depósito de combustível com uma capacidade para 12,5 litros e um consumo que na pior das hipóteses ronda os 3,5 litros/100km,

*"12,5 LITROS E UM CONSUMO QUE NA PIOR DAS HIPÓTESES RONDA OS 3,5 LITROS/100KM, A AUTONOMIA É GRANDE, SENDO MAIS UMA TENTAÇÃO PARA UNS **BONS PASSEIOS** AO FIM DE SEMANA"*

a autonomia é grande, sendo mais uma tentação para uns bons passeios ao fim de semana ou de férias, já que a capacidade de carga também merece destaque, pois debaixo do assento podem guardar-se dois capacetes integrais e mais uns pequenos objetos.

Além de perfeitamente apta para transportar um passageiro com todo o conforto, oferece outras vantagens práticas, como o sistema “sem chave”, cujo comando permite destrancar remotamente o acesso ao depósito de combustível e ao compartimento de bagagem sob o assento. Ainda no que à arrumação diz respeito, no escudo frontal existe um grande porta-luvas que incorpora uma de duas tomadas USB, estando a outra colocada de forma engenhosamente concebida e discreta, bem no centro do guidador.

As proteções dos punhos são outro aspecto que confirma a tendência aventureira do conjunto, com a vantagem acrescida de, nos dias de frio e chuva, ajudarem a manter as mãos quentes. Na prática a dualidade desta scooter é incontestável, pois conjuga uma capacidade dinâmica extraordinária em asfalto, com a habilidade para se aventurar com grande à vontade em caminhos de terra, se bem que com algumas limitações impostas pela

relativamente limitada altura livre ao solo.

Toda a iluminação é LED, com as ópticas dianteiras e traseiras de grandes dimensões que asseguram uma boa visibilidade. Oferece uma grande confiança desde os primeiros metros, é fácil de manobrar e bastante ágil. Em andamento mais rápido mostra um bom desempenho em curva, com grande estabilidade mesmo a alta velocidade.

Até no meio do trânsito, o avantajado volume das carenagens não compromete uma boa evolução, e com passageiro não se vê afectado o seu desempenho dinâmico, a não ser no que diz respeito ao maior esforço do motor para mover a carga. Afinal de contas, é uma 125cc, mas que não se envergonha disso!

O seu preço, ao nível do de scooters premium de marcas japonesas, pode espantar os mais desatentos, mas não pode ser considerado caro tendo em conta o nível de equipamento, a boa qualidade de construção e a sua versatilidade, isto além de um registo de grande fiabilidade reconhecido em todos os modelos da marca que, ainda por cima agora, conta com um importador e uma rede de concessionários empenhados em alcançar o sucesso que os modelos da fabricante de Taiwan atingiram já em toda a Europa. //

EQUIPAMENTO

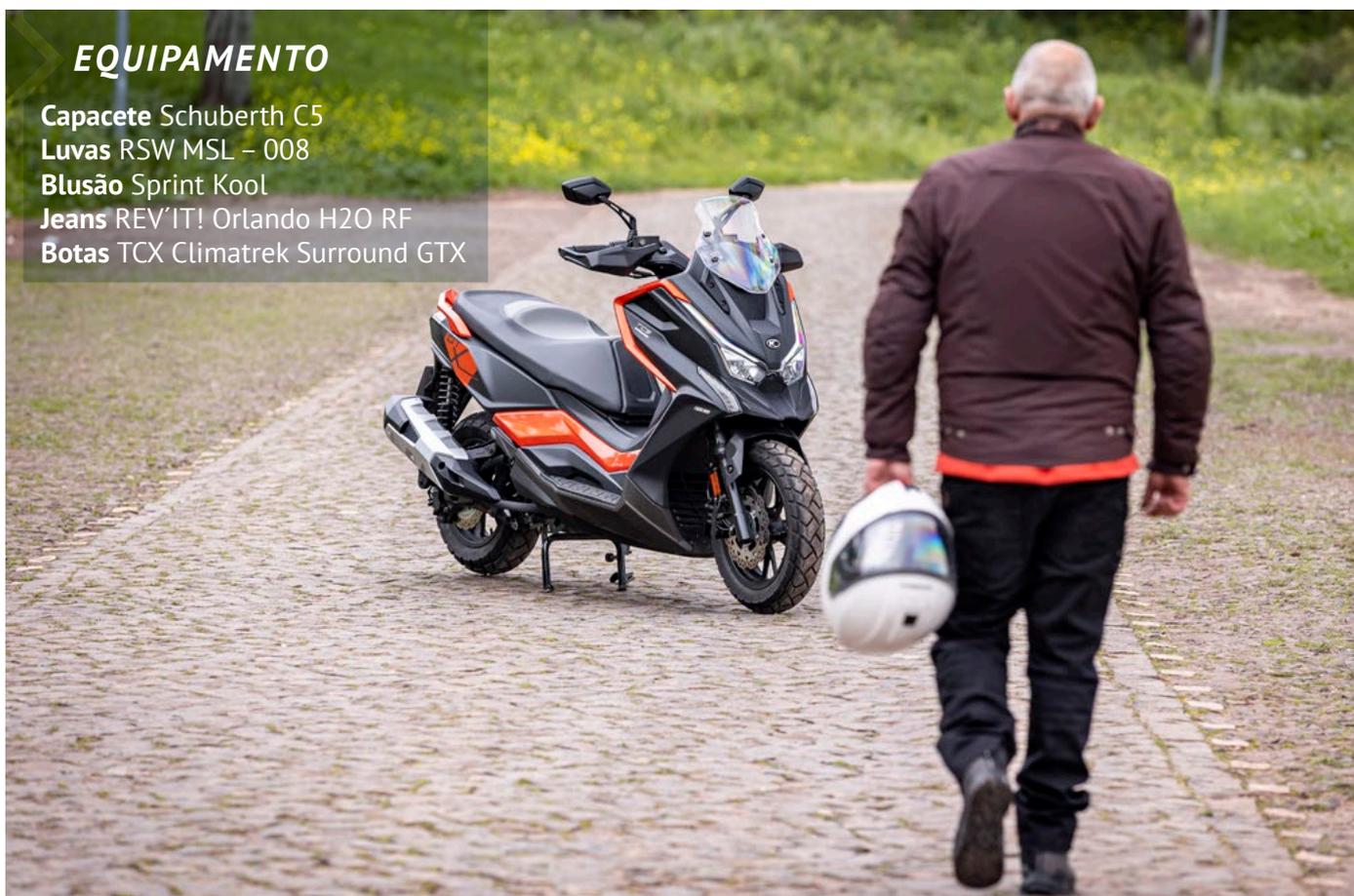
Capacete Schubert C5

Luvas RSW MSL – 008

Blusão Sprint Kool

Jeans REV'IT! Orlando H2O RF

Botas TCX Climatrek Surround GTX



EQUIPAMENTO NEXX X.WST3 ZERO PRO CARBON



Tecnologia INOVADORA

UM CAPACETE DE ESTILO STREETFIGHTER QUE REDEFINE O CONCEITO DE SEGURANÇA. EIS O NOVO NEXX X.WST3 ZERO PRO.

A nova geração do capacete NEXX X.WST3 chegou, com um design ousado e características tecnológicas avançadas, o capacete X.WST3 assume-se como uma declaração de estilo e inovação, além de equipamento de proteção.

Com uma calota ultraleve e altamente resistente ao impacto, o NEXX X.WST3 Zero Pro apresenta uma construção em fibra de carbono X-PRO Carbon, resultado de uma fusão entre conhecimento aeroespacial e tecnologia de malha de carbono 3K. Esta combinação não só torna o capacete mais leve e resistente, mas também oferece um conforto sem igual, disponível em três tamanhos diferentes para um ajuste confortável.

Além disso, o defletor aerodinâmico traseiro

não só adiciona estilo, como também melhora significativamente a aerodinâmica, reduzindo o arrasto do vento e aumentando a estabilidade em altas velocidades.

No que diz respeito à visibilidade, o capacete NEXX X.WST3 Zero Pro conta com o sistema Recoil Visor System, com o qual a viseira ajusta-se automaticamente para garantir uma vedação perfeita, enquanto a viseira de sol interior oferece uma cobertura ampla e confortável.

O capacete X.WST3 Zero Pro apresenta ainda uma nova calota interior em EPS que reduz as vibrações causadas pela turbulência do ar, proporcionando uma condução mais suave e estável. O sistema de ventilação também foi desenhado para proporcionar uma excelente ventilação.

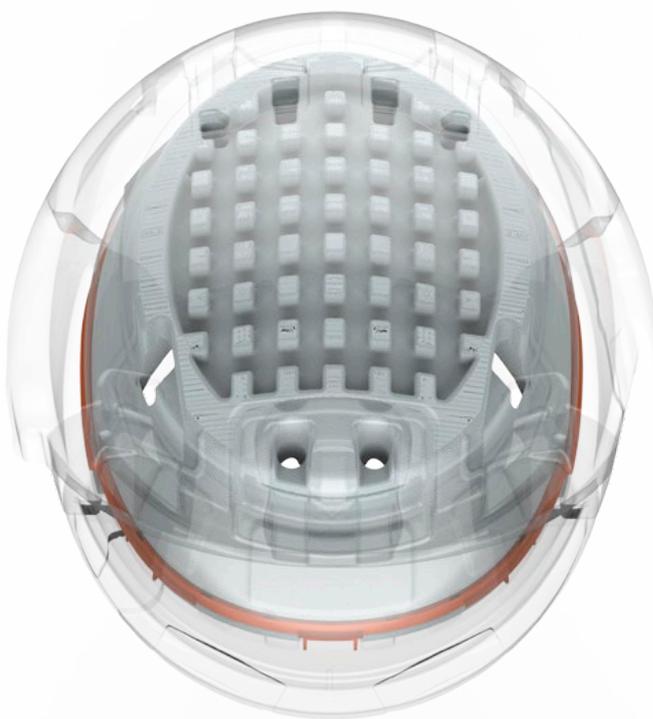
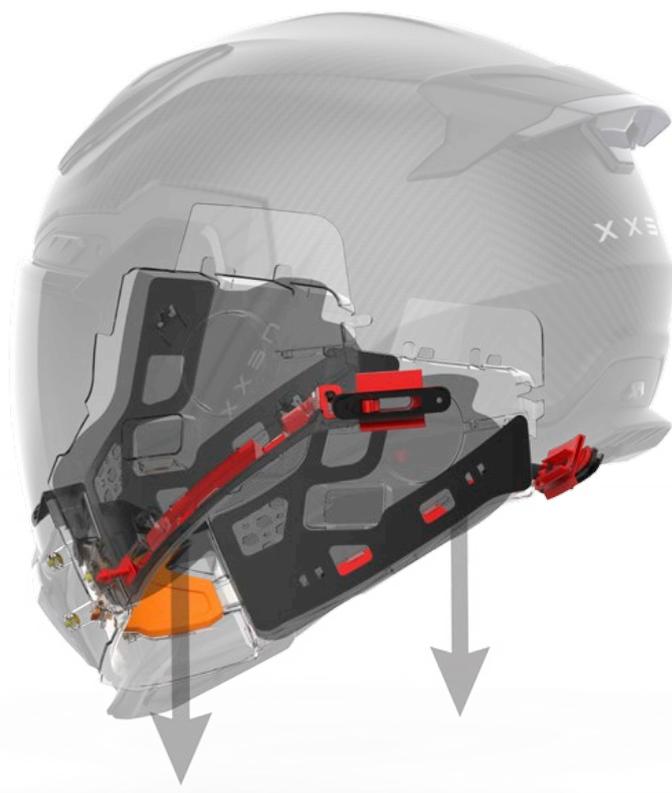
O interior é composto por materiais selecionados cuidadosamente para garantir conforto, ventilação e isolamento de alta qualidade. Destaca-se ainda o inovador e também patenteado sistema F.R.S (Fast Release System), que permite a remoção rápida das laterais do capacete em caso de emergência, garantindo segurança e conveniência em qualquer situação.

Para os entusiastas da tecnologia, o capacete X.WST3 Zero Pro oferece a possibilidade de integração total com a série X-COM3, que inclui altifalantes Harman Kardon, Bluetooth 5 e até mesmo tecnologia Mesh 2.0 na versão X-COM3 PRO, proporcionando uma experiência de áudio de elevada qualidade.

Por fim, com um suporte lateral removível para câmaras de ação, o X.WST3 está pronto para capturar toda a ação e aventura das ruas da cidade.

Com homologação ECE 22.06, o capacete NEXX X.WST3 já se encontra disponível para aquisição junto dos revendedores autorizados ou através do site oficial da marca por um preço de 599,99€ para a versão Zero Pro que vem acompanhado de uma viseira escurecida extra, Pinlock 120 XLT e um inovador sistema de retenção X-Lock com fecho magnético.

Estão ainda disponíveis as versões decoradas X.WST3 Fluence, por um preço de 479,99€ e a versão de cor simples X.WST3 Plain, por apenas 399,99€, ambas com as calotas exteriores fabricadas em material compósito X-Matrix 2. Os tamanhos disponíveis, do 2XS ao 3XL equivalem a três diferentes tamanhos de calotas exteriores, para otimizar o conforto aerodinâmico. //





Protecção AVANÇADA

A NOVA COLEÇÃO PRIMAVERA/VERÃO 2024 DA IXON SURGE COM NOVOS EQUIPAMENTOS, SENDO O DESTAQUE PARA OS NOVOS AIRBAGS U04 E U05.

Com o intuito de inovar para oferecer uma elevada qualidade nos seus equipamentos, a Ixon apresenta os avançados Airbags U04 e U05.

Após o sucesso do IX-AIRBAG U03, o primeiro Airbag eletrónico que foi líder de vendas na Europa, a Ixon pretende continuar na vanguarda destes equipamentos de segurança passiva para motociclistas com os novos IX-AIRBAG U04 E IX-AIRBAG U05, mais tecnologicamente aprimorados.

Tanto o IX-AIRBAG U04 como o IX-AIRBAG U05 foram desenvolvidos pelo departamento de Investigação & Desenvolvimento da Ixon juntamente com a colaboração dos pilotos de MotoGP da marca, prometendo reinventar a ligação

entre proteção e conforto.

Os novos airbags IX-AIRBAG U04 e IX-AIRBAG U05 estão equipados com a tecnologia de ventilação Airflow Channel, um sistema único e concebido para proporcionar a máxima refrigeração ao corpo do motociclista. O sistema Airflor Channel guia o fluxo de ar para dentro e para fora do airbag por canais de malha 3D ao longo de toda a parte de trás e do tronco dos seus forros, dentro do airbag.

Este sistema conta ainda com os canais de malha 3D orientados a 45° e dois canais de ventilação no tronco de ambos os lados do fecho central e ainda um nas costas numa posição central a fim de oferecer um elevado fluxo de ar e regular assim a

temperatura corporal do motociclista.

O IX-AIRBAG U04 e o IX-AIRBAG U05 oferecem ainda sensações de condução perfeitas graças à escolha de materiais ultraleves, um design que não restringe o movimento e um corte muito justo ao corpo.

Importante referir que esta tecnologia foi desenvolvida em competição, diretamente com os pilotos de MotoGP da IXON e além de ser utilizada nos fatos usados por Aleix Espargaro, Brad Binder, Takaaki Nakagami e pelo piloto português Miguel Oliveira, também é o resultado de vários anos de trabalho em circuito com alguns dos melhores pilotos do mundo, chegando agora a possibilidade da tecnologia Airflow Channel ser adquirida pelo motociclistas em geral.

Quanto à tecnologia instalada nos dois Airbags que os tornam extremamente versáteis graças aos 3 modos de detecção de queda incorporados na unidade eletrónica In&box projetada pela In&motion, e são ainda adequados para uso em

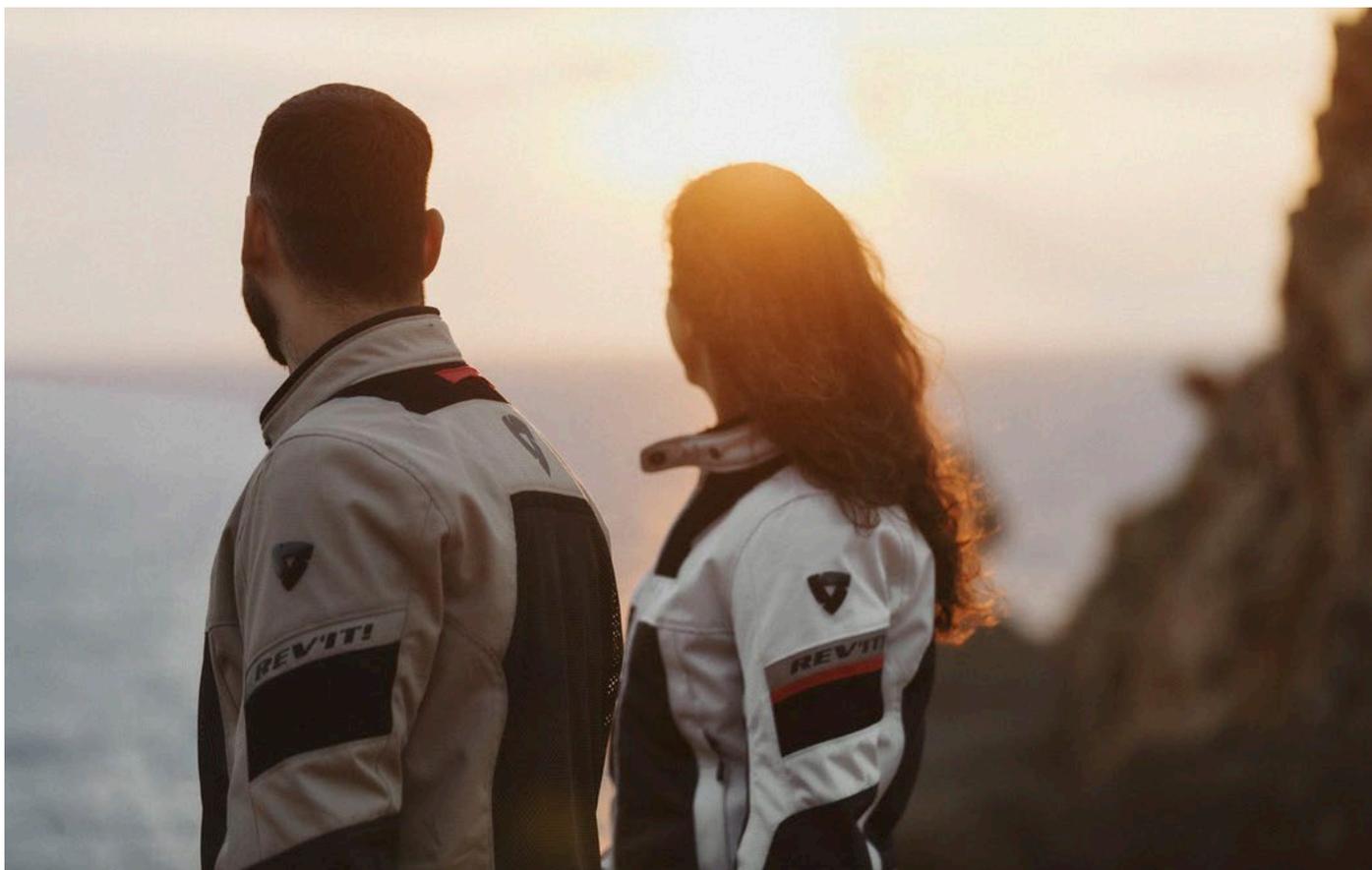
estrada, competição e aventura.

Com foco na proteção das áreas vitais do tronco do motociclista, o IX-AIRBAG U04 e o IX-AIRBAG U05 oferecem um elevado nível de proteção, baseado em padrões que tornaram possível a aprovação dos dois airbags por várias federações nacionais na Europa e pela FIM, permitindo assim o seu uso em competições.

Distinguem-se pela abrangência da proteção nos ombros no IX-AIRBAG U05 e da sua falta no IX-AIRBAG U04, tornando este último mais leve e acessível. Ambos homologados pela FIM, espera-se contudo que, no futuro, se torne obrigatório o uso de Airbags que protejam os ombros.

Já disponíveis no mercado nacional, tanto o IX-AIRBAG U04, como o IX-AIRBAG U05, contam com um preço de 369,99€ e 549,99€, respectivamente, nos revendedores autorizados. Para mais informações entre em contacto com o importador nacional, a Lusomotos //





Destino AVENTURA

AS ESTAÇÕES PASSAM MAS A AVENTURA CHAMA-NOS, COM A QUARTA GERAÇÃO DO TORNADO 4 H2O E TORNADO H2O LADIES PARA SENHORAS.

Abraçando a brisa, sorrindo através da chuva. Encontrar novos caminhos, prontos para as estações que virão. Sempre que esse precioso momento se anuncia, vista-se, parta e redescubra.

Com o casaco e as calças Tornado 4 H2O tem tudo para tornar a aventura possível e fazê-la valer, com estilo e confiança. Com a sua robusta construção em resistente têxtil de poliéster, até às escolhas bem pensadas de hardware de qualidade, tudo se soma a uma sensação equilibrada de forma e função, ao vestir o conjunto Tornado 4 H2O.

EQUILÍBRIO DE FORMA E FUNÇÃO

Desde o momento em que se o veste, fica-se

pronto para seguir em frente, com uma sensação agradável, suportada pelo ajuste confortável e pela proteção assegurada por diversas armaduras.

Nas ancas existe uma armadura SEESMART de nível CE 1, quase imperceptível, e nos ombros, nos cotovelos e joelhos, existem armaduras leves e respiráveis SEEFLEX de nível CE 2. Tudo isto equivalendo a uma homologação europeia de classe AA, para oferecer uma viagem que é confortável, segura e acessível.

VERSATILIDADE PRONTA PARA O CLIMA

Graças à sua abordagem em três camadas, o conjunto Tornado 4 H2O ostenta características que abrem caminho para mais do que um simples

Turismo de Aventura.

O forro impermeável do casaco, em membrana Hydratex 3L, oferece proteção excepcional, seja integrado entre camadas térmicas e ventiladas, para uma impermeabilização perfeita, ou vestido rapidamente sobre a camada exterior, durante chuvadas repentinas. Quer seja usado por baixo ou por cima, este forro garante que permanece seco e confortável, adaptando-se sem esforço a qualquer desafio meteorológico.

Quando os dias mais curtos e frios ameaçam, o forro térmico destacável, de manga completa, garante a manutenção da temperatura do corpo, enquanto os painéis de malha de rede aberta, da camada exterior, permitem o máximo fluxo de ar para uma excelente ventilação nos dias quentes, tornando o casaco Tornado 4 H2O ideal para qualquer aventura, em qualquer época do ano.

SENSAÇÃO E AJUSTE SÃO IMPORTANTES

Tanto o casaco como as calças Tornado 4 H2O como o conjunto Tornado 4 H2O Ladies estão equipados com amplas opções de ajuste. Variando na sua configuração, estão presentes nas ancas, na cintura, na parte de trás das pernas, nos bíceps, antebraços, pulsos e na bainha das calças.

Os conjuntos Tornado 4 H2O e Tornado 4 H2O Ladies, garantem estilo e substância num pacote muito completo e de preço acessível, com elevados padrões de proteção, para que possa aproveitar ao máximo o tempo de condução quando é hora de partir. Your time is now!

O conjunto Tornado 4 H2O já está disponível, em diversas cores e tamanhos, nos distribuidores autorizados REV'ÍTI!, com um preço de €329.99 para o casaco, e €249.99 para as calças, seja na versão masculina ou na feminina. Para mais informações consulte o site da marca. //





» Galeria de fotos aqui

Desenhado PARA A AVENTURA

A TOURATECH ACABA DE APRESENTAR SUA MAIS RECENTE INOVAÇÃO: O CAPACETE AVENTURO PRO CARBON.

Desenvolvido como uma resposta às exigências dos motociclistas aventureiros mais exigentes, este capacete modular representa um salto significativo em termos de segurança e funcionalidade.

O Aventuro PRO Carbon foi projetado com o objetivo de superar os padrões de segurança atuais, sendo duplamente certificado de acordo com os rigorosos padrões ECE 22.06 e DOT.

A sua calota exterior de carbono X-PRO de alta resistência oferece uma proteção excepcional, enquanto sua inovadora ventilação dividida na área do queixo garante conforto mesmo nas condições atmosféricas mais extremas.

Além disso, o capacete apresenta uma nova viseira e um sistema patenteado de libertação de emergência para o acolchoamento interior, demonstrando um compromisso claro com a inovação e a segurança.

Com um design versátil, o Aventuro PRO Carbon é adequado tanto para off-road como para uso em

estrada, proporcionando aerodinâmica superior e uma viseira equipada com Pinlock com um amplo campo de visão.

O seu sistema de fecho de duplo D-ring e libertação inovadora dos acolchoados garantem um ajuste seguro e confortável em todas as situações. Além disso, o capacete oferece um alto nível de conforto, com um design leve, sistema de acolchoamento Ergo para ajuste personalizado e um sofisticado sistema de ventilação.

Lavável, o forro interior Coolmax anti-transpirante e anti-alérgico garante uma experiência de uso agradável a longo prazo.

O Touratech Aventuro PRO Carbon está disponível em cinco variantes de decoração: Preto, Branco, Core, Rally e Sport, cada uma em sete tamanhos diferentes, do XS ao 3XL. Estará disponível junto dos revendedores oficiais no final do mês de março de 2024 por um preço recomendado de 699€, ou através do site da Longitude009. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Estilo e PROTEÇÃO

AS NOVAS BOTAS REV'IT! G-FORCE H2O LADIES PROMETEM PROTEÇÃO CONTRA A CHUVA E CONFORTO PARA OS PÉS FEMININOS.

A REV'IT! apresenta as suas novas botas G-Force 2 H2O Ladies, especialmente concebidas para mulheres que apreciam o estilo desportivo e a funcionalidade.

Estas botas impermeáveis, inspiradas no ambiente da competição, são ideais para combinar com roupa casual ou desportiva, mesmo nos dias chuvosos.

Graças à membrana Hydratex Z-liner, estas botas são funcionais durante todo o ano, proporcionando conforto e proteção independentemente das condições meteorológicas.

Fabricadas com couro PU sobre uma base de microfibra, as G-Force 2 H2O Ladies são flexíveis

e macias, assegurando um ajuste ideal e conforto para os pés.

Além disso, os discos de proteção Seesoft na zona do tornozelo, biqueira, calcanhar e painéis laterais reforçados garantem a proteção dos pés em caso de queda.

Disponíveis na cor preto/branco e nos tamanhos do 36 ao 42, as Botas G-Force 2 H2O Ladies têm um preço recomendado de 179,99€.

Para obter mais informações e um aconselhamento personalizado, entre em contacto com um distribuidor autorizado da REV'IT! ou aceda ao site oficial da especialista em equipamento. //

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

EQUIPAMENTO REV'IT! CONTROL AIR H2O



Desportivo A TODA A PROVA

O NOVO BLUSÃO CONTROL AIR H2O DA REV'IT! TEM A COMBINAÇÃO PERFEITA DE VENTILAÇÃO E PROTEÇÃO CONTRA CHUVA.

Para os entusiastas da velocidade que não abrem mão da proteção em qualquer condição meteorológica, a REV'IT! apresenta o seu mais recente modelo: o blusão Control Air H2O.

Este blusão, dotado de um forro impermeável amovível, foi concebido para oferecer máxima ventilação aliada à capacidade de proteger contra a chuva inesperada durante as viagens.

Com um design que combina elementos de equipamento de competição, como os protetores rígidos nos ombros, com detalhes desportivos, como os gráficos e laminações nos fechos, o Control Air H2O reflete uma estética única.

Mesmo fazendo parte da série "Control", que inclui diversos outros equipamentos, este blusão

mantém a sua identidade visual distinta.

A sua ventilação é garantida pelos painéis de rede PWR que ocupam a maior parte da sua superfície, permitindo um fluxo de ar sem obstáculos.

Para os dias mais frescos, a inclusão de uma membrana impermeável Hydratex oferece proteção contra vento e chuva, podendo ser usada separadamente.

Disponível em quatro cores diferentes e nos tamanhos do S ao 3XL, o blusão Control Air H2O tem um preço de venda ao público recomendado de 249,99€.

Para mais informações e aconselhamento personalizado, os interessados podem contactar um distribuidor autorizado da REV'IT! ou diretamente com a marca através do seu site. //

QJ SRK125S

6
ANOS
GARANTIA
QJ



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

Cores ● Preto ● Cinzento ● Branco

3.190€*

Let's connect!



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

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



Fato de DE UMA ÚNICA PEÇA

A REV'IT! APRESENTA UMA ABORDAGEM POUCO CONVENCIONAL SOBRE O QUE DEVE SER UM EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO PARA VIAGENS DE AVENTURA.

O fato de uma peça Paramount GTX é uma declaração de engenharia têxtil concebida especificamente para andar de moto. Sempre que quiser, onde quer que esteja e durante o tempo que desejar, com facilidade, confiança e total conforto. Com o Paramount GTX, não há razão para não andar de moto. Portanto, Ride. Always.

100% IMPERMEÁVEL COM TECNOLOGIA GORE-TEX DE 3 CAMADAS

Em termos de tecnologia de impermeabilização de alta qualidade, o GORE-TEX não é por acaso, um sinônimo de ficar seco. A base deste fato de uma peça é um tecido GORE-TEX extremamente durável, de três camadas, com uma espessura de 400D, proporcionando proteção contra vento e água desde a

gola e punhos até às bainhas das pernas.

O fecho frontal MasterSeal da TIZIP, o mais longo e resistente que a REV'IT! aplicou até agora numa peça de vestuário técnico, estende-se desde a gola até à parte inferior da perna esquerda. Oferece uma entrada fácil, sem igual, abrindo o fato ao meio. Para o vestir, basta entrar!

Além de proporcionar conveniência inteligente, o fecho TIZIP MasterSeal incorpora tecnologia de ponta, importados da indústria dos fatos secos de mergulho, garantindo a impermeabilidade superlativa do Paramount GTX.

VENTILAÇÃO E AJUSTE COM PROPÓSITO

Não sendo apenas projetado para enfrentar condições climáticas adversas, o Paramount GTX

também está focado e pronto para enfrentar a estrada quando as temperaturas sobem, graças à tecnologia exclusiva VCS|Aquadefence da REV'IT!.

Um total de quatro painéis de ventilação extra grandes permite que se desfrute de ar fresco quando estão abertos, apenas para selar novamente o escudo 100% impermeável do macacão, quando fechados.

Com um selo à prova d'água patenteado e accionados graças aos resistentes fechos magnéticos FidLock, os painéis VCS|Aquadefence na frente e os fechos de ventilação VCS estrategicamente posicionados nas costas e nos braços, proporcionam uma grande respirabilidade em qualquer situação.

O design não convencional de uma única peça do Paramount GTX oferece um conforto de condução incomparável desde o momento em que se fecha o zíper, com ajuste preciso e fácil em todos os lugares certos. Para garantir que o ajuste esteja sempre perfeito, o Paramount GTX está disponível em tamanhos padrão, bem como em versões curtas e longas.

EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO DE ALTA TECNOLOGIA

Desafiando o status quo e questionando convenções, os departamentos de Design e Investigação da REV'IT! reimaginaram o mais avançado equipamento de motociclismo para turismo de aventura com a introdução do Paramount GTX. Um design de peça única que pode ser usado sobre qualquer roupa comum.

Com proteção contra impactos SEEFLEX e SEESOFT de nível CE 2, nos joelhos, costas, ombros e cotovelos e proteções SEESMART de nível CE 1 nas ancas, integradas no fato e quase imperceptíveis, o Paramount GTX possui uma classificação de segurança AA e oferece uma opção de alta tecnologia para uma experiência de condução como nenhuma outra.

O REV'IT! Paramount GTX tem um preço de €1,599.99.

Para mais informações e aconselhamento personalizado, os interessados podem contactar um distribuidor autorizado da REV'IT! ou diretamente com a marca através do seu site. //



NOVO/24



SCORPION
EXO®

EXO-TECH EVO PRO
COMMUTA

FLIP
UP
&
BACK



Versatilidade **CLÁSSICA**

UMA EXCELENTE COMBINAÇÃO DE ESTILO E SEGURANÇA PARA O DIA A DIA A ANDAR DE MOTO.

Para os motociclistas que valorizam o estilo clássico sem comprometerem a segurança, o novo casaco de pele Westend é uma escolha impecável.

Este blusão desportivo de aparência clássica é fabricado com pele bovina certificada pela LWG, garantindo não apenas a sua qualidade superior, mas também uma pegada ambiental reduzida.

Com uma espessura de 1,2mm, o casaco Westend da BMW Motorrad oferece um conforto excepcional, tornando-o uma boa escolha para uso diário.

Além disso, as inovadoras proteções NP Flex

integradas nos ombros e cotovelos proporcionam um nível extra de segurança, com excelente absorção de impactos.

Os destaques deste produto incluem a sua versatilidade, pois está disponível com corte específicos para homens e para senhoras.

Disponível em preto e numa variedade de tamanhos que vão do 34 ao 48 para mulheres e do 46 ao 66 para homens, este blusão Westend da BMW Motorrad promete ajuste perfeito para todos os tipos de anatomias. Conta ainda com um preço de venda ao público recomendado de 1.127€. //

GSX-8S

OPINIÃO DA IMPRENSA

“...Moto que nunca mais acaba!”

”

ANDAR DE MOTO



“E este é o pressuposto que a Suzuki persegue nesta sua nova naked. Uma diversão adulta, controlada e competente. Capaz de dar responsabilidade aos “miúdos”, e um sorriso na cara aos mais “velhos”.”



MOTORCYCLE.COM
BEST VALUE MOTORCYCLE



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



Leve tudo **CONSIGO!**

A TOURATECH LANÇOU UMA VERSÃO MELHORADA DO SEU POPULAR SISTEMA DE BAGAGEM FLEXÍVEL, O DISCOVERY 2, PROMETENDO AINDA MAIS RESISTÊNCIA E FUNCIONALIDADES PRÁTICAS.

O sistema de bagagem flexível Touratech Discovery 2, que agora oferece 50 litros de capacidade de armazenamento e é à prova de água, anuncia-se compatível com praticamente todas as motos de aventura e inclui espaço mais do que suficiente para equipamento adicional.

O Discovery original já era adorado por muitos motociclistas aventureiros, especialmente os viajantes solitários, devido à sua engenhosidade. Agora, a Touratech apresenta o Discovery 2, uma evolução que mantém as virtudes do seu antecessor, mas com ainda mais benefícios práticos graças a várias melhorias inteligentes nos detalhes.

As novas fivelas combinam máxima resistência de fácil manuseio e, além disso, as novas válvulas adicionadas aos sacos à prova d'água simplificam o processo de arrumação, permitindo que o ar seja facilmente expelido para otimizar o volume. Os

novos pontos Molle são também extremamente convenientes para prender de forma flexível equipamento adicional ao Discovery 2.

Com todas estas inovações, os especialistas da Touratech garantiram que o Discovery 2 mantivesse as características testadas e comprovadas da versão anterior. Isto significa que o sistema de bagagem flexível pode ser firmemente fixado em praticamente qualquer moto de aventura sem um suporte, usando apenas quatro correias.

Esta versatilidade é alcançada colocando o sistema sobre o assento do passageiro e amarrando-o aos pontos de fixação existentes no quadro e sub-quadro. A capacidade de ajuste das fivelas modificadas é especialmente útil neste aspeto.

A forma pré-moldada do sistema de bagagem garante ainda um ajuste perfeito contra a moto, mas recomenda-se o uso de uma placa de proteção térmica, disponível como opcional, para sistemas de

escape montados mais altos.

A capacidade de armazenamento do Discovery 2 é de 50 litros, com bolsas traseiras adicionais que oferecem um volume extra de 15 litros, seladas hermeticamente contra poeira com um fecho de enrolar. Este espaço adicional é ideal para kits de primeiros socorros, garrafas de óleo, roupas de chuva ou outro equipamento de acesso rápido.

Objetos volumosos como um saco de bagagem, tenda ou colchão podem ser firmemente amarrados com correias nas robustas fileiras de correias na secção superior do conjunto.

Duas grandes abas com fechos de libertação rápida envolvem a carga, garantindo um ajuste sem flutuações. Dois bolsos de malha no interior das abas podem conter mapas, um colete refletor ou outros pequenos itens. As correias de bagagem integradas são ainda cuidadosamente fixadas com laços de Velcro quando não estão em uso.

Num olhar rápido, o sistema de bagagem flexível Discovery 2 da Touratech apresenta diversas novidades, incluindo novos pontos Molle, fivelas revistas para maior resistência, maior robustez, válvulas para expulsar o ar e capacidade de

armazenamento à prova de água de aproximadamente 50 litros, além de aproximadamente 15 litros de volume à prova de poeira.

Este conjunto oferece ainda opções integradas de fixação para acessórios opcionais como sacos de bagagem, tendas, outros e dois grandes bolsos de malha no interior da tampa, cada um com fecho de correr.

O conjunto de bagagem flexível Touratech Discovery 2 irá contar com um preço de cerca de 439€ e a disponibilidade está ainda sob consulta com a Longitude 009.//



Novidade 2024

» Yadea VoltGuard

Scooter elétrica

Flexibilidade
Performance
Agilidade

 **YADEA**

Distribuidor Oficial



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS





Tecnologia AVANÇADA

PROTEÇÃO E DESEMPENHO MÁXIMOS PARA MOTORES DAS MOTOS DE TODO-O-TERRENO.

A fabricante de lubrificantes sintéticos para motociclos, reafirma o seu compromisso em fornecer produtos que potenciem o desempenho dos motociclistas tanto em estrada como fora dela.

Com a missão de permitir que os motociclistas se concentrem unicamente na sua performance os óleos sintéticos da AMSOIL são formulados com uma tecnologia de aditivos avançada, proporcionando uma proteção superior contra o desgaste do motor, temperaturas extremas e situações de elevada exigência, garantindo uma proteção máxima.

Especialmente desenvolvido para motos de todo-o-terreno, o óleo sintético da AMSOIL foi concebido para oferecer os atributos de desempenho mais procurados pelos condutores, incluindo consistência e fiabilidade da embraiagem.

Uma embraiagem fiável é essencial, seja em pistas ou fora de estrada, e a AMSOIL garante que esta funcione de forma consistente do início ao fim da jornada, graças à sua química avançada exclusiva. As propriedades superiores de durabilidade do óleo sintético AMSOIL para motos todo-o-terreno ajudam a minimizar o deslizamento, o desvanecimento e a vibração da

embraiagem, proporcionando aos motociclistas uma sensação de embraiagem consistente em todas as situações, desde arranques até à superação de obstáculos nos trilhos.

Num teste rigoroso de arranque simulado, o óleo sintético para motos todo-o-terreno da AMSOIL demonstrou manter uma sensação consistente da embraiagem mesmo após 32 arranques, enquanto um óleo líder de mercado revelou uma ação inconsistente da alavanca da embraiagem e uma sensação fraca após apenas 16 arranques. Além disso, as placas de embraiagem lubrificadas com o óleo sintético para motos todo-o-terreno da AMSOIL mantiveram-se limpas e em excelente estado, ao contrário das placas que utilizaram um óleo OEM, que apresentaram descoloração e desgaste prematuro.

Este desempenho superior incute confiança aos pilotos, garantindo um desempenho consistente em todas as condições de condução.

A Motoxpert, representante oficial da linha de produtos AMSOIL em Portugal, proporciona acesso aos óleos e lubrificantes 100% sintéticos de qualidade superior, desenvolvidos e produzidos exclusivamente nos Estados Unidos da América pela AMSOIL. //



530
hpe

NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

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

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

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

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO[®]

piaggio.pt



Passeando pela Grécia/Balcãs BULGÁRIA E A BELA PLODIV

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

Foi com uma profunda sensação de perda que acordei e saí para a rua...
Eu detesto quando as pessoas começam a chamar “regresso” à minha viagem, mas a realidade é que aquele era o ponto em que até eu sentia que começava a regressar...

Se nada me tivesse acontecido o meu caminho seguiria para a Turquia e teria uma infinidade de coisas para descobrir. Mas na realidade era hora de seguir para a Bulgária e deixar a Turquia para outra viagem, tentando ignorar que estava a menos de 500km de Istambul.

Depois de 3 PanEuropeans e 2 Crosstourers com veio de transmissão, ter uma moto com corrente deixava-me um bocado apreensiva. Eu já inspecionara se o Scottoilier tinha óleo e se a corrente estava em boas condições, mas não há nada mais persistente que uma cisma e, quando vi um stand da Honda, fui lá pedir para darem uma olhada à saúde da minha motita.

Ter uma moto com corrente, e que deu um trambolhão há pouco tempo, requer que lhe dedique alguns mimos. Vamos ver se está tudo bem...

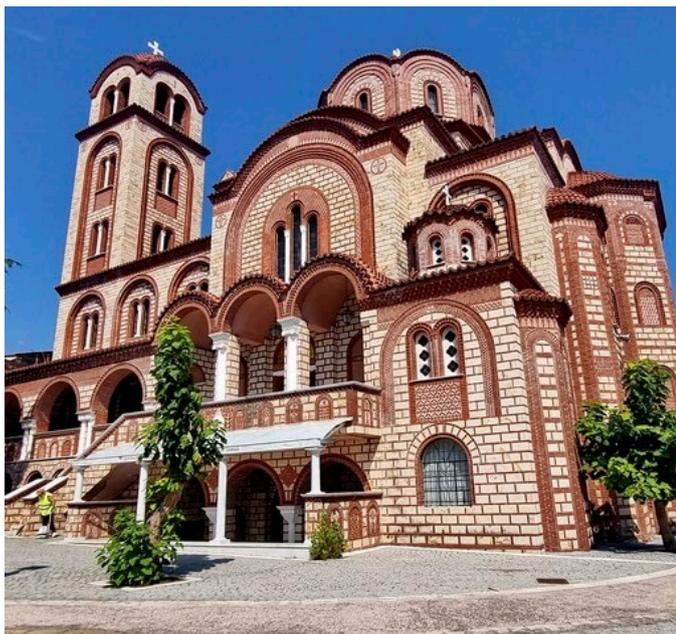
Na época havia muito poucas motos novas nos stands e muita gente estava há meses à espera da sua NT1100, mas ali havia uma toda vaidosa na montra!

Uma mana da minha Penélope à venda, novinha.

A minha motita estava ótima, não precisava de nada, eu é que não consigo ver direito a pressão dos pneus, com esta mão marota a não ajudar nada.

A minha motita foi recebida com muita admiração por ter 20.000km, ainda não tinham visto uma NT1100 tão rodada. E ao verem a minha incapacidade na mão da embraiagem, quase me pegaram ao colo e me mimaram!





Chamaram-me super woman.

Percorrendo a Macedónia grega, aquela que obrigou que a Macedónia país se chame Macedónia do Norte, para que não se confundam.

Logo à frente apareceu Xanthi, a cidade das mil cores, dizem.

Amim pareceu-me uma cidade muito alegre e animada, cheia de sol, de gente e de movimento. O sítio ideal para parar e comer qualquer coisa, que o alojamento não tinha pequeno-almoço.

E lá estava a catedral: Καθεδρικός Ναός Αγίας Σοφίας
Η Σοφία του Θεού

Sim, este é o nome da catedral de Xanthi! E Xanti escreve-se Ξάνθης

Como não nos sentirmos analfabetos num país daqueles? Será que esta é uma das aflições que deu origem à expressão “viu-se grego”? Pessoalmente eu vejo-me sempre grega naquele país, e dizem que os gregos são eles!

Em língua que se leia o nome da catedral de Xanthi é:
Catedral de Santa Sofia a Sabedoria de Deus

As igrejas ortodoxas são sempre fascinantes por dentro, mesmo as mais pequenas e mais modestas, por isso, seguramente, a catedral também tinha de ser linda.

E, mesmo estando a contar com exuberância, sempre me espanto! Com as cores vivas, os detalhes decorativos, os muitos desenhos e pinturas e, claro, os dourados.

Felizmente não havia lá ninguém, sempre me sinto incomoda perturbando as orações das pessoas com a minha presença curiosa, mesmo que me tente tornar invisível. Todo aquele ambiente me impressionava, eu tinha de ter tempo para ver tudo com calma. »





Os caminhos para a Bulgária não são muitos naquela zona. É preciso decidir entre uma grande volta pela esquerda ou uma grande volta pela direita e eu tinha escolhido ir pela costa do mar Egeu.

Eu sabia que havia lago e mar, mas, estranhamente, a sensação que tinha era de circular por um grande lago, com zonas pantanosas.

Logo à frente fica Porto Lagos, tão português escrito numa placa, depois de tanto tempo a ler coisas esquisitas por todos os lados!

Porto Lagos fica na barra que separa o segundo maior lago de toda a Grécia, o Lago Vistonida, do Mar Egeu e eu tinha dificuldade em distinguir um do outro, já que tudo parece lago por ali.

E lá estava o Santo Mosteiro de Agios Nikolaos!

Aquele mosteiro é uma dependência do Mosteiro de Vatopedi no Monte Athos. E é único, pois foi construído sobre duas pequenas ilhotas e parece estar a flutuar no Lago Vistonida.

A sensação de encontrar algo que procuro, algo que vi em fotos, livros ou documentos, e descobrir que tudo é exatamente como eu imaginara, é de puro êxtase.

No primeiro ilhéu encontra-se a igreja de Agios Nikolaos e no outro a capela Panagia Pantanassa.

A igreja foi construída para substituir uma anterior destruída num desastre, é dedicada a São Nicolau porque uma imagem de São Nicolau foi encontrada ali.

Não consegui deixar de lembrar-me do nosso Alentejo ao apreciar as paredes brancas, com janelas contornada a azul.

Uma ponte pedonal de madeira conduz ao primeiro ilhéu e uma segunda ponte liga os ilhéus entre si.

Reza uma lenda que, quando aquela zona estava sob o domínio turco, em Porto Lagos vivia um monge santo asceta que curou a filha do senhor daquelas terras. Este, num gesto de gratidão, ofereceu a área ao mosteiro de Vatopedi, no Monte Athos.

Uma outra lenda mais antiga conta que o mosteiro de Agios Nikolaos foi inaugurado com a presença do Imperador Bizantino Arcádio, para agradecer à Virgem Maria por tê-lo protegido de um naufrágio no regresso a Roma.

Tudo é tão bonito e acolhedor por ali que tinha quase um toque de espaço de recreio e não de oração. Felizmente não estava ninguém por lá enquanto andei a explorar, mas essa realidade estava prestes a mudar. Ao longe ouvia autocarros a chegar e muita gente a preparar-se para invadir as pontes até ao mosteiro.



Felizmente as pessoas eram respeitosas e foram-se chegando aos poucos sem perturbarem demais a calma do lugar. Seguramente era turismo religioso, pois havia uma atitude de respeito, que não perturbou o lugar.

E enquanto elas se amontoavam no velário eu pude ainda apreciar em paz todos os recantos que me fascinavam, com direito a picnic em local privilegiado e tudo. Pode-se dizer que foi um picnic sagrado!

Ao longe o mosteiro parecia um pequeno recanto de férias...

Eu adoro conduzir, mas também gosto muito de parar, por tudo e por nada. Estava calor e aproveitei para parar numa estação de serviço para me refrescar e tomar um café, que costuma ser bastante decente em terras gregas. Não valia a pena pôr gasolina naquele momento, já que a gasolina na Grécia era bastante cara e na Bulgária seria bem mais barata. Encostei-me por ali a ver os comentários dos meus amigos facebookianos, que estavam a acompanhar a minha viagem. Então, uns fulanos aproximaram-se de mim e da minha moto!

Fico sempre surpreendida quando alguém me vem ensinar a viajar, como se existissem fórmulas decretadas para o efeito. Mas a verdade é que dois tipos meteram conversa comigo e um foi logo criticando isto e aquilo,

assim que percebeu que eu tinha planos. Eu tentei dar a conversa por terminada, mas tive de ouvir que é uma parvoíce planear muito, que o certo é ir rolando e curtindo a estrada, dormir no hotel mais perto e aproveitar a vida. Tive de ver um vídeo que fez em alta velocidade (140km/h valha-me a santa, se isso é tão alto assim!) Pois é amigo, para curtir a estrada eu não precisava de vir para a Bulgária, não faltam estradas boas em Portugal, os 40.000km que faço por ano são feitos de todas as maneiras, por todos os lados e como me apetece!

“40.000km? Ninguém faz tanto quilometro num ano!!!!”
Exclamou com ar de gozo...

Claro que não, eu compro as motos já com os km feitos...

Vamos lá embora para a Bulgária que não me apetece aturar mais maluco nenhum, sobretudo malucos que me vêm ensinar a viajar, mas nunca saíram do seu país!

A perola mais encantadora que recebi foi um “ah, Portugal não é um país grande! A Grécia é muito maior, uma voltinha por aqui é muito mais que uma volta por lá!” disse o super-herói sorrindo.

“Claro que sim, mas eu estou cá neste momento e farei mais de 4.000km só para chegar lá!” – Acho que ele não tinha pensado nisso! >>>



Sempre me sinto privilegiada quando cruzo com uma placa que aponta um país longe de minha casa. Isso fazia-me lembrar da primeira vez que passei por aquela zona. Saía da Turquia na direção da Bulgária, e cruzei-me com uma placa que dizia “Bulgaristão”. Experimentei de novo a sensação de euforia que senti da primeira vez, só por estar ali de novo.

O encanto quebrou-se quando alcancei carros em fila, parados. Mas a fronteira ainda era longe, não podia ser fila para lá. Seriam obras? Um acidente? Não me apetecia ficar ali parada, quando havia tanto espaço para ir furando.

E sim, era a fila para a fronteira, vários quilómetros de fila. A cada curva eu podia vê-la sem fim, a perder de vista na curva seguinte, até finalmente chegar verdadeiramente à portagem.

De onde vinha aquela gente toda, se no meu caminho não havia trânsito nenhum? Ainda pensei que fossem os milhões de istambulenhos a sair de Istambul e a virem passear para a Bulgária, já que a cidade é tão sobrelotada, mas não, eram quase todos búlgaros.

Eu sempre disse que os búlgaros passeiam para caramba!

Era a primeira fronteira física/terrestre que eu atravessava, já que até ali tinha passado fronteiras em portos. Não havia nenhuma moto na fila, apenas eu e a minha motita e, no entanto, quando chegou a minha vez a pergunta da praxe surgiu: Your friends?

Ao tempo que eu não ouvia aquilo! De alguma forma era como se me sentisse em casa.

No friends, i'm alone!

O homem, nitidamente, aproveitou para conversar um pouco e perguntou onde eu ia, eu respondi que ia visitar o meu país a caminho de casa. O seu ar de surpresa: estás a ir para casa por aqui?

Sim, todos os caminhos vão dar a minha casa, senhor, assim eu queira!

A Bulgária recebeu-me com a maior carga de água, para lavar o lixo da moto.

Normalmente não sou muito contraditória, mas nestas coisas sou:

– Se trago o fato de chuva e não o uso, fico lixada, andei a passeá-lo sem o usar!

– Se o trago e o uso, fico lixada por ter de o vestir no calor e andar por aí toda enchourçada!

– Se o trago, chove e não o visto a ver se a chuva passa, fico lixada porque devia vesti-lo pois para isso o trouxe!

– Se o trago e o visto, porque começa a chover... fico lixada porque a chuva passa!

– Se não o trago, fico lixada comigo porque fui uma inconsciente e a qualquer momento vou levar com uma chuvada na testa!

Tão eu!!!

É claro que segui numa corrida por ali acima até Plovdiv. Entretanto a chuva parou, mas, mesmo assim, eu não perdi mais tempo. Percebi que não haveria ninguém na recepção no alojamento quando chegasse. Eu já lá tinha estado uns anos antes e tinha sido muito bem-recebida. Na época cumprimentei as pessoas pelo seu acolhimento, mas desta vez não iria ter direito a nada, certamente, mas paciência.

E, no entanto!

Quanto tempo as pessoas se recordarão de nós após a nossa passagem?

A tradição ainda é o que era aqui na Old Town Plovdiv!

Estive aqui em 2016 e fui recebida com mensagem personalizada. Hoje voltou a acontecer, mas tive duas, uma na entrada e outra na porta do quarto. Depois de várias mensagens pelo Telegram, tudo estava perfeito à minha chegada. Eu adoro este hostel”.

Eles lembravam-se de mim! Até o gato era o mesmo.

Cada vez que volto a uma cidade tenho em mente coisas diferentes para ver e fazer. Desta vez queria ir passar o serão à Kapana, o quarteirão das artes da cidade.

O alojamento fica no topo do centro histórico, a que chamam Old Plovdiv, então é só ir descendo as ruelas empedradas e apreciando as belas casas coloridas, com debruns bonitos. »



CRÓNICA

Cá em baixo atravessar a estrada movimentada e lá está a Kapana!

Kapana, o quarteirão das artes!

Situado no coração de Plovdiv, lá estava o encantador bairro Kapana, um centro vibrante de criatividade e expressão artística. Um bairro que já foi repleto de oficinas de artesãos no século XV.

O bairro histórico passou por uma transformação notável nos últimos anos, evoluindo para um próspero bairro artístico que atrai visitantes de perto e de longe.

Uma das características mais marcantes de Kapana é a infinidade de murais que adornam as suas paredes, cada um contando uma história única e aumentando o fascínio da área.

Caminha-se pelas suas ruas de paralelo e somos envolvidos por um ambiente pitoresco e acolhedor.

Os murais pintados contribuem significativamente para esse encanto, infundindo cor e vida em cada recanto.

Desde designs complexos que mostram o folclore local até peças abstratas que despertam a contemplação, esses murais servem como contadores de histórias visuais que cativam tanto residentes quanto turistas.

Artistas locais reúnem-se para criar obras impressionantes que refletem o espírito da comunidade. Esta

vibrante comunidade artística não só enriquece a paisagem cultural de Kapana, mas também desempenha um papel fundamental na formação da sua identidade como bairro eclético e dinâmico.

O charme do bairro Kapana é inegável. O bairro é um testemunho do poder transformador da arte.

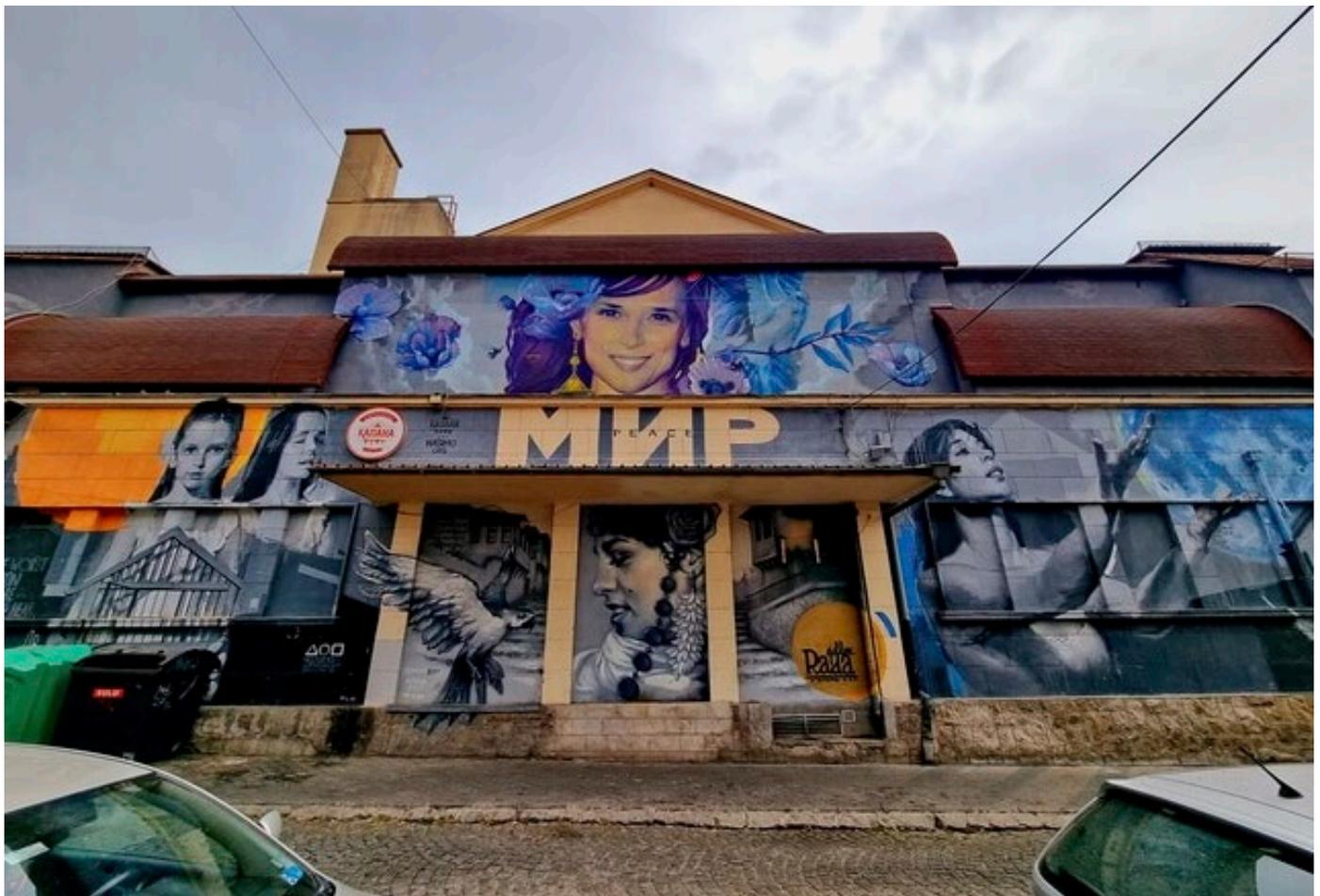
Kapana tornou-se não apenas um destino de visita obrigatória, mas também um exemplo brilhante de como a criatividade pode dar nova vida aos espaços urbanos.

Jantar num ambiente único, onde a arte se funde perfeitamente com a gastronomia, foi uma experiência fantástica. Estar cercada por murais impressionantes e elementos artísticos eleva a atmosfera a outro patamar!

Sentei-me numa esplanada ao ar livre, coisa que sempre melhora a experiência e o humor, e permiti-me desfrutar da beleza do ambiente enquanto saboreava um prato de carne deliciosa e um copo de vinho local, bem ao meu gosto.

E pronto, depois era hora de voltar a subir as ruelas até ao alojamento, procurando fazer caminhos diferentes, que não gosto de voltar pelo mesmo caminho.

Vamos lá tomar um banho e dormir que tenho uma mão para pôr a descansar... //



A CROSSOVER DESPORTIVA

GSX-S 1000 GX · CAMPANHA DE LANÇAMENTO

GSX-S 1000 GX

GSX-S 1000 GX

KIT DE MALAS LATERAIS SUZUKI POR APENAS +250€

GSX-S 1000 GX · CAMPANHA DE LANÇAMENTO

GSX-S 1000 GX · CAMPANHA DE LANÇAMENTO

Campanha especial de lançamento nova Suzuki GSX-S1000GX. Oferta de 977,49€ de desconto na aquisição do KIT Malas Laterais Originais, para motos matriculadas ou encomendas sinalizadas até dia 30 de junho. O KIT tem um PVPR de 1.227,49€ e inclui 2 malas laterais, tampas à cor da moto, suportes, adaptadores e conjunto de fechos. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI

Apresentação oficial revelou UM LÉS-A-LÉS DE 2024 À MODA ANTIGA!

Um percurso inovador, para motociclistas rijos, pelas mais desertas estradas raianas.



Centenas de motociclistas que se deslocaram à Figueira da Foz, para a apresentação oficial do 26.º Portugal de Lés-a-Lés, descobriram um percurso pelas mais desertas estradas raianas entre Portimão e Penafiel, com paragens em Évora e Covilhã, que vai incluir uma passagem de fronteira até território espanhol.

Na Apresentação Oficial, no Malibu Foz Hotel, os presentes ficaram a saber que a grande aventura de 2024 terá início com um Passeio de Aventura, no dia 6 de junho, que levará os participantes a descobrir (ou revisitar) as belezas do concelho portimonense, incluindo as praias da Rocha, do Vau e do Alvor, enquanto decorrem as indispensáveis Verificações Documentais e Técnicas, antes da madrugadora partida rumo a Évora.

A primeira etapa, em cenários de beleza ímpar através da serra algarvia, cruzada de Oeste para Este e com um promissor regresso ao vale do Vasco, será um repositório de muitas memórias aventureiras acumuladas ao longo de um quarto de século da maior maratona motociclística da Europa.

O evento organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal viverá um momento alto em Mértola, com uma receção em grande festa. O cais do Pomarão, onde o antigo local de embarque do minério oriundo das Minas de São Domingos a caminho das siderurgias servirá de palco a um inédito e surpreendente Oásis, antevendo locais de peso histórico como o Pulo do Lobo e Barrancos.

O 'road-book' oferecerá a possibilidade de visitar o Castelo de Noudar. Uma opção para os mais radicais, numa ligação em terra batida para visitar o

Monumento Nacional que domina nas margens do rio Ardila, curso de água que acompanhará os motociclistas até Moura, apontando depois às margens do Alqueva e daí até ao centro histórico de Évora, com passagem por Reguengos de Monsaraz.

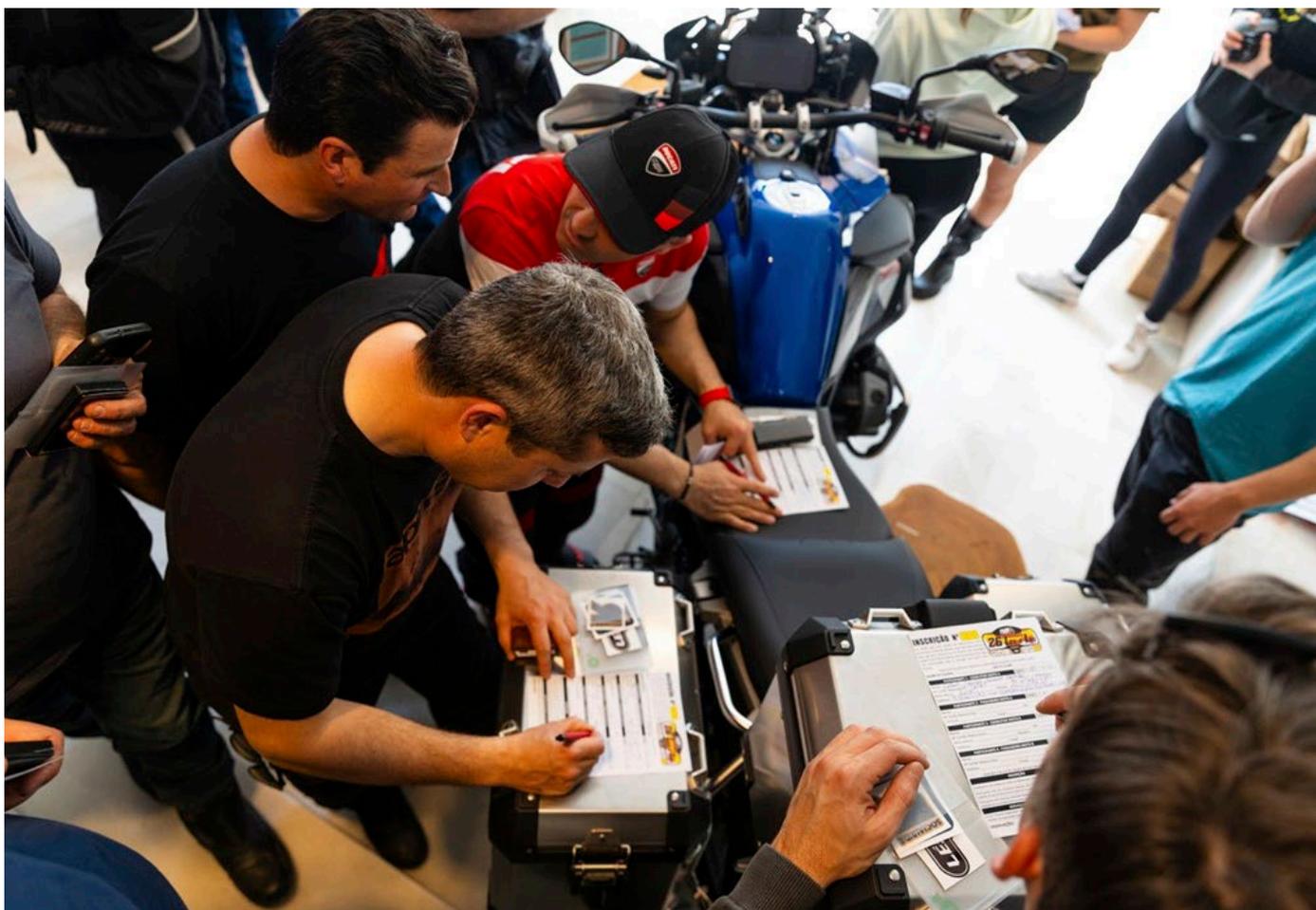
Bem no coração da cidade reconhecida pela UNESCO como Património Mundial partirá a segunda etapa, a menos dura e mais rolante ao longo de 460 quilómetros, através do Alto Alentejo, com passagem pelo Crato até Vila Velha de Rodão.

Onde o renovado espaço envolvente da Torre do Rei Vamba permitirá desfrutar de espetaculares e ímpares vistas sobre as Portas do Rodão. Desta escarpa sobranceira ao Tejo e de grande importância estratégica desde o Séc. XII, há que arrepiar caminho até Tinalhas, no concelho de Castelo Branco, onde o Moto Clube local faz questão de dar a conhecer o busto que homenageia o saudoso Padre José Fernando, que estará ao lado de outras peças em pedra, ligadas ao motociclismo, incluindo o Arcanjo São Rafael, protetor e padroeiro de todos os motociclistas, ou a homenagem ao Moto Clube de Faro.

O pelotão fará uma incursão em terras espanholas através da fronteira de Monfortinho sobre o rio Erges, para nova visita às instalações da Motoval em Valverde del Fresno. Depois de cumprimentar o representante da Dunlop que há vários anos apoia o Lés-a-Lés, local onde sempre existe música e porco no espeto, o regresso a Portugal será feito por Penamacor, com direito a receção no renovado espaço do centro histórico e no castelo.

Paragem para respirar um pouco e ganhar fôlego antes de atacar os últimos quilómetros até à Covilhã, cidade amiga dos motociclistas e que é privilegiada porta de entrada na Serra da Estrela. Na »





Capital dos Lanifícios, a proposta é de aproveitar o final de tarde e início da noite para apreciar a arte urbana na cidade com mais murais por metro quadrado.

A terceira e última etapa do 26.º Portugal de Lés-a-Lés, mesmo sendo a mais curta, com cerca de 370 quilómetros, será a mais exigente, obrigando a mais horas de condução.

Desde a saída da Covilhã até Penafiel praticamente não existe uma reta, começando por abordar as curvas que levarão até aos 1500 metros de altitude da Nave de Santo António antes da descida a Manteigas, entrando num dos concelhos com a floresta mais bem preservada em Portugal. Com o Norte no horizonte, regresso a uma estrada utilizada há 20 anos, no 5.º Lés-a-Lés, até Gouveia, desfrutando das belezas da Serra da Estrela antes da entrada no planalto beirão via Fornos de Algodres.

Com a grande aventura a aproximar-se do final, tempo para novas serranias, com passagem pelo vale do rio Távora, a descida ao Pinhão, a subida a Sabrosa, passagem por Vila Real, serra do Alvão, Lamas de Olo e Vale do Poio em direção Cabeceiras de Basto.

Desta terra que sempre recebe tão bem os motociclistas, sobe-se no mapa até ao extremo norte desde Lés-a-Lés, com visita ao fabuloso parque de atividades radicais DiverLanhoso. E daí até Vizela onde o tradicional bolinhol poderá ser apreciado no jardim do Parque das Termas, criado entre 1884 e 1886, que possui uma quantidade de árvores gigantes como nenhum outro parque ou jardim português.

Verdadeiro pulmão de Vizela onde será feito o balanço de mais uma presença no Portugal de Lés-a-Lés, pensando na chegada a Penafiel. com direito a bênção da Senhora do Sameiro e a atravessar o palanque de chegada duma edição que se antevê dura, para motociclistas aventureiros e rijos, independentemente da máquina utilizada. É que o Lés-a-Lés volta a ser uma aventura para todas as motos, mas não para todos os motociclistas...

E se os primeiros corajosos aproveitaram a presença na Figueira da Foz para concretizar a inscrição que os colocará nos primeiros lugares da caravana, os restantes vão poder fazê-lo a partir do dia 26 de março, e até 19 de maio, no site oficial da Federação de Motociclismo de Portugal. //



MOTOS NOVAS

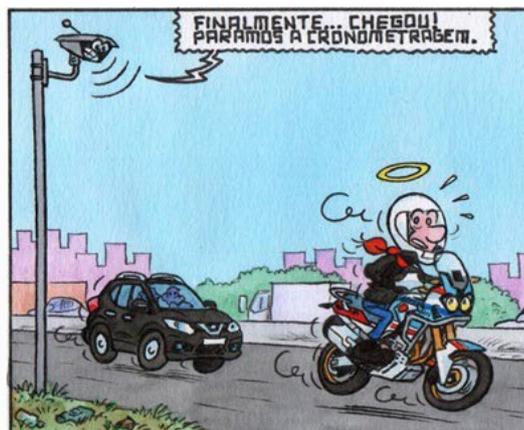


Características
Dados técnicos
Preços

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



ANDAR DE MOTO



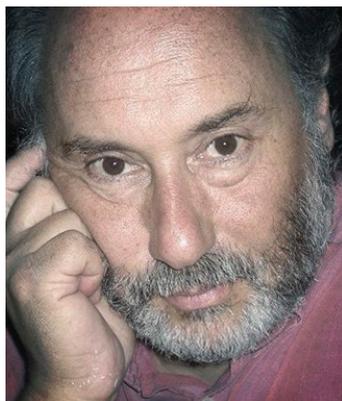
MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Paulo Araujo
*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Oliveira da Serra (ALGARVIA)

Pode dizer-se que o Grande Prémio de Portugal de há dias suscitou muita expectativa e ao mesmo tempo controvérsia nos fans portugueses... Não só na evolução do Campeonato de MotoGP em geral, mas, e principalmente, do desempenho de Miguel Oliveira no mesmo. Depois de uma mudança dramática na gestão da equipa satélite da Aprilia, seguida de um começo algo indiferente na primeira prova no Qatar, Portimão ia ser sempre uma prova dos nove...

Num circuito aonde a maestria do piloto de Almada está mais que comprovada – ele era um de apenas 3 vencedores em MotoGP no traçado, sendo os outros Quartararo e Bagnaia – ia, finalmente, poder-se ajuizar a sua competitividade numa Aprilia supostamente idêntica às de fábrica, que teria de ser um salto qualitativo em relação à de 2022 usada ao longo de 2023.

Quaisquer dúvidas que ainda pudessem subsistir da competência da equipa, agora americana, também estariam, pelo menos, mitigadas pela chegada do credenciado Davide Brivio, para fazer a sua gestão ao lado de Wilco Zelemborg. Outras tantas interrogações sobre a iteração de 2024 da RS-GP já teriam sido dissipadas pelos resultados de Espargaró e Viñales, que brilharam em várias sessões de treino no Qatar, acabando Aleix 2º na grelha a 83 milésimas da pole de Martin e Viñales a fechar o Top 10.

Já em Portimão, para um piloto que em 2020 fizera pole, vitória e volta mais rápida, nada menos serviria que andar a atacar posições de pódio em frente dos seus fãs de casa. Na prática, acabou por não ser bem assim. Na equipa reinou alguma confusão, que embora natural nada terá feito para fortalecer a confiança do Miguel... e se sabemos alguma coisa dele, é que só ataca em pleno quando confia a 100% na moto. Uma sessão de treino perdida para as condições de pista também não terá ajudado e depois foi o resto do fim-de-semana a correr atrás do prejuízo, à procura duma sensação que ainda não está lá a 100%...

Até o desenrolar da corrida não ajudou, com o 9º inicial

do Miguel destinado a tornar-se num 6º - com as quedas de Márquez, Bagnaia e Viñales à sua frente – a ficar, afinal, mesmo pelo 9º lugar quando a ultrapassagem de Bezzecchi o fez alargar a trajetória e passar de novo a 12º.

Por um lado, como o próprio disse, um 9º lugar final, que acarreta gordos 7 pontos, só pode ser visto como um resultado positivo... especialmente em face dos azares sofridos por outros pilotos algo mais credenciados. Por outro, para os fãs cuja presença recordista muito terá ficado a dever-se ao português, e para o próprio piloto, claro que este resultado soube a pouco.

Agora, o que não se pode entender é os treinadores de bancada a dizerem que o Miguel não arrisca, qualifica mal, só ataca no Domingo e por aí fora. Tudo isso tem um fundo de verdade, são factos, mas tem de ser temperado com outros fatores invisíveis para quem segue os GP, pelos vistos, através das redes sociais, como por exemplo, o facto de Miguel ter uma equipa de americanos vindos dos carros, a trabalhar numa moto praticamente desconhecida, sob as indicações dum holandês e dum italiano credenciado, recém-chegado, mas que esteve ausente da classe durante dois anos.

Na azáfama de uma boxe de Grande Prémio há coisas que, se temos de perguntar, já deviam estar feitas. Não há muito tempo, demorar-se um ano para se conhecer uma moto nova não seria descabido, imagine-se agora em apenas duas corridas! Ajuda a óbvia assistência da fábrica e o facto de que, com os motores selados e pneus a cargo da Michelin, só restam a eletrónica e as suspensões para acertar... infelizmente, essas são as áreas que mais vastas possibilidades oferecem.

Confio que Oliveira aprendeu uma ou duas coisas neste GP de Portugal... sobre a equipa, sobre a moto, sobre a forma de fazer ambas funcionar em conjunto, e até sobre o que tem de fazer ao seu estilo, ao mesmo tempo fluído e agressivo, para ascender aos resultados que TODOS esperamos. //



TRANSALP

As montanhas chamam por si

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



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



SEGURO 'HONDA BASE' ¹
NO PRIMEIRO ANO



HONDA MAPIT ²
INCLUI UM ANO DE LIGAÇÃO GPRS

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

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