



MOTO GUZZI STELVIO

TESTE

**YAMAHA
XSR900 GP**



» **DOSSIER**
SCOOTERS 125CC

» **TESTE**
KOVE 450 RALLY

» **REPORTAGEM**
EXPOMOTO 2024
DIABLO X

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



CL

O seu reflexo

Neste mundo moderno, estamos todos à procura de novas formas de nos expressarmos. Esteja um passo à frente com a CL500, a moto perfeita para dar vida ao seu estilo único na cidade. O design scrambler retro-moderno com o silenciador de escape elevado, alimentado por um motor de dois cilindros com um som pulsante, equilibra perfeitamente o lado contemporâneo com vibes nostálgicas. Sabemos que não há dois condutores iguais, por isso o assento plano clássico e a gama de acessórios personalizáveis permitem que torne a sua CL500 tão única como a sua própria personalidade. E com uma roda dianteira de 19 polegadas, a facilidade de a manusear, tanto em estrada como em todo-o-terreno, combina com o seu estilo descomplicado. Experimente esta icónica moto scrambler para refletir o seu verdadeiro eu. **Realize o seu Sonho.**



PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Chamo-lhe terapia

Temos um país extraordinário para andar de moto. Estradas, clima, gastronomia, locais de interesse, paisagens... e no entanto as estradas estão completamente desertas de motos. Durante a semana faço muitos quilómetros pelo país afora, longe dos grandes centros urbanos, e raramente encontro outros motociclistas. E se chego a encontrar alguns, são normalmente estrangeiros que, tal como eu, estão a desfrutar do muito que Portugal tem para oferecer aos motociclistas. Entendo que nem toda a gente tem disponibilidade para durante a semana pegar na sua moto e simplesmente rumar a norte ou a sul, até onde a sua gana der. Mas depois, ao fim-de-semana, fora dos grandes centros e seus arredores mais cercanos, também são poucas as motos que encontro. Muitos motociclistas portugueses preferem romarias a locais “míticos”, que não fiquem muito longe e que de preferência tenham uma esplanada para poderem olhar para as próprias motos e para

as dos outros. E eventualmente discutirem qual delas a melhor, ou contarem o último cagaço que apanharam ou a maior loucura que fizeram. E tudo bem, cada um com a sua!

Mas não posso deixar de ficar triste quando penso que estão a desperdiçar uma oportunidade de realmente desfrutarem das suas motos, sejam elas quais forem. As melhores recordações que tenho sobre motos, todas elas incluem ou uma estrada desconhecida que me excitou, ou uma paisagem inesperada que me comoveu, ou até um final de dia, cansado, mas satisfeito por já estar a seco e bem quente, a provar uma qualquer iguaria. E muitas vezes, não é que me recorde, mas sinto, aquela paz que resulta do facto de, enquanto aos comandos de uma qualquer moto, não pensar em mais nada, a não ser na condução. Por isso, porque não experimenta, um dia destes, meter uma folga e fazer-se à estrada, sem destino, sem companhia e sem remorsos, e absorver essa experiência? Eu chamo-lhe terapia, porque resulta! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 16 APRILIA RSV4 FACTORY / TUONO V4 FACTORY SE-09 SBK
- 18 GAMA INDIAN SCOUT 2025
- 22 MV AGUSTA ENDURO VELOCE
- 28 GAMA SCOOTERS QJ MOTOR



TESTE

- 32 MOTO GUZZI STELVIO
- 42 YAMAHA XSR900 GP
- 60 KOVE 450 RALLY



COMPARATIVO

- 50 SUZUKI V-STROM 800 vs SUZUKI V-STROM 800 DE



DOSSIER

- 70 SCOOTERS 125CC

REPORTAGEM

- 118 EXPOMOTO 2024
- 122 DIABLO X
- 126 REPSOL

CRÓNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: POI PO IP OI P O IP O
- 6 PEDRO ALPIARÇA: CAMPEÕES
- 14 ADELINA GRAÇA: VIAJAR
- 116 JOHAN PEREIRA: DE PORTUGAL À FINLÂNDIA, ATRAVESSANDO 20 PAÍSES EM 26 DIAS
- 128 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS - SUBINDO A BULGÁRIA ATÉ PLEVEN
- 142 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 144 PAULO ARAUJO: LIGAR O COMPLICÓMETRO

FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira

André Sanches
Pedro Alpiarça
Luís Pinto Coelho
Luís Duarte
Paulo Jorge
Susana Esteves

Paulo Araujo
Adelina Graça
Márcia Monteiro
Cristiana Cera
Gracinda Ramos
Pedro Duque



**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

Campeões

Jerez de la Frontera tem sido - ao longo dos anos - palco das mais épicas batalhas que o campeonato mundial de motociclismo nos ofereceu. O seu traçado fluido e rápido obriga os pilotos a prepararem os ataques com uma bravura meticulosa, seja potenciando a velocidade nas zonas encadeadas, ou abusando no corajoso acto de dissipar energia, tentando bloquear e entrada em curva da sua "vítima". São muitos os embates que se tornaram clássicos, desde as fumarentas 500 (Doo-han vs Crivillé), às que eram pilotadas por deuses (Rossi vs Gibernau) e recém-chegadas promessas (Marquez vs Lorenzo), e a tal facto não é alheia a envolvência da moldura humana que torna este um dos GPs mais esperados do calendário.

O espírito dos nossos irmãos ibéricos é absolutamente galvanizante, a festa é rija dentro e fora da pista. A presença portuguesa também se faz sentir, numa romaria que se tornou tradição há muitos anos. Há poucos GP's onde se ouve tão claramente o público, com ovações e gritos de espanto perante os desaires dos seus heróis, dos seus campeões.

Este campeonato tem muitos motivos de atracção, com novos e velhos protagonistas, com novos confrontos de egos e velhas estratégias de corrida.

A mais recente divindade a colorir os sonhos dos fãs deste circo de feras em duas rodas, tem de seu nome Pedro Acosta.

Com uma postura jocosa e menosprezando a capacidade do seu talento, mostrou ser consistentemente rápido, adaptando-se às máquinas de 300 cv com a

desfaçatez de quem o faz parecer fácil. Rapidamente se revelou a estrela do grupo Pit Beirer com os seus espectaculares dotes de pilotagem. Já não é uma questão de "se", mas sim de "quando" colocará o seu nome no troféu maior. Neste fim de semana, a pista estava molhada nos 15 minutos de qualificação, e no segundo set de pneus de chuva, Acosta estava a ganhar 0,6 segundos no terceiro - e penúltimo sector - quando a frente lhe escapou de modo inglório. No dia seguinte, uma queda a alta velocidade no Warm-Up abalou-lhe a confiança, e a recuperação de uma partida no meio do pelotão não foi além de um décimo lugar. Acosta será grande - já o é - e nós somos uns privilegiados por vê-lo crescer. Que não perca o sentido de humor e que a moto que lhe derem consiga ajudá-lo a resolver aqueles mergulhos absurdos quando resolve a travagem e procura o apex...

Lá na frente, a história ganhava contornos de epopeia motociclística, com a infeliz queda de Martin a deixar um Bagnaia a controlar os acontecimentos e um Marquez sedento de provar (na pista onde quase perdeu tudo) que ainda consegue ser o melhor piloto da grelha. Surpresa das surpresas, tal não aconteceu... O italiano já provou (com dois campeonatos arduamente ganhos) que o que lhe falta em exuberância, ganha no talento em pista. Aquela ultrapassagem dupla (por fora) na primeira volta, era um prenúncio da gigante confiança com que pilotava aquela máquina. Marquez está de volta, mas os rivais estão muito mais fortes! Este é o melhor desporto do mundo. //

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



A emoção da competição por trás das cortinas

NOVA SÉRIE DOCUMENTAL DA HARLEY-DAVIDSON REVELA OS BASTIDORES DO CAMPEONATO MOTOAMERICA KING OF THE BAGGERS 2023.

OS AMANTES das corridas de motos têm agora uma boa desculpa para não tirar a moto da garagem, pois a Harley-Davidson apresentou “Push the Limit Harley-Davidson Racing 2”, uma série documental de seis episódios, que vai estar disponível no YouTube, e oferece aos espectadores um olhar exclusivo sobre os bastidores da temporada de 2023 do MotoAmerica King of the Baggers.

A série transporta os fãs para o centro da ação, mostrando a intensidade da competição King of the Baggers e revelando os esforços hercúleos que pilotos e equipas fazem para alcançar a vitória.

Os episódios serão lançados semanalmente, começando na sexta-feira, dia 5 de abril de 2024, às 16h, na aplicação da Harley-Davidson para membros, seguida de uma estreia no YouTube na terça-feira, dia 9 de abril de 2024, à 1h.

“Push the Limit: Harley-Davidson Racing 2” acom-

panha de perto diversos pilotos, incluindo o notável Kyle Wyman, da equipa de fábrica da Harley-Davidson, que dominou a temporada de 2023 com sete vitórias. Outros pilotos em destaque incluem Hayden Gillim, James Rispoli, Travis Wyman, Cory West, Jake Lewis, Patricia Fernandez-West e Frankie Garcia.

A competição MotoAmerica Mission King of the Baggers Series promete corridas emocionantes entre motos touring americanas equipadas com potentes motores V-Twin especialmente preparadas para competição. Para a temporada de 2024, o calendário expande-se para 18 corridas em nove fins de semana, em parceria com a MotoAmerica Superbike Series.

Importante ainda referir que a primeira jornada do campeonato King of The Baggers vai correr ao lado do MotoGP já no Red Bull Grand Prix of The Americas de 2024. //

CALENDÁRIO DA TEMPORADA 2024 DA MO- TOAMERICA MISSION KING OF THE BAGGERS

12-13 de abril: Circuit of The Americas - Austin,
Texas (Red Bull Grand Prix of The Americas)

19-21 de abril:

Michelin Raceway Road Atlanta - Braselton, Geórgia

31 de maio a 2 de junho:

Road America - Elkhart Lake, Wisconsin

14-16 de junho:

Brainerd International Raceway - Brainerd, Minne-
sota

12-14 de julho:

WeatherTech Raceway Laguna Seca - Monterey,
Califórnia

16-18 de agosto:

Mid-Ohio Sports Car Course - Lexington, Ohio

13-15 de setembro:

Circuit of the Americas - Austin, Texas

27-29 de setembro:

New Jersey Motorsports Park - Millville, Nova Jérsei.



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada

Rua Dom Sancho | nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



NT

 HONDA

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



Empresa-mãe da KTM assume liderança da MV Agusta

NUMA JOGADA HISTÓRICA QUE MARCA O INÍCIO DE UM NOVO CAPÍTULO NA SUA HISTÓRIA, A MV AGUSTA ANUNCIA MUDANÇAS SIGNIFICATIVAS NA SUA ESTRUTURA DE LIDERANÇA COM MÃO FORTE DO GRUPO PIERER MOBILITY.

A **PIERER** Mobility AG, empresa-mãe da KTM, Husqvarna e GasGas, aumentou a sua participação na MV Agusta, o que concedeu à empresa austríaca uma posição maioritária de 50,1% no fabricante italiano com sede em Schiranna (Varese).

Este aumento representa uma antecipação da primeira fase do investimento de 25,1% que a Pierer AG fez na MV Agusta em novembro de 2022. Naquela altura, estava previsto que a subsidiária da PIERER Mobility, a KTM AG, provavelmente assumisse uma posição maioritária no início de 2026.

Esta opção de compra seria baseada nas demonstrações financeiras anuais da MV Agusta Motor S.p.A. até 31

de dezembro de 2025. No entanto, essa opção foi agora exercida prematuramente, com um preço de compra adicional de 25% provocado pelos bons resultados da MV Agusta até o final de 2025, com base no método de avaliação múltipla do EBITDA acordado.

Entretanto, a PIERER Mobility já tinha assumido o controlo da cadeia de abastecimento e compras da MV Agusta em outubro de 2023. Além disso, a gama de produtos da MV Agusta também passou a ser distribuída, em parte, através da rede de vendas global da PIERER Mobility.

O exercício prematuro da opção de compra significa que a KTM AG/PIERER Mobility AG assumirá imediata-

mente a maioria das ações e a gestão industrial da MV Agusta Motor S.p.A.

A médio prazo, está planeada uma produção anual de mais de 10.000 motos premium MV Agusta, em Varese.

Hubert Trunkenpolz, membro do conselho executivo da PIERER Mobility AG, assume o cargo de CEO e presidente do conselho de administração de Timur Sardarov, que continuará disponível para a empresa como vice-presidente, embaixador da marca e consultor. Timur Sardarov anunciou a notícia como a "conclusão bem-sucedida do plano de cinco anos para revitalizar" a MV Agusta.

A empresa afirmou que "o seu objetivo de fortalecer a histórica marca italiana foi completamente cumprido, resultando em estabilidade e avanço substancial para o ícone 'Made in Italy'".

A empresa declarou ainda que "o foco na qualidade e fiabilidade resultou na consolidação da reputação e credibilidade da MV Agusta entre uma base de clientes global em crescimento." Como resultado, a empresa está agora no caminho certo para alcançar lucro líquido pela primeira vez em muitos anos.

Em 2023, a MV Agusta introduziu cinco novos modelos e todas as séries limitadas foram vendidas em poucas horas após o lançamento. Além disso, foi estabelecida

uma nova rede de concessionários, reforçando ainda mais a identidade da marca.

"Com esta jogada, o grupo austríaco reafirma o seu interesse e compromisso com a marca MV Agusta, considerando os fortes resultados alcançados nos últimos anos sob a orientação da família Sardarov, que manterá o controlo conjunto e uma participação de 49,9% na empresa".

Sob esta nova liderança, a MV Agusta embarca numa jornada ambiciosa, focada na inovação, expansão de mercado e no fortalecimento do seu legado como fabricante italiana de motos. //





CAISMOTOR

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



**1290 SUPER
ADVENTURE S**



  /caismotor



Touratech Travel Event 2024 promete emoções fortes

COM UMA LISTA DE ORADORES DE PRIMEIRA CLASSE, ESTRELAS INTERNACIONAIS, UMA GRANDE ESTREIA DE FILME, EXPOSITORES RENOMADOS E MUITAS ATIVIDADES DE PASSEIO, O TOURATECH TRAVEL EVENT 2024 PROMETE EMOÇÕES FORTES PARA OS ENTUSIASTAS DE MOTOCICLISMO.

O AGUARDADO Touratech Travel Event 2024, que acontecerá de 31 de maio a 2 de junho em Niedereschach, Alemanha, está prestes a tornar-se um dos pontos de encontro de aventura, mais importantes de 2024.

O evento contará com a presença de grandes nomes como Ted Simon, Nick Sanders e Charley Boorman, figuras proeminentes no mundo das aventuras de motociclismo e circum-navegação. Ted Simon, cuja lendária viagem "Jupiter's Travel" influenciou gerações de motociclistas, compartilhará suas experiências em um painel de discussão. Nick Sanders, o mais rápido circum-navegador de todos os tempos, apresentará ao vivo seu mais recente filme "The Final Ride".

O ponto alto do programa será a estreia mundial do novo filme Touratech "Thailand Unleashed", estrelado por Charley Boorman. Charley, conhecido por projetos de filmes lendários como "Long Way Round" e "Race to Dakar", explorou as selvas do norte da Tailândia com uma equipa da Touratech. O filme de 45 minutos narra aventu-

ras, superação de limites e camaradagem. A estreia será seguida por uma conversa ao vivo com Charley e outros protagonistas, além dos colegas da Touratech Tailândia, responsáveis pela organização impecável da filmagem.

Dirk Schäfer, reconhecido como um dos melhores palestrantes, cineastas e autores da Alemanha, apresentará a sua obra visualmente impressionante "Arábia Saudita - Por Trás do Pano", focando um paraíso de enduro pouco explorado até então.

Além do palco principal, o evento também vai oferecer uma série de atrações, incluindo uma milha de expositores, test-rides, visitas às fábricas da Touratech, workshops especializados, passeios guiados e muito mais.

Com uma ampla gama de atividades e participação de importantes fabricantes de motos, o Touratech Travel Event 2024 promete ser uma experiência inesquecível para todos os participantes.

Para mais info aceda ao site do evento ou entre em contacto com [Longitude009](https://www.longitude009.com). //

4 | Ever
DUCATI

4 anos de garantia*

A imagem mostrada corresponde à versão Multistrada V4 S Grand Tour



Ducati Multistrada V4 S

Chegou o teu momento Ducati.

Chegou o momento de cumprires o teu sonho, de te emocionares, de fazer de cada viagem um espetáculo. Sim, chegou o momento de estares aos comandos da Ducati Multistrada V4 S. A fusão perfeita entre o conforto, a potência do motor Granturismo V4 de 170cv e a mais inovadora tecnologia. Com os seus 5 modos de condução, irás viver a emoção de desafiar qualquer estrada.

E para que vivas em pleno o teu momento Ducati, este mês oferecemos-te um desconto exclusivo de 600€ em roupa e acessórios na compra deste modelo.

Cilindrada 1,158 cc | Potência 170 hp (125 kW) @ 10,500 rpm | Binário 125 Nm @ 8,750 rpm | Peso a seco 218 kg
Consumo 7l/100 km | Emissões CO2 162 g/100 km

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





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Viajar

Enquanto vos escrevo estas palavras estou sentada ao computador a preparar a próxima viagem de moto.

Muito se pode dizer e romancear sobre viagens de moto, com alguns clichés à mistura.

Para mim, a viagem de moto começa naturalmente com o planeamento e o meu planeamento tem um princípio base, não vou só andar de moto, quero conhecer, quero descobrir aquilo que se perdeu no tempo, as paisagens esquecidas pelas novas autoestradas que cruzam as planícies e as montanhas, sem deixar tempo para as contemplar.

Depois de definir os lugares por onde quero passar, coisa que nem sempre é fácil, começo a sentir a euforia da descoberta, da aventura, da procura de locais cujo tempo ou mundo global aos poucos vai fazendo esquecer.

É nessa altura que embarco numa pesquisa inebriante pelos confins da internet, por aqueles lugares únicos que já quase ninguém se lembra, a história que apaixonava, os mistérios que as lendas dramatizam, as pessoas que nos ensinam a olhar o mundo de forma diferente.

Depois, procuro no sem número de aplicações, os melhores traçados para lá chegar, como chegar, com mais ou menos curvas, mais ou menos montanhas, mais ou menos estrada.

E porque viajar de moto não é só andar de moto, é preciso parar, apreciar, ouvir e ver a história, contem-

plar e naturalmente descansar, para que no outro dia a moto nos pareça ainda mais apaixonante.

Se algo aprendi ao longo dos tempos é que não vale a pena atravessar dezenas de países e não sentir nenhum, não vale a pena fazer mil quilómetros se não apreciaste um. Não vale a pena atravessar cem cidades se não te sentaste numa única explanada a ouvir aquela língua que não percebes.

É por isso que hoje, sentada frente ao computador, procuro os lugares escondidos na Roménia, na Sérvia, na Eslovénia, os lugares que fazem parte da história, das lendas, da cultura. Os lugares que não figuram nas lojas de marca da grande cidade, locais autênticos.

E sim, andar de moto é também parar, faço disso a minha viagem, porque nos dias em que é preciso parar, porque naquele lugar existem coisas para contar, nesse dia ando mais de moto, mesmo não lhe tocando, do que qualquer milhar de quilómetros numa autoestrada.

Andar de moto é também adormecer com aquele sorriso de paz e alma cheia, que antecipa uma nova manhã com a “rodas altas” que serenamente me aguarda numa qualquer rua da cidade, da aldeia ou simplesmente no meio da montanha.

Vamos lá! Já falta pouco para sermos felizes.

Viajar é sentir a história, as lendas, os cheiros, as pessoas, o medo do desconhecido a aventura que corre dentro de nós, e sobretudo do teu imaginário, porque quando viajas de moto viajas dentro de ti, do capacete ao coração é um milésimo de segundo. //

GSX-S 1000 GX RIDE EXPERIENCE

SENTE O PODER DA CROSSOVER DESPORTIVA



GSX-S 1000 GX

RIDE EXPERIENCE

GSX-S 1000 GX

RIDE EXPERIENCE

MARCA JÁ O TEU TEST RIDE!

Campanha de Test Ride da nova Suzuki GSX-S1000GX, válida até dia 30/06/2024 nos concessionários aderentes. Os Test Rides requerem marcação prévia nos concessionários aderentes. Disponibilidade de Motos para Test Ride a confirmar junto de cada concessionário.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI

APRESENTAÇÃO *APRILIA RSV4 FACTORY*
E TUONO V4 FACTORY SE-09 SBK



Peça DE COLEÇÃO!

A Aprilia decidiu desenvolver uma edição especial dos seus modelos mais potentes, a RSV4 Factory e Tuono V4 Factory, em homenagem à histórica vitória de Max Biaggi em Brno.

Na 3ª manga do campeonato MotoGP 2024, no COTA, em Austin, Texas, a Aprilia surpreendeu os fãs com o lançamento de uma versão especial que celebra a lendária primeira vitória da RSV4.

Assim, o icónico design evoca a vitória de Max Biaggi em Brno, que marcou o início de uma história desportiva sem paralelo, numa trajetória que acumula 7 títulos mundiais, 44 vitórias e 102 pódios.

A 26 de julho de 2009, Max Biaggi fez história em Brno ao conquistar a primeira vitória aos comandos da RSV4. Na altura, ninguém poderia prever que este momento seria o prelúdio de uma saga de sucesso. Hoje, a Aprilia celebra esse marco histórico com o relançamento do design da época, presente na superbike RSV4 Factory e na hypernaked Tuono V4 Factory.

Desta forma nasceu a SE-09 SBK, uma edição limitada que foi agora revelada pela primeira vez ao público.

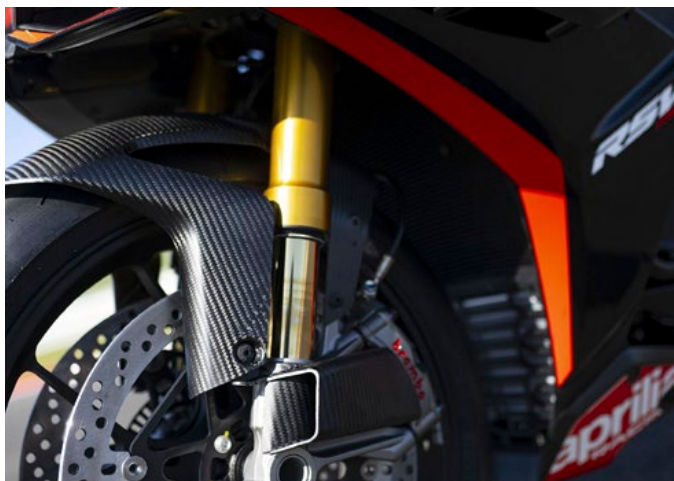
Nesta edição especial SE-09 SBK, as entradas de ar e o guarda-lamas dianteiro são fabricados em carbono, e a numeração da série limitada é exibida no depósito de combustível.

Os pilotos da Aprilia Racing, Aleix Espargaró e Maverick Viñales, foram os primeiros a receber a RSV4 Factory e a Tuono V4 Factory nesta versão evocativa.

As Aprilia V4 Factory SE-09 SBK destacam-se pelo seu design, dominado pelos característicos vermelho e branco, exatamente como na moto que triunfou no campeonato do mundo de SBK. Estas cores simples, porém marcantes, relembram a marca de Noale e a sua lendária história desportiva, trazendo à mente dos entusiastas de motos toda a emoção e glória do passado.

A disponibilidade e preço das versões especiais Aprilia RSV4 Factory e Tuono V4 SE-09 SBK ainda não foram revelados.

Fique a conhecer ao pormenor ambas as versões Aprilia RSV4 Factory e Aprilia Tuono V4 Factory nos testes do Andar de Moto. //



Músculo AMERICANO!



A Indian Motorcycle revelou a mais recente iteração da lendária Indian Scout.



A nova linha de modelos Scout da Indian para 2025 promete elevar o padrão, fundindo o design clássico americano com uma performance inovadora e tecnologia de última geração centrada no motociclista.

Com cinco modelos distintos, incluindo a Scout Bobber, a Sport Scout, a Scout Classic, a Super Scout e a 101 Scout, oferecem uma variedade de estilos e funcionalidades para atender às diversas necessidades.

Estes modelos estão ainda disponíveis em três níveis de acabamento distintos (Standart, Limited e Limited +Tech), oferecendo opções que se adaptam a diferentes preferências e orçamentos.

O coração desta nova gama é o motor SpeedPlus, um V-Twin de 1250 cc refrigerado a líquido, que fornece uma potência impressionante de 110 cv. Combinado com um quadro tubular em aço, este motor proporciona uma base sólida para personalizações e um desempenho excepcional em todas as condições de condução.

Além da maior potência, a nova Indian Scout

destaca-se pela sua agilidade e manobrabilidade, graças ao seu design simples e à altura baixa do assento, oferecendo uma experiência de condução confiante e dinâmica.

Segundo Mike Dougherty, presidente da Indian Motorcycle, "A Scout é mais do que apenas uma moto, é um ícone americano, e estamos entusiasmados por continuar a sua evolução com uma oferta robusta de modelos que satisfazem as diversas necessidades da nossa comunidade mundial de motociclistas."

Fique a conhecer as 5 diferentes versões da Indian Scout 2025:

INDIAN SCOUT BOBBER

Minimalista e agressiva, a Scout Bobber personifica o lendário estilo bobber. Com uma estética escurecida, guarda-lamas cortados e um visual arrojado, a Scout Bobber chega para dominar as estradas com uma atitude ousada. Equipada com um assento individual e uma suspensão rebaixada, oferece conforto sem comprometer a adrenalina da condução. >>



[» Galeria de fotos aqui](#)





» Galeria de fotos aqui



INDIAN SPORT SCOUT

Renovada para os tempos modernos, a Sport Scout incorpora um espírito agressivo na linha Scout. Com guidador elevado em preto brilhante e um design aerodinâmico. O assento de aparência desportiva e a carenagem dianteira completam o seu visual elegante e funcional.

INDIAN SCOUT CLASSIC

Uma homenagem ao passado com um olhar para o futuro, a Scout Classic combina o design clássico com as necessidades dos motociclistas contemporâneos. Com cromados premium, guardalamas alargados e uma pintura excepcional, a Scout Classic atrai atenção em qualquer lugar. O seu assento baixo e ergonomia descontraída garantem uma condução suave e confiante.



» Galeria de fotos aqui



INDIAN SUPER SCOUT

Concebida para dominar a estrada, a Super Scout é equipada com tudo o que os motociclistas precisam para aventuras épicas. Desde alforjes até ao ecrã pára brisas de desmontagem rápida, a Super Scout está pronta para qualquer viagem. Com acabamentos cromados de alta qualidade e uma suspensão confortável, oferece estilo e conforto inigualáveis.



» Galeria de fotos aqui



INDIAN 101 SCOUT

Com uma herança gloriosa, a Indian 101 Scout redefine o conceito de performance para as cruisers V-Twin americanas. Equipada com amortecedores ajustáveis e travões de disco duplo Brembo na dianteira, a Scout 101 promete oferecer uma experiência de condução emocionante. Com atenção meticulosa aos detalhes, incluindo um assento monolugar e elementos customizados, a Indian 101 Scout é a personificação do estilo e da potência.

Com esta nova linha de modelos, a Indian Motorcycle pretende oferecer aos motociclistas uma experiência única de condução, restando apenas saber quando chegam ao mercado nacional e quais os seus preços. //



» Galeria de fotos aqui





Italiana DE GEMA



» [Galeria de fotos aqui](#)

A MV Agusta revelou a Enduro Veloce, que vem suceder à série limitada LXP Orioli.

A MV Agusta que agora é propriedade do Grupo Pierer Mobility acaba de apresentar a nova e muito aguardada moto de aventura inspirada na LXP Orioli.

A Enduro Veloce presta homenagem a uma história que remonta a quase oitenta anos. Então, pilotada por Vincenzo Nencioni, foi com a “98” que a MV Agusta ganhou a sua primeira corrida, a “Golfo di La Spezia”, uma prova de regularidade todo-o-terreno, realizada a 8 de outubro de 1946. Três anos depois, várias motos foram preparadas para participar nos British Six Days, uma corrida que viu Carlo Ubbiali dar à MV Agusta a sua primeira vitória internacional.

É com estes pergaminhos, e mais alguns que envolvem nomes como John Surtees, Mike Hailwood, Giacomo Agostini e Phil Read, que a nova Enduro Veloce reflete os valores-chave da MV Agusta: fabrico 100% italiano, design impressionante, excelência em engenharia e alta performance, conjugados numa moto que representa a visão original do fabricante no segmento de motos de aventura.

A facilidade de condução e o carácter dinâmico

distinto são contudo o foco de uma combinação de soluções técnicas, de estilo e de engenharia únicas.

A Enduro Veloce destaca os padrões estéticos da MV Agusta, e, como toda a gama da marca, deve ser reconhecida como mais uma moto premium da marca. A herança e a grandeza do passado vivem num objeto radicalmente contemporâneo.

A Enduro Veloce foi criada pelos designers do avançado centro de estilo da MV Agusta. Linhas harmoniosas encontram soluções sem compromisso, resultado de uma pesquisa de design muito bem-sucedida e de avaliações técnicas.

Uma secção traseira compacta e simplificada contrasta com a parte da frente, cujos volumes e forma são definidos para proteger eficazmente o motociclista das inclemências da meteorologia e oferecer uma posição de condução confortável que proporciona igualmente máximo controlo. As carenagens extensas são completadas com um defletor aerodinâmico, projetado para minimizar a turbulência na área do capacete.

Outro elemento de estilo muito evocativo é a icónica combinação de cores Ago Red e Ago Silver, em homenagem ao GOAT Agostini, que realça o design distintivo da Enduro Veloce. >>



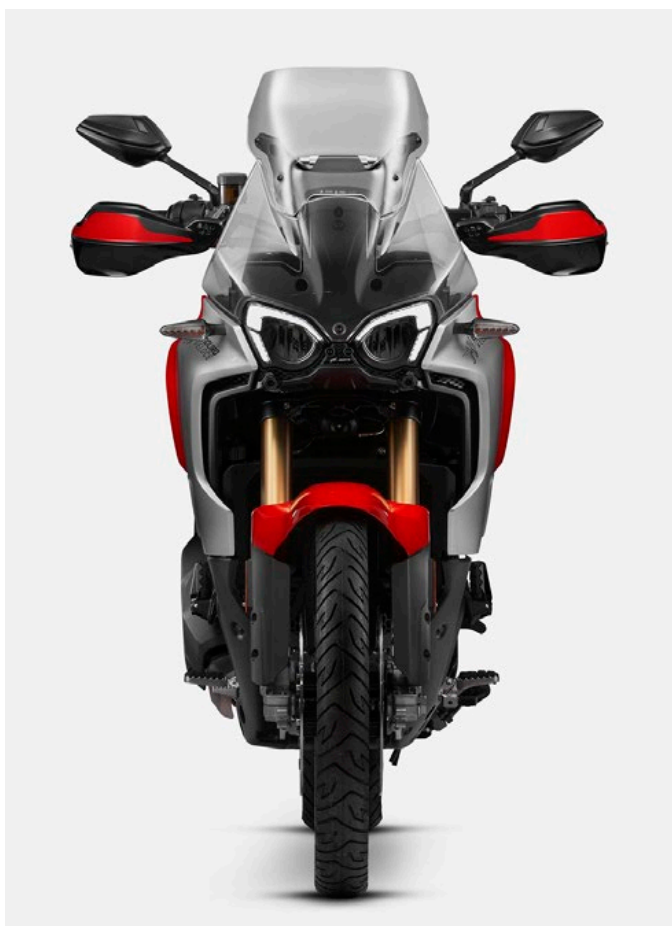
APRESENTAÇÃO MV AGUSTA ENDURO VELOCE



A aerodinâmica desempenhou um papel importante na definição do estilo da Enduro Veloce. O design do guarda-lamas dianteiro, por exemplo, só foi finalizado após uma série de testes de estrada e simulações de software para garantir a máxima eficiência aerodinâmica. Da mesma forma, as linhas da parte da frente maximizam o fluxo de ar direcionado para o radiador. Este equilíbrio entre atenção ao estilo e procura de eficiência também pode ser visto nos extratores de ar nas laterais.

Todo o projeto da MV Agusta Enduro Veloce envolveu uma pesquisa aerodinâmica abrangente, usando um software dedicado e extensos testes de estrada para recriar diferentes situações de uso. Esta análise não se limitou a verificar a proteção aerodinâmica, mas também considerou o impacto na condução, para garantir um comportamento estável mesmo a alta velocidade, mesmo com malas laterais e top case.

O novo motor de 931 cc apresenta uma solução técnica vista em todos os motores de três cilindros em linha da nova geração da MV Agusta: o veio de equilíbrio contra-rotativo. Projetado, desenvolvido e construído inteiramente na fábrica da MV Agusta, em Shirana, o motor destaca-se pela sua leveza, pesando apenas 57 kg, e extrema compactação.



garante que as temperaturas de funcionamento permaneçam particularmente contidas.

Para tirar proveito do desempenho do motor, o motociclista comanda uma caixa de 6 velocidades, que pode ainda ser removida pelo lado direito em vez do esquerdo. O sistema de Quick Shifter(EAS) na sua versão 4.0 permite subir e descer nas relações de caixa enquanto o acelerador está aberto.

Embora menos usado, o funcionamento da embraiagem é realizado por comando hidráulico.

O som da Enduro Veloce provém de um sistema de escape completo com bypass, cuja válvula, quando aberta, produz um som mais próximo de moto desportiva do que de uma moto de aventura. A sinfonia do tricilíndrico da MV Agusta é um dos pontos fortes a bordo da Enduro Veloce, também devido ao ruído mecânico e de admissão minimizados.

A plataforma inercial de 6 eixos reúne e analisa dados dinâmicos significativos que são processados em tempo real, com diversos sistemas utilizando esses dados para determinar a sua intervenção. Adaptando-se a todas as condições de condução e preferências do motociclista, a Enduro Veloce possui quatro modos de condução: Urban, Touring, Off-Road e Custom All-Terrain.

O acelerador Full Ride by Wire oferece um controlo total sobre o desempenho da Enduro Veloce através do uso de estratégias de gestão de binário com mapas de potência distintos.

O controlo de tração, que pode ser desativado, oferece oito níveis de intervenção, com cinco dedicados ao uso em estrada, dois ao uso fora de estrada e um para uso em superfícies molhadas e de baixa aderência. Além disso, através do menu principal, é possível adaptar a resposta eletrónica da ECU com base no tipo de pneus equipados. Portanto, a Enduro Veloce está equipada com 8 níveis de Controlo de Tração baseados no uso dos Bridgestone Battlax A41 e 8 baseados no AX41.

Existem também dois níveis de intervenção no travão motor, para serem geridos independentemente do Modo de Condução predefinido. O Nível 1 corresponde a um travão motor reduzido; o Nível 2 disponibiliza o máximo travão motor.

Além disso, a MV Agusta Enduro Veloce está equipada com controlo de arranque, ativado através do comutador direito, para oferecer um maior controlo da aceleração, que faz a Enduro Veloce ir desde dos 0 aos 100 km/h em apenas 3,72 segundos. Esta aceleração também é auxiliada pelo Controlo de >>

Mas a compacidade do motor e o peso contido não são as únicas características que contribuem para a agilidade da Enduro Veloce. Com um efeito giroscópico que essencialmente anula o da roda dianteira, o veio de equilíbrio contra-rotativo permite mudanças de direção particularmente rápidas. Isto é especialmente valioso num modelo que monta uma roda dianteira de 21 polegadas, seguindo a tradição do mais radical fora de estrada.

Como em todas as MV Agusta, o desempenho é de primeira qualidade. E este motor oferece uma potência máxima de 124 cv às 10.000 rpm e 102 Nm de binário às 7.000 rpm. Além disso, o motor garante potência em altas rotações e binário imediatamente disponível nos regimes mais baixos, com o motociclista a tirar proveito de 85% do referido binário logo a partir das 3.000 rpm. Importante referir ainda que, o sistema de válvulas com dupla árvore de cames na cabeça do motor beneficia de um revestimento DLC para reduzir o atrito ao mínimo.

O motor desempenha um papel fundamental na garantia do conforto do piloto, uma vez que a vibração é reduzida graças ao veio de equilíbrio e ao estudo minucioso da composição da cambota. O excelente trabalho realizado na MV Agusta também

APRESENTAÇÃO *MV AGUSTA ENDURO VELOCE*

Levantamento Dianteiro (FLC, Anti-Wheelie).

Como em todos os modelos da MV Agusta, o ABS em Curva associa a função RLM (Mitigação de Levantamento da Roda Traseira) à gestão dos travões nas curvas. Isto reduz o levantamento da roda traseira e mantém a roda no chão em caso de desaceleração extrema, para maior eficiência e segurança durante a travagem. Existem 2 configurações de ABS diferentes: o Nível 1 traduz-se numa intervenção menos invasiva no travão dianteiro, perfeito para uso desportivo e fora de estrada, desativado no travão traseiro e com a função de curva desligada, enquanto o RLM intervém de forma menos intrusiva. A intervenção total do ABS está presente quando o piloto seleciona o Nível 2, na qual o ABS está ativo tanto na frente como atrás e ambas as funções de Curva e RLM estão ativadas. O ABS só pode ser desativado nos modos Off-Road e Custom All-Terrain.

Nas maiores viagens a MV Agusta Enduro Veloce oferece um Cruise Control, que pode ser ajustado em incrementos de 1 ou 5 km/h através do comutador esquerdo. O cruise control pode ser desativado através do acelerador, com contra-rotação, o que permite ao piloto evitar completamente o uso dos travões e manter o nível ideal de conforto e segurança.

A qualidade, design dos gráficos e riqueza de

informações acessíveis através do ecrã TFT HD apenas aumentam o espírito turístico da Enduro Veloce. O ecrã de 7 polegadas permite conexão Bluetooth e Wi-Fi e pode ser ajustado em termos de brilho e layout de gráficos. Com a aplicação MV Ride, um smartphone pode ser rapidamente conectado e usado, por exemplo, para seguir uma rota ponto a ponto, para salvar um itinerário e compartilhá-lo, ou para configurar os muitos parâmetros de operação personalizáveis da moto. A ignição é sem chave (Keyless), para máxima praticidade.

Os controles do guiador têm iluminação LED para facilitar o uso em todas as condições de luz.

A mais recente adição do fabricante italiano reflete a filosofia da MV Agusta de criar motos pelas quais as pessoas se possam apaixonar, graças a um extraordinário equilíbrio entre quadro, motor e eletrónica.

O quadro da Enduro Veloce explora uma estrutura perimetral moderna com um design de duplo berço fechado. Materiais e percentagens foram cuidadosamente estudados para oferecer um equilíbrio perfeito e o melhor compromisso em termos de estabilidade durante a utilização em estradas de alta velocidade e a capacidade de absorver energia durante a utilização fora de estrada. O subquadro traseiro pode ser removido para facilitar a manutenção ou eventual



substituição e o braço oscilante é em liga de alumínio para uma economia de peso que se traduz numa agilidade aumentada.

A forquilha Sachs com 48 mm é ajustável em compressão, extensão e pré-carga, com um curso de 210 mm. Já o monoamortecedor traseiro Sachs ajustável garante um curso da roda traseira de 210 mm e está ligado ao braço oscilante através de uma ligação progressiva. A pré-carga pode ser praticamente gerida através de um controlo remoto.

A altura do assento é de 870 mm, mas o assento ajustável significa que este pode ser rebaixado para 850 mm. A forma e o acolchoamento do assento foram cuidadosamente estudados para garantir conforto e suporte adequado em todas as condições de uso, incluindo viagens de longa distância na estrada. A altura ao solo é de 230 mm, ideal para uso fora de estrada.

O sistema de travagem é Brembo, de alta qualidade, composto por pinças Stylema que mordem discos flutuantes de 320 mm na frente e uma pinça de dois pistões com disco de 265 mm na traseira.

Para máxima visibilidade e segurança, a Enduro Veloce está equipada com um sistema de iluminação total em LED na frente e na traseira.

Como base, a Enduro Veloce monta os pneus Bridgestone Battlax A41 nos tamanhos 90/90-

21 e 150/70-18 em jantes sem câmara Takasago Excel com um elegante acabamento preto. Os pneus Bridgestone Battlax AX41 também são homologados para aqueles que pretendem utilizar a moto principalmente fora de estrada.

Uma ampla gama de acessórios foi desenvolvida para a Enduro Veloce, como as malas laterais rígidas em alumínio com marca MV, equipadas com sistemas de libertação rápida e bloqueio por pressão e com uma capacidade de 39 e 32 litros. Para aqueles interessados em dar à Enduro Veloce uma aparência mais fora de estrada, a MV Agusta estudou e desenvolveu ainda barras de proteção, uma proteção de cárter em alumínio reforçado, luzes adicionais e um escape de titânio Termignoni.

O sistema antirroubo Mobisat com geolocalização integrada é oferecido gratuitamente durante o primeiro ano.

A MV Agusta Enduro Veloce é entregue com uma garantia de fábrica de quatro anos, que não só melhora a experiência do cliente da MV Agusta, mas também serve como prova tangível da confiança que a empresa tem nas suas motos Made in Italy e nos rigorosos processos de controlo de qualidade a que cada moto é submetida.

Ainda não são conhecidos preços, nem disponibilidade, para a nova MV Agusta Enduro Veloce. //



Entrada DE PÉ DIREITO



» Galeria de fotos aqui

Após trazer para o mercado português uma gama alargada de motos, a QJMOTOR estreia-se agora no segmento das scooters com 3 novos modelos, com os quais tivemos um breve contacto em Castelldefels, Espanha.

Texto: André Sanches **Fotos:** Marca



A QJMOTOR orgulha-se de finalmente fazer chegar as suas primeiras scooters após um caminho de sucesso desde a sua entrada no mercado português. Com 3 opções para agradar aos gostos e necessidades dos mais diversos motociclistas, as recentes scooters prometem ser sérias concorrentes nos seus segmentos.

Apresentamos assim a primeira das três:

MTX 125

Com uma aparência muito contemporânea e agressiva, a MTX 125 oferece um leque de equipamento muito interessante para uma scooter oitavo de litro, desde um bom espaço de arrumação até à boa vida a bordo.

Desse equipamento destacou-se também a unidade motriz com 4 válvulas, que produz o limite máximo de potência (15 cv) para a categoria A1. Revelou um comportamento muito linear e despachado, com muito poucas vibrações ao longo de todo o regime, mas para o tornar mais >>



125 CC
15 CV
2 990 €

[» Mais dados técnicos aqui](#)

APRESENTAÇÃO GAMA SCOOTERS QJMOTOR

vivo nos arranques, a QJMOTOR instalou um pequeno sistema híbrido para lhe conceder uma maior potência de arranque, especialmente no arranque de parada. Esta tecnologia funciona com o sistema de start & stop ativo, sistema este que se caracteriza por ser rápido, eficaz e passível de ser desligado.

Além do motor, a QJMOTOR MTX 125 oferece um bom espaço de arrumação sob o assento e mais dois no escudo frontal, com tomada USB e USB-C, e ainda um sistema Keyless para facilitar as várias movimentações do dia-a-dia, que são realizadas de forma descontraída devido à sua elevada agilidade, consubstanciada por um baixo peso e uma travagem com mordida potente, assistida por ABS em ambas as rodas.

Com um painel de instrumentos sob a forma de um ecrã TFT a cores de 5 polegadas, com uma série de personalizações e informações, a MTX 125 possui ainda uma vida a bordo bastante cómoda com posição de condução tranquila de costas direitas, pernas ligeiramente afastadas com o bocal de enchimento do depósito de combustível entre os pés

LTR 125

A segunda novidade da QJMOTOR inspira-se no estilo retro, a LTR 125 afigura-se com uma aparência nitidamente italiana, mas esconde uma tecnologia asiática por baixo da mesma.

Além de oferecer uma postura de condução um pouco diferente da sua irmã LTR 125, partilha o mesmo motor monocilíndrico de 4 válvulas, que no entanto carece da tecnologia híbrida para os arranques.

O espaço de arrumação sob o assento (onde está também o bocal do depósito de combustível) permite guardar um capacete estilo jet. Para os itens mais contidos em tamanho existe o espaço de arrumação no escudo frontal, assim como um gancho para o transporte de sacos ou mochila.

A ciclística leve e ágil da LTR 125 faz dela uma boa escolha para a movimentação nas grandes cidades, graças às suas rodas de 12 polegadas cuja travagem exemplar é assistida por ABS.

Além de um painel de instrumentos em LCD de tamanho comedido, a QJMOTOR LTR 450 oferece, de série tal como a MTX 125, uma top-case e respetivo suporte.

125 CC
15 CV
2 990 €

» Mais dados técnicos aqui



FORT 4.0

A gama de scooters da QJMOTOR é completada pela Fort 4.0. Uma maxi-scooter para os motociclistas que pretendem uma escolha equilibrada entre desempenho e conforto.

Recebe-nos com um assento aconchegante e um defletor aerodinâmico regulável eletricamente em altura ao toque de um botão no punho esquerdo e que, na sua altura mais elevada, nos protege completamente.

A QJMOTOR 4.0 equipa um motor monocilíndrico de 4 válvulas, SOHC, com cerca de 350 cc e que produz 33,2 cv. A resposta imediata deste motor e o desenvolver energético ao longo de toda a faixa de regime, torna esta maxi-scooter muito despachada.

Além das suspensões KYB bem reguladas, a Fort 4.0 oferece uma travagem de disco duplo na frente e simples atrás, em ambas muito doseável e potente, assistidas por um sistema de ABS de duplo canal.

O vasto espaço de arrumação sob o assento (no qual cabe um capacete integral e outro jet) e também no escudo frontal, fazem da Fort 4.0 uma



scooter prática para o dia a dia, que além do mais possui um prático sistema Keyless.

Tal como as duas irmãs menos potentes, a QJMOTOR Fort 4.0 tem iluminação full LED e oferece um painel de instrumentos digital com ecrã TFT com função de espelhamento de ecrã do telemóvel.

A QJMOTOR entra assim no segmento das scooters com novos modelos muito bem equipados e de boa qualidade, com uma garantia de 6 anos e preços bastante competitivos que prometem abanar o mercado.

A MTX e a LTR 125 contam com um preço de 2.990€, com oferta da top-case, enquanto a mais potente, a Fort 4.0 tem um preço de 5.490€. //



350 CC
24 CV
5 490 €

» Mais dados técnicos aqui



QUINTESSÊNCIA *Transalpina*

MOTO GUZZI STELVIO

Renovada sem perder a sua essência, a nova Stelvio é uma Adventure Tourer versátil e sofisticada que garante conforto, performance e prazer de condução a par com um estilo muito próprio.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte

Era uma questão de justiça. A Stelvio nasceu em 2008, batizada com o nome da estrada alpina italiana, famosa pelas suas 48 impressionantes curvas empilhadas. Marcou uma geração de motos que se destacavam pelo seu elan e exclusividade, a par com um imaginário de liberdade e aventura.

Um motor único, uma atitude rebelde e linhas provocadoras, tornavam-na numa moto exclusiva, cheia de carácter e extremamente confortável para viajar, sem medo de enfrentar maus caminhos, e que por isso, e pela sua exclusiva transmissão por veio e cardã, se destacava no seu segmento.

Isto, muito antes até de a maioria dos motociclistas descobrirem a conveniência e o prazer de condução proporcionados por uma Maxi-Trail.

Ao longo dos anos fui, por diversas vezes, muito feliz aos seus comandos, durante bastantes quilómetros. A última vez que tinha conduzido uma Stelvio foi nos idos de 2012, quando percorri com ela muitas das belas estradas e caminhos do nosso Baixo Alentejo raiano e Sotavento Algarvio, onde ela me mostrou

tudo o que podia oferecer, tanto de bom como de mau.

Era uma versão NTX, carregada de equipamento topo de gama, sobretudo ao nível da travagem e da suspensão, que potenciava o desempenho do seu imponente e característico motor V2 a 90°, de instalação transversal.

Infelizmente, em 2017, a entrada em vigor da norma de emissões Euro 4 determinou o fim da sua produção, juntamente com a de outros modelos da marca que partilhavam entre si o incansável bicilíndrico de 8 válvulas, com 1200cc.

Agora tive novamente a oportunidade de conviver com a Stelvio, mas a da nova geração, apresentada e cobiçada no Salão de Milão de 2023.

Encontrámo-nos no Porto, passeámos pelo Douro, viemos até Lisboa, fomos ver o nascer do Sol e fazer umas fotos a Setúbal, deambulámos pela Serra da Arrábida, rumámos depois à Ericeira, subimos a Montejunto e ainda tivemos tempo para stressar no meio do trânsito urbano e de fim-de-semana. E foi uma boa partilha ao longo de quase 1000 quilómetros! E não, não pisámos muita terra! Foi sobretudo asfalto, uns quantos atalhos empoeirados e calçadas. O normal para quem quer, >>



» Galeria de fotos aqui





"MANTENDO A CONFIGURAÇÃO TRADICIONAL DAS
MOTO GUZZI, O **V2 A 90º** POSSUI DUPLA ÁRVORE
DE CAMES E 4 VÁLVULAS POR CILINDRO"

a solo ou com uma boa companhia de passageiro, descobrir gentes e locais, mas não pretende embrenhar-se demasiado na natureza!

Muito mais adelgada, esguia e baixa que as suas antecessoras, a nova Stelvio tornou-se aparentemente mais leve e definitivamente mais ágil e manobrável. Manteve o conforto, com uma excelente proteção aerodinâmica e uma suspensão muito eficaz a alisar o asfalto mas também a garantir um bom comportamento em curva, e a praticidade, com um regulador remoto para ajustar a suspensão traseira consoante a carga, um ecrã pára-brisas eletricamente regulável em altura e um interface de utilizador simplificado e bastante intuitivo, apoiado por um ecrã TFT a cores de 5 polegadas que oferece uma vasta gama de informações.

Recebeu uma eletrónica actualizada, com

acelerador "ride by wire" e 5 modos de condução pré-programados (Tourism, Rain, Street, Sport e OffRoad) customizáveis com 3 mapas de entrega de potência, 4 níveis de controlo de tração, 3 níveis de travão-motor e 2 níveis de intervenção do ABS.

Uma unidade de medição de inércia de 6 eixos proporciona-lhe as vantagens de um Cornering ABS. O equipamento de série inclui ainda um sistema de iluminação full LED com luzes de circulação diurna DRL, iluminação adaptativa em curva e uma porta USB localizada na lateral do painel de instrumentos.

A nova Stelvio está ainda preparada para receber a Plataforma Multimédia Moto Guzzi MIA, disponível como equipamento opcional, que permite a conectividade entre a moto e um smartphone possibilitando, entre outros recursos, a gestão de chamadas, com assistência de voz, seleção de



1042 CC
115 CV
16 499 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"AO **DISPONIBILIZAR 82%** DO BINÁRIO MÁXIMO LOGO ÀS 3500RPM, PERMITE UMA CONDUÇÃO DESPREOCUPADA EM QUALQUER RELAÇÃO DE CAIXA"*

músicas e navegação no painel de instrumentos.

Apesar de a unidade de teste que me foi atribuída não vir equipada com essa funcionalidade, a Moto Guzzi Stelvio pode também ser equipada com o sistema PFF Rider Assistance, que está disponível apenas como opção de fábrica. Trata-se de um sistema de assistência à condução, baseado em tecnologia 4D Imaging Radar que proporciona Forward Collision Warning (FCW), Blind Spot Information System (BLIS) e Lane Change Assist (LCA).

O BLIS notifica o condutor, através de sinalizadores colocados nos retrovisores, da presença de outros veículos localizados nos "ângulos mortos" dos espelhos.

Por seu lado o LCA monitoriza uma área até 30 m de distância da traseira da moto, identificando veículos que se aproximem rapidamente e que possam eventualmente constituir um risco durante uma mudança de faixa de rodagem. Em qualquer caso, o condutor é alertado através de avisos sonoros e/ou visuais.

Por último, existe o Following Cruise Control

(FCC), outro sistema opcional que funciona como um cruise control adaptativo, que utiliza o radar frontal para adaptar a velocidade da moto à do veículo que circula na sua frente, sendo certo que apenas atua ao nível da eletrônica e do motor para reduzir a velocidade, sem nunca activar a travagem, ao contrário de outros sistemas.

O motor 'compact block', estreado na Moto Guzzi V100 Mandello (que já tivemos oportunidade de testar), caracteriza-se essencialmente pela sua reduzida dimensão, baixo peso, grande eficiência e elevado binário.

Mantendo a configuração tradicional das Moto Guzzi, o V2 a 90° possui dupla árvore de cames e 4 válvulas por cilindro, tendo uma capacidade efetiva de 1042cc, capaz de debitar 115cv às 8,800rpm, com um binário máximo de 105Nm às 6750rpm. Ao disponibilizar 82% do binário máximo logo às 3500rpm, permite uma condução despreocupada em qualquer relação de caixa, mesmo quando carregada com passageiro e bagagem. No que aos consumos de combustível diz respeito, a Stelvio é bastante



Kawasaki

**GOOD
TIMES**

**0% JUROS | 48 MESES
0€ ENTRADA | TAEG 3,1%**

CAMPANHA VÁLIDA PARA TODA A GAMA



**VERSYS
650**

POR APENAS 184,79€/MÊS

0% JUROS | ENTRADA 0,00€ | TAN 0,0%

TAEG 3,1% | PRAZO 48 MESES

VALOR FINANCIADO 8.870,00€ | MTIC 9.401,03€

Exemplo para um contrato de crédito para VERSYS 650 '24 a 48 meses, PVP de 8 870,00 €, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8 870,00 €, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 184,79 €. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9 401,03 €. A TAEG inclui o Imposto de selo no valor de 156,11 €. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação e de transporte. Campanha válida para toda a gama Kawasaki.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt ou num concessionário

@ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Recomendamos Lubrificantes

SEMPRE COM
SCORPION
EXC

Recomendamos Equipamentos

Recomendamos Equipamentos

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



regrada, permitindo autonomias elevadas, bastante superiores a 300 quilómetros, com médias horárias bastante aceitáveis. Mesmo com alguns troços feitos de forma bastante efusiva, é possível fazer consumos inferiores a 6 litros/100km.

A caixa de velocidades mostra-se bastante suave e precisa, pois foi redesenhada propositadamente para oferecer passagens de caixa mais suaves e mais rápidas, assistidas por um quickshifter (opcional) desenvolvido especialmente para este modelo. A embraiagem mostra-se bastante controlável, com a manete, também ajustável em amplitude, a proporcionar um accionamento bastante leve.

A transmissão final por veio e cardan tem um desempenho excelente, sem efeitos secundários na condução, e faz uso de um impressionante monobraço colocado no lado esquerdo da moto,


**"A ATITUDE TOURING
É GARANTIDA PELO
AMPLO ASSENTO,
POSICIONADO A
APENAS 830 MM DO
SOLO"**

fabricado em alumínio, que quando comparado com o da V100 Mandello foi reforçado para responder com confiança a utilizações mais exigentes, como nas incursões fora de estrada.

Para tal, também o design do quadro, que utiliza o motor como elemento autoportante, integra agora quatro pontos de ancoragem, ao invés dos dois presentes na V100 Mandello, e que segundo a marca proporcionam um incremento de 20% da rigidez estrutural, conveniente numa utilização mais exigente em pisos menos regulares.

Em andamento a Stelvio revela uma ótima distribuição de massas, para a qual contribui a geometria do depósito de combustível de 21 litros, que se estende por debaixo do assento, contribuindo para o rebaixamento do centro de gravidade. Como resultado, a precisão das





Torne-a sua:

A Moto Guzzi disponibiliza para a Stelvio uma alargada gama de acessórios com o objetivo de incrementar o conforto de condução e as necessidades práticas de cada tipo de utilização.

Destacam-se as malas laterais, que não necessitam de suportes adicionais e que têm capacidade em cada uma delas para guardar um capacete integral, top cases de 37 ou 52 litros, o já referido assento conforto aquecido (em configurações alta e baixa) para o condutor e para o passageiro, punhos aquecidos (ajustáveis em 3 níveis), proteções de motor, proteções das cabeças dos cilindros, descanso central, luzes auxiliares em LED e quickshifter. A Moto Guzzi Stelvio está disponível em dois esquemas cromáticos, ambos em tons mate: Giallo Savana (nas fotos) e Nero Vulcano.



TESTE *MOTO GUZZI STELVIO*

trajetórias e a estabilidade em curva destacam-se em andamentos mais rápidos nos troços mais revirados.

A atitude touring é garantida pelo amplo assento, posicionado a apenas 830 mm do solo, e pela posição de condução que mantém as pernas apenas ligeiramente fletidas, tanto para o condutor como passageiro. No entanto, pessoalmente, recomendo a instalação do assento opcional, que além de estar disponível em 3 alturas, está equipado com aquecimento, e promete um maior conforto nas grandes tiradas.

A suspensão reage bem às maiores irregularidades e impactos, graças aos seus 117mm de curso em ambos os eixos e apresenta uma suficiente firmeza em curva, mesmo quando o ritmo de condução aumenta, com pouco afundamento tanto da forquilha ajustável de 46mm de diâmetro, como do monoamortecedor traseiro.

A travagem está a cargo de material Brembo, tanto na parte hidráulica como na parte de fricção, e se algum defeito se pode apontar à Stelvio, é precisamente o facto de a mordida inicial das pinças de 4 pistões nos discos de 320mm de diâmetro da roda dianteira, ser demasiado forte e difícil de evitar, o que a manobrar e a andar mais depressa em pisos menos consistentes ou mais escorregadios, pode ser um problema, além de

desconfortável, sobretudo com passageiro. Fora isso, tem potência de sobra para parar os 250kg de peso a cheio do conjunto, mais a carga dos ocupantes e da bagagem.

Uma nota positiva ainda para o bom desempenho dos pneus Michelin Anakee Adventure.

Os cerca de mil quilómetros que percorri aos comandos da nova Stelvio revelaram que esta italiana prima por um comportamento muito próprio, que potencia o prazer de condução: Da disponibilidade e do carácter do motor ao comportamento em curva, do conforto à confiança que incute em qualquer tipo de piso, da imagem exclusiva à excelente qualidade de construção, pouco ou nada há que apontar. Apesar de estar equipada com um considerável pacote eletrónico, as suas funcionalidades são facilmente acessíveis e pouco distrativas.

Não é uma desportiva nem uma verdadeira endurista mas mexe-se muito bem em qualquer piso, não é demasiado grande mas nunca se mostra acanhada, não é leve, mas mostra-se bastante ágil,... enfim, é uma moto diferente, uma viajante exclusiva, com equipamento de muita qualidade e bons acabamentos. Uma daquelas motos que chama a atenção onde quer que pára, e que provoca sorrisos por onde quer que ande! //

EQUIPAMENTO

Capacete Arai Tour X5

Casaco RST Maverick Evo

Calças RST Maverick Evo

Luvras RST Adventure-X

Botas RST ADVENTURE-X MID



LEONCINO125



Imagens não contratuais.

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

ZERO DESCULPAS PARA UMA NOVA PAIXÃO

PRESTAÇÃO 48 X 72,71€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 3.490,00€ TAEG 3,1% MTIC 3.701,50€

Exemplo para um contrato de crédito LEONCINO 125 a 48 meses. PVP de 3 490,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3 490,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 72,71€. Comissão de abertura de contrato no valor de 150€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3 701,50€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 61,42€. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Benelli, não acumulável com outras campanhas em vigor.



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



Retro PERFORMANCE

YAMAHA XSR900 GP

Um sucesso desde que foi apresentada, no passado Salão de Milão 2023, a mais nova representante da gama Sport Heritage da Yamaha prometeu despertar emoções e cumpriu! Tanto no imaginário nostálgico dos motociclistas da “velha guarda”, como na estrada... e não só!

Texto: Rogério Carmo Fotos: Yamaha



» [Galeria de fotos aqui](#)





"ESTETICAMENTE A YAMAHA XSR 900GP É AQUILO A QUE OS AMERICANOS COSTUMAM CHAMAR DE **SHOW STOPPER**"

AXSR900GP homenageia a rica história desportiva da Yamaha, ao mesmo tempo que incorpora tecnologia de ponta para atender às demandas de desempenho da actualidade. Com um design que evoca a nostalgia da década de 1980 e especificações técnicas avançadas, a Yamaha define a XSR900GP como uma fusão entre um passado glorioso e um futuro tecnológico.

A Yamaha conquistou o seu primeiro título na classe principal do Campeonato do Mundo de Velocidade na década de 1970 com Giacomo Agostini. Na década seguinte, repetiu a dose com 'King' Kenny Roberts que com a sua YZR500 conquistou três títulos consecutivos.

O design da XSR900GP incorpora as cores mais icônicas da Yamaha, inspirada nas motos pilotadas por Wayne Rainey nos anos 1980 e início dos

1990. O design 'boxier' dessa época é refletido nas carenagens, as primeiras da marca concebidas sem a tradicional técnica de modelo em barro, apenas com recurso a ferramentas digitais de 3D.

A contrastar, recebeu o motor CP3 da Yamaha, nascido em 2016 e que revelou imediatamente um enorme agrado pelo seu potencial desportivo, com foco na disponibilidade dos 93Nm de binário registados às 7000rpm, e uns não menos significativos 119cv de potência que sobem alegremente até para lá das 10.000rpm.

No entanto, para se tornar a alma da nova XSR900GP, o tricilíndrico de 890cc recebeu uns "mimos", sob a forma de um pacote eletrónico muito completo, que disponibiliza 3 modos de condução pré-definidos, ('SPORT', 'STREET' e 'RAIN') e dois modos de utilizador que podem ser programados a gosto.

Para elevar ainda mais o seu potencial e refinar o seu desempenho, recebeu uma unidade de medição >>

890 CC
119 CV
13 850 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





"O TRICILÍNDRICO RECEBEU UNS "MIMOS", SOB A FORMA DE UM PACOTE ELETRÓNICO MUITO COMPLETO, QUE DISPONIBILIZA **3 MODOS DE CONDUÇÃO**"

de inércia de seis eixos, derivada da utilizada na R1, que comunica com a centralina (ECU) para coordenar a entrega de potência com os sistemas de controlo de tração e anti-cavalinho e a potência de travagem, para garantir que ambas as rodas permanecem sempre bem coladas ao piso.

Para potenciar ainda mais o prazer de condução, a XSR900 GP recebeu também um quickshifter de terceira geração, que permite trocas de caixa em qualquer situação, como reduzir com o acelerador aberto, ou engrenar uma mudança acima com o acelerador fechado, funcionalidade que eleva para outro nível a já gratificante experiência proporcionada por se poder trocar as mudanças sem recurso à embraiagem.

A ciclística também foi alvo de atenção. Recebeu uma forquilha telescópica invertida KYB, completamente ajustável, com um curso de 130 mm e um amortecedor traseiro da mesma marca, com sistema "link" que permite um curso de 131mm e oferece uma prática regulação remota da pré-carga. Na travagem, a Brembo forneceu o equipamento,

que inclui uma bomba principal radial e discos de 298mm de diâmetro na roda dianteira. Para aumentar a sua eficácia, conta ainda com a utilização de jantes de liga leve calçadas com os novos pneus desportivos Bridgestone Battlax Hypersport S23 de medidas 120/70-17M/C e 180/55-17.

Ergonomicamente a XSR900 GP é... bem, é uma desportiva, conceito que não permite grandes mordomias com o condutor, que normalmente conduz anestesiado por elevadas doses de adrenalina. O peso do tronco nos pulsos, apoiados num guidador de avanços, a força da aceleração nos bíceps, as pernas sempre fletidas, apesar das duas posições de instalação dos poisa-pés, o abdómen esborrachado no depósito de 14 litros que proporciona um bom apoio para os joelhos, as costas dobradas e o respetivo fundo apenas suportado por um exíguo espaço, nunca foram um sinónimo de conforto, menos ainda para os condutores de estaturas mais avantajadas.

No entanto, ao cabo de um dia aos seus comandos, percorrendo mais de 200 quilómetros pelas estradas >>





"PARA POTENCIAR AINDA MAIS O **PRAZER DE CONDUÇÃO**, A XSR900 GP RECEBEU TAMBÉM UM QUICKSHIFTER DE TERCEIRA GERAÇÃO"

pouco cuidadas e bastante movimentadas da nossa zona salaia (Ericeira e arredores), não necessitei de recorrer a analgésicos ou a relaxantes musculares, o que significa que, afinal, a ergonomia não é assim tão má!

Esteticamente a Yamaha XSR 900GP é aquilo a que os americanos costumam chamar de Show Stopper. Ninguém lhe fica indiferente, seja onde for. Homologada para 2 ocupantes, disfarça-se de monoposto com uma capa que cobre o assento do passageiro e elegantes poisa-pés escamoteáveis que quando não usados passam despercebidos, encostados ao sub-quadro. Apesar de disponível também em preto e cinza, a decoração GP, vermelha, branca e amarela, é a que melhor lhe realça as linhas nostálgicas.

Mas a Yamaha ainda disponibiliza um "kit racer", composto por uma carenagem inferior, ecrã pára-brisas fumado, suporte de matrícula minimalista e uma linha de escape Akrapovic.

O respeito pelo aspecto retro levou a Yamaha a desenvolver um sistema de iluminação frontal que não destoasse no conjunto. Apesar de não ter podido verificar a sua eficácia, tenho de reconhecer que, esteticamente resulta muito bem.

O cockpit, também ele de inspiração retro, com a estrutura de suporte da carenagem frontal à vista, beneficia de um painel de instrumentos sob a forma de um TFT de cinco polegadas, animado por diversos temas, que incorpora navegação e conectividade permitindo uma fácil exploração dos diversos menus e a realização de diversas configurações, com recurso a um interface simplificado, bastante intuitivo e de fácil acesso, além de bastante discreto, sem atafalhar o guiador com botões.

Em andamento a XSR 900GP revela-se logo



nos primeiros quilómetros. Rápida, compacta, sólida, previsível. São os adjetivos que se iam acumulando nos meus apontamentos mentais, enquanto a conduzia.

O alegre subir de rotação do motor, a delicadeza da caixa de velocidades, o refinamento do quickshifter e até a forma pouco intrusiva com que as ajudas eletrónicas entram em funcionamento, são apenas parte dos ingredientes que proporcionam um imenso prazer de condução. E, mesmo a circular em ambiente urbano, ou a apreciar a paisagem, a XSR 900GP mostra-se extremamente civilizada e fácil de conduzir e manobrar, também graças ao seu centro de gravidade bastante equilibrado e peso que ronda uns razoáveis 200 quilos a cheio.

Uma travagem exemplar, tanto em termos de potência como de dosagem, um comportamento bastante intuitivo na entrada em curva, a manter a trajetória como se fosse a compasso e a permitir acelerar com bastante convicção depois do apex, esta Sport Heritage faz jus à sua herança, permitindo explorar o motor com imensa confiança.

A suspensão, definitivamente desportiva, consegue ainda assim minimizar o desconforto

nas ruas e estradas mais degradadas. Mas o seu maior mérito é a forma como consegue potenciar a tração e aproveitar a boa aderência dos pneus, mesmo nos pisos mais irregulares.

Sinceramente, não sendo as desportivas um tipo de motos que aprecie, sobretudo pela minha avantajada fisionomia, que não me permite sentir confortável aos seus comandos, tenho que admitir que me diverti bastante durante o dia da sua apresentação internacional, realizada pela Yamaha Motor Europe aqui no nosso país. Até porque ainda pude voltar a pisar o asfalto do Circuito do Estoril onde, apesar da muita ferrugem causada pela larga ausência e manifesta falta de preparação física, pude aproveitar para reviver velhos tempos, fazer algumas das fotos que ilustram estas páginas e apreciar a confiança que todo o conjunto proporciona quando lhe exigimos ritmos que não são nada aconselháveis na via pública.

A Yamaha XSR 900GP é seguramente uma moto muito interessante para devorar umas estradas de curvas, numa sessão terapêutica de fim-de-semana, e que muito provavelmente se vai tornar numa companheira inseparável, num grande orgulho e num motivo de inveja ao longo dos anos, sem nunca perder os seus encantos. //





Raios e POLGADAS

SUZUKI V-STROM 800 VS 800 DE

Poderá uma jante raiada de 21" com suspensões de longo curso, revirar uma estrada de serra de modo satisfatório? E a mesma trail, com menor altura ao solo e uma roda de 19", conseguirá vencer aquela subida cheia de pedra solta para chegar ao tal miradouro?

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Luís Duarte





Tendo sido um dos primeiros felizardos em Portugal a experimentar a nova Suzuki V-Strom 800 DE, num contacto que pode ler aqui, a boa impressão deixada foi duradoura e convicta de que estávamos perante um produto de qualidade.

A consistência do seu desempenho fazia dela uma casa familiar a que tornamos sempre que precisamos do conforto e da segurança, sob a forma de uma máquina que sabe performar.

Este é o paradigma desta trail de média

cilindrada que, de tão importante para a marca, sabe valer-se da sua capacidade de ser “redonda” em todos os aspectos da sua entrega de potência.

A V-Strom 800 DE, convence pela qualidade das suas suspensões, pela estabilidade do seu conjunto e, sobretudo, pela sua disponibilidade motriz. Responsiva, cativante, mais alavancada no binário do que na potência, esta trail é um gozo de pilotar numa estrada de curvas encadeadas, e o seu conforto ajuda-nos a querer prolongar essa sensação.

No fora de estrada, o seu peso penaliza-a no confronto directo com as rivais, mas o seu equilíbrio geral desenha-a mais como uma viajante



"A **GAMA V-STROM 800** REVELA DUAS VERSÕES, A DE E A NORMAL, E ESTE TESTE SERVE PARA VOS AJUDAR A ESCOLHER A VOSSA COMPANHEIRA DE AVENTURA"





"A V-STROM 800 DE, CONVENCE PELA QUALIDADE DAS SUAS **SUSPENSÕES**, PELA ESTABILIDADE DO SEU CONJUNTO..."

de aventura do que uma extremista.

Foi então, com alguma expectativa, que experimentei a versão mais estradista deste modelo. A jante dianteira de 19" e as suspensões mais focadas nos movimentos de menor amplitude, dão-lhe uma precisão extra no eixo dianteiro, com menor afundamento em travagem e menos agachamento em aceleração.

A V-Strom 800 é bastante mais lesta nas transferências de massa e, num registo mais desportivo, a sua ciclística consegue corresponder melhor às solicitações do fantástico motor. Mas não deixa de ser uma trail.

E é aqui que me armo em esquisitinho...

Gosto que cada máquina tenha a sua personalidade vincada, especialmente quando assume a sua tipologia. Gosto de uma sport-tourer

com a clássica jante 17" e com um pendor mais físico no eixo dianteiro, assim como gosto de uma trail que se desdobra e desarticula sobre si própria quando lhe esprememos o seu sumo.

Esse tal "espremer de sumo" é tão mais gratificante quanto melhor é o seu motor, e este bicilíndrico tem alma para dar e vender. A gama V-Strom 800 revela duas versões, a DE e a normal, e este teste serve para vos ajudar a escolher a vossa companheira de aventura, dentro e fora do asfalto.

O TAMANHO IMPORTA?

Considerando a estatura do utilizador (um tópico que me é muito querido, tendo a conta a parca dimensão deste espécime que vos escreve...), a estrutura mais acessível da versão mais estradista,

irá agradar aqueles são mais penalizados “verticalmente”.

Mais baixa (825 mm de altura do assento ao solo, menos 20 do que a DE), mais compacta (uma menor distância entre eixos e uma menor largura do guiador), e mais leve (menos 7 kg que a DE, marcando 223 Kg pronta a rolar), a sensação é de que estamos numa moto completamente diferente, bastante mais fácil de manobrar, sobretudo em contexto urbano.

A imponência da DE só surge quando comparada lado-a-lado com a sua irmã asfáltica, até porque a sua boa centralização de massas faz dela uma trail com uma óptima comunicação nos registos mais lentos. Mas é, sem qualquer sombra de dúvida, uma moto que exala um maior perfume de aventura.

QUAL DELAS É A MAIS RÁPIDA?

A grande questão que costuma ser debatida com os restantes companheiros de duas rodas em qualquer café de beira de estrada...

Obviamente, não existe uma resposta clara, tendo em conta que ambas partilham os mesmos

83 cv e 78 Nm debitados pelo bloco bicilíndrico paralelo de 776 cc. A grande diferença surge no seu comportamento dinâmico, e por conseguinte, a sua capacidade de permitir ao condutor ter maior ou menor facilidade de perceber os seus limites.

Pelo seu centro de gravidade mais baixo, suspensões mais firmes e de menor curso, pela maior capacidade de reacção da jante de 19” e pela travagem mais competente (pinças de montagem radial), os ingredientes para uma maior eficácia estradista estão lá todos.

Bastante mais directa e acutilante que a DE, o facto de podermos explorar o fantástico efeito “fisga” deste motor, torna uma estrada de curvas num verdadeiro festim motociclístico.

QUAL A MELHOR PARA IR ATÉ AOS PICOS DE EUROPA COM PENDURA?

O horizonte infinito de uma estrada aberta, os kms acumulados às centenas, e o a sensação de viajar em total liberdade, são características imutáveis de uma boa viagem de moto. Neste campo, existe um empate técnico. >>



REVISÕES
PINTURA E REPARAÇÃO DE JANTES
PINTURA E REPARAÇÃO DE FIBRAS
LAVAGENS PERSONALIZADAS

PASTILHAS DE TRAVÃO
BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUROS
KITS DE TRANSMISSÃO

PNEUS PARA MOTO / JANTES
LAVAGEM
PICK MY MOTO
STORE MY MOTO



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, Nº3 A
1070-099 Lisboa • Portugal

HORÁRIOS

2-6 feira: 9h - 13h / 15h-19h
Sábado: 9h - 13h

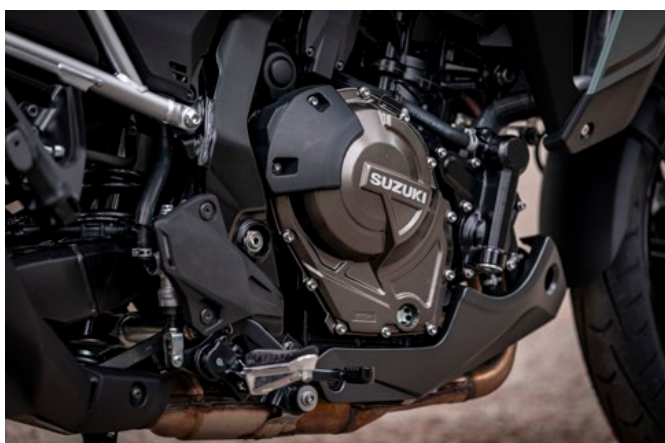
TELEFONES

T. +351 217 271 590
T. +351 217 271 584

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



A protecção aerodinâmica superior que o deflector de maiores dimensões da versão de estrada propõe, traduz-se num maior conforto de rolamento.

Por outro lado a versão DE oferece as muito úteis protecções de punhos que nos resguardam as mãos em situações de intempérie... Tendo em conta que podemos adaptar estas soluções a qualquer um dos modelos (assim como dotá-las da indispensável capacidade de carga), a maioria dos dramas estão resolvidos.

A grande diferença surge na maneira como lêem as irregularidades do piso, e aqui, a maior tolerância da jante raiada de 21" aliada às suspensões com um funcionamento mais macio, fazem da DE uma moto mais prazerosa de lidar com as adversidades.

Se as mesmas se encontrarem num caminho

**"RESPONSIVA,
CATIVANTE, MAIS
ALAVANCADA NO BINÁRIO
DO QUE NA POTÊNCIA,
ESTA TRAIL É UM GOZO
DE PILOTAR"**

de terra, rumo a um castelo perdido no meio do nada, melhor ainda! Importa também referir que o assento é igual em ambas as versões, e que as minhas extremidades não têm nada de negativo a comentar sobre a sua excelência...

QUAL É A MAIS "ADVENTURE" ?

Antes que os vossos olhos vos saltem das órbitas pela aparente estupidez da pergunta, leiam o seguinte silogismo.

O termo "adventure", fruto do sucesso de um segmento que explodiu em popularidade nas últimas décadas, serve para tudo. Serve para scooters, para Sport-Tourers e para uma atitude despreocupada perante o tipo de chão que vamos pisar com as duas rodas.

Basicamente, serve para explicar aos outros que não temos medo de nos sujarmos. A nós, e à máquina.

E ambas as versões da V-Strom 800 conseguem exaltar este espírito. A DE será sempre mais capaz >>>

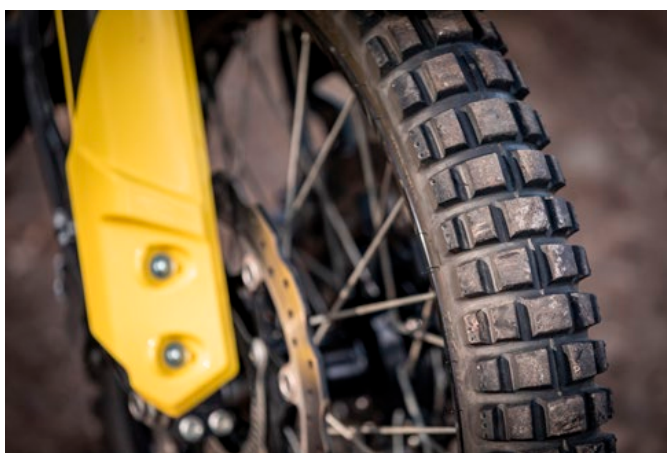


» [Galeria de fotos aqui](#)



776 CC
83 CV
10 449 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



de subir a temperatura do sangue do explorador, mesmo quando se encontra simplesmente... estacionada.

QUAL DEVO ESCOLHER?

Era fácil dar-vos uma resposta simples, baseada no espectro maioritário de utilização. Mas como a escolha de uma moto envolve muitos mais factores do que a simples racionalidade, deixo-vos um exemplo:

Com o meu colega Rogério Carmo e com ambos os modelos, fizemos um daqueles bons dias de estrada. Daqueles dias de 700 km, com pouca Auto-Estrada, diversas nacionais rolantes, muitas estradas de serra serpenteantes e até algum fora de estrada.

A dissemelhança entre nós não se fica pelas óbvias diferenças físicas (existem outros campos como experiência motociclística, estilo de condução, etc), e esta experiência revelou ao longo do dia uma clara apetência pessoal relativamente a uma das versões e, contra todas as previsões - aparentemente - eu prefiro andar nas pontas dos pés e o Rogério Carmo prefere sentir-se mais "agarrado" ao asfalto... //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X.WED 3

Casaco Alpinestars Venture XT

Botas Alpinestars XT-8 GTX

Luvas Alpinestars Corozal V2 Drystar





» [Galeria de fotos aqui](#)



776 CC
83 CV
11 449 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



A última BOLACHINHA DO PACOTE

KOVE 450 RALLY

A sua história data do ano de 2017 com o seu nascimento, mas a KOVE apenas chegou ao ouvido dos portugueses no início do ano 2023 com a sua participação no Rally Dakar. Provas dadas, vem agora integrar o mercado europeu, e o primeiro modelo em solo lusitano será a 450 Rally, que fomos testar no outro extremo da península Ibérica.

Texto: André Sanches Fotos: Marca





"A MARCA **KOVE** ASSUME-SE COMO UMA FABRICANTE ASIÁTICA DE MOTOS DE MÉDIA E ALTA CILINDRADA DE ALTA QUALIDADE"

A receita já foi famosa e trouxe retorno financeiro na época, porém como a vida é um ciclo, as modas voltam e vão, e, tal como fez a Yamaha com a XTZ750 Super Ténéré, a Honda com a Africa Twin, a KTM com a 950 Adventure Dakar Edition, a BMW com a F650GS Dakar e a Cagiva com a Elefant 900, a Kove vem disponibilizar aos aficionados por motos todo o terreno a 450 Rally, um modelo que deu provas de fiabilidade e durabilidade, tal como as anteriores mencionadas, ao participar e terminar com sucesso a prova de todo o terreno mais dura do mundo, o Rally Dakar.

Os tempos são outros, e são melhores! A possibilidade de adquirir uma versão com semelhanças àquelas que vemos a participar numa grande competição faz de nós uns afortunados e mais ainda quando podemos legalmente circular por vias

públicas (louvando o defletor aerodinâmico e a escusa de andar sempre com o reboque atrás...). Contudo, não é só aqui que a Kove 450 Rally sobressai, mas também por um aspecto geral de equilíbrio funcional entre todos os seus equipamentos, digam-se, com soluções contemporâneas.

A marca Kove assume-se como uma fabricante asiática de motos de média e alta cilindrada de alta qualidade, que até agora era comercializada apenas na China, e que faz agora sua expansão para o mercado Europeu. Todavia a sua gama não vem de "enxurrada" e a 450 Rally foi a única moto da marca que nos foi apresentada na pista de todo o terreno "Les Comes", nos arredores Barcelona.

Mas falemos então de prestações. A unidade motriz instalada nas motos do teste, oferecia uma potência de 46 cv (35 Kw), a pensar nos motociclistas detentores decarta de condução de categoria A2, sendo possível de aumentar a potência para os 56 cv (adiante volto a este



449 CC
56 CV
9 490 €

» Mais dados técnicos aqui





*"A **KOVE 450 RALLY** ASSEMELHA-SE A UMA MOTO DE ENDURO, COM UM ASSENTO COMPRIDO E LIGEIRAMENTE ESTREITO"*

assunto). Para um monocilíndrico com uma capacidade de 449 cc, as vibrações são naturais e, neste caso, aceitáveis, compensadas por uma subida de regime muito linear que se revelava entusiasmante já perto do limitador.

Complementando o conjunto motriz, a caixa de 6 velocidades revelou-se bem escalonada, com uma primeira relação mais longa, ao estilo endurista, e um "manuseio" do pedal inquebrável com ótimo feedback e capaz de aguentar umas boas pancadas seja em quedas ou nas trocas de mudança mais desesperadas. O seu accionamento mostrou-se um pouco duro e impreciso, provavelmente devido aos poucos quilómetros ainda rodados pelas unidades de teste.

No percurso do Les Comes, com 3 opções (curto, médio e longo), as suspensões totalmente ajustáveis eram colocadas à prova na absorção dos impactos sofridos no piso irregular, e que somente

precisaram de um pequeno ajuste para ficar ao nosso gosto. Ainda assim, a afinação de fábrica não comprometeu o desempenho e as suspensões comportaram-se de maneira firme e previsível sem deixar espaço para receios nas diferentes manobras de aceleração, salto e travagem.

Esta última, realizada por um pinça de dois pistões e disco único na dianteira e pinça simples na traseira, permitem uma fácil e rigorosa dosagem, muito conveniente para o fora de estrada, pondo facilmente os pneus CST, de 18 e 21 polegadas, a evidenciarem os seus dotes de aderência num piso de terra muito seca e dura. Possui ABS com a particularidade de desligar facilmente ou apenas na roda traseira ou ambas, por meio do comutador direto e através do painel de instrumentos, este em TFT de tamanho apreciável e com um bom interface humano. >>



cardo[®]
communication in motion

Bluetooth[®] 5.2



CARDO
FREECOM 4x CARDO
FREECOM 2x

OS MELHORES INTERCOMUNICADORES BLUETOOTH

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

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

www.cardosystems.com

www.goldenbat.pt



Os 145 kg a seco e capacidade para 28 litros de combustível nos três depósitos, 14L no traseiro, mais 7L nos frontais situados em posição baixa para favorecerem a centralização de massas e um baixo centro de gravidade, são os responsáveis pela grande agilidade e estabilidade de todo o conjunto.

Estaticamente e dinamicamente, a Kove 450 Rally assemelha-se a uma moto de enduro, com um assento comprido e ligeiramente estreito, que se destaca pela sua comodidade e altura ao solo, de 960 mm, um problema que pode ser mitigado com o kit de rebaixamento para 910 mm, que mantém a mesma distância livre ao solo de 310 mm. Em situações extremas, podemos

"PARA O MERCADO PORTUGUÊS A KOVE 450 RALLY DE BASE ESTARÁ APENAS DISPONÍVEL COM PLÁSTICOS ROBUSTOS NA COR BRANCA, DECORADOS COM AUTOCOLANTES A VERMELHO"

contar com a resistente proteção do cárter e depósitos de combustível em carbono.

O guiador está situado numa posição semi elevada para facilitar ambos os tipos de condução: sentado e em pé. As pernas encaixam confortavelmente na moto nas diferentes posições, ao mesmo tempo que as peseiras asseguram a boa aderência das botas.

Para maior controlo, as manetes são ajustáveis e em caso de queda podem quebrar pelo "vinco" a tal destinado. Um destaque ainda para o fácil acesso ao filtro de ar colocado sob o assento. Pena o facto de ser em papel não lavável, uma desvantagem numa moto destinada aos trilhos >>



TESTE KOVE 450 RALLY

poeirentos e outros.

Para o mercado português a Kove 450 Rally de base estará apenas disponível com plásticos robustos na cor branca, decorados com autocolantes a vermelho. Mas, para os viciados em adrenalina, a Kove irá disponibilizar dois kits que aproximam ainda mais este modelo de uma pura endurista. O mais acessível (1000€) conta com um escape mais “livre”, filtro de ar em esponja e uma centralina que confere à 450 Rally 56 cv de potência.

O kit menos acessível (7000€) é para os que pretendem uma experiência completa de aventura, com torre de navegação em carbono, um maior defletor aerodinâmico e um depósito de água potável alojado na proteção do motor, além dos acessórios mencionados no kit anterior.

As boas notícias não se ficam apenas pelos do parágrafo acima e, tal como a última bolacha do pacote, a Kove 450 Rally será, sem dúvida, desejada pelos puristas da aventura que procuram uma arma versátil, com autonomia, resistência, fiabilidade e comodidade q.b. por uma boa relação qualidade/preço, que neste caso se situará por volta dos 10.000€ de base, para alcançar os recantos menos explorados do planeta. //



EQUIPAMENTO

Capacete Kappa KV30
Fato RST Pro Series Ranger
Luvax Fox Legion
Botas RST Atlas

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

DOSSIER SCOOTERS 125CC



As scooters de baixa cilindrada têm vindo a ganhar popularidade em Portugal, depois de se terem já afirmado na Europa e conquistado o Continente Asiático, e não é difícil perceber porquê: Estes veículos oferecem uma série de vantagens práticas, económicas e técnicas que os tornam uma opção atraente para muitos cidadãos.

As scooters de baixa cilindrada são conhecidas pela sua facilidade de condução. A ausência de caixa de velocidades, e respectiva embraiagem, traduz-se num controlo simplificado da condução, permitindo libertar a atenção para os riscos inerentes ao trânsito urbano. São leves, ágeis e fáceis de manobrar, o que as torna ideais para serem conduzidas por diversos tipos de utilizadores de uma também ampla faixa etária. Além disso, a sua estrutura compacta permite-lhes estacionar e deslocar-se facilmente através do trânsito congestionado, poupando tempo e reduzindo o stress do condutor.

Apesar do seu tamanho compacto, as scooters oferecem uma capacidade de carga surpreendentemente boa. Muitos modelos vêm equipados com um generoso compartimento de armazenamento debaixo do assento, proporcionando espaço suficiente para uma mochila, um saco de compras ou mesmo um capacete extra. Outras ainda têm plataforma plana, que lhes permite transportar objetos de maiores dimensões no espaço entre as pernas.

Um dos principais atrativos das scooters de baixa

cilindrada é o seu parco consumo de combustível. Graças aos seus motores eficientes, as scooters podem percorrer grandes distâncias com pouca gasolina, registando consumos que podem ser inferiores a 2,5 litros/100km, tornando-as uma opção económica para deslocações diárias.

Além disso, os custos de manutenção destes veículos são geralmente baixos. As peças de substituição são relativamente baratas e a manutenção regular é simples, podendo até em grande parte ser feita pelo próprio condutor, o que ajuda a manter os custos gerais de propriedade baixos.

Há uma grande variedade de scooters de baixa cilindrada disponíveis no mercado, com diferentes marcas a oferecerem modelos com diversas características e estilos, capazes de satisfazer uma clientela variada que vai fazendo com que as vendas destes veículos tenham vindo sistematicamente a aumentar nos últimos anos, refletindo a sua crescente popularidade.

Nas páginas seguintes, vai encontrar uma listagem detalhada de todos os modelos de scooters 125cc disponíveis no nosso mercado, com ligações para mais imagens e dados técnicos. Aproveite e escolha a sua! //



SCOOTERS

Leia aqui o teste



APRILIA SR GT 125

Preço: € 3.999 / € 4.299 (ABS)
Potência: 15 cv às 8,750 rpm
Peso: 148 Kg



DAELIM BESBI 125

Preço: € 2.487
Potência: 8,83 cv às 7.500 rpm
Peso: 115 Kg



DAELIM S16 125

Preço: € 1.887
Potência: 8,83 cv às 7.500 rpm
Peso: 111 Kg



FB MONDIAL IMOLA 125

Preço: € 2.499
Potência: 9,0 cv às 8.000 rpm
Peso: 121 Kg



Leia aqui o teste



HONDA PCX

Preço: € 3.360
Potência: 12,5 cv às 8.750 rpm
Peso: 130 Kg



Leia aqui o teste



HONDA FORZA

Preço: € 5.450
Potência: 15 cv às 8.750 rpm
Peso: 159 Kg





HONDA SH MODE

Preço: € 3.080

Potência: 11,4 cv às 8.750rpm

Peso: 118 Kg



[Leia aqui o teste](#)



HONDA SH125i

Preço: € 4.130

Potência: 12,5 cv às 8.250 rpm

Peso: 136.5 Kg



HONDA VISION 110

Preço: € 2.450

Potência: 9,0 cv às 7.500 rpm

Peso: 102 Kg



[Leia aqui o teste](#)



LAMBRETTA V125 SPECIAL

Preço: € 3.899

Potência: 10,2 cv às 8.500 rpm

Peso: S/D



LINHAI BUCK 125

Preço: € 2.890

Potência: 11,5 cv às 7.800 rpm

Peso: 146 Kg



LINHAI BUCK 125 "URBAN"

Preço: € 3.040

Potência: 11,5 cv às 7.800 rpm

Peso: 146 Kg



SCOOTERS



KEEWAY F-ACT EVO 125

Preço: € 2.599

Potência: 8,7 cv às 7.500 rpm

Peso: 115 Kg



KEEWAY F-ACT X 125

Preço: € 2.590

Potência: 8,8 cv às 7.500 rpm

Peso: 116 Kg



Leia aqui o teste



KEEWAY VIESTE 125

Preço: € 2.790

Potência: 10,5 cv às 7.000 rpm

Peso: 134 Kg



KEEWAY VIESTE 125 EXT

Preço: € 2.920

Potência: 10,5 cv às 7.000 rpm

Peso: 134 Kg



KEEWAY VIESTE 125 XDV

Preço: € 3.190

Potência: 11,4 cv às 8.750 rpm

Peso: 156 Kg



KEEWAY ZAHARA 125

Preço: € 2.190

Potência: 8,2 cv às 7.500 rpm

Peso: 112 Kg





KEEWAY VERSILIA 125

Preço: € 2.490

Potência: 7,5 cv às 7.500 rpm

Peso: 107 Kg



KYMCO DINK R

Preço: € 3.390

Potência: 11,0 cv às 8.500 rpm

Peso: 140 Kg



KYMCO AGILITY

Preço: € 2.590

Potência: 8,7 cv às 7.500 rpm

Peso: 131 Kg



KYMCO DOWNTOWN 125

Preço: € 4.999

Potência: 12,8 cv às 9.000 rpm

Peso: 184 Kg



Leia aqui o teste



KYMCO DTX 125 TCS

Preço: € 4.990

Potência: 12,8 cv às 9.000 rpm

Peso: 179 Kg



KYMCO LIKE 125

Preço: € 2.999

Potência: 11 cv às 8.500 rpm

Peso: 128 Kg



SCOOTERS



KYMCO X-TOWN CITY 125

Preço: € 4.490

Potência: 12,7 cv às 9.000 rpm

Peso: 179 Kg



MALAGUTI MISSION 125

Preço: € 3.299

Potência: 12,2 cv às 9.500 rpm

Peso: 154 Kg



MALAGUTI MADISON 125

Preço: € 3.199

Potência: 12,2 cv

Peso: 147 Kg



MITT 125 GTS

Preço: € 3.190

Potência: 11,4 cv às 7.500rpm

Peso: S/D



MITT 125 XRS

Preço: € 2.390

Potência: 9,2 cv às 8.500rpm

Peso: S/D



MITT 125 ADV

Preço: € 3.490

Potência: 14 CV às 8.000rpm

Peso: S/D





MITT 125 GT-MAX

Preço: € 3.990

Potência: 12 cv às 8.000 rpm

Peso: S/D



MITT 125 URBAN

Preço: € 2.590

Potência: 10 CV às 9.000rpm

Peso: S/D



MOTRON IDEO 125

Preço: € 2.299

Potência: 7.2 cv às 7500 rpm

Peso: 107 Kg



MOTRON VENTURA 125

Preço: € 2.599

Potência: 10 cv às 8000 rpm

Peso: 120 Kg



NECO DINNO 125

Preço: € 2.399

Potência: 8,4 cv às 7.500 rpm

Peso: 97 Kg



[Leia aqui o teste](#)

NECO ALEXONE 125

Preço: € 3.299

Potência: 8,2 cv

Peso: 130 Kg



SCOOTERS



NECO AZZURO GP 125

Preço: € 2.299

Potência: 8,4 cv às 7.500 rpm

Peso: 85 Kg



PEUGEOT TWEET 125

Preço: € 2.899

Potência: 8,5 cv

Peso: 106 Kg



Leia aqui o teste



PEUGEOT DJANGO 125

Preço: € 3.399

Potência: 11,6 cv

Peso: 129 Kg



PIAGGIO LIBERTY 125

Preço: € 2.999

Potência: 10,9 cv às 7.500 rpm

Peso: S/D



PIAGGIO LIBERTY S 125

Preço: € 3.100

Potência: 10,9 CV às 7.500 rpm

Peso: S/D



Leia aqui o teste



PIAGGIO MEDLEY 125

Preço: € 3.899

Potência: 12,2 cv às 8.250 rpm

Peso: 132 Kg



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

SCOOTERS



ROYAL ALLOY GP 125

Preço: € 3.595

Potência: 9,6 cv às 9.750rpm

Peso: 130 Kg



ROYAL ALLOY TG 125

Preço: € 3.995

Potência: 9,6 cv às 9.750rpm

Peso: 130 Kg



SUZUKI ADDRESS 125

Preço: € 2.499

Potência: S/D

Peso: 105 Kg



SUZUKI BURGMAN STREET 125EX

Preço: € 2.999

Potência: S/D

Peso: 108 Kg



SYM ADX 125

Preço: € 3.899

Potência: 12,1 cv às 7500 rpm

Peso: 150 Kg



Leia aqui o teste

SYM JET 14 125 LC CBS

Preço: € 2.999

Potência: 12,7 cv às 8000 rpm

Peso: 128 Kg





Leia aqui o teste

SYM JET X 125 ABS

Preço: € 3.199

Potência: 12,7 cv às 8000 rpm

Peso: 140 Kg



SYM SYMPHONY 125 CARGO

Preço: € 2.699

Potência: 11,4 cv às 8500 rpm

Peso: 126 Kg



Leia aqui o teste

SYM SYMPHONY S

Preço: € 2.799

Potência: 11,4 cv às 8500 rpm

Peso: 123 Kg



Leia aqui o teste

SYM ORBIT III 125

Preço: € 2.349

Potência: 10,2 cv às 8500 rpm

Peso: 99 Kg



SYM FIDDLE 125

Preço: € 2.799

Potência: 11,4 cv às 8500 rpm

Peso: 121 Kg



Leia aqui o teste

SYM CRUISYM ALPHA 125

Preço: € 5.099

Potência: 14,3 cv às 8750 rpm

Peso: 179 Kg



SCOOTERS



UM CHILL 125

Preço: € 2.150

Potência: 6,0 cv às 7500 rpm

Peso: 112 Kg



VESPA GTS SUPER 125

Preço: € 6.229

Potência: 14 cv às 8.750 rpm

Peso: S/D



VESPA GTS SUPER 125 SPORT

Preço: € 6.449

Potência: 14 cv às 8.750 rpm

Peso: S/D



VESPA GTS SUPER 125 TECH

Preço: € 6.699

Potência: 14 cv às 8.750 rpm

Peso: S/D



VESPA GTS 125

Preço: € 6.199

Potência: 14 cv às 8.750 rpm

Peso: S/D



VESPA PRIMAVERA 125 RED

Preço: € 5.398

Potência: 10.7 cv às 7700 rpm

Peso: S/D



Leia aqui o teste



VESPA PRIMAVERA 125 S

Preço: € 5.699

Potência: 10.7 cv às 7700 rpm

Peso: S/D



VESPA PRIMAVERA 125 TOURING

Preço: € 5.499

Potência: 10.7 cv às 7700 rpm

Peso: S/D



VESPA PRIMAVERA 125 COLOR VIBE

Preço: € 5.299

Potência: 11 cv às 8000 rpm

Peso: S/D



VESPA PRIMAVERA 125 PIC NIC

Preço: € 5.499

Potência: 11 cv às 8000 rpm

Peso: S/D



Leia aqui o teste



VESPA PRIMAVERA 125

Preço: € 5.199

Potência: 11 cv às 8000 rpm

Peso: 126



VESPA SPRINT 125

Preço: € 5.299

Potência: 11 cv às 8000 rpm

Peso: 126



SCOOTERS

Leia aqui o teste



VESPA SPRINT 125 S

Preço: € 5.799

Potência: 10,7 cv às 7700 rpm

Peso: S/D



Leia aqui o teste



VOGE SR1

Preço: € 2.787

Potência: 11,6 cv às 8.500 rpm

Peso: 139 Kg



VORTEX CRUISE 125

Preço: € 2.190

Potência: 7,2 cv às 7500 rpm

Peso: 108 Kg



VORTEX MAXI SCOOTER 125

Preço: € 3.800

Potência: 11,3 cv às 8500 rpm

Peso: S/D



Leia aqui o teste



YAMAHA NMAX 125

Preço: € 3.475

Potência: 12,2 cv às 7,500 rpm

Peso: 127 Kg



YAMAHA D'ELIGHT 125

Preço: € 3.125

Potência: 8,4 cv às 7.000 rpm

Peso: 101 Kg





YAMAHA TRICITY 125

Preço: € 4.425

Potência: 12,2 cv às 7.500 rpm

Peso: 152 Kg



YAMAHA XMAX 125

Preço: € 5.425

Potência: 12 cv às 8000 rpm

Peso: 166 Kg



YAMAHA XMAX 125 TECH MAX

Preço: € 5.725

Potência: 12 cv às 8000 rpm

Peso: 167 Kg



YAMAHA RAYZR

Preço: S/D

Potência: 8 cv às 6500 rpm

Peso: 99 Kg



ZONTES 125M

Preço: € 3.653

Potência: 14,5 cv às 8.250 rpm

Peso: 148 Kg



ANDAR DE MOTO



Retro TECNO

O NOVO BLUSÃO REV'IT! PARALLAX É UM EQUIPAMENTO DESPORTIVO EM PELE QUE COMBINA UM DESIGN VINTAGE COM OS MAIS ALTOS PADRÕES DE SEGURANÇA.

O blusão Parallax da REV'IT! é fabricado com pele integral de alta qualidade, proporcionando não só um visual intemporal, mas também uma proteção de nível AA. Com traços que remetem aos clássicos, o Parallax destaca-se pela sua resistência e elegância.

A pele de vaca utilizada na sua construção é altamente resistente à abrasão e enriquecida com detalhes de nobuk, conferindo-lhe um aspeto distinto e descontraído.

Além das proteções rígidas visíveis nos ombros, o blusão conta com proteções CE nível 2 nos ombros e cotovelos, garantindo uma segurança adicional

em caso de queda.

Para garantir o conforto em todas as estações do ano, o Parallax vem equipado com um forro térmico removível e um fecho frontal que permite uma maior ventilação nos dias mais quentes.

Disponível em duas cores, castanho e preto azeitona, e nos tamanhos do 46 ao 58, o Blusão Parallax está à venda por um preço de 449,99€.

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



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

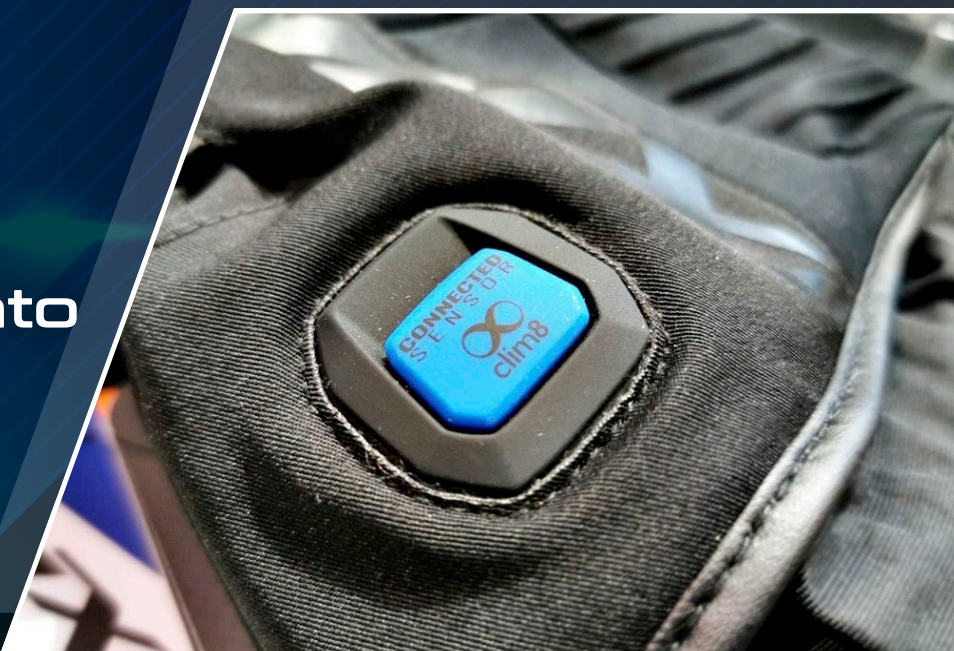


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Estilo **ACESSÍVEL**

O NOVO BLUSÃO SPRINT KOOL EVO PROMETE SER UM ALIADO CONFIÁVEL CONTRA AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS ADVERSAS.

Fabricado com materiais de alta qualidade, o blusão Sprint Kool Evo é 100% impermeável e respirável, garantindo que o motociclista permanece seco e confortável, independentemente das condições meteorológicas.

Está também equipado com proteções semirrígidas nos ombros e cotovelos, certificadas pela CE, proporcionando uma segurança adicional durante a condução.

Com duas entradas de ar e uma saída, o blusão permite uma excelente ventilação, enquanto o forro térmico destacável garante a conservação da temperatura no interior nos dias mais frios. Além

disso, a fim de melhorar o conforto é possível ajustar o blusão Sprint Kool Evo na cintura e nos pulsos, conforme necessário.

Com uma variedade de bolsos exteriores e interiores, incluindo bolsos no forro, o espaço de arrumação revela-se suficiente para guardar os pertences de forma segura durante a viagem.

Fabricado com uma combinação de materiais de alta qualidade, incluindo S-TEX Poliéster, Safetylite, Thermoline A-Grade, Shock Block e membrena Reissa, este blusão está disponível numa ampla gama de tamanhos, desde o S até ao 3XL, por um preço recomendado de 139,99€.



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



À prova **DE TUDO**

ESTA É UMA BOTA DE CORTE CURTO VERSÁTIL, IDEAL PARA AVENTURAS TANTO ON-ROAD QUANTO OFF-ROAD, DESEMPENHANDO COM CONFORTO E ELEVADA PROTEÇÃO EM QUAISQUER CONDIÇÕES.

Fabricadas meticulosamente em couro nubuck, incorporando inserções de microfibras na frente e atrás que aumentam a flexibilidade e o conforto, enquanto a proteção dos maléolos proporciona um reforço acrescido. Além disso, uma inserção de poliuretano (PU) aumenta a sensibilidade ao pedal das mudanças e fornece um suporte extra para os dedos durante as manobras.

O sistema de ajuste consiste em duas fivelas intercambiáveis e ajustáveis com Velcro adicional no topo, garantindo um calçar fácil, rápido e aconchegante.

Internamente, a bota DUNE AQUATECH está equipada com a membrana impermeável Drytech, que garante impermeabilização para andar em todas as condições meteorológicas.

Em complemento, apresenta inserções refletoras

na parte de trás, que garantem segurança acrescida, especialmente em condições de baixa visibilidade,

A palmilha anatômica e removível, que aumenta os níveis de respirabilidade, é confeccionada para desempenho, conforto e suporte ideais, permitindo um uso prolongado.

A sola exclusiva de borracha vulcanizada é projetada com zonas de aderência distintas para melhorar a tração e a estabilidade em vários terrenos, garantindo uma condução confiável em superfícies que vão do asfalto às estradas de terra.

A bota G_DUNE AQUATECH, orgulhosamente Made in Italy, é certificada pela CE de acordo com a EN 13634:2017 e o Regulamento UE 2016/425.

Disponível em tamanhos do 38 ao 48, tem um P.V.P. recomendado de 249,90 Euros. Para mais informações, consulte o importador nacional da Gaerne, a Lusomotos. //

PRIMAVERA SYM

SCOOTERS TOP

PREÇOS LOW

JETX

Antes ~~3.199 €~~

Agora **2.999 €** c/ iva



SABE MAIS



Campanha válida até 21 de junho de 2024, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas.

*A escolha inteligente.

SYM recomenda
MOTUL

WWW.SYM.PT



THE SMART
CHOICE*



Proteção **COM ESTILO**

A REV'IT! REVELOU AS SUAS NOVAS CALÇAS MICAH TF COM CORTE TAPERED FIT E CLASSIFICAÇÃO CE AAA.

A REV'IT! orgulha-se de apresentar as suas mais recentes calças de ganga, as Micah TF, que combinam estilo casual com segurança de nível superior. Apresentando um corte Tapered fit e classificação CE AAA, estas calças oferecem o mais alto padrão de proteção para motociclistas.

As calças Micah TF estão equipadas com reforços PWR| Shield nas ancas, coxas e joelhos, além de protectores SEESMART nas ancas e joelhos, garantindo a mais alta certificação de segurança disponível para equipamentos de motociclismo (AAA).

Estas calças proporcionam um ajuste confortável,

mais largo na parte superior das pernas e mais fino dos joelhos para baixo. Fabricadas em ganga Cordura, as REV'IT! Micah TF oferecem máxima liberdade de movimento, seja a andar de moto ou a caminhar até ao seu destino.

As calças Micah TF estão disponíveis numa cor única, ganga-escura, em tamanhos do 28 ao 38, com um preço de venda ao público recomendado de 239,99€.

Para mais detalhes e aconselhamento personalizado, contacte um distribuidor autorizado da REV'IT! ou visite o site oficial da fabricante de equipamentos. //

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 Junho 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.



Capacete DE CAMPEÃO

PROJETADO E DESENVOLVIDO EM ITÁLIA COM AS FERRAMENTAS DIGITAIS MAIS AVANÇADAS, O CAPACETE SUOMY S1-XR GP FOI SUJEITO A RIGOROSOS TESTES EFECTUADOS PELO PILOTO BICAMPEÃO MUNDIAL DA DUCATI CORSE FACTORY, PECCO BAGNAIA.

O capacete Suomy S1-XR GP com homologação FIM (o topo dos padrões de segurança para capacetes de motociclismo), possui uma aerodinâmica altamente eficaz para garantir uma condução mais confortável e um desempenho de sportivo profissional, graças a mais de três anos de testes de túnel de vento e pista para otimizar o seu desempenho em várias posições de pilotagem (reta, curva e posição de travagem). O seu excelente campo de visão vertical e periférico (92 graus e 210 graus respetivamente) tem um papel crucial numa condução mais segura.

O Suomy S1-XR GP também possui um forro que foi habilmente confeccionado para garantir máximo conforto em todas as condições, graças a um material têxtil antibacteriano.

A calota exterior é construída em fibra compósita que permite obter um capacete mais leve, mas ao mesmo tempo mais duro e mais protetor. O novo compósito é uma mistura de carbono com diferentes pesos/cargas de ruptura, interligados com fibras de vidro e aramida, que garantem além de um peso inferior, uma estrutura muito mais resistente a impactos, conforme solicitado pela normativa FIM. Para satisfazer até os clientes mais exigentes, o S1-XR GP é produzido em três diferentes tamanhos de calota, para melhor se adaptar às diversas medidas disponíveis.

A calota interior de poliestireno, com densidade variável, é também ela fabricada em quatro tamanhos (S, M, L e XL) para obter uma melhor ergonomia. Esta característica permite uma absorção gradual e progressiva da energia originada por um eventual

impacto. Mesmo que a maior parte da energia criada pelo impacto seja absorvida pela calota exterior, graças à sua deformação, o papel do poliestireno é crucial para a absorção da energia residual.

A densidade variada do poliestireno permite otimizar o desempenho mecânico, garantindo o máximo nível de absorção em todas as áreas do capacete conforme solicitado pela normativa FIM.

A viseira é injetada em policarbonato (PC), anti riscos, e tem uma espessura variável. É fácil de remover graças a um sistema que não requer o uso de qualquer ferramenta. A alavanca de liberação é feita de uma liga metálica leve que dá maior solidez ao conjunto. Possui ainda um mecanismo de bloqueio "Racing Lock System" em liga metálica leve.

O mecanismo reduz a possibilidade de desprendimento em caso de acidente e torna o sistema mais intuitivo. O S1-XR GP está preparado para receber tear offs e vem acompanhado de PINLOCK MAX VISION 120, o sistema anti-embaciamento mais eficiente do mercado.

Poder contar com uma ventilação eficiente faz toda a diferença, sobretudo em condução mais

esforçada e sob temperaturas elevadas, pelo que o Suomy S1-XR GP possui sete dutos de entrada de ar que trabalham em conjunto com um sistema de canais perfeitamente integrado, que garante um excelente fluxo de ar dentro do capacete.

A saída de ar quente está a cargo de dois extratores que trabalham em conjunto com o spoiler traseiro e criam um efeito Venturi, extraíndo o ar quente e a humidade.

As almofadas das bochechas e o forro interior podem ser removidos, lavados e substituídos. São feitos de tecido Hydrocool fabricado com fibras específicas que repelem o suor. Estas almofadas laterais são personalizáveis e facilmente removíveis em caso de emergência graças ao seu sistema de liberação rápida.

O S1-XR GP está preparado para o sistema camel-bag. O sistema de retenção fica a cargo de anéis metálicos duplo D, que oferece uma garantia em termos de segurança.

O P.V.P. recomendado: 969,00 Euros. Para mais informações contacte a Lusomotos, o importador oficial da Soumy para Portugal. //

DYNO LEATHER JACKET*

O Dyno é a interpretação moderna da Alpinestars de um blusão tradicional, que combina pele de qualidade premium com um corte regular, para criar uma peça de vestuário que se enquadra em qualquer ambiente.



Nova linha **DE MALAS**

A KAPPA APRESENTOU NA EICMA 2023 A SUA MAIS RECENTE LINHA DE BOLSAS 'ECO RAMBLER' RB100RS, QUE INCORPORA OS VALORES DE SUSTENTABILIDADE QUE A MARCA TEM VINDO A PERSEGUIR NOS ÚLTIMOS ANOS.

Produzir produtos com um impacto ambiental reduzido, sem sacrificar a atenção aos detalhes técnicos e estéticos, é a missão da marca Kappa ao introduzir vários acessórios em materiais atualizados, como esta nova linha de malas flexíveis onde se destaca a RB100RS 'Eco Rambler'.

Disponível em verde militar com um design limpo e clássico, esta linha é maioritariamente feita de nylon reciclado. A gama 'Eco Rambler' é atualmente composta por cinco modelos destinados às motos "Café Racer": uma bolsa para o assento traseiro, uma bolsa de depósito, uma bolsa de perna, uma bolsa lateral única (convertível em mochila) e a bolsa lateral RB100RS.

Espaçosas mas não volumosas, estas malas flexíveis oferecem uma capacidade de 14 litros cada e podem ser rapidamente fixadas no assento por meio de correias ajustáveis. Podem ainda ser transportadas ao ombro graças a uma alça ajustável

em comprimento.

O corpo principal é fabricado em nylon reciclado, tal e qual como o forro interno, embora este seja impermeável. A resistência à água é reforçada pelo fecho hermético roll-top com tiras e fivelas de metal. Os outros materiais que compõem a RB100RS são PVC antiderrapante na parte de trás para proteger as carenagens da moto, um tecido retardador de chamas na parte inferior e espuma de PE ultraleve para suporte interno.

Vários detalhes técnicos incluem dois grandes bolsos laterais com fecho de aba e um bolso frontal com botão, um conveniente sistema M.O.L.E. na frente e sistema de argola na parte traseira para ajustar a posição da bolsa no veículo, bem como numerosos anéis de fixação feitos de PP reciclado.

As dimensões são de 28 x 35 x 15 cm (LxAxP).

Para mais informações entre em contacto com o importador nacional, a LUSOMOTOS, ou visite um revendedor autorizado. //

NOVO MODELO
**450
MT**



UMA NOVA FORMA DE VIVER A AVENTURA

Pré-venda a partir de 25 de abril.

Idealizada para desafiar os limites da estrada, a 450MT leva-te a explorar terrenos desconhecidos e a descobrir a verdadeira liberdade sobre duas rodas. Com a sua resistência extra e capacidade multiterreno, combinando potência, torque e versatilidade, a 450MT é a parceira perfeita para as tuas aventuras mais ousadas e enfrentar qualquer desafio que se apresente.



Nascido NA PISTA

O FATO IXON DEMONIO FOI DESENVOLVIDO COM OS CONHECIMENTOS RETIRADOS DAS EQUIPAS DE MOTOGP E DESTACA-SE PELO SEU DESIGN ASSIMÉTRICO.

A IXON apresenta o DEMONIO, o seu mais recente fato preparado para a competição, com um design inspirado no fato VORTEX 3 e características técnicas desenvolvidas em colaboração com as equipas de MotoGP da IXON.

Com muitas horas de pesquisa e testes, o novo fato DEMONIO da IXON destaca-se pela sua aparência assimétrica que lhe confere agressividade para atacar o circuito com a máxima performance e conforto.

O fato IXON DEMONIO apresenta um exterior em pele, combinada com nylon elástico, enquanto o interior é constituído por uma malha suave fixa e um colete removível de malha suave reciclada.

O design inclui ajustes nos gêmeos, bem como diversos acessórios inovadores, como novos deslizadores de cotovelo inspirados no MotoGP e um sistema de armazenamento de água.

Além disso, este fato da IXON foi concebido tendo em mente o conforto do motociclista e, para tal, inclui painéis de nylon elástico em áreas estratégicas que proporcionam um ajuste personalizado e facilitam a movimentação em cima da moto, enquanto as inserções duplas sem costura em zonas de flexão garantem o máximo conforto durante a condução.



O design também inclui áreas de flexão para facilitar a libertação do airbag, além de reforços em neoprene e malha 3D para melhor circulação de ar e proteção.

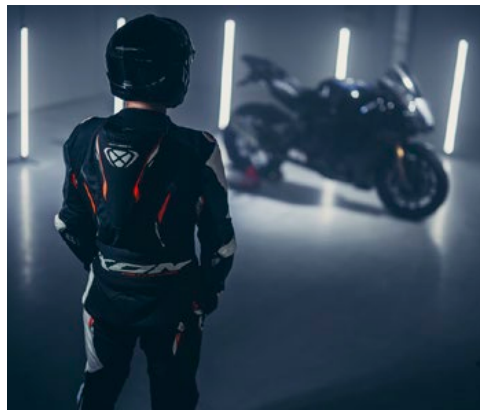
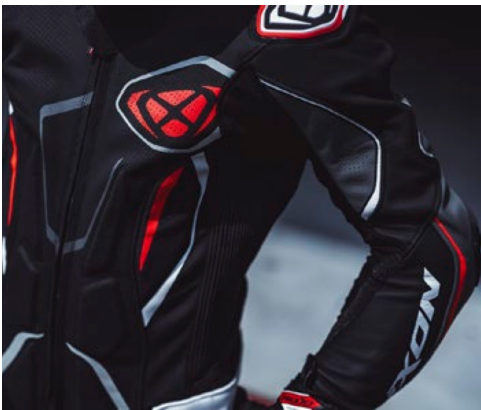
No que diz respeito à segurança, o fato está em conformidade com os padrões CE, classe AAA, e apresenta protetores certificados para ombros, cotovelos, joelhos e ancas, todos utilizados no MotoGP.

Microperfurações localizadas reforçam as costuras

e zonas sensíveis, enquanto os fechos éclair auto-bloqueantes garantem uma fixação segura.

Em resumo, este novo fato de motociclismo oferece uma combinação de segurança, conforto e desempenho por um preço recomendado de 999,99€, junto dos revendedores autorizados da IXON, nas cores preto/branco/vermelho ou preto/vermelho/branco e tamanhos do S ao 4XL.

Para mais informações e preços sobre a Ixon, contacte o importador nacional, a Lusomotos. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra



Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

 **HONDA**

BEM-VINDO À NOVA ERA DE TOURING



Alto DESEMPENHO

A ESPECIALISTA EM EQUIPAMENTOS PARA MOTOCICLISTAS IXON ANUNCIOU A SUA GAMA PARA 2024 E ENTRE AS VÁRIAS NOVIDADES DESTACAM-SE O FATO MIDGARD

Este elemento da coleção Adventure Touring 2024 da IXON é o fato MIDGARD, também disponível para senhora, e que está preparado para as viagens nas diferentes estações do ano.

Com um design elegante e funcional, estes conjuntos de equipamento proporcionam as características essenciais para viajar.

Para os homens, existe o MIDGARD e o MIDGARD PT, enquanto para as mulheres estão disponíveis o

MIDGARD LADY e o MIDGARD PT L.

Todos estes conjuntos vêm equipados com uma membrana à prova de água e respirável, forro térmico removível, vários bolsos, ajustes personalizáveis, ventilação e outros.

Os blusões MIDGARD e o MIDGARD LADY apresentam materiais de alta qualidade, incluindo poliéster e forro macio em malha. Possuem certificação CE classe AA e vêm com protetores IX-PROSOFT nível 1, tipo A, nos ombros e cotovelos.

Já as calças MIDGARD PT e o MIDGARD PT L também oferecem os mesmos recursos premium, com ajustes de tornozelo e fecho de pressão para um ajuste seguro sobre as botas. Além disso, vêm com protetores CE nas ancas e joelhos.

Estes dois conjuntos combinam um visual distinto de turismo com funcionalidades de alto desempenho, oferecendo uma excelente relação qualidade-preço para os viajantes mais exigentes.

A parte superior do conjunto MIDGARD e MIDGARD LADY está disponível por um preço 259,99€ nas cores: preto, preto/cinza/neon, cinza/preto/vermelho e grege/azul navy/preto.

Já as calças MIDGARD PT e MIDGARD PT L contam com um preço de 209,99€ e estão disponíveis nas mesmas cores que os blusões. Ambos os equipamentos para homem e senhora possuem tamanhos desde o S ao 4XL. //



BLUROC

MOTORCYCLES

PREÇO*
2799€

Bluroc Legend 125

*ACRESCE DESPESAS DE LEGALIZAÇÃO E TRANSPORTE

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



blurocmoto.pt/



bluroc_motorcycles/





Ainda MAIS PROTEÇÃO

A ESPECIALISTA EM EQUIPAMENTOS DE MOTOCICLISMO LEATT, LANÇOU A SUA NOVA LINHA DE EQUIPAMENTOS DE AVENTURA (ADV), PROJETADA PARA ENTUSIASTAS DE MOTOCICLISMO QUE PROCURAM CONFORTO E SEGURANÇA EM TODAS AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E TERRENOS.

Vinte anos depois do seu surgimento, a marca sul-africana Leatt está a entrar numa nova fase com a introdução de uma nova gama de aventura para 2024, concebida para os motociclistas que procuram aventura em qualquer clima ou terreno. A nova linha de aventura da Leatt é composta por gamas de produtos distintas, adaptadas a diversas condições de utilização.

A gama Flow Tour é ideal para os motociclistas que enfrentam climas mais quentes, enquanto os equipamentos Dri Tour são essenciais para lidar com condições mais húmidas, oferecendo proteção adicional contra água e frio.

Todos os produtos da nova linha ADV da Leatt incluem camadas removíveis, proporcionando uma proteção adaptável às necessidades de cada motociclista.

Como as botas ADV HydraDri, com a exclusiva membrana HydraDri Evo da Leatt, que oferecem conforto, segurança e versatilidade para as grandes viagens e as luvas da linha ADV (ADV Subzero 7.5, ADV HydraDri® 7.5 e ADV X-Flow 7.5), que estão disponíveis em diferentes estilos para se adequarem a diversas condições climáticas, com opções de punho longo ou curto e palmas em NanoGrip certificado CE e proteção dos nós dos dedos em gel Reaflex.

Cada produto na linha de vestuário ADV inclui a proteção contra impactos Leatt 3DF, com certificação de classe AA e, na maioria dos casos, proteção de nível CE2, assegurando a máxima segurança do motociclista.

Para mais informações e preços sobre estas novidades da Leatt, os interessados podem contactar o importador nacional, a Lusomotos.//



ZERO É
SEMPRE
ZERO



SKY TOWN 125 | PVP 2.790€

**0% JUROS | 0% ENTRADA | 48 MESES | TAEG 3,7%
PRESTAÇÃO 58,13€ | VALOR FINANCIADO 2.790€**

Exemplo para um contrato de crédito para SKY TOWN 125 a 48 meses. PVP de 2.790,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 2.790,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 58,13€. Comissão de abertura de contrato no valor de 150€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,7%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 2.989,34€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 49,10€. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação e de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco.





ADN DE COMPETIÇÃO

CONCEBIDO ATRAVÉS DA EXPERIÊNCIA DE COLABORAÇÃO COM AS MELHORES EQUIPAS NOS CAMPEONATOS MUNDIAIS, O LEOVINCE LV-10 BLACK EDITION PROPORCIONA AOS MOTOCICLISTAS LEVEZA E DESEMPENHO.

Para celebração dos 70 anos, o escape LeoVince LV-10 Black Edition, integralmente fabricado na Europa, apresenta um acabamento em pintura cerâmica resistente a altas temperaturas, aplicada em aço inoxidável de alta qualidade.

A escolha deste material deve-se à durabilidade e resistência à corrosão, que são essenciais também para garantir a sensação desportiva aos motociclistas. A pintura cerâmica em preto mate proporciona um visual mais agressivo e oferece a melhor resistência possível a altas temperaturas e à abrasão.

Também fabricado em aço inoxidável, o elemento final do o escape LeoVince LV-10 Black Edition tem um acabamento baço, robusto e resistente, escolhido pela sua excelente resistência ao ácido nítrico presente nos gases de escape. A malha

traseira na saída da ponteira de escape realça o espírito de competição, com uma sonoridade poderosa, mesmo a baixas rotações.

A forma cônica permite que o material resistente a altas temperaturas se expanda livremente dentro do silenciador, eliminando o atrito e promovendo o fluxo dos gases.

Embora desenvolvido através de testes em pista e com equipas de competição, o escape LeoVince LV-10 Black Edition também é perfeito para motos de pequena cilindrada. As características adicionais incluem redução de peso, soldaduras TIG feitas à mão, logótipo cortado a laser e suporte em aço inoxidável.

Para mais informações acerca da nova ponteira de escape LeoVince LV-10 consulte o importador nacional, Lusomotos, ou um revendedor autorizado. //



0% JUROS , 48 MESES 0€ ENTRADA , TAEG 3,4%

CAMPANHA PARA TODA A GAMA UM



RENEGADE COMMANDO 125



P.V.P./VALOR FINANCIADO **3.190,00€**

PRESTAÇÃO **66,46€**

PRAZO **48 MESES**

ENTRADA **0,00€**

TAN **0,00%**

TAEG **3,4%**

MTIC **3.396,22€**

Exemplo para um contrato de crédito para Renegade Commando 125 a 48 meses. PVP de 3.190€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.190,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 66,46€. Comissão de abertura de contrato no valor de 150€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,4%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.396,22€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 56,14€. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação e de transporte. Campanha válida para toda a gama UM.

 Toda a gama em 125cc

 Potência 12cv

 Refrigeração líquida

 Conduz com carta de automóvel

 Multimoto

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

Recomendamos Lubrificantes  CEPSA



AOS PARES

A IXON LANÇOU DOIS NOVOS MODELOS DE LUVAS PARA HOMEM E MULHER, O MIRAGE AIRFLOW E O MIRAGE AIRFLOW L.

As luvas IXON Mirage Airflow oferecem ventilação máxima graças à composição em malha nas costas da mão e couro perfurado na palma. Possuem ainda reforços em camurça na palma e borda externa. Além disso, apresenta um punho curto em neoprene com tira de velcro para um ajuste seguro.

As características de segurança das luvas Mirage Airflow incluem um protetor de nós dos dedos perfurado, com certificação CE de nível 1, e possuem deslizadores de palma em TPR para uma

maior segurança.

Com um design pensado para o conforto e um ajuste pré-moldado para melhor aderência aos comandos, as Mirage Airflow e Mirage Airflow L prometem ser as companheiras ideais para os dias quentes de verão, oferecendo não só proteção, mas também estilo e desempenho nas estradas.

Os materiais que constituem as luvas IXON Mirage Airflow e Airflow L são compatíveis com o toque em ecrãs e estão disponíveis, do S ao 3XL para homem e do XS ao 2XL para senhora em diferentes cores, por um preço de 79,99€. //

NOVO MODELO
TRK702X



Imagens não contratuais.

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

ZERO DESCULPAS PARA UMA NOVA PAIXÃO


**PRESTAÇÃO 48 X 164,38€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 7.890,00€ TAEG 3,4% MTIC 8.404,10€**

Exemplo para um contrato de crédito TRK 702X a 48 meses. PVP de 7 890,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 7 890,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 164,38€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,4%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 8 404,10€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 138,86€. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Benelli, não acumulável com outras campanhas em vigor.



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes 



Uma revolução NO SEGMENTO

A METZELER REVELOU O SEU MAIS RECENTE PNEU, O ROADTEC 02, QUE PROMETE REVOLUCIONAR O MERCADO DE SUPERSPORT-TOURING AO COMBINAR TECNOLOGIA DE PONTA COM SUSTENTABILIDADE.

Integrando as mais recentes inovações da marca para redefinir o padrão no segmento Sport-Touring, o novo pneu Metzeler Roadtec 02 possui a tecnologia patenteada Dynatread, que se resume em “ter dois pneus num só”, podendo este adaptar-se facilmente desde o segmento Sport-Touring até ao Supersport. No geral, os benefícios são notáveis com uma excelente aderência em piso seco ou molhado, condução suave e conforto acústico.

O design da banda de rodagem, derivado dos pneus Supersport, juntamente com compostos duplos nos pneus dianteiros e traseiros, oferece alto desempenho e prazer de condução em diversas condições. Além disso, mais de 43% dos materiais são de origem bio e reciclada, certificados pela Bureau Veritas.

O Metzeler Roadtec 02 é ainda o primeiro pneu a utilizar a tecnologia Dynatread, que permite adaptar

o comportamento do pneu de acordo com o estilo de condução. Isto cria quase uma nova categoria de pneus, o “Supersport-Touring”.

Dirigido a diversos tipos de motociclistas, desde os que preferem motos Sport Touring ou Supersport, o Roadtec 02 promete oferecer um desempenho mais desportivo sem comprometer a segurança ou a durabilidade, mesmo em condições de piso húmido.

A tecnologia Dynatread e o design adaptativo da banda de rodagem permitem ao Roadtec 02 oferecer o melhor desempenho em todas as situações de condução, tornando-o um pneu versátil e eficiente.

Com mais de 43% de materiais bio e reciclados, este pneu também está na vanguarda da sustentabilidade, sem comprometer a qualidade ou o desempenho.


Para mais informações entre em contacto com o importador nacional da Metzeler, a Multimoto. //




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



Sonoridade PRÓPRIA!

A MAIS RECENTE NOVIDADE DE 2024 DA MIVV É DEDICADA A MELHORAR A SONORIDADE E AS PRESTAÇÕES DA NOVA BMW R1300 GS, COM A PONTEIRA DE ESCAPE HOMOLOGADA SR-1.

A solução do conhecido fabricante italiano, SR-1, é uma ponteira de escape com adaptação específica para a 1300 GS. A MIVV SR-1 está em conformidade com a estética da moto e oferece uma substituição Plug & Play e Slip-on (substituindo o silenciador de série de forma fácil e rápida).

O silenciador é fabricado em titânio está disponível com acabamento preto ou natural, ao mesmo tempo que mantém a conformidade com a homologação da moto em termos de ruído e emissões de gases poluentes.

Estruturalmente, o Slip-on MIVV SR-1 apresenta um corpo hexagonal e a parte final é em carbono com textura em T, que suporta elevadas temperaturas.

Os resultados falam por si, pois em banco de ensaio registou-se um incremento de 1,20 cv na

potência máxima, atingida às 7.300 rpm, e mais 0,90 Nm de binário máximo, atingido às 5.900 rpm, isto com menos 0,25 kg no peso total da moto.

Comparado com o escape de série o SR-1 desenvolve mais potência nos regimes superiores, mais concretamente acima das 3.500 rpm.

Além das vantagens técnicas referidas, a MIVV realça ainda a qualidade dos materiais utilizados, o design, a qualidade de construção e a nota de escape mais interessante.

Com um preço recomendado de 660€ +IVA para o Slip-On preto e 609€ +IVA para o Slip-On na cor natural do titânio, o MIVV SR-1 oferece compatibilidade com a instalação das malas laterais da BMW R1300GS.

Para mais informações entre em contacto com o importador nacional, a Bicimotor, ou com um revendedor autorizado. //



BROOZER



Altered Ego

FULL FACE. OPEN FACE. IN YOUR FACE.

Uma combinação brutal de atitude, estilo e funcionalidade faz do Broozer um verdadeiro streetfighter. Com certificação dupla para a condução tanto com full face e open face, a barra de queixo amovível e o escudo rebatível integrado significam que o Broozer está pronto para tudo.



 DISTRIBUIDO EM EXCLUSIVA POR **Bihr**

AVISO: O motociclismo é um desporto perigoso que pode causar lesões graves.
Para uma utilização adequada do seu capacete, consulte o manual de utilização do fabricante.

BELHELMETS.COM

Prático E EFICAZ



» [Galeria de fotos aqui](#)

O fora de estrada tem infinitas possibilidades de diversão, e para tal, só precisamos de uma moto com suspensões de longo curso, uns pneus cardados, e... vestir o equipamento certo.

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

Este é o meu review a uma das propostas da Alpinestars nesta categoria, o fato Venture XT, as luvas Corozal V2 Drystar e as botas XT-8 GTX.

FATO ALPINESTARS VENTURE XT

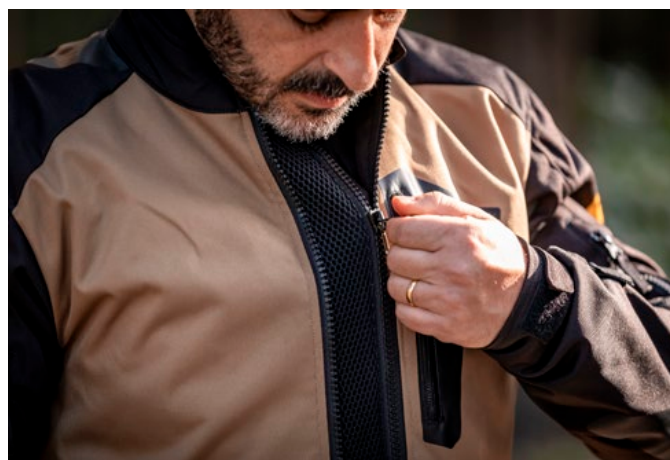
Dias longos expostos aos elementos, em condições de esforço físico mais exigentes do que o asfalto habitualmente nos obriga, requerem um equipamento em que a leveza e a capacidade de ventilação ganhem protagonismo. E uma resistência superior à abrasão também se agradece, porque o fora de estrada é bastante susceptível a alguns “azares” típicos da falta de atrito e piso irregular.

A Alpinestars conhece todas estas contingências e criou um produto que agrega todas estas características sem querer ser mais do que é... um conjunto adaptado para a pilotagem no fora de estrada, pronto para desafiar os elementos em conforto e segurança.

O design é simples e discreto, e esta cor térrea encaminha-o para o registo aventureiro, sem perder a classe necessária para poder aparecer de vez em quando no asfalto. O corte do casaco e das calças favorece a liberdade de movimentos, contando com ajustes nos antebraços, punhos e cintura. O tecido escolhido apresenta um padrão trabalhado para ser resistente à água, e encontramos reforços de película de poliuretano em zonas mais atreitas à abrasão (cotovelos e joelhos).

No interior das pernas existem uns bem desenhados painéis em cabedal que nos ajudam a “segurar” a máquina quando rolamos em pé. Na zona do colarinho, a construção mais macia do tecido contribui para o conforto numa extremidade importante, o nosso pescoço.

No casaco, a nível da capacidade de arrumos, >>





encontramos dois grandes bolsos frontais, um no fundo das costas, com abertura lateral, e dois grandes no interior, com fecho simples por velcro. Na zona do peito, colocado no exterior, encontramos um útil bolso estanque, com dimensões capazes de albergar um smartphone. Nas calças, para além dos tradicionais bolsos de abertura diagonal junto à cintura, surgem uns típicos “compartimentos de carga” na lateral das pernas.

Toda esta capacidade de arrumos encontra-se escondida do exterior, mantendo um desenho limpo de protuberâncias ao longo de todo o equipamento.

No que concerne à segurança, a certificação europeia CE de classe A, é uma garantia de que estamos prontos para qualquer eventualidade menos feliz. Para além das tradicionais protecções de ombros, cotovelos e joelhos (todas incluídas), as protecções de costas e peito são fabricadas com a tecnologia Nucleon Flex Plus, otimizando a sua resistência ao impacto. O blusão Venture XT é compatível com a utilização do sistema de airbag Tech-Air 5 da Alpinestars.

Este fato foi utilizado em situações climáticas exigentes, em que as amplitudes térmicas põem à prova o nosso conforto ao longo do dia. A liberdade



de movimentos será das características que mais se destacam, é um conjunto leve e prático, sem perder a robustez necessária que nos dá a sensação de “armadura”. Na inexistência de forro interior, um casaco técnico foi utilizado nas horas mais frias do dia, sendo que os extensos fechos de ventilação (braços, costas e peito), foram largamente explorados no sentido de equilibrar a temperatura corporal. Como nota menos positiva fica a ausência de um fecho adicional no início do zipper frontal.

BOTAS ALPINESTARS XT-8 GORE-TEX

As botas XT-8 GORE-TEX cumprem a sua função com brilhantismo. De construção laminada, o drama das intempéries fica relegado para segundo plano, visto que as suas características técnicas (graças ao uso da membrana impermeável) nos garantem uns pés secos e confortáveis. Estas botas de aventura conseguem ser discretas o suficiente para serem as companheiras de um dia mais baseado no asfalto, mas a sua sola mais agressiva e os painéis reforçados em toda a sua estrutura (com reforço interior específico na zona do calcanhar e pontas dos pés), prometem uma performance superior nos terrenos mais difíceis.

A operação de calçar/descalçar é facilitada pela

abertura generosa da língua frontal, e os fechos de alavancagem são muito práticos neste contexto.

Fora da moto, são bastante confortáveis ao caminhar, sem os guinchos estranhos típicos das botas de enduro, e com uma resistência superior a outros equipamentos mais asfálticos.

LUVAS DRYSTAR COROZAL V2 DRYSTAR

As luvas Drystar Corozal V2 Drystar encontram-se na sua segunda geração, e o seu compromisso com o conforto nos dias mais exigentes continua bem assegurado.

Tal como o seu nome indica, o material utilizado no seu fabrico contém uma componente de impermeabilização, tornando-as resistentes à água. Sem serem demasiado volumosas (como seria de esperar de umas luvas de inverno), as suas dimensões contidas permitem uma maneabilidade superior, mantendo as suas características isoladoras do frio. Na parte superior temos uma protecção reforçada nos nós dos dedos e ao longo de toda a sua estrutura surgem reforços almofadados para garantirem uma protecção extra. A sua morfologia agrega pontos de extensão para maior liberdade de movimentos. Boas luvas para um dia de aventura no asfalto (e fora dele). //



Johan Pereira

Motociclista, peregrino da liberdade

De Portugal à Finlândia, ATRAVESSANDO 20 PAÍSES EM 26 DIAS

No outono de 2023, embarquei numa jornada que mudaria a minha perspectiva de vida para sempre.

Percorri sozinho seis países, cada um com as suas próprias histórias, paisagens e desafios únicos. Esta experiência transcendeu uma mera descoberta de novos lugares, foi uma viagem de auto-descoberta.

A paixão e o espírito aventureiro, que sempre me definiram, foram os motores desta aventura solitária. Mas isso foi apenas o início.

Inspirado pelo que aprendi e vivi na estrada, decidi embarcar numa nova aventura, mas desta vez, não estarei sozinho. O meu pai, João Pereira, com 50 anos, juntou-se a mim para embarcar nesta jornada. Planeámos uma viagem de Portugal até à Finlândia, atravessando 20 países distintos numa jornada ao longo de pelo menos 26 dias.

Para esta expedição, levaremos uma Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports de 2023 e uma BMW R1200 GS Adventure de 2016 como nossas companheiras de viagem, escolhidas pela sua robustez, que prometem ser capazes de enfrentar qualquer desafio que se apresente no nosso caminho.

Ao longo desta viagem, tencionamos visitar locais com significado histórico e cultural, cada um com o potencial de nos ensinar algo valioso sobre a humanidade e de nós próprios.

A nossa jornada não é apenas física, é também uma exploração emocional e espiritual dos locais que visitaremos e das histórias que estes contam.

Esta viagem com o meu pai será mais do que uma aventura, uma oportunidade para fortalecermos a nossa ligação.

Ao explorarmos novas terras e enfrentarmos desafios

juntos, espero que também descubramos mais sobre nós e um sobre o outro. Esta aventura será uma oportunidade de crescimento mútuo, uma oportunidade para experienciar juntos a incrível diversidade e beleza do mundo.

Planeamos documentar cada etapa desta jornada, não apenas para partilhar a nossa aventura, mas também para incentivar outros amantes de motociclismo.

À medida que nos preparamos para partir, sinto uma mescla de entusiasmo e expectativa. Sei que esta viagem será diferente de tudo o que já fizemos antes. Estou ansioso pelas estradas que temos pela frente, pelas histórias que vamos descobrir e pelos laços que vamos fortalecer.

A partida está prevista para dia 11 de abril de 2024 e vamos tentar relatar, aqui, alguns dos momentos significativos desta viagem. //

[Clique aqui e conheça ao pormenor toda a viagem](#)



MOTRON



X-NORD

125 3,499 € **

125 TOURING 3,699 €

NOMAD

125 3,299 € **

Leave Boring Behind



Motron.Motorcycles/



Motron.Motorcycles/

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

**

Acresce Despesas de Legalização e Transporte.



A festa DAS MOTOS

A 26ª Feira portuguesa de motos, acessórios e equipamentos decorreu de 25 a 28 de Abril de 2024 na EXPONOR, Porto, e o Andar de Moto esteve lá, para comungar nesta que é uma verdadeira festa do motociclismo nacional.

Foi a oportunidade para os portugueses poderem ver ao vivo, pela primeira vez, as mais recentes motos e scooters que estão a chegar ao nosso mercado, ou reverem modelos que, não sendo novidade, não deixam de tentar os mais pacatos e conservadores motociclistas.

Não seria justo comparar a Expomoto com outros salões de motos, sejam eles magnânicos, como a EIMA em Milão, ou conceituados como a INTERMOT, em Colónia e o Tokyo Motorcycle Show,

onde as marcas competem entre si para exibirem em destaque, mais do que os seus novos modelos, o seu potencial para deslumbrarem, encantarem, inspirarem, angariarem, conquistarem ou fidelizarem potenciais clientes.

E não seria justo porque a dimensão do mercado deste nosso jardim à beira-mar plantado não justifica grandes efusividades em termos de investimento, apesar de ter vindo paulatinamente a aumentar em termos de unidades matriculadas nos últimos anos.

Na conjuntura actual, em que a vasta oferta de >>



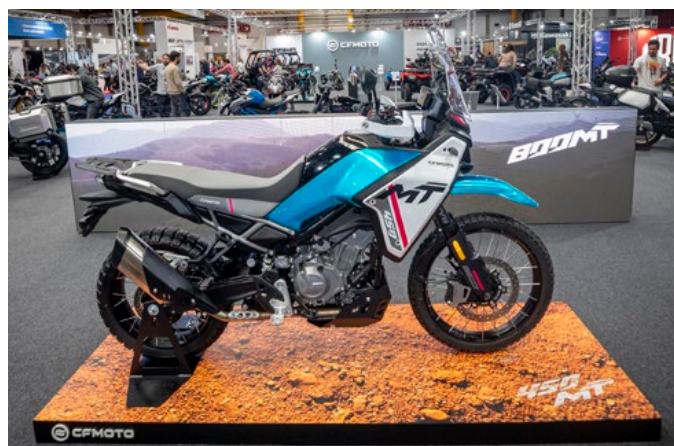


marcas e modelos emagrece ainda mais as parcas margens de lucro, sobretudo considerando que as motos de baixa cilindrada (as 125cc) representam cerca de 66% das vendas, o mercado português é absolutamente residual em termos europeus e ínfimo em termos globais.

No entanto, talvez esse facto fosse suficiente para justificar um maior empenho de todos os que orbitam este nosso mundo das motos, a começar pela organização do evento e a acabar nos potenciais visitantes, passando inevitavelmente pelos importadores das marcas.

A nível da organização, muito poderia ser melhorado para atrair os visitantes. A divulgação bastante envergonhada, o estado desleixado do exterior das instalações, a falta de iluminação nos pavilhões, o sistema de áudio aterrador e ininteligível e a ausência de alguns espetáculos ou atrações que pudessem potenciar maior atração e animação para garantir uma prolongada permanência no recinto, seriam seguramente uma receita para melhorar a experiência dos visitantes e os resultados dos expositores.

Ao nível das marcas, a ausência de alguns impor-



tadores não passou despercebida do público. E se bem que, entre os presentes, alguns mostraram um esforço bastante grande e louvável para dar cõr à festa, outros houve que, acredito, poderiam ter dado bastante mais, sem grandes investimentos. Bastava um pouco de imaginação.

Quanto ao público, já era previsível que tratando-se de um fim-de-semana alargado, coincidindo também com o GP de Jerez de La Frontera, a dispersão era inevitável. Apesar disso, e mesmo considerando a inflação e as restrições ao crédito, não se pode desculpar a tão fraca participação. Afinal,

sonhar não custa nada, e os sonhos podem bem, um dia, virem a realizar-se! //

EXPOMOTO EM NÚMEROS

A Expomoto 2024 contou com a presença de 45 marcas de motos, várias marcas de equipamentos e acessórios, e recebeu um total de 60 mil visitantes ao longo dos 4 dias.



Eficiência aerodinâmica AO EXTREMO

A especialista espanhola em equipamentos para motos, Puig, demonstrou na EICMA 2023 um conceito focado em aproveitar todas as regalias da aerodinâmica, a Diabla X.

Já apresentado em 2022, também na EICMA, o protótipo Diablo X voltou a estar presente na feira internacional de motociclismo em 2023 com soluções aerodinâmicas que nos podem dar uma amostra do futuro quanto ao equipamento aerodinâmico funcional para as nossas motos.

Adornada com equipamentos Puig, a Diablo X baseia-se numa Yamaha MT-09 munida de adornos aerodinâmicos todos eles com um propósito final: tornar a aerodinâmica da naked da Yamaha mais eficiente.

Carles Puig e a sua equipa de Design definem a fluidez aerodinâmica da Diablo X como: “criatividade que não é comprometida pelas necessidades de produção em massa das fábricas”.

No entanto, a MT-09 exposta na EICMA 2023 encontra-se diferente de como a conhecemos e possui umas asas frontais, um “cockpit” aerodinâmico, assento ajustável em altura que passou a monolugar, deixando espaço para mais soluções aerodinâmicas criativas no lugar do assento do passageiro, carenagens laterais novas com “asas”, jantes com um design de menos arrasto aerodinâmico e uma care-

nagem frontal minimalista onde assenta o defletor frontal ajustável.

A função das asas frontais, sob o farol LED, é de aumentar a força descendente do eixo dianteiro e aperfeiçoar o coeficiente aerodinâmico de penetração no ar, sendo este apetrecho o primeiro a ter impacto na aerodinâmica da Diablo X. A força descendente criada por estas asas na secção frontal providência um melhor contato da roda dianteira com o solo e maior estabilidade nas travagens e nas velocidades mais elevadas.

Uma novidade concebida especialmente para o design da Diablo X foram os protetores de manetes com espelhos integrados que apresentam uma forma fluida com linhas suaves para a diminuição do arrasto aerodinâmico. Fabricados em alumínio, os protetores podem ser colocados em duas posições, uma mais baixa que serve de protetor da manete e que tira partido da sua forma afiada, ou numa posição superior usufruindo assim dos espelhos retrovisores.

A fim de completar a otimização aerodinâmica, a Diablo X monta uma carenagem inferior frontal que favorece uma maior circulação de ar pelo motor e, conseqüentemente, melhora o seu arrefecimento.》》





As asas nesta carenagem dedicam-se mais uma vez à força descendente.

A Diablo X equipa um aileron na parte inferior do braço oscilante, tal como nas motos de GP, contudo neste protótipo o objetivo não é arrefecer o pneu traseiro, mas sim dar-lhe mais tração ao criar mais “downforce” através da sua aerodinâmica fornecida pela rotação da roda traseira que passa muito próxima deste aileron.

Onde naturalmente estaria o assento do passageiro, as “barbatanas” que o substituem têm o intuito de reduzir a resistência aerodinâmica e aumentar a estabilidade de MT-09.

Por fim, as novas carenagens laterais adquiriram um novo estilo baseado na gestão do fluxo de ar. Uma diferença importante em relação às carenagens laterais anteriores é que estas demonstram

um perfil mais suave com um design mais limpo que segue ao longo da silhueta da moto até às formas da carenagem da secção traseira.

Todos os recursos desenvolvidos pela equipa de Design da Puig foram pensados em oferecer não só uma aparência sublime, mas também totalmente funcional, como a própria refere: “Sem propósito, não há design”. Além disso, a adaptabilidade, aerodinâmica, ergonomia, tecnologia e o design minimalista foram igualmente tidos em conta.

A Diablo X é então descrita como um “conceito de moto naked que flui para o futuro com componentes eletrónicos inteligentes, multifuncionais e ajustáveis.” A missão da Puig é trazer novas possibilidades e capacidades às motos dos dias de hoje, com melhorias significativas na condução, performance e ergonomia das mesmas. //



MOTOS NOVAS



*Características
Dados técnicos
Preços*

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





Repsol inicia produção

EM LARGA ESCALA DE COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS

Unidade industrial de Cartagena tem capacidade para produzir 250 mil toneladas/ano de combustíveis renováveis a partir de resíduos, como óleos alimentares usados, que podem ser utilizados em aviões, navios, autocarros, camiões e automóveis.

Os combustíveis renováveis são a alternativa imediata para a descarbonização dos transportes, uma vez que podem ser utilizados nos veículos, com as infraestruturas existentes.

A nova unidade industrial da Repsol é a primeira na Península Ibérica dedicada exclusivamente à produção

de combustíveis 100% renováveis, com uma capacidade de produção de 250.000 toneladas/ano, na qual a petrolífera investiu 250 milhões de euros

Nestas instalações serão produzidos gasóleo renovável e combustíveis sustentáveis para a aviação (SAF) que evitarão a emissão de 900.000 toneladas de CO₂ por ano, uma vez que representam uma re-

dução de 90% nas emissões líquidas de dióxido de carbono, em comparação com o combustível mineral que substituem, pela menor intensidade de carbono do combustível renovável.

O combustível renovável, produzido a partir de resíduos orgânicos, como óleos alimentares usados ou resíduos agroalimentares, é uma solução rápida e sustentável para a descarbonização de todos os setores dos transportes, uma vez que podem ser utilizados em automóveis, camiões, autocarros, navios ou aviões, sem alterações dos motores e utilizando as infraestruturas de reabastecimento existentes.

Este tipo de combustível já está disponível nas estações de serviço da Repsol na Península Ibérica, em mais de 140 locais. O objetivo é chegar aos 600 postos de abastecimento antes do final deste ano, e aos 1.900 em 2027.

A fábrica de Cartagena irá processar 300.000 toneladas de resíduos orgânicos por ano, dando prioridade aos de origem nacional e europeia. Para assegurar a crescente procura de matérias-primas menos intensivas em carbono para a produção de combustíveis renováveis, a Repsol assinou um acordo estratégico com a Bunge através do qual adquire 40% de três instalações industriais dedicadas à produção de óleos e biocombustíveis em Bilbao, Barcelona e Cartagena, próximas dos complexos industriais da empresa.

Para garantir a rastreabilidade e a produção de biocombustíveis sustentáveis de acordo com as normas da Diretiva de Energias Renováveis (RED), a Repsol obteve certificações do Esquema Voluntário de Sustentabilidade ISCC-UE e do Sistema Nacional de Verificação de Sustentabilidade espanhol.

À nova fábrica de Cartagena, cuja produção de combustíveis renováveis representa 5% da sua produção total de gasóleo e 17% da sua produção de parafina, juntar-se-á, em 2025, uma segunda fábrica em Puertollano. Após um investimento de 120 milhões de euros, uma das unidades do complexo industrial será convertida para produzir 240.000 toneladas de combustíveis renováveis. A Repsol prevê ainda replicar este modelo

num terceiro centro industrial em Espanha até 2030.

A Repsol assumiu ainda o compromisso de transformar os seus seis complexos industriais na Península Ibérica em centros multienergéticos descarbonizados, capazes de processar todos os tipos de matérias-primas para produzir materiais com uma pegada de carbono reduzida.

Atualmente, a Repsol tem parcerias estratégicas com empresas líderes no setor do transporte rodoviário, de passageiros e cruzeiros em toda a Península Ibérica. Para promover a utilização de combustível de aviação sustentável em voos comerciais, a Repsol tem trabalhado com companhias aéreas como Iberia, Ryanair, Vueling e Air Europa.

Nos desportos motorizados, a Repsol está a desenvolver combustíveis renováveis para a equipa Repsol Honda MotoGP, a fim de cumprir o objetivo de utilizar 40% de combustível renovável a partir de 2024 e 100% até 2027.

O desporto motorizado é um excelente ensaio para este tipo de combustíveis, através de lições aprendidas nas condições mais exigentes, é possível colocar à disposição os melhores produtos para os nossos clientes.

A Repsol fabrica e comercializa biocombustíveis há mais de duas décadas e, desde 2019, incorpora resíduos orgânicos no seu fabrico. Os combustíveis renováveis já estão presentes em todas as Estações de Serviço num teor superior a 11,5% dos combustíveis vendidos, de acordo com a legislação em vigor.

Os custos de produção dos combustíveis neutros em carbono estão a tornar-se cada vez mais reduzidos, devido ao grande investimento tecnológico. Inevitavelmente, o preço para o consumidor final vai também começar a baixar, a partir do momento que as produções destes combustíveis ganhem escala.

Até 2030, espera-se que o preço para estas alternativas ronde 1,20 e 1,40 euros por litro. Já para 2050, as metas colocam o preço dos combustíveis renováveis abaixo de um euro. À data desta publicação, os preços do Gasóleo renovável já disponível em alguns postos de abastecimento da Repsol é, em média, de 2,11€ por litro. //





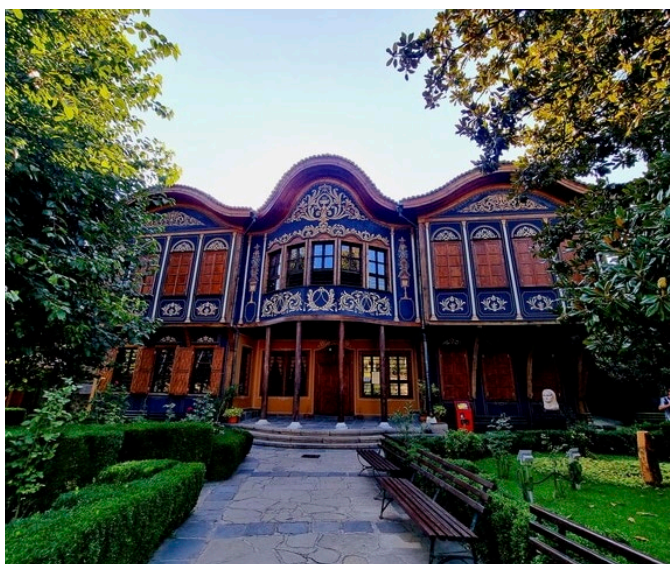
Passeando pela Grécia/Balcãs SUBINDO A BULGÁRIA ATÉ PLEVEN

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

Hoje ia subir a Bulgária. As saudades que eu tinha de passear por aquele país! Lembrava-me que a última vez que andara por ali, e estivera em Plovdiv, tive sensações muito agradáveis, com a simpatia do povo, os caminhos solitários ladeados por campos cultivados e as paisagens rurais com aldeias quase escondidas entre a vegetação. Por isso agora tinha em mente explorar outros sítios e outros percursos, assim a minha mão mo permitisse...

Ao pequeno-almoço pude encontrar-me com o pessoal do alojamento. De entre aquela gente simpática havia quem, efetivamente, se lembrasse de mim e da minha moto preta.

“Ah, já não tenho essa moto preta, agora é branca!”





“Pois, já passaram alguns anos teve de trocar por outra.”

“Bem, na realidade esta é a seguinte à que tive a seguir à preta...”

E vieram ver o meu ultimo modelo!

Entretanto, tal como da ultima vez que ali estive, o gatão veio tomar o pequeno almoço no meu colo. Há coisas que não mudam!

Considerando que eu estive ali há 6 anos, o bichano terá pelo menos uns 7 ou 8 anos. Lá ficou todo contente no meu colo enquanto eu arrefecia o meu pulso febril e tomava o meu café. Eu gosto de gatos!

Plovdiv, uma das cidades mais antigas da Europa, tem um imenso significado histórico como uma encruzilhada cultural que remonta aos tempos antigos. O antigo centro histórico de Plovdiv é um tesouro de património arquitetónico que reflete o rico passado e as diversas influências da cidade.

Na subida para a parte mais alta da cidade, perto da porta medieval de Hisar Kapia, fica a Casa Kuyumdzhioğlu, uma casa do sec. XIX que é hoje o Museu Etnográfico Regional de Plovdiv. Só pude visitar por fora pois estava fechada. Mas é tão linda que valeu na mesma o tempo que lhe dediquei.

O antigo Centro Histórico de Plovdiv possui uma mistura única de estilos arquitetónicos, incluindo arquitetura romana, bizantina, otomana e renascentista búlgara.

Quando volto a uma cidade procuro, sempre, ver o que ainda não vi e deixo, sempre, algo para ver quando voltar a passar lá. Desta vez eu queria subir até Nebet Tepe, uma das colinas da cidade. Nada de »





especial em termos de caminhada, já que eu estava alojada perto dali.

Ali foi onde a antiga cidade foi fundada. Os primeiros assentamentos em Nebet Tepe datam de 4.000 a.c. Dali de cima pode ver-se toda a cidade, desde os vestígios romanos até às colinas no horizonte. Dizem que as colinas de Plovdiv são sete (lembrei-me que Lisboa também é uma cidade de 7 colinas!) No entanto, sendo um ponto tão importante para a cidade e um monumento cultural de importância nacional, pareceu-me bastante negligenciado e abandonado a si próprio. Uma pena!...

As icónicas ruas estreitas de paralelo irregular, ladeadas por casas coloridas do século XIX, com distintos andares superiores salientes, são emblemáticas do charme da região.

As casinhas são tão fofas com fachadas ornamentadas e pisos superiores suspensos sobre estruturas de madeira, que só apetece fotografar e desenhar até à exaustão. E a cor das paredes, com o reflexo da luz forte do sol, tornava cada ruela estreitinha num “túnel de beleza”.

A porta medieval de Hisar Kapia é imponente, com

as casas em redor de cores fortes a tornar o conjunto verdadeiramente único.

Lembro-me que a primeira vez que cruzei aquela porta de moto, estava com a minha CrossTourer preta, assustei-me com a irregularidade das pedras do chão. Eu tinha tido motos mais baixas por tanto tempo que tive medo de, se me desequilibrasse com o saltitar da moto, não chegasse a tempo com os pés ao chão para me segurar de pé.

Claro que acabei por me rir de mim própria, como podia eu ter medo de cair com uma moto tão mais leve do que a que eu tinha antes? Qualquer pésada ao chão me equilibraria muito facilmente! E lá continuei o meu caminho pelas ruelas todas tortas da cidade, toda contente.

Depois do piso torto do centro histórico, qualquer paralelo parecia alcatrão lisinho! Eu sempre digo que, depois de experimentar o pior, qualquer coisa parece melhor.

A Bulgária pode não ser um país rico e ter algumas estradas em mau estado, (todos os países têm) mas, no geral, pode-se circular com bastante conforto pelo país. Na realidade a maioria das estradas que já percorri no país, (e foram muitas) estavam

em bom estado. E desta vez não foi diferente. Outra curiosidade que sempre me agradou no país é que, embora seja exigida uma vinheta para se circular nas autoestradas/vias rápidas, essa exigência não se aplica às motos. Lembro-me de andar pelo país e, embora sem conseguir ler uma palavra de búlgaro, perceber pelas figurinhas em placas, que estavam por todo o lado, que precisava de uma vinheta. Preocupada em poder ser intercetada pela polícia e não ter a dita cuja, assim que vi uma cabine de venda da coisa, fui tratar de comprar uma para mim. Qual não foi a minha surpresa quando a senhora me diz “Moto free!” Ainda perguntei se era free naquela estrada, mas ela, fazendo gestos de negação com as mãos, respondeu: “motos free in all Bulgaria!”. Wow! E eu habituada a que a moto pagasse para tudo, no meu país!

O meu destino era Veliko Tarnovo, uma cidade com uma importância significativa na história búlgara.

Não havia onde deixar a moto. Ainda andei para baixo e para cima, na rua, à procura de um cantinho para a pôr, mas nada! Então recorri à minha estratégia mais básica, subir o passeio e perguntar ao senhor da cabine de entrada se havia um sítio por ali onde pousar a minha motita para ir visitar a fortaleza. Claro »



Distribuidor Oficial


LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS


SINCE 1956

kappamoto.com



Ride your life.



que havia, ali mesmo! E lá ficou ela, quase no meio do caminho, onde ele me indicou, de forma que ele a pudesse ver. Não são fantásticos os búlgaros?

Para visitar a Fortaleza de Tsarevets é preciso comprar um bilhete. Oh valha-me Deus, além de ir derreter a mioleira caminhando colina acima debaixo do calor, ainda tenho de pagar por isso! E a Kaca (Tickets) sempre me faz sorrir!

E lá estava ela, a Fortaleza de Tsarevets, também conhecida como “Cidadedos Czares”. É uma fortaleza histórica construída durante o Segundo Império Búlgaro, possui até hoje um imenso significado histórico e atrai visitantes de todo o mundo.

As coisas que eu estudei e descobri sobre a Bulgária aparecem ali tão bem situadas. O leão tem uma presença significativa na cultura oficial dos búlgaros e é um símbolo do poder do Estado, também sendo integrado no brasão nacional. A palavra antiga para leão, lev, é utilizada para denominar a moeda da Bulgária.

E à medida que se sobe, as perspetivas sobre a cidade são muito bonitas.

Toda a colina era cidade, cercada por densas florestas e altos picos. Era certamente bastante impressionante, sobretudo pelo seu poder e imponência, que na época seriam bem maiores.

A localização estratégica da cidade, nas falésias sobranceiras ao rio Yantra, tornou-a numa fortaleza natural e num símbolo de força e resiliência.

Olha-se para os desenhos dos mapas e olha-se em redor, e está lá tudo! O rio Yantra a dar a volta a tudo, de uma forma que apenas um drone conseguiria registar.

No ponto mais alto da colina, fica a Igreja Patriarcal da Ascensão, que foi construída sobre os vestígios de uma igreja cristã antiga, do século V.

Durante o império búlgaro no século XIII, esta igreja era considerada a principal igreja do país, fazendo parte do patriarcado da igreja ortodoxa da Bulgária. Não haveria Czar sem o patriarcado, daí a grande importância desta igreja na época.

Hoje, depois de restaurada, não funciona como igreja e não conserva, certamente, grande parte das suas características originais, mas é um espaço bonito e intrigante, pela decoração que ostenta.

Ui, estava tão fresquinho ali dentro que só faltava um banco ou uma cadeira para eu ficar por horas lá dentro!

Sair dali era como cair no mundo real, depois de ter relembrado trechos da história da Bulgária que trazia comigo para me orientar, desde a cabine da entrada.

Bora lá, que para baixo todos os santos ajudam.

Pleven está localizada numa região agrícola na planície do Danúbio, eu já lá andara perto quando

fizera o Rio da nascente até ao delta, mas explorara a redondeza deixando a cidade para ver mais tarde.

Ora o “mais tarde” seria hoje, por isso siga para lá que tenho fome, quero ver coisas e comer sem pressas!

A praça principal de Vazrazhdane é o “centro do mundo” ali!

A gente começa a caminhar e parece que toda a praça foi preenchida por uma enorme fonte sem fim, que passa, ora por baixo ora por cima dela. Está por todo o lado! Com desníveis, cascatas e repuxos de vários tipos e estilos, aquilo dá caminhos criativos em várias direções, com gente que se senta um pouco em qualquer lado a ler ou a conversar. Há um clima curioso e diferente por ali!

Ao passear ao longo da enorme fonte encontrei os 3 famosos sapinhos de Pleven sobre uma pedra. Ao que parece alguém tentou “sequestrar” um deles, danificando a simpática obra escultórica. Um cidadão anónimo conseguiu evitar o sequestro tornando-se oficialmente o seu salvador.

Sempre que me passeio pelos países de leste tenho aquela sensação de caminhar pelas histórias da História que estudei na escola, por isso os memoriais chamam-me a atenção, pois podem referir-se a eventos que eu já conheci. E assim era, outra vez, »



CRÓNICA

naquele momento!

É o monumento “Bratska Mogila” que foi construído nos anos 70 em memória dos combatentes caídos contra o fascismo e o capitalismo. Hoje também glorifica os soldados búlgaros que morreram na Guerra Russo-Turca.

E a câmara da cidade ao fundo.

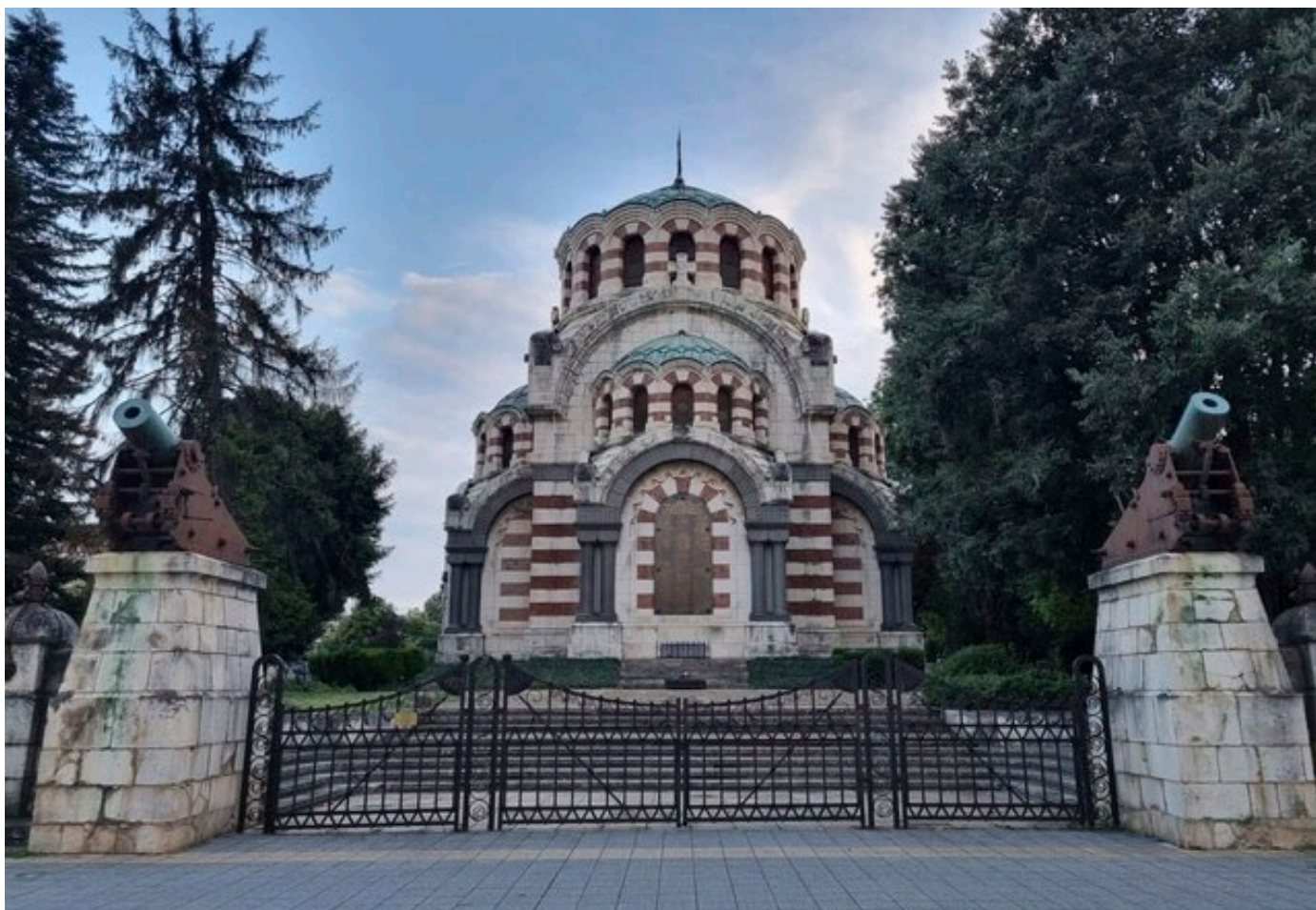
Depois, lá estava a Capela-mausoléu de São Jorge, o Conquistador.

O mausoléu foi dedicado aos soldados russos e romenos que morreram durante o cerco de Pleven em 1877 e é chamado de São Jorge, em homenagem ao padroeiro dos soldados. E eu a pensar que estava lá dentro o santo!

Muitos dos restos mortais dos soldados foram depositados no local. O edifício faz parte do brasão da cidade.

Era hora de ir para casa... O meu quarto ficava lá bem no alto, o que me proporcionava uma perspetiva bem bonita da cidade... ou antes, daquele lado da cidade!

Davam chuva para amanhã, por isso eu estava a preparar-me mentalmente para o banho e a escolher as visitas de interiores, já que na rua provavelmente não daria para ver grande coisa. Amanhã seguirei para a Sérvia... //



QJ SRT700X

6
ANOS
GARANTIA
QJ



**OFERTA DO KIT
DE 3 MALAS QJ
7.990€***

- ✓ Motor bicilíndrico de 698 cc
- ✓ Potência: 54kW (73,5 CV)—limitável a 35kW
- ✓ Travões Brembo ABS BOSH 9,1M
- ✓ Suspensão Marzocchi
- ✓ Crash Bars de série
- ✓ Jantes com raios cruzados e pneus Metzeler Tourance TL
- ✓ Bancos e punhos aquecidos
- ✓ Quadro de instrumentos com ecrã TFT 5"
- ✓ Iluminação Full Led

Cores ● Vermelho ● Cinzento ● Branco

Let's connect!



*PVP (IVA incluído - Portugal Continental) - Custos de transporte, matriculação, I.S.V. e I.U.C. não incluídos no preço. Oferta válida até 31 de Maio.

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



Os factos E OS BOATOS

Nem a meio do campeonato de 2024, já muito se fala no de 2025, com lugares na grelha garantidos e outros nem por isso. Aqui está um resumo completo das contratações confirmadas e últimos rumores no que diz respeito à grelha de MotoGP do ano que vem.

Vamos começar com quem já foi confirmado e tem contrato assinado para 2025.

Brad Binder fechou um novo acordo com a KTM no final da temporada de 2023, que fará com que o sul-africano permaneça até 2026 com a marca austríaca. No início da temporada de 2024, a Ducati vinculou os serviços do atual Campeão do Mundo Francesco Bagnaia até 2026, enquanto

também garantiu o futuro da estrela da Moto2, Fermin Aldeguer.

O Campeão do Mundo de 2021, Fabio Quartararo, comprometeu o seu futuro com a Yamaha por mais dois anos, por uma soma astronómica de 12 milhões, o que o torna o piloto mais bem pago na grelha atual, enquanto a marca japonesa aposta no seu projeto de reconstrução.

Enquanto isso a Honda tem Luca Marini e Johann Zarco presos até o final da temporada de 2025.

DUCATI

A maioria dos pilotos fica sem contrato no final da atual temporada, e alguns estão em duelo direto pelos cobiçados lugares de fábrica. O maior lugar em disputa é o parceiro de Bagnaia na equipa de fábrica da Ducati a partir de 2025, com o titular Enea Bastianini a renovar a rivalidade com Jorge Martin (Ducati Prima Pramac) pelas honras de fábrica.

O vice-campeão do ano passado já deixou as suas intenções claras mais do que uma vez este ano, com o espanhol a exigir um lugar de fábrica, mas ainda não se sabe se a bordo de uma Desmosedici ou noutra lugar.

O oito-vezes campeão do mundo Marc Márquez também está no baralho, para já com um contrato com a Gresini Racing até ao final de 2024, não se sabendo qual será a sua preferência futura enquanto continua a aclimatar-se à GP23.

Para Marco Bezzecchi e Fabio Di Giannantonio, o futuro da equipa VR46 terá de ser resolvido antes de saberem em que moto vão correr em 2025, e ainda há poucas indicações sobre onde Franco Morbidelli (Ducati Prima Pramac) e Alex Márquez (Ducati Gresini) vão estar na próxima época.

APRILIA

Uma das questões que persistem na fábrica de Noale é se Aleix Espargaró vai optar por pendurar as botas no final da época. O piloto de 34 anos é o homem mais velho da grelha, mas tal como um bom vinho, tem produzido algumas performances vintage nos seus últimos anos. O três-vezes vencedor declarou anteriormente que a decisão está nas suas mãos.

Do outro lado da boxe, Maverick Viñales está



a tentar assegurar um contrato para 2025, e desempenhos como a recente vitória no GP das Américas devem reforçar a sua causa.

Na Trackhouse Racing, o futuro de Miguel Oliveira e Raul Fernández está no ar enquanto continuam a ajudar a equipa americana a integrar-se no MotoGP. Já muitos críticos de bancada dizem que Miguel ficará apeado, mas o único português no Mundial continua a ser um dos pilotos com mais vitórias e decerto o seu conjunto de capacidades, com progresso gradual mais do que resultados explosivos, será ainda apelativo para várias marcas.

KTM

Um lugar de fábrica ao lado de Binder para 2025 está em aberto e, tal como as coisas estão, parece uma disputa direta entre Jack Miller (Red Bull KTM Factory Racing) e Pedro Acosta (Red Bull GASGAS Tech3) por um lugar ao lado do sul-africano. Nem vale a pena mencionar qual dos dois tem exibido maior potencial, pelo que o lugar de Miller pode efectivamente estar em risco, mas por outro lado, ele é o único Australiano na grelha e espanhóis não faltam...

O futuro de Augusto Fernández também está indeciso na GASGAS Tech3.

YAMAHA

Alex Rins, seis vezes vencedor, compete ao lado de Quartararo na equipa de fábrica da Yamaha, depois de se ter juntado à Honda na época passada. O espanhol tem um contrato de um ano mas dificilmente a marca irá arranjar um melhor candidato para secundar o Francês. //



Suzuki YOSHIMURA SERT VENCE

A Suzuki Yoshimura SERT venceu a ronda de abertura do Campeonato do Mundo de Resistência de 2024, com a BMW em segundo e a Yamaha YART a recuperar para terceiro.

A Suzuki acabou por vencer as 47ª 24 Horas Motos que liderou na fase final, depois de ter recuperado de uma queda prematura para passar para a frente quando a equipa campeã do EWC, a Yamalube YART Yamaha EWC Official Team, caiu logo de manhã.

A National Motos Honda Nº 55 (acima) conquistou a vitória na Taça do Mundo de Resistência FIM em Superstock, seguida pela Chromeburner-RAC41-Honda e pela 3ART Best of Bike.

A BMW Nº 37 Motorrad World Endurance Team, (acima) pilotada por Mykhalchyk, Guintoli e Reiterberger terminou em segundo, tendo mesmo liderado umas voltas, com a YART de Hanika, Canepa e Fritz, líderes iniciais até uma queda de Hanika de madrugada, a recuperar para terceiro, depois de um dia e de uma noite cheios de ação em França.

A Kawasaki Bolliger Suíça que tinha como piloto mais rápido o português Pedro Nuno acabou num excelente 7º lugar que lhe dá a 6ª posição na tabela após esta primeira prova do Mundial. //

Rockster

Rockster Flat 125
por 2,899€*

Rockster 125
por 2,899€*

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

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

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

Getting away is finding yourself. **



MACBOR.PT

SEGUE-NOS



MACBOR RECOMENDA **MOTUL**

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



Bimota REGRESSA EM 2025

O icónico fabricante italiano de motos Bimota vai regressar ao palco das corridas mundiais em 2025, competindo no Mundial Motul de Superbike, numa parceria com a Kaswasaki.

Embora o Mundial Motul de Superbike de 2024 possa ter acabado de começar, há novidades em torno da temporada de 2025, já que a Bimota estará de volta à grelha das SBK. A empresa vai associar-se à Kawasaki numa joint venture que resultará num chassis Bimota com motor Kawasaki (mais tecnologia aliada), competindo na classe de SBK.

Não só o motor da Ninja ZX-10RR será familiar, mas também muitos dos membros da equipa, uma vez que a Kawasaki transfere os seus esforços para o programa de corridas da Bimota, marcando um momento importante na jornada da Kawasaki Racing Team após quase quatro décadas na principal série de corridas

global baseada em máquinas de produção que podem ser compradas em concessionários.

A Bimota tem uma longa história na competição, desde vencer o Campeonato do Mundo de 350cc em 1980 com Jon Ekerold numa Yamaha Bimota YB3 de dois cilindros e dois tempos, (semelhante a uma pilotada na altura no Nacional pelo agora Presidente de FIM Jorge Viegas) a ter sucesso na Fórmula 1 TT com Virginio Ferrari a conquistar as honras do Campeonato em 1987 a bordo de uma YB4R.

De modo algo estranho às máquinas de quatro tempos, a Bimota ganhou nada menos que sete corridas no primeiro Campeonato Mundial de Superbike, em 1988, graças a Davide Tardozzi (2

acima) e Stephane Mertens.

Mesmo no final do ano 2000, a Bimota ainda foi capaz de alcançar uma vitória numa corrida de SBK graças ao falecido Anthony Gobert, a bordo de uma máquina SB8R que subiu ao degrau mais alto do pódio num fim-de-semana de corrida molhado em Phillip Island. A marca ainda tentou competir numa fase mais recente com Terry Rymer e mais tarde em 2014 com Chris Iddon através da equipa Alstare.

Agora, reconhecendo não só o legado da Kawasaki nas corridas de Superbike, mas também a estreita cooperação e sinergias entre o acionista maioritário da Bimota, a Kawasaki, e o fabricante italiano sediado em Rimini, a nova equipa irá operar sob o título de “Bimota by Kawasaki Racing Team” para 2025.

Com uma máquina desenvolvida em conjunto pela Bimota e pela Kawasaki, a nova equipa desempenhará um papel fundamental no reconhecimento global e na presença no mercado da marca Bimota, sendo também crucial para realçar a habilidade artesanal e o cuidado que envolve a criação de cada Bimota. Espera-se que esta apreciação mais alargada da marca Bimota e do seu ADN de competição crie também um aumento da procura e das vendas de motos de estrada Bimota.

Com esta nova direção para a Kawasaki nas SBK, o Presidente e Diretor Executivo da Kawasaki Motors, Ltd. Hiroshi Ito, partilhou as suas ideias: “A Bimota tem uma reputação invejável de excelência no design e fabrico de motos. A nossa visão para a evolução desta marca mundialmente famosa vê as corridas como o próximo passo lógico, tanto em termos de desenvolvimento de produtos como de exposição da marca no palco global.

O nosso compromisso para com o Mundial de SBK é mais forte do que nunca e esperamos que este novo projeto de corrida energize os fãs da Bimota e da Kawasaki. A paixão pelo sucesso nas corridas mantém-se e aguardamos com expectativa a presença

da Bimota by Kawasaki Racing Team na grelha de SBK 2025”.

O COO da Bimota, Pierluigi Marconi, comentou:

“A engenharia, a tecnologia e o apoio comercial diário já oferecidos pela Kawasaki colocaram a Bimota de novo na consciência dos meios de comunicação e dos potenciais clientes; agora é altura de dar o próximo passo na nossa evolução.

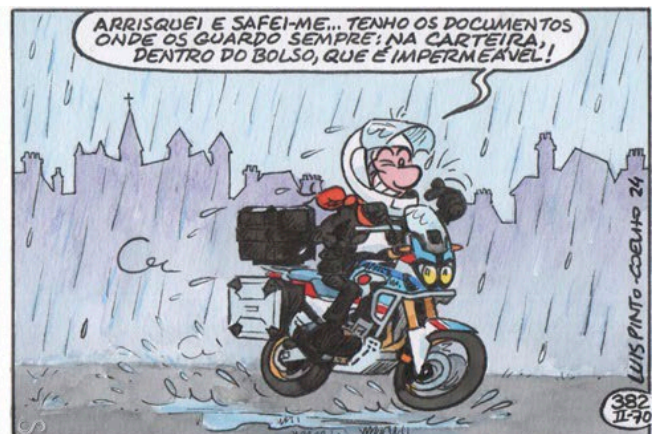
A Bimota tem as corridas como parte do seu ADN desde o primeiro dia e competir nas SBK ao mesmo tempo que desenvolvemos a nossa nova gama e se expande a rede de concessionários tem uma lógica inegável. Com a experiência inigualável dos atuais especialistas da Kawasaki Racing Team, o apoio e cooperação da Kawasaki Motors, Ltd. no Japão enchem-nos de orgulho e otimismo. A Bimota by Kawasaki Racing Team irá certamente formar as bases do próximo capítulo da história da Bimota”.

O Diretor de Equipa da KRT WorldSBK, Guim Roda, concluiu: “Nos últimos treze anos, eu e todos os que trabalham na oficina da KRT em Granollers, dedicámo-nos de todo o coração ao projeto Kawasaki Superbike e conquistámos sete títulos de pilotos em SBK, além de inúmeros prémios de equipa e de construtor.

Agora - depois de a Kawasaki competir durante quase quatro décadas no Campeonato do Mundo de Superbike - estamos orgulhosos de fazer parte de uma nova era, formando a infraestrutura da nova Bimota by Kawasaki Racing Team.”

“(…) Estamos extremamente entusiasmados por sermos um componente central desta nova joint venture entre a Bimota e a Kawasaki. Estamos honrados por desempenhar o nosso papel neste novo projeto. Estou confiante de que temos a tecnologia e os recursos humanos necessários para sermos bem-sucedidos e será uma experiência nova e energizante colocar em campo uma impressionante equipa de dois pilotos no Mundial Motul de Superbike em 2025!” //





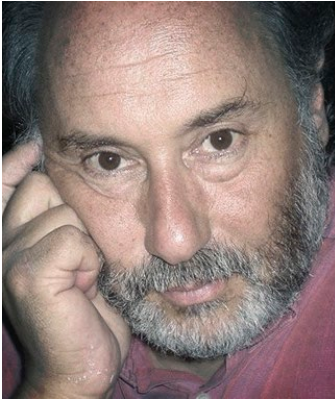
MOTOS **USADAS**

A stylized, high-contrast illustration of a motorcycle's rear suspension and wheel. The image uses a limited color palette of black, white, and yellow, with a heavy use of halftone and cross-hatching for shading and texture. The focus is on the mechanical components, including the rear wheel, a disc brake, a shock absorber with a coil spring, and the rear fender. The overall aesthetic is graphic and industrial.

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



ANDAR DE MOTO



Paulo Araujo
*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Ligar o COMPLICÓMETRO

É engraçado como, com o passar do tempo, as coisas se complicam, quando se deviam simplificar. Quando comecei a andar de moto, estávamos nos anos setenta. Não havia navegadores, nem GPS, nem telemóveis e as motos eram todas “naked”. Isso quer dizer que, para viajar, primeiro tínhamos de adaptar a moto... Um vidro ou, para os mais radicais ou endinheirados, uma carenagem, malas, um saco de depósito e uma boa provisão de elásticos para acabar de prender a restante bagagem que inevitavelmente não cabia nos anteriores.

Por vezes, a maneira de melhorar travões, suspensão e iluminação faziam da cada moto um projeto pessoal, único e ao gosto do proprietário...aliás, é daí que vem o termo “custom”.

Para viajar, tínhamos de fazer bem as contas às divisas de que iríamos precisar para atravessar vários países, pois nem em França aceitavam Libras, nem em Espanha Escudos, e por aí fora... e nem os cartões eram internacionais! Mais do que uma vez tive de recorrer ao ardil de encher primeiro o depósito e confessar depois que não tinha Francos, deixando um Francês irritado a consultar o jornal do dia para saber o câmbio da libra e, a medo, aceitar o pagamento...

Uma boa revisão de todos os elementos, pneus novos e provavelmente uma corrente recente e bem lubrificada, a menos que a moto fosse uma BMW... Se a viagem fosse através da Europa por uns milhares de quilómetros, levar um pneu traseiro ou comprar um pelo caminho era habitual, pois 3-4 mil Km a boas velocidades davam conta do rasto e as multas eram muito mais que o eventual custo do pneu... Lembro-me de ter de convencer os Gendarmes que o pneu de trás liso teria de acabar a viagem porque estávamos na Normandia e o barco era logo ali...

Muitas vezes, a noite era passada onde o cansaço ditava, num saco-cama à beira da estrada a ouvir os estalidos

do motor a arrefecer ao nosso lado... já que também não havia Booking nem Airbnb nem marcações de última hora por telemóvel.

Agora, se tivermos a moto certa, já vem com vidro alto e malas, além de faróis, ajudas eletrónicas, banco e suspensão que se ajusta automaticamente ao tamanho e peso do pendura e aos nossos gostos ou estilo de condução e, claro, um irritante navegador que nos vai mandando para onde não queremos ir e ao mínimo desvio baralha tudo enquanto refaz os cálculos...visto que, fiados no navegador, provavelmente mal olhámos para a rota a empreender antes de sairmos de casa e o fazemos apenas com uma vaga ideia de para onde devíamos estar a rumar.

Agora, tudo se simplificou... O Euro é aceite na maior parte dos países que poderíamos visitar na periferia, e qualquer pneu dura pelo menos 8.000 Km, até porque o tempo de atravessar uma Europa sem auto-estradas, mas também sem radares na sua maior parte, a mais de 170 Km/h, já lá vai... Agora, podemos escapar pelos 130-140, mas vai depender do país e da disposição do polícia no dia.

E no entanto, complicou-se... quando devia ser quase pegar no cartão de crédito, enfiar umas mudas de roupa nas malas e zarpar, há gente que complica, que vem para os fóruns perguntar que pneu é o melhor ou que óleo de caixa colocar na transmissão e quantos Km vai durar... Se é seguro atravessar a Nasdrovia de cima sem escolta policial ou se na Parvónia Setentrional recebem bem os motards...

Epá, vivam um bocadinho! Parte do gozo é ir à descoberta, deixando não ao acaso, mas à vontade do momento, os detalhes mais finos da rota e das paragens... só assim, vamos encontrar gente extraordinária, sítios inesquecíveis e recordações que perdurarão muito para lá de quando já não tivermos energia nem saúde para mais! //



A verdadeira aventura nunca acaba

A nova Africa Twin Adventure Sports é verdadeiramente especial. Mais binário em regimes médios para uma forte aceleração em ultrapassagem. Quatro modos de condução predefinidos abrangem a maioria das situações, com a opção de definições totalmente personalizadas. Existe também a opção da nossa exclusiva transmissão de dupla embraiagem de seis velocidades DCT. E agora com uma roda dianteira de 19 polegadas, com pneu 110/90-19, uma altura do assento mais baixa e a suspensão eletrônica Showa-EERA de série trabalham em conjunto para proporcionar um comportamento impecável em estrada. Para tirar o máximo partido do depósito de combustível de 24,8 L, uma nova carenagem e um para-brisas ajustável em altura de 6 vias proporcionam proteção contra o vento para aqueles dias longos e agradáveis em viagem. É exatamente para isso que esta moto foi feita. **Realize o seu Sonho.**

