



SUZUKI *GSX-8R*



TESTE

GAMA PNEUS BATTLAX ADVENTURE DA BRIDGESTONE

- » **DOSSIER**
MOTOS 125CC
- » **TESTE**
CFMOTO 450MT
ROYAL ENFIELD HIMALAYAN
VOGE 900DSX
- » **REPORTAGEM**
DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE
- » **TOM VITOÍN**



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

Bug no Kit de Unhas

Desafiar os nossos receios e enfrentar as dificuldades é o caminho para melhorar as nossas aptidões e aumentar a autoconfiança. Qualquer “coach motivacional” apregoa estes princípios como se fossem automáticos. Mas a verdade é que, no mundo real, todos temos limitações que não vamos conseguir ultrapassar. No meu caso é o offroad! Compreendo o princípio que move quem vive para ele. A integração na natureza, alcançar locais quase inacessíveis, as paisagens bucólicas isentas de intervenção humana e o desafio de conquistar os caminhos mais difíceis. Também gosto! Mas quando isso envolve um extremo esforço físico e um risco eminente para a integridade física, começo a ter dúvidas. Além do mais, a Humanidade já estragou tanta paisagem com estradas asfaltadas que quase acho um desperdício não as usar. Até porque prefiro a relativa previsibilidade do asfalto à garantida instabilidade de qualquer superfície constituída por pó e pedras. Mas recentemente fui posto à prova. Ao final do dia, com o cansaço acumulado, uma moto demasiado potente e pesada e um caminho que até as cabras devem lamentar ter que usar, o inevitável aconteceu. O interface entre

o cérebro e os comandos da moto encontrou um bug e, quando dei conta, estava sentado no chão, algo dorido e sem perceber o que me tinha acontecido! Felizmente, poucos minutos depois, estava completamente lúcido e só não continuei os poucos quilómetros que faltavam para chegar ao hotel porque a organização do evento, devido ao facto de o meu sistema ter feito reset e ter estado inconsciente, me obrigou a ir ao hospital fazer um TAC e raios X para garantir que tudo estava em condições. Felizmente estava! Tal como a moto, que tampouco sofreu danos significativos e que nem sequer teve que enfrentar um orgulho ferido.

Com isto quero apenas agradecer todo o apoio recebido, a começar pela Bridgestone e à equipa da organização do evento, a Ant Productions, ao pessoal dos hospitais de Seia e da Guarda, aos bombeiros das ambulâncias, aos colegas presentes no evento e à simpática equipa do hotel Casas da Lapa que fez serão à minha espera para me servir o jantar. E porque não também um agradecimento extra à Bihl que fez questão de substituir gratuitamente o meu Arai Tour-X5 que foi quem, no meio de tudo, ficou mais maltratado e que, ao contrário de mim, não ficou com mais uma história para contar! //

8 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 26** KTM 990 RC R
- 28** FB MONDIAL PIEGA 125 ABS
- 30** VOGÉ SR1 ADV
- 32** BMW R100 "GRAY BROWN"
- 34** ASSISTENTE DE MUDANÇA AUTOMÁTICA



TESTE

- 38** SUZUKI GSX 8R
- 48** ROYAL ENFIELD HIMALAYAN
- 58** VOGÉ 900DSX
- 66** CFMOTO 450MT
- 74** GAMA PNEUS BATTLAX ADVENTURE DA BRIDGESTONE



DOSSIER

- 82** MOTOS DE CAIXA 125CC

REPORTAGEM

- 128** DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE



CRÔNICA

- 3** ROGÉRIO CARMO: BUG NO KIT DE UNHAS
- 6** PEDRO ALPIARÇA: POTÊNCIA E BINÁRIO
- 24** SUSANA ESTEVES: E SE PUDÉSSEMOS CALAR TODA A GENTE COM A DESCULPA PERFEITA?
- 106** ADELINA GRAÇA: A CORTINA DE FERRO 2024
- 120** GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS - CAMINHO DA SÉRVIA COM MUITA CHUVA...
- 130** TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 132** PAULO ARAUJO: TROCAS E PERMUTAS



ANDAR DE MOTO
SUPLEMENTO

FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira

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

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

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**

**BMW
MOTORRAD**

100
YEARS

MAKE LIFE A RIDE

MÁQUINA INFERNAL

NOVA BMW M 1000 R

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

5 ANOS
GARANTIA



*A tua vida é uma viagem.

MAKE LIFE A RIDE*

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

Potência E BINÁRIO

O meu amigo “Zé Torres” (chamemos-lhe assim por motivos de RGPD) sempre foi fã de motos desportivas. Em boa verdade ele é um absoluto viciado em adrenalina, com especial apetência por máquinas que andem rápido. Se o Zé fosse cão seria um galgo, se tivesse asas seria um falcão peregrino, até como carraça (!) arranjaría maneira de viajar no pêlo de uma chita. Como agravante de tão incómodo distúrbio, o Zé é extremamente competitivo, se andar na rua ao fim do dia, é bem capaz de se “picar” com a própria sombra.

A primeira vez que rodamos juntos, o Torres apareceu com uma desportiva de pista, um modelo bem acarinhado pelos pilotos de rua há umas décadas atrás. Um tetracilíndrico gritante, sempre pronto para um ataque de histeria quando subia de rotação. Curvado sobre o depósito, sempre com os olhos em alvo por detrás da viseira, a sua postura de ataque permanecia inalterada, fosse uma estrada esburacada onde não conseguia andar a mais de 30 km/h, fosse no meio de uma via circular urbana cheia de trânsito. O Torres estava sempre pronto, só precisava de um motivo, de uma faísca, para explodir.

Muito triste era o seu fado, quando já parado de cerveja na mão, se entregava ao pranto de ter ficado para trás mais uma vez.

- Rais'partam os vossos tractores pá!! - dizia desconsolado.

- Eu não percebo, dou tudo o que tenho, penduro-

-me todo nas curvas, meto duas abaixo e nas saídas vocês ganham-me 10 metros! Porquê?? Os vossos charutos nem um “R” zinho têm no nome pá...

Chegados à auto-estrada víamo-lo desaparecer no horizonte, num uivo balístico que rasgava o elemento ar a velocidades muito para lá do razoável. Ele nem gostava desse tipo de condução, mas o ego dorido tinha que nos reduzir a pequeno ponto reflectido nos espelhos.

Hoje em dia o meu amigo Zé Torres percebeu a diferença entre potência e binário. No mundo real, o efeito de fisga acaba por ser muito mais recompensador do que tentar dominar um propulsor a jato. A faixa de utilização de um bi/tri cilíndrico fomenta a convivência com os médios regimes, e o rácio entre esforço/gozo acaba por ser muito maior. Nos últimos tempos anda obcecado com um tal “LC8” austriaco, uma verdadeira besta difícil de domar (sobretudo nas suas primeiras gerações).

Encontramo-nos há dias - num acaso feliz, mas algo expectável - numa das melhores estradas da zona oeste. Ele estava no seu cavalo de pista cor de laranja, com barulho de Spitfire, e eu numa maxi-trail popular entre jogadores de golf e amantes de Vela. Não preciso de vos dizer o que aconteceu, mas acredito que ele irá continuar a sua busca pelo unicórnio mais veloz. Eu espero divertir-me muito a vê-lo tentar, sobretudo porque o tipo anda muito bem de moto... //

4 | Ever
DUCATI

4 anos de garantia*



Ducati Multistrada V4 S

Chegou o teu momento Ducati.

Chegou o momento de sentir a adrenalina, de viver cada curva, de libertar o teu espírito aventureiro. Chegou o teu momento de explorar novos limites aos comandos da Ducati Multistrada V4 S. Com a sua combinação incomparável dos seus 170CV de potência, o seu enorme conforto, a tecnologia mais avançada e os seus 5 modos de condução, deixarás a tua marca em caminhos inexplorados!

E isto não é tudo. Com o Ducati Active, decidirás com a máxima flexibilidade: poderás desfrutar da tua moto o tempo que quiseres, durante um mínimo de 2 anos e um máximo de 5. E, quando acabar o contrato, tens o controlo total: podes renovar o contrato e mudar a tua Multistrada V4 S por outra nova, ficar a pagar ou refinanciar o valor mínimo garantido ou devolvê-la e terminar o contrato. Chegou o teu momento Ducati.

Consulta as condições no teu Concessionário Oficial Ducati

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.





Moto dei Miti honrou Pasolini

HÁ ALGUNS ANOS QUE O CONHECIDO EMPRESÁRIO, COLECIONADOR E TEAM MANAGER GENESIO BEVILACQUA VEM ORGANIZANDO UM EVENTO A QUE CHAMOU MOTO DEI MITI, MOTOS DOS MITOS, ESTE ANO DEDICADO A RENZO PASOLINI.

ESTE ANO de 2024, o evento calhou no passado sábado, 4 de maio, e foi dedicado a Renzo Pasolini no fantástico cenário da Moto dei Miti, o museu semi-privado de Civita Castellana que alberga a coleção de motos do bem conhecido empresário, colecionador e Team Manager da Althea Racing, Genesio Bevilacqua, algumas delas pilotadas pelo próprio na sua juventude.

Celebrar este grande campeão, juntamente com o seu filho Stefano Renzo Pasolini, e ouvir o som da 250 HD de 1972 pilotada por Pasolini foi um momento inesquecível para os presentes.

Aqui ficam algumas fotos do dia com “I Pasisti d’Italia” e com a extraordinária participação de Stefano Renzo Pasolini, filho do piloto desaparecido em 1973.

Pode ainda fazer uma visita virtual ao Museu da da Moto dei Miti se clicar aqui //





MOTO GUZZI®

STELVIO

THE NEVERENDING JOURNEY



Stelvio, a Adventure Tourer da Moto Guzzi, foi desenvolvida para te acompanhar com o máximo conforto e segurança. Ao vasto equipamento de série, com Cornering ABS, Cruise Control, vidro regulável eletricamente, 5 Modos de Condução e Cruise Control, junta-se, na versão PFF Rider Assistance Solution, a tecnologia Radar 4D, com Aviso de Colisão Frontal, Informação de Ângulo Morto e Assistência a Mudança de Faixa. À tua espera nos Concessionários Autorizados Moto Guzzi.



Marca Mini pode vir a entrar no mundo das motos

MINI, A MARCA BRITÂNICA DE AUTOMÓVEIS PERTENCENTE À ALEMÃ BMW, ESTÁ A CONSIDERAR UM PROJETO PARA CONSTRUIR UMA MOTO COM A MARCA MINI, ISTO CLARO EM PARCERIA COM A BMW.

SIM, está em causa uma mota da Mini, e não uma mini moto. A ligação da Mini ao Grupo BMW significa que teria um caminho fácil para o fazer.

As suspeitas foram lançadas pela revista Auto Express que relata que, recentemente ao falar com a Diretora da Mini, Stefanie Wurst, sobre a possibilidade de uma mota com a marca Mini, esta afirmou: "Se houver interesse nos nossos mercados, é algo que consideraria",

Infelizmente para os adeptos das motos não elétricas, parece ser a mobilidade elétrica o único cenário em que a Mini se pode vir a aventurar no âmbito das duas rodas. "Temos bases na nossa família com a BMW Motorrad", relata a Auto Express que Wurst disse. "Eles também oferecem versões elétricas."

A atual gama de motos elétricas da BMW inclui apenas dois modelos, o CE 04 e o mais recente CE 02.

A Auto Express sugere ainda que, desses dois, uma moto com a marca Mini seria mais provavelmente baseada, tecnicamente falando, no modelo CE 02. A Mini teria simplesmente uma estética neo-retro diferente em comparação com o modelo original da BMW.

Stefanie Wurst apoia esta ideia, quando diz à Auto Express que o interesse da Mini em motos surge da perspetiva da mobilidade urbana. "Acho isto interessante porque é mobilidade urbana", diz Wurst. "A BMW está a produzir tanto no que diz respeito à mobilidade. Se fôssemos fazer algo, eu olharia primeiro para a família pois acho as opções interessantes."

A Mini não seria a primeira fabricante de automóveis a ter o seu nome estampado numa moto. Já existem a Aston Martin AMB 001, com base numa Brough Superior, e a Bentley com base numa Ducati Diavel, mas a Mini seria a primeira movida a eletrões! //

Kawasaki

GOOD TIMES

**0% JUROS | 48 MESES
0€ ENTRADA | TAEG 2,7%**

CAMPANHA VÁLIDA PARA TODA A GAMA

Recomendamos Lubrificantes

SCORPION

EXTRA

Recomendamos Equipamentos

Z 900

POR APENAS 226,88€/MÊS

0% JUROS | ENTRADA 0,00€ | TAN 0,0%

TAEG 2,7% | PRAZO 48 MESES

VALOR FINANCIADO 10.890,00€ | MTIC 11.456,90€

Exemplo para um contrato de crédito para Z 900 '24 a 48 meses. PVP de 10.890,00 €, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 10.890,00 €, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 226,88 €. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 2,7%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 11.456,90 €. A TAEG inclui o Imposto de selo no valor de 191,66 €. 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

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll



Scooter híbrida da SYM promete acabar com a ansiedade da autonomia

PARA COMBATER A FALTA DE CARGA NA BATERIA, A SYM SURGE COM A SOLUÇÃO DE UM MOTOR DE COMBUSTÃO INTERNA QUE ENTRA EM AÇÃO PARA RECARREGÁ-LA.

COMO ultrapassar a ansiedade da autonomia se conduzir um veículo elétrico? Existem muitos postos de carregamento na maioria das grandes cidades ao redor do mundo, mas e se estiver com pouco tempo ou se a sua viagem o levar a lugares com infraestruturas limitada ou se esses carregadores não funcionarem?

Bem, parece que a fabricante de motos taiwanesa SYM tem uma solução. Porque não adicionar às baterias um motor de combustão interna? Esta é exatamente a tecnologia que a SYM está a promover com a sua scooter híbrida PE 3 e, embora seja apenas um conceito,

apresenta um elevado potencial quando se trata de fornecer "autonomia ilimitada" para veículos elétricos de duas rodas.

Emprega uma espécie de tecnologia híbrida reversa, em que a única fonte de propulsão é um motor elétrico. No entanto, quando a voltagem da bateria cai abaixo de 60 volts, o motor de combustão interna entra em ação, carregando a bateria e fornecendo mais energia ao motor elétrico, estilo gerador.

Importante referir que não há conexão física entre o motor de combustão interna e a transmissão, o seu

único propósito é carregar a bateria, que então envia energia para o motor elétrico. Tecnologia esta já conhecida em alguns modelos do mundo automóvel.

Por si só, a SYM diz que o motor elétrico pode fornecer cerca de 35 km de autonomia quando as baterias estiverem totalmente carregadas, sugerindo que a SYM PE 3 é mais adequada para utilização na selva urbana.

Quando o motor a gasolina entra em ação, proporciona uma impressionante autonomia de 90 km por litro ou cerca de 1,11L por 100 km. Tendo em conta o depósito de três litros, a scooter híbrida da SYM poderá percorrer uma grande distância.

O seu design é limpo e futurista, revekando a muita tecnologia que incorpora.

Por enquanto, a SYM ainda não anunciou o preço da PE 3, enfatizando que ainda está apenas na fase de conceito. No entanto, sendo especialista no mundo das scooters, a SYM é mais do que capaz de transformar este conceito em realidade e, muito provavelmente, a um preço atrativo tanto para entusiastas como para os utilizadores preocupados com os custos. //



BLUROC

MOTORCYCLES

PREÇO*
2799€



Bluroc Legend 125

*ACRESCE DESPESAS DE LEGALIZAÇÃO E TRANSPORTE

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

f [blurocmoto.pt/](https://www.facebook.com/blurocmoto.pt/)

o [bluroc_motorcycles/](https://www.instagram.com/bluroc_motorcycles/)





Ducati homenageia Ayrton Senna com edição limitada da Monster

A DUCATI PRESTOU UMA HOMENAGEM AO ETERNO AYRTON SENNA AO LANÇAR UMA EDIÇÃO ESPECIAL E LIMITADA DA MONSTER.

A APRESENTAÇÃO teve lugar no autódromo Enzo e Dino Ferrari, em Ímola, onde será realizada a sétima etapa da temporada 2024 da Fórmula 1, neste fim de semana, e onde o piloto brasileiro sofreu o acidente fatal há 30 anos.

A relação de Senna com a Ducati remonta há muitos anos. Admirador da marca italiana, Senna desenvolveu uma amizade próxima com Cláudio Castiglioni, presidente da empresa no início dos anos 1990.

Em março de 1994, pouco mais de um mês antes de sua trágica morte, Ayrton visitou a sede da Ducati em Borgo Panigale, Bolonha, para assinar um contrato que culminaria na criação da primeira moto a levar seu nome, a Ducati 916 Senna.

O projeto foi interrompido pelo acidente no GP de San Marino, mas a Ducati lançou a moto alguns meses depois. Desde então, outras edições especiais

em homenagem a Senna foram lançadas em 1997, 1998 e 2014.

A nova Monster Senna apresenta uma pintura que remete ao icônico capacete do piloto. A traseira e o depósito são pintados de amarelo, com detalhes em verde e azul, e o assento é revestido em tecido azul.

O motor instalado é o Testastretta bicilíndrico de 937 cc, com uma potência de 111 cv às 9.250 rpm, e a Ducati Monster apresenta-se nesta nova versão com menos 4 kg de peso comparativamente à original.

Serão produzidas apenas 341 unidades desta edição, número que faz referência aos três títulos mundiais de Fórmula 1 conquistados por Senna e às 41 vitórias na sua carreira na categoria principal do automobilismo.

Por enquanto a disponibilidade e preço desta edição especial não são conhecidos pelo que teremos de aguardar por mais novidades vindas da Ducati. //

NOVO MODELO
**450
MT**



UMA NOVA FORMA DE VIVER A AVENTURA

DISPONÍVEL EM PRÉ-VENDA NOS CONCESSIONÁRIOS OFICIAIS

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.

PVP: 5.990€ IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC.





Harley-Davidson une-se ao MotoGP nesta temporada 2024

A HARLEY-DAVIDSON ANUNCIOU QUE SE ESTÁ A ASSOCIAR AO MOTOGP PARA PROPORCIONAR UMA EXPERIÊNCIA ÚNICA AOS FÃS DE MOTOCICLISMO POR TODA A EUROPA.

DURANTE a temporada de 2024, a icónica marca americana estará presente em várias provas de MotoGP, permitindo aos entusiastas conhecer de perto a sua vasta gama de motos em exposição.

Com mais de 100 anos de história e um legado de vitórias em competições nacionais e mundiais, a Harley-Davidson sempre teve a aventura no seu ADN. A marca sente-se em casa nas pistas e, atualmente, a Harley-Davidson Factory Race Team compete com sucesso na série MotoAmerica King of The Baggers nos Estados Unidos.

No Gran Premio de Catalunya, num stand situado na área comercial (atrás da bancada principal), estará em exibição a Pan America 1250 de Joan Pedrero. Com ela, este piloto de elite do Dakar fez história ao terminar a 15ª edição da Africa Eco Race numa moto de série, alcançando o 1º lugar na categoria maxitrail e 25º na geral. Durante 16 dias, Pedrero competiu com a Pan America 1250, o primeiro modelo Adventure

Touring da Harley-Davidson, demonstrando as capacidades extremas da moto e o espírito de aventura que caracteriza a marca.

Os fãs do MotoGP poderão encontrar a Harley-Davidson nas seguintes provas:

Gran Premio de Catalunya – 24 a 26 de maio

Gran Premio d'Italia – 31 de maio a 2 de junho

TT Assen – 28 a 30 de junho

Motorrad Grand Prix Deutschland – 5 a 7 de julho

British Grand Prix – 2 a 4 de agosto

Motorrad Grand Prix von Österreich – 16 a 18 de agosto

O stand estará aberto a clientes, fãs da marca e entusiastas do motociclismo, que desejam alimentar a sua paixão pela aventura e descobrir mais sobre a mais recente gama Harley-Davidson.

Para mais informações sobre a nova gama de 2024, visite o site da marca ou um concessionário autorizado Harley-Davidson. //

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.



WWW.SYM.PT



THE SMART
CHOICE*



Indian Motorcycle anuncia concurso de customização

A INDIAN MOTORCYCLE PREPARA-SE PARA BRILHAR NO MUNDO DA CUSTOMIZAÇÃO AO ANUNCIAR O CONCURSO INDIAN CHIEF, QUE SERÁ DESTAQUE NA 15ª EDIÇÃO DO PUNTA INTERNATIONAL COURCHEVEL, A REALIZAR-SE DE 5 A 7 DE JULHO DE 2024.

DESDE a sua criação há 15 anos, o Punta Courchevel tornou-se um evento internacional imperdível, reconhecido mundialmente como um dos maiores espetáculos de motos. Chopper, Bobber, Clubstyle e Performance Baggers sobem as mais belas estradas da Europa para alcançar Courchevel, situada a 1.850 metros de altitude.

Com a customização sempre em mente durante o seu desenvolvimento, a Indian Chief é uma plataforma moderna e versátil para a expressão criativa. No Concurso Indian Chief, os proprietários de motos Indian, construtores de motos e concessionários oficiais de toda a Europa são convidados a fazer parte deste

evento e a demonstrar a sua habilidade e génio em três categorias distintas:

Street Legal: Nesta categoria, os participantes devem cumprir as regulamentações legais enquanto exibem o seu talento na customização. Além da pintura, apenas peças aprovadas e que estejam em conformidade com os padrões legais são permitidas, desafiando os concorrentes a combinar inovação com conformidade legal de forma harmoniosa.

Customers: Exclusiva para proprietários de motos Indian, esta categoria celebra a arte dos entusiastas amadores. Desde modificações subtis até transformações ousadas, os participantes são encorajados a libertar a

sua criatividade e a personalizar as suas Indian Chief.

Open: Reservada para customizadores de motos profissionais e concessionários oficiais, a categoria Open oferece liberdade total na customização. Aqui, a imaginação não tem limites, permitindo que os concorrentes explorem os limites do design, engenharia e inovação para criar verdadeiras obras-primas únicas e impressionantes.

No entanto, em conformidade com os regulamentos do Punta International, há um critério essencial para todas as classes. Cada criação deve estar em pleno funcionamento para ser conduzida na descida para o Alpinium e na subida para o Altiport durante o evento, no dia 6 de julho de 2024.

O Concurso Indian Chief está aberto a participantes da França, Suíça, Alemanha, Bélgica, Itália, Espanha e Portugal. Com uma variedade diversificada de talentos e perspetivas a convergir, o evento promete ser uma celebração da cultura motociclista e do espírito de individualidade.

Os participantes devem inscrever-se até 15 de junho. Para mais informações sobre inscrições, termos do concurso, condições e prémios, por favor entre em contacto com a Indian Motorcycles. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

Faça-nos uma Visita!



 **HONDA**

CBR650R | Desempenho de um puro motor de 4 cilindros



Brembo ganha o prêmio Red Dot 2024

A BREMBO FOI DISTINGUIDA COM O PRESTIGIADO PRÊMIO RED DOT 2024 NA CATEGORIA "BEST OF THE BEST" PELA SUA PINÇA DE TRAVÃO GP4-MOTOGP.

ESTE PRÊMIO, um dos mais importantes e respeitados concursos de design a nível mundial, celebra as melhores criações que combinam inovação com uma estética excepcional. A conquista do Red Dot sublinha o design distinto das soluções da Brembo e confirma o compromisso contínuo da empresa em trazer inovação para a mobilidade do futuro, combinando design e performance ao nível dos campeonatos de desporto motorizado de topo.

Projetada e desenvolvida para equipar a nova geração de motos de estrada potentes, a pinça de travão GP4-MotoGP é fruto da tecnologia usada nas pistas de corrida, adaptada para uma utilização rodoviária. Destina-se a satisfazer as necessidades das motos modernas e dos motociclistas mais exigentes, numa utilização em pista. Por isso, esta pinça é capaz de elevar a performance na estrada a níveis sem precedentes.

A pinça GP4-MotoGP destaca-se pelo seu desempenho excepcional, graças aos encostos de pastilha oblíquos, típicos das pinças de MotoGP, que permitem uma maior

potência de travagem com a mesma força aplicada na manete. Além disso, possuem um efeito anti-bloqueio superior, libertação instantânea das pastilhas e menor desgaste das mesmas.

Foi dada particular atenção ao seu impacto estético, resultando num design mais refinado e audacioso. Tal como as pinças Brembo usadas pelos pilotos profissionais em MotoGP e SBK, esta nova pinça monobloco é maquinada a partir de um bloco sólido de alumínio. A resistência e performance pura, mesmo a altas temperaturas, são garantidas pelo tratamento em níquel, que confere um aspeto mais brilhante e suave, assegurando durabilidade, resistência ao desgaste e bom desempenho na estrada para uma experiência de condução sem compromissos.

O Prémio Red Dot Design é uma das competições de design mais prestigiadas do mundo, com quase 70 anos de história. Desde então, a cobiçada distinção "Red Dot" tornou-se um selo internacionalmente reconhecido de qualidade de design excepcional. //

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

**

Acréscimo Despesas de Legalização e Transporte.



26° Portugal de Lés-a-Lés recebe impulso tecnológico

O PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS, QUE HÁ 26 ANOS CONQUISTA OS APAIXONADOS POR AVENTURAS SOBRE DUAS RODAS, ESTÁ PRESTES A VIVER UMA VERDADEIRA REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA.

APÓS pouco mais de duas décadas de fidelidade ao tradicional "road-book" impresso em papel, o evento vai agora incorporar uma inovação que combina a praticidade da navegação eletrónica com a riqueza de detalhes dos clássicos livros de itinerário.

Embora os tradicionais livros de rota não desapareçam, os participantes irão ter acesso a uma versão eletrónica, graças à aplicação DMD2, desenvolvida pela empresa portuguesa Thork Racing. Esta aplicação estará disponível em 2024 exclusivamente para dispositivos Android, oferecendo uma experiência de navegação única que vai além dos simples ficheiros GPX.

A aplicação, totalmente gratuita, pode ser descarregada na loja Google Play e permitirá aos participantes aceder ao "road-book" e outros detalhes do percurso durante as verificações técnicas e documentais, em Portimão, a 6 de junho de 2024. Além de facilitar a navegação, a aplicação

manterá as informações enriquecedoras sobre a fauna, flora e aspectos históricos, lendários, arquitetónicos e gastronómicos das regiões atravessadas.

Com funcionalidades que garantem uma navegação sem falhas e a possibilidade de ampliar as indicações para uma leitura mais fácil mesmo em movimento, esta inovação promete tornar a experiência do 26° Portugal de Lés-a-Lés ainda mais memorável.

Numa edição que promete uma viagem emocionante pelas regiões raianas do país, esta novidade tecnológica surge como um aliado para desfrutar das paisagens de forma tranquila e segura.

Com as inscrições abertas até 19 de maio no site do evento, a expectativa em torno desta edição é elevada, com os entusiastas do mototurismo ansiosos por explorar Portugal Continental de uma forma verdadeiramente única e apaixonante. //

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.



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

E se pudéssemos CALAR TODA A GENTE COM A DESCULPA PERFEITA?

Spoiler: não podemos. Mas podemos ter períodos de mute importantes para a nossa sanidade mental, socialmente aceites.

O meu intercomunicador morreu. Um Scala Rider que cumpriu a sua função de forma perfeita durante muitos anos, mas que faleceu por descontinuação.

Durante um tempo andei à procura de substituto - pequeno, boa qualidade áudio e boa autonomia. Inclusive procurei senhores e senhoras experientes na compra das versões “made in China”, mais baratas.

Mas depois percebi as vantagens de dizer:

“Desculpa, estava na moto e não tenho intercomunicador, não consegui atender”.

Ninguém contesta ou leva a mal esta justificação, não vemos nem ouvimos o bicho a tocar durante todo o trajeto, e, portanto, a nossa consciência também permanece calada. Temos paz e tranquilidade dentro do capacete, seja no simples trajeto do dia-a-dia, ou nas escapadelas terapêuticas (sim, eu faço isso).

No carro isto não é possível.

“Não ouviu como, se tem alta voz?”

“Ficou sem bateria como? Não tem cabo para carregar?”

E até podemos ter a desculpa mais válida (ou criativa), mas todos ficam com aquela sensação

de desconforto, levemente espicaçada pela ideia de estarem a ser alvo da mentirinha e desculpa esfarrapada.

Problema: a música faz falta e a ajuda da senhora do GPS dá jeito, às vezes, porque afinal de contas esta coisa da falta de sentido de orientação não melhora com a idade. Mas o silêncio compensa.

A dependência que atualmente temos do telefone é gritante, em termos pessoais e profissionais. E é verdade que somos sempre livres de escolher, atender ou não. O problema é que o detox digital é um conceito super giro para cartaz de seminário de mudança de vida, de rumo e de autodescobrimento. Eu seguiria totalmente a trend se fosse milionária a viver numa ilha paradisíaca..., mas não sou, e portanto o meu detox é um daqueles de cartaz de programa de emagrecimento, dura pouco e quase não tem resultados, mas psicologicamente dá um boost interessante ao nosso dia.

Vou investir num intercomunicador?

Eventualmente. Nas viagens grandes dá jeito, mais não seja para ligar aos companheiros da frente a dizer: temos de parar, preciso de esticar as costas.

Para já? Não!

Às vezes não vos apetece carregar no mute e calar toda a gente?

Boas curvas //

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



Pronta PARA CORRER

Os entusiastas das motos desportivas têm esperado ansiosamente por uma sucessora à altura da KTM RC 8 R, e a marca austríaca não desiludiu ao anunciar a nova KTM 990 RC R para 2025.

A KTM revelou apenas detalhes preliminares e imagens de um protótipo, confirmando que a 990 RC R entrará em produção no início de 2025 como uma moto desportiva totalmente legal para circular nas estradas e também como uma edição especial para pistas. Como é de esperar da KTM, o protótipo está "pronto para a pista" (Ready to Race) e irá competir ainda este ano em várias séries de corridas de Supersport na Europa.

Desenvolvida com base nos dados do programa de corridas GP da KTM, a 990 RC R partilha o motor LC8c Twin da 990 Duke. Contudo, no modelo RC R, o motor produz uma potência máxima de 126 cv (mais 3 cv do que a Duke 990). O binário máximo mantém-se nos 103 Nm, mas é alcançado a rotações mais elevadas, às 10.500 rpm, em comparação com as 6.750 rpm da streetfighter. O motor é acompanhado por um novo escape de aço inoxidável e uma transmissão de seis velocidades que pode ser revertida para o padrão de competição (invertido do tradicional).

O motor é montado num quadro de aço projetado para fornecer estabilidade durante a aceleração e agilidade em baixas velocidades, com um aumento do peso na dianteira. As asas aerodinâmicas testadas em túnel de vento ajudam a proporcionar estabilidade adicional durante a travagem e as curvas.

O depósito de combustível foi moldado para proporcionar uma posição de condução mais confortável e aerodinâmica, enquanto os apoios de pés ajustáveis oferecem mais opções para diferentes estaturas e estilos de condução.

Outros detalhes confirmados incluem a suspensão WP APEX e jantes leves de alumínio. O protótipo está equipado com pneus Pirelli Diablo Superbike, os slicks oficiais do Campeonato Mundial de Superbike, mas a KTM afirma que o modelo de produção virá equipado com pneus Michelin.

As especificações completas serão divulgadas no início de 2025. O preço será anunciado posteriormente, mas a KTM sugere que não será "exorbitante".

"Esta moto oferece potência e prestígio sem o preço exorbitante", afirma Riaan Neveling, chefe de marketing global da KTM. "Finalmente, podemos revelar a nossa KTM 990 RC R e introduzir uma moto verdadeiramente excepcional nos concessionários no início de 2025, cumprindo a expectativa de inúmeros motociclistas e entusiastas das corridas." //



APRESENTAÇÃO *FB MONDIAL PIEGA 125 ABS*



História COM ESTILO

A FB Mondial PIEGA é uma impactante hyper naked que se destaca pelas suas linhas refinadas, no segmento das motos 125cc de caixa

Desenhada por Rodolfo Frascoli, reconhecido pelo seu trabalho em diversos modelos da Triumph, Piaggio, Suzuki e Moto Morini, entre outras marcas, a FB Mondial Piega renasce com as suas

características distintivas reinterpretadas num design moderno e impactante. Remete para o modelo original com os faróis dianteiros duplos e sobrepostos, as entradas de ar com três ranhuras e a faixa azul sobreposta numa base cinza.

A versão 125cc, que agora chega a Portugal, conta com um motor monocilíndrico a 4 tempos, DOCH de 4 válvulas alimentado por uma injeção Dell'Orto, capaz de debitar 14,3cv às 9750rpm, a partir de um binário máximo de 10,5 Nm registado às 8000 rpm, acoplado a uma transmissão com uma caixa de 6 velocidades através de uma embraiagem deslizante, contando ainda com Controle de Tração.

Na ciclística, destacam-se no eixo dianteiro a forquilha invertida com um diâmetro de 40mm e um curso de 97mm, e um disco de 300mm mordido por uma pinça de montagem radial com 4 pistões, assistida por ABS.

Pneus de medidas 110/70-17" e 140/70-17", uma distância entre eixos de 1340 mme um peso em ordem de marcha de 133Kg, tendo em conta um depósito de combustível com capacidade para 9,5 litros, são argumentos que deixam antever um comportamento dinâmico notável.

Esteticamente destaca-se ainda a traseira elegante com os farolins incorporados no suporte da matrícula.

Um assento de duas peças coloca o passageiro num nível superior, e permite ao condutor usufruir de uma contida altura ao solo (820mm) para maior facilidade de manobra.

Um moderno painel de instrumentos em TFT a cores contribui para a modernidade e nível tecnológico do conjunto.

A marca FB Mondial foi fundada em 1948 por um Conde italiano apaixonado pelo motociclismo, Giuseppe Bosselli, e seus irmãos Carlo, Luigi, Ettore, Giuseppe e Ada Boselli (F.B. significa precisamente Fratelli Boselli) fcou rapidamente conhecida pelo sucesso dos seus motores monocilíndricos de 125cc em Grandes Prémios que, em apenas 9 anos, conquistou nada mais nada menos que 10 títulos mundiais (5 de pilotos e 5 de marcas).

Após vários episódios infelizes, a marca chega pujante ao século XXI pela mão do grupo Pelpi International e é agora representada em Portugal pelo Grupo Moteo, conforme noticiámos recentemente. //



APRESENTAÇÃO *VOGE SR1 ADV*



» [Galeria de fotos aqui](#)



Ir a todo **O LADO!**

A Voge apresenta a sua mais recente inovação no segmento de scooters todo-terreno com a nova SR1 ADV. Esta scooter é uma evolução da popular SR1, agora equipada para enfrentar trilhos de terra e explorar além do asfalto.

A Voge SR1 ADV destaca-se pelo seu design robusto, assinado pelo designer italiano Massimo Zanboni. Abandonando as linhas suaves da SR1, a nova versão exibe uma silhueta agressiva com faróis de dupla ótica LED, defletor aerodinâmico ajustável eletricamente e uma estética marcadamente desportiva. A scooter também vem equipada com uma câmara de vídeo integrada para registrar as aventuras dos seus utilizadores.

Para garantir uma condução confortável, a SR1 ADV possui suspensões de maior curso, tanto à frente como atrás, e pneus mistos adequados para uso em estrada e terra. O painel de instrumentos é moderno e funcional, com um ecrã a cores que oferece conexão Bluetooth, navegação GPS simplificada e diversas informações úteis como velocímetro, conta-rotações e indicadores de consumo.

A nova scooter SR1 ADV da Voge é equipada com um depósito de combustível maior, aumentando a sua autonomia para aventuras prolongadas. A ignição é controlada por uma chave de proximidade

(keyless), oferecendo praticidade e segurança adicional com funções de localização e imobilização da scooter. O compartimento de carga sob o assento é amplo, permitindo armazenar um capacete integral e outros pequenos objetos. No escudo frontal existe um porta-luvas com tomada USB de carga rápida.

Projetada para enfrentar terrenos irregulares, com uma altura ao solo aumentada e suspensões adaptadas para off-road, travões de disco com sistema ABS e controlo de tração TCS garantem segurança e estabilidade em diversas condições de aderência. O motor de refrigeração por líquida oferece um consumo eficiente de 2,2 litros aos 100 kms.

A comercialização da SR1 ADV avançou este mês de maio de 2024, estando disponível em cinzento antracite e vermelho. A scooter tem um preço competitivo de 2.987€, incluindo uma garantia de 5 anos.

Com a SR1 ADV 125cc, a Voge reforça a sua posição no mercado, oferecendo uma scooter versátil que combina estilo, tecnologia e capacidade todo-o-terreno, pronta para superar os limites e explorar novos horizontes. //



APRESENTAÇÃO *BMW R100 "GRAY BROWN"*



Simplicidade

BOXER

A casa de personalização de motos Lord Drake Kustoms revelou a sua mais recente obra, a BMW R100 "Gray Brown".

A oficina de transformação de motos, Lord Drake Kustoms (LDK), revelou a sua mais recente criação, a BMW R100 "Gray Brown". Sob a orientação de Francisco Alí Manen, conhecido como Fran Manen, a equipa da LDK mais uma vez impressionou com a sua habilidade em customizar motos clássicas da BMW.

A "Gray Brown" apresenta um estilo bobber scrambler, com uma mistura de elementos comuns neste tipo de personalização. Destaca-se o odómetro da motogadget e os indicadores de mudança de direção em LED da mesma marca, que conferem um toque moderno, enquanto os pneus Continental TKC 80 garantem o visual autêntico de uma scrambler.

Fran Manen optou por uma combinação de cores que inclui preto fosco e cinza grafite com acabamento brilhante e fosco no depósito de combustível, além do couro natural que reveste o assento "solo" da moto.

Além do aspecto visual, a "Gray Brown" também recebeu melhorias no desempenho, com escapes mais curtos e filtros de ar cônicos, a fim de

proporcionar uma experiência de condução ainda mais emocionante.

É importante destacar que todas as modificações realizadas nesta BMW R100 foram legalizadas, graças ao serviço de aprovação personalizado oferecido pela Lord Drake Kustoms. Assim, Fran Manen e a sua equipa continuam a surpreender os entusiastas de motos com as suas criações únicas e legalmente homologadas. //





Mudanças ELETRÔNICAS

A BMW Motorrad apresenta uma solução que torna a condução das suas motos mais simples e confortável: o Assistente de Mudança Automática (AMA).

Sob o lema "Simplifica a tua viagem", a experiência de condução fica agora mais interessante com a automação da embraiagem e das mudanças da caixa de velocidades, sem sacrificar a dinâmica importante das passagens de caixa.

O Assistente de Mudança Automática apresenta um design funcional inteligente, em que dois atuadores eletromecânicos automatizam a embraiagem e a mudança de relação da transmissão de seis velocidades, não sendo necessário a atuação manual para operar a embraiagem.

A condução com o Assistente de Mudança Automática torna-se ainda mais agradável graças às trocas de mudança rápidas, adaptadas ao regime de rotação e carga, e às mudanças de velocidade mais precisas. O esforço do motociclista é reduzido, o que torna a condução mais prazerosa.

Quando se passa para uma velocidade superior, por exemplo, o solavanco associado a uma transmissão manual clássica com embraiagem manual é largamente eliminado, assim como o risco de contacto dos capacetes entre o condutor e o passageiro. As reduções de velocidade também

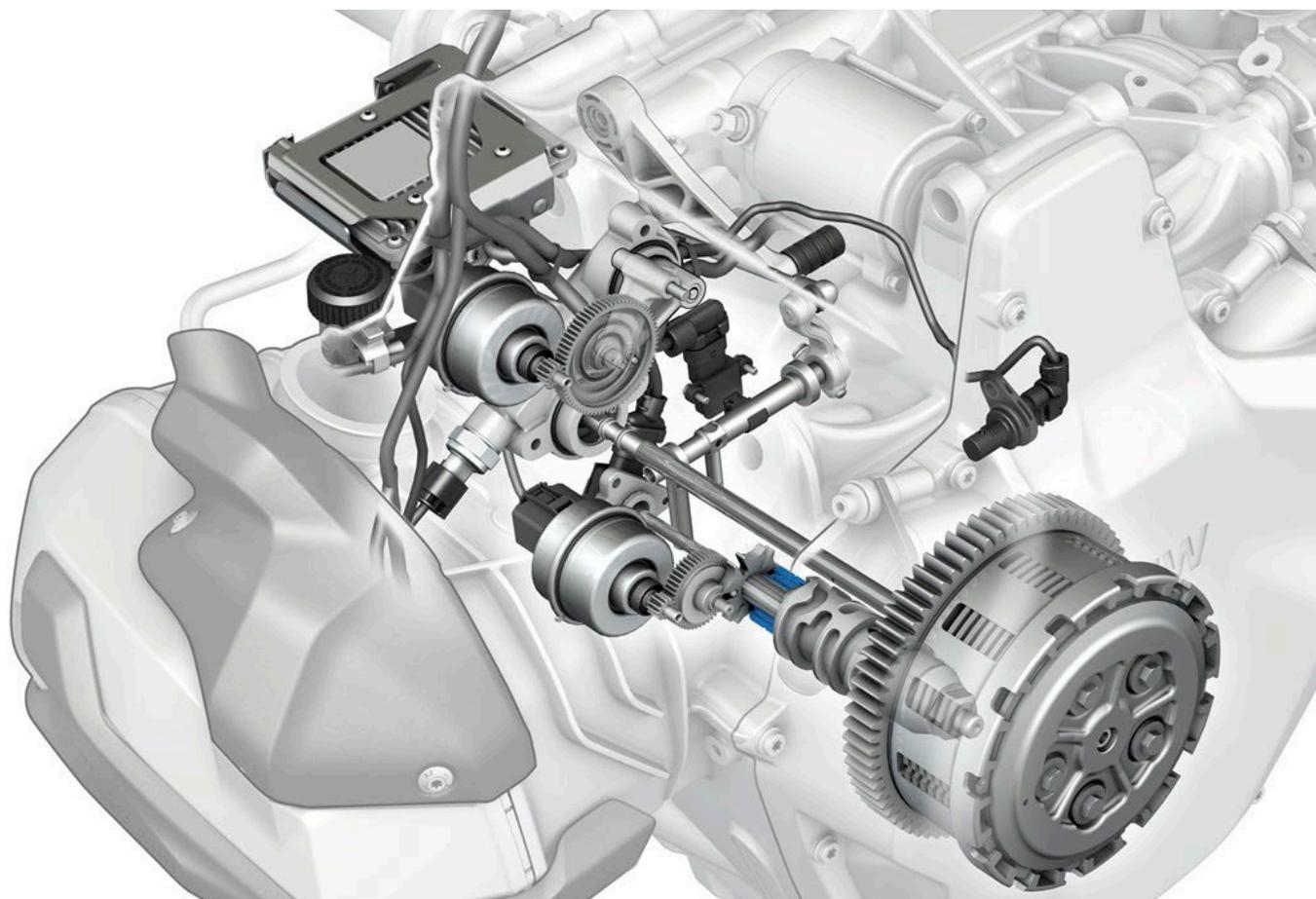
são projetadas para serem o mais suaves possível, minimizando as perturbações do quadro.

Em situações de condução difíceis, usar a embraiagem e o acelerador requer muita concentração, já com o Assistente de Mudança Automática, o motociclista permanece em controlo e tem mais liberdade em todas as situações de condução, tornando assim a condução mais relaxada e agradável.

O motor boxer da BMW Motorrad permite com este sistema um arranque de parada quase sem esforço em subidas, graças à operação automatizada da embraiagem, o que também se reflete num melhor controlo da moto fora de estrada ou em superfícies difíceis.

O Assistente de Mudança Automática é a evolução lógica e técnica do Assistente de Mudança Pro da BMW Motorrad. Dois atuadores eletromecânicos controlados eletronicamente operam a embraiagem e a caixa de velocidades, permitindo um arranque de parada e trocas da caixa de velocidades automatizadas.

O pedido de mudança realizado pelo motociclista é transmitido à unidade de controlo através de um sensor no pedal das mudanças, acionado pela >>





alavanca de mudanças convencional operada pelo pé. Sensores adicionais determinam as rotações do motor, da transmissão e a posição da embraiagem. Estes valores são transmitidos à unidade de controlo da transmissão, que está intimamente ligada à unidade de controlo do motor (ECU), para modelagem e controlo da embraiagem e atuação da caixa de velocidades.

A embraiagem é operada por um atuador eletromecânico combinado com um sistema hidráulico, este regula o deslizamento da embraiagem necessário, engata a embraiagem quando muda de velocidade e desengata-a ao parar.

No modo de mudança manual "M", o motociclista pode acionar a alavanca de mudanças na direção desejada da maneira habitual. Ainda assim, se as rotações na mudança de velocidade desejada estiverem dentro da faixa de rotação máxima ou mínima, a mudança é feita automaticamente e, se as rotações do motor caírem abaixo de uma velocidade mínima independentemente da mudança a que circulamos, as reduções de velocidade também são realizadas automaticamente no modo manual.

No modo de mudança "D", as mudanças de velocidade são feitas automaticamente dependendo do modo de condução, rotações do motor, posição

do acelerador e parâmetros de inclinação. As mudanças de velocidade são feitas de acordo com a situação de condução e as necessidades dinâmicas.

Além disso, o Assistente de Mudança Automática cria uma ligação ainda mais direta com o motor boxer, uma vez que a atuação precisa da embraiagem torna ainda mais fácil controlar a experiência de condução através do punho do acelerador e do pedal de mudanças. De mencionar ainda que esta tecnologia funciona em combinação com o Cruise Control Ativo ou o Aviso de Colisão frontal.

Resumidamente, os benefícios do Assistente de Mudança Automática (AMA) da BMW Motorrad são os seguintes:

- Elimina completamente a necessidade de o motociclista operar a embraiagem.
- Mudanças de velocidade dinâmicas e confortáveis para mais prazer de condução.
- Escolha entre mudanças de velocidade manuais ou automáticas.
- Adapta automaticamente as mudanças de velocidade às preferências dinâmicas do condutor no modo D.
- Elimina a possibilidade de desligamento e engasgo do motor devido à utilização de relações de caixa desfavoráveis. //



ELIMINATOR



Own The Streets

ADN do Eliminator tece uma história lendária de borracha queimada, luzes de pista, bandeiras axadrezadas e nós dos dedos brancos num lutador de rua concebido com um objetivo concebido com um objetivo.

WARNING: Motorcycling is a dangerous sport which may result in serious injury or even death. For proper use of your helmet, please refer to the owner's manual.



BELHELMETS.COM



PERFEITAMENTE **concorrencial**

SUZUKI GSX-8R

O importador da Suzuki em Portugal (o grupo Moteo) convidou a imprensa nacional para uma apresentação da nova GSX-8R. Foi uma manhã inteira no Kartódromo Internacional do Algarve, e uma tarde a rolar pelas melhores estradas da serra de Monchique.

Texto: Pedro Alpiarça **Fotos:** Moteo Group

Seguindo a tendência revelada na mais recente feira de Milão, o segmento das Super Sport ganhou um fôlego renovado em 2024. As marcas aproveitaram os seus blocos motrizes de média cilindrada (sobretudo os bicilíndricos paralelos, mas não só) para servirem de base para uma série de modelos, desde naked's desportivas, trails de aventura e as bem regressadas motos carenadas com avanços no guiador.

A receita, embora parecendo simples, poderá ter mais ingredientes do que o palato treinado de qualquer amante das duas rodas consiga discernir. No caso da Suzuki, a simplicidade das alterações suscitava-nos a dúvida do seu real efeito dinâmico.

Tendo como base a bem sucedida naked streetfighter GSX-8S (cujo teste pode ler aqui), a marca de Hamamatsu, levou a cabo ligeiras transformações que pavimentaram o caminho para este novo modelo. A mais óbvia enquadra-se no capítulo ergonómico, com a introdução de

uns avanços montados na parte superior da mesa de direcção, e a outra alteração prende-se com a montagem de umas suspensões mais desportivas, umas Showa SFF-BP, não ajustáveis, que substituem as Kayaba da versão naked. Uma carenagem que promete um perfil de ataque aerodinâmico superior completa a transformação. E esta era a premissa que nos abria as cortinas da revelação deste novo modelo, muito pouca matéria que alimentasse a surpresa, mas muita curiosidade em provar o quanto estes pormenores mudariam a sua personalidade.

Ao vivo, a presença visual desta pequena desportiva sente-se bem desenhada e as linhas das carenagens sugerem a velocidade prometida pelos seus ângulos perfilados. O farol frontal segue a imagem da naked, e desaparecem os LED's diurnos laterais, trocados por uma unidade solitária acima dos dois faróis. Simplicidade na forma, eficácia estética no conjunto frontal. A simbiose com a traseira espartana resulta numa sugestão de agilidade e enfoque no eixo dianteiro, onde a pequena cúpula sugere um encaixe do capacete no depósito (bestialmente negro na



» [Galeria de fotos aqui](#)



"A PRESENÇA VISUAL DESTA PEQUENA DESPORTIVA SENTE-SE **BEM DESENHADA** E AS LINHAS DAS CARENAGENS SUGEREM A VELOCIDADE PROMETIDA"

pintura azul) quando as rectas se tornam pequenas. O espírito da marca exala em cada recanto onde repousa o olhar, uma sensação de construção sólida e de propósito bem estudado, sem recurso a falsas promessas. A suite electrónica SIRS - Suzuki Intelligent Ride System - permanece igual à naked, com um controlo de tracção com 3 níveis de actuação (não só comutável em andamento, como memorizada após corte da ignição) e três mapas de motor (com entrega de potência modulada mas de valor inalterado). A facilidade do interface e a elegância do display permanecem das mais interessantes entre o que se faz na actualidade.

No curto percurso do Hotel até ao complexo do Autódromo internacional do Algarve (onde se encontra o Kartódromo para onde nos dirigiamos), algumas dúvidas surgiam no horizonte. Tendo em conta que o icónico carrossel estava indisponível (a Pagani tinha reservado o dia para testes, não

sabendo que um grupo de furiosos jornalistas portugueses se sentiam prontos para dominar todos os apex), a escolha de uma pista de karts para testar uma 800 parecia algo curta, e onde a exigência física de um traçado demasiado retorcido poderia diminuir a experiência. Como fomos instruídos para levar fato de pista, a sensação era semelhante a estar de smoking numa festa de aniversário infantil...

Entretanto, em estrada aberta, a 8R abria a caixa de pandora a uma sensação de conforto de rolamento que se estranhava numa suposta desportiva. As cotas do novo triângulo ergonómico não nos foram reveladas, mas claramente tinham sido desenhadas para não diferirem muito das da naked. Estamos com uma abertura de braços claramente mais fechada, mas marginalmente mais dedicada no eixo dianteiro, o que significa que estamos bastante mais direitos do que o





776 CC

83 CV

9 999 €

» Mais dados técnicos aqui



"COM O MOTOR NO MODO B, TUDO ACONTECE SEM ESFORÇO, NUM RITMO FLUIDO E APRAZÍVEL"

esperado (a expectável pressão nos pulsos é praticamente inexistente!). A altura do assento continua nos simpáticos 810 mm e a posição dos poisa-pés permanece inalterada. Os movimentos do corpo para favorecerem o posicionamento da moto em curva surgem de forma natural, não existindo necessidade de forçar pêndulos com o tradicional (para a tipologia da máquina) joelho técnico. Neste andamento relaxado, o bicilíndrico paralelo de 776 cc (com desfasamento de cambota a 270°) usa a disponibilidade do seu binário (78 Nm @ 6800 rpm) para nos embalar a inércia. Este bloco motriz tem a capacidade de nos elogiar a preguiça, sendo que acabamos por utilizar o fantástico quick-shifter (de série) demasiadas vezes no sentido ascendente. Com o motor no modo B, tudo acontece sem esforço, num ritmo fluido e aprazível. Se na apresentação estática o modelo

exposto tinha montados uns alforjes, mala de depósito e deflector frontal maior, a explicação para tal fenómeno estava encontrada. A GSX-8R consegue ser bastante capaz de ser utilizada como uma sport-touring, em que o assento confortável (estando também disponível um assento mais almofadado) e a autonomia razoável (cerca de 4,5 L/100km para um depósito de 14 L) entram nesta equação de modo bastante conveniente. O espectro de funcionamento das novas suspensões revelam a clássica subtilidade turístico-desportiva de quem consegue ter uma leitura fiável do piso, sem ter a aspereza rígida de paradigmas mais exigentes. A amplitude dos movimentos verticais é curta mas controlada, mesmo quando sofremos a subliminar chicotada da extensão do monoamortecedor traseiro (regulável em pré-carga) nos ressaltos mais bruscos. A GSX-8R



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



acaba por se distanciar da GSX-8S neste aspeto, enaltecendo o comportamento exemplar do seu chassis num perfil - ligeiramente - mais desportivo.

E por esta altura estávamos a fazer o reconhecimento do traçado sinuoso do Kartódromo Internacional do Algarve...

Com secções bastante técnicas, onde a segunda velocidade era mínimo múltiplo comum desta realidade, existiam alguns pontos interessantes onde conseguíamos potenciar a velocidade com algum ângulo de inclinação. Especialmente na primeira curva a seguir à recta da meta, onde tocávamos no apex com a terceira engrenada, a uns loucos 120 km/h...

No mapa A - mais desportivo - os 83 cv (às 8500 rpm) eram utilizados esporadicamente, sendo que a maior parte das saídas de curva eram

"O ESPÍRITO DA MARCA EXALA EM CADA RECANTO ONDE REPOUSA O OLHAR, UMA SENSACÃO DE CONSTRUÇÃO SÓLIDA E DE PROPÓSITO BEM ESTUDADO"

patrocinadas pelo binário. Este motor não se alimenta de red-lines gritantes e prefere ganhar momento nos médios regimes, facto que nos fazia procurar os apoios mais longos e suscitava - pelo menos em duas secções - o recurso à passagem de caixa para a mudança acima. Não considerámos o controlo de tracção demasiado intrusivo no seu modo mais desportivo, sendo que apenas se mostra quando a parvoíce já está para lá do tolerável... tendo em conta as personagens, era uma questão de tempo...

Com o passar das sessões, as travagens eram provocadas no limite (com óptimo feeling, mas com um ABS demasiado intrusivo nestes andamentos), e os avisadores dos poisa-pés eram sacrificados sem dó nem piedade, sinónimo de um empenho exagerado galvanizado pelo bom >>>



TESTE SUZUKI GSX-8R

comportamento da máquina. A Suzuki sabe fazer motos que nos incham o ego, e esta plataforma já nos tinha feito muito felizes noutras ocasiões. O que este “R” traz, são umas suspensões mais capazes de poder testar os limites de um chassis extremamente competente e sólido nas reacções. A generosa distância entre eixos promove a estabilidade e a rigidez do quadro e permite uma interessante acutilância na roda dianteira, sem perder a agilidade que tanto gozo nos dá explorar.

O bom-senso industrial (que procura um público alvo que irá dar-lhe um uso essencialmente estradista) dita que os avanços estejam “demasiado” altos e os poisa-pés demasiado baixos. Dizemos isto num contexto de evolução em pista, porque a diversão à “saída-do-stand” é garantida. Até os Dunlop Sportmax escolhidos estão à altura do paradigma de eficácia em pista e desenvoltura no asfalto quotidiano.

Da parte da tarde, e já sem deslizadores nos joelhos, o mundo real esperava-nos sob a forma das mais sinuosas estradas que bordejam a bonita serra de Monchique. Com um ritmo vivo, a GSX-8R gosta de despachar serviço, sem medo de seguir

na roda de máquinas mais potentes. Inspirando confiança, estamos permanentemente no limbo daquele divertido dilema de tocar ou não nos travões na entrada em curva, servindo-nos do exemplar quick-shifter para aproveitar o travão motor e gerir a velocidade enquanto esperamos que a trajectória se revele.

Divertida, intuitiva e absolutamente incansável, foram os adjectivos que foram surgindo ao longos dos cerca de 100 km que fizemos nestas condições.

Não existem grandes hipóteses de falhar quando temos um bom motor num envelope ciclístico bem estruturado. Os avanços e as carenagens eram absolutamente necessários? No nosso entender, nem por isso. Mas a concorrência também se aventurou por estes caminhos, e a Suzuki não quis perder o comboio. O valor por ela pedido (9.999 €) torna-a perfeitamente concorrencial tendo em conta o equipamento que oferece e a nossa promessa de um comparativo ficará imortalizada nestas linhas. Assim sendo, o investimento num bom fato de pista irá fazer todo o sentido quando quiserem reviver os momentos de glória da moto mais bonita do MotoGP. //

EQUIPAMENTO

Fato Macna Tronniq

Capacete Nexx X.R3R Zero Pro 2

Blusão REV'IT! Hyperspeed Air

Calças Alpinestars Copper V3

Luvras Macna Powertrack

Botas Forma Ice Pro / REV'IT! Arrow



TUAREG

O MELHOR DE DOIS MUNDOS



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

apriliaportugal.pt



aprilia[®]



Até ao #TECTODOMUNDO

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

Há modelos que se tornam ícones quase instantâneos, e a Himalayan é um deles. Desde o seu aparecimento, em 2016, que criou uma legião de fãs pelo mundo fora. Mas a Royal Enfield decidiu redesenhá-la a todos os níveis, e nós fomos perceber se a sequela supera o original...

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



» Galeria de fotos aqui





"O TRABALHO REALIZADO NO SEU DESIGN FOI METICULOSAMENTE ESTUDADO PARA CRIAR UMA **HARMONIA DE FORMAS**"

Existe um jornalista australiano que regressou há dias do teto do mundo. Ex-piloto de motocross, videografo e um excelente contador de histórias, conseguiu convencer a marca indiana a emprestar-lhe a sua mais recente coqueluche para que pudesse atravessar a mais alta cordilheira acima do nível do mar.. As imagens nas redes sociais são de pura poesia motociclística, com cenários deslumbrantes de vales recortados nos picos montanhosos, estradas (se lhes podemos chamar assim) com precipícios mortais, relevos de aspecto lunar polvilhados com neves eternas... Um absoluto e contínuo orgasmo visual, onde o foco da aventura se serve da máquina para um mergulho sensorial único.

Inveja da boa, como se costuma dizer. E aqui, na arriba fóssil onde observo o caótico planeamento urbano da maior praia da região de Lisboa,

penso nessa viagem, e no quanto a Royal Enfield Himalayan se adequa a esse propósito.

A honestidade mecânica que sempre vendeu, e até mesmo o seu purismo dinâmico, sempre estiveram mais associados a um estado de espírito mais próximo do viajante do que do viciado em adrenalina (do género: "vamos mais lentos, mas chegamos mais longe"...). Até a sua imagem robusta, com mais ferro à vista do que o habitual plástico que envenena o planeta, fez dela uma moto de quem o mais vegano dos motociclistas sente dificuldade em dizer mal!

Exageros à parte, toda a simpatia gerada por esta forma de estar, criou um culto muito específico, e quando assim o é, a sucessão carrega aos ombros um peso enorme, o chamado "legado". E esta é a grande batalha que a nova Himalayan terá de vencer, provar a todos os seus seguidores que o caminho para a evolução tem de passar necessariamente por um salto qualitativo na sua >>

452 CC
40 CV
5 887 €

» Mais dados técnicos aqui





"NOS PRIMEIROS METROS AOS SEUS COMANDOS,
A **POSIÇÃO DE CONDUÇÃO** PERMANECE UM
LUGAR CONFORTÁVEL PARA SE VIVER"

tecnologia, mas sem perder o tão peculiar carácter. O Sherpa nepalês comprou um telemóvel...

O trabalho realizado no seu design foi meticulosamente estudado para criar uma harmonia de formas que não se distanciassem muito das linhas originais. A silhueta permanece facilmente reconhecível, mas todas as grandes peças estruturais surgem mais fluidas, desde o formato do depósito às muito reconhecíveis crash-bars superiores. Há mais LED na iluminação (na verdade, existe apenas LED), e há soluções copiadas de gigantes da indústria (os faróis traseiros estão incluídos nos indicadores de mudança de direcção, uma imagem de marca da BMW), numa clara provocação às regras instituídas. Temos mapas de condução (consequência de um acelerador ride-by-wire), praticamente o dobro da potência disponível, suspensões de performance superior e até mesmo um ecrã TFT com navegação à séria (esqueçam as "setinhas" em x metros, estamos a falar de Google Maps espelhado)!

Tudo isto sem perder aquele ar simpático de Golden Retriever, sempre feliz por nos agradar.

Nos primeiros metros aos seus comandos, a posição de condução permanece um lugar confortável para se viver, os braços estão no sítio certo (afastados que baste para garantir controlo), e a colocação dos poisa-pés (com capacidade de poderem retirar a borracha anti-vibrações e ficarem com um perfil mais agressivo) está no ponto certo para albergar diferentes estaturas sem grandes penalizações posturais. Os comutadores mantêm a imagem da família, mas acredito que o pequeno "joystick" que dá vida ao sistema digital, irá sofrer bastante em circunstâncias mais agressivas. A Himalayan 450 sente-se robusta mas acessível, muito embora o seu volumoso depósito de combustível em metal pareça imponente (17 L de capacidade) quando nos sentamos atrás dele, o assento ajustável em altura (825/845 mm) ajuda a acalmar os nervos dos condutores mais baixinhos. Aqui este vosso grandalhão gostou bastante da neutralidade





PACKTALK PRO

SEGURANÇA.
SOM.
ESTILO.



DETEÇÃO DE COLISÃO

Protegendo-o silenciosamente
quando mais precisa.

AUTO ON/OFF

Nós tratamos de tudo para
que não tenha de o fazer.



COLUNAS 45mm SOUND BY JBL

O grande som está de volta!

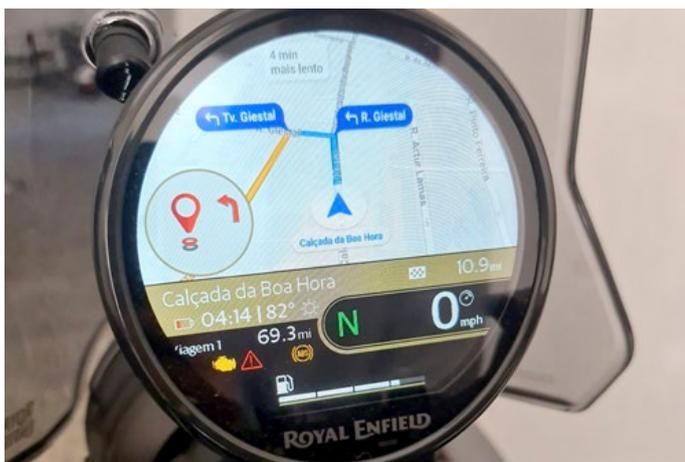
CONECTIVIDADE ENTRE MARCAS

Liga-se sem problemas a
qualquer outra marca.



CONHEÇA MAIS SOBRE ESTE EQUIPAMENTO EM:

[GOLDENBAT.PT/MARCAS/CARDO/](https://goldenbat.pt/marcas/cardo/)



"TFT COM
NAVEGAÇÃO À
SÉRIA (ESQUEÇAM
AS "SETINHAS" EM X
METROS, ESTAMOS A
FALAR DE **GOOGLE
MAPS** ESPELHADO)!"



de sensações a baixa velocidade, um traço de personalidade muito bem vindo no fora de estrada...

No asfalto, a Himalayan 450 brilha pela sua nova disponibilidade, patrocinada sobretudo pelo novo motor e suspensões. O monocilíndrico de 451,65 cc está mais desenvolvido e os seus números nunca estiveram tão redondos. São 40 cv para 40 Nm e a subida de regime mostra-se solícita e descomprometida. Não amei a sensação algo plástica do motor a baixas rotações, talvez causado pela parca nota decape, mas quando rodamos o punho surge uma agradável sensação de "goela aberta" causada pelo ruído da alimentação. A nova Royal Enfield Himalayan 450 parece uma moto completamente nova neste departamento, podendo mesmo dizer-se que se encontra a uma montanha de distância do modelo anterior (uma analogia fácil). Tem progressividade até ao limitador e tem vontade de o mostrar sem pudores ou complexos. Poderia ter um pouco mais de saída nas baixas rotações (sobretudo no fora de estrada), mas o bom escalonamento da caixa de velocidades (precisa e mecânica, sem defeitos) ajuda a debelar possíveis engasgos na comunicação com o acelerador.



A jante dianteira de 21" (com 17" na posterior) pinta as típicas reacções trail na inserção em curva, lenta nas transições mais bruscas, mas confiante na sua capacidade superior de absorção de irregularidades. As novas suspensões (Forquilha invertida Showa SFF-BP com 43 mm de diâmetro e monoamortecedor com ajuste pré-carga, com 200 mm de curso em ambos os





CAISMOTOR

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

KTM

DUKE
125 / 390

f @ /caismotor



TESTE ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

eixos) trabalham de forma sofisticada, ajudando a compensar a travagem potente (Disco de 320 mm com pistão duplo na dianteira e disco de 270 mm na traseira, sistema da marca BYBRE, da família Brembo) e transmitindo confiança na leitura do piso nos andamentos mais vivos.

Que não existam dúvidas, a dinâmica estradista da nova Himalayan está ao nível do melhor que se faz no segmento, colocando a diversão num patamar que não deve - nem pode - ser ignorado (um espevitado comparativo com a Triumph Scrambler 400 X está nos nossos horizontes...).

O pequeno deflector frontal tem um propósito meramente estético e apenas dou graças às suas parcas dimensões quando tento uns quantos malabarismos no fora de estrada...sem necessidade nenhuma. Devia imaginar-me a caminho de Katmandu e não a fazer o LAL Off-Road de faca nos dentes. A culpa é desta ciclística competente, cujo comportamento das suspensões assume o palco principal. Mas não deixa de ser uma moto com quase 200 kg, com um maior crivo de viajante do que de trialeira. Os mapas de motor disponibilizam uma opção "Performance" que permite desligar o ABS da roda traseira, com todas

as vantagens óbvias que daí advêm, mas o modo "Eco" pareceu-me um pouco redundante numa máquina que consegue consumos abaixo dos 4 L/100 km sem medo de entusiasmos maiores...

Na estrada, a vontade de montar uma viagem até à Mongólia torna-se cada vez mais premente, mas um pequeno grande pormenor fazia tremer o meu olho esquerdo (o das preocupações, o direito só treme depois de muito vinho tinto).

No elegante painel TFT (com real capacidade de navegação, e de fácil interação com um smartphone), vejo a tecnologia que pode ser a desgraça de quem quer ter horizontes largos. Se o mostrador analógico dá aos seus ponteiros a honestidade de poder olhar para a alma do motor, um sistema integrado faz-nos pensar que se a electrónica falha no meio do nada, é bom que tenhamos dados móveis para poder ligar a moto a um computador... Mas estes são os nossos tempos, e a Royal Enfield adaptou a sua Himalayan (desde 5.887 €) para agradar num mundo cada vez mais digital. Nada contra, até porque o hardware mecânico está francamente melhor. Dá seguimento ao legado com orgulho e distinção, apenas com mais vontade de criar hashtags... //

EQUIPAMENTO

Capacete Nexx X.WED 3

Casaco Alpinestars Venture XT

Botas Alpinestars XT-8 GTX

Luvas REV'IT! Volcano

Calças REV'IT! Jeans Lombard 3 RF





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



Cavalo DE TRÓIA

VOGE 900DSX

Até há muito pouco tempo, a Voge apenas dispunha de uma gama de motos de baixa e média cilindrada, mas para garantir uma proposta de progressão aos entusiastas da marca, esta lançou o seu modelo mais aguardado, a 900 DSX, que fomos testar nos arredores de Madrid, em Guadalajara.

Texto: André Sanches Fotos: Marca



» Galeria de fotos aqui





"UMA ESTATURA ALTA COM UMA SECÇÃO FRONTAL PROEMINENTE E AGRESSIVA (COMPLEMENTADA POR BARRAS DE PROTEÇÃO) "

O grupo Loncin, empresa mãe da Voge e produtor de alguns motores para a BMW Motorrad, há já uns bons anos, destaca-se pela qualidade e acessibilidade nos modelos que compõem a sua vasta gama. Por isso a nova 900 DSX não é apenas “mais um”, mas sim o topo da cadeia da sua gama em termos de tecnologia, potência e equipamento.

Antes de mais, a Voge decidiu entrar no segmento de trails de alta cilindrada, uma vez que este é um dos mais fervilhantes do momento, e para tal desenvolveu uma moto com rodas de 17 polegadas na traseira e 21 na dianteira

possibilitando assim aos amantes da marca e do segmento uma moto versátil para chegar a qualquer destino. Ainda assim, não negligenciando de forma alguma o conforto a bordo, a agilidade do conjunto nem a qualidade dos acabamentos.

Com cerca de 200 mm de curso em ambas as suspensões, a Voge 900 DSX aparenta uma estatura alta com uma secção frontal proeminente e agressiva (complementada por barras de proteção) que fornece ao motociclista uma proteção aerodinâmica boa, um ecrã pára-brisas ajustável em 2 posições mais que suficiente graças à forma do assento “cavado” entre o depósito avantajado e o socalço que define o lugar do condutor. Além desta forma do assento agradar aos motociclistas com estaturas mais baixas, a posição »



895 CC
95 CV
8 888 €

» Mais dados técnicos aqui

das pernas abraça a moto de forma natural nas duas posições de regulação do assento e os braços apoiam-se no guidador ligeiramente elevado para conferir máxima versatilidade.

Certamente mais virada para o asfalto, evidenciado não só pelas borrachas calçadas (Pirelli Scorpion Trail II) mas também pela forquilha invertida da Kayaba, totalmente ajustável e com uma regulação de fábrica competente e focada no conforto, assente na parte frontal do quadro multitubular perimetral. O mesmo se passa no monoamortecedor traseiro, fixo ao braço oscilante, que permite o fácil ajuste da pré-carga da mola e da extensão. Ambas as suspensões revelaram comportamentos competentes e estáveis nas diferentes situações durante o teste em asfalto, estradas sinuosas e fora de estrada.

Durante os mais de 200 km percorridos por solo espanhol, pude pôr à prova a unidade motriz de dois cilindros paralelos, com 895 cc, refrigeração por líquido, cabeça DOHC com 4 válvulas por cilindro, desfasamento da cambota a 270°. ostenta uma potência máxima de 94 cv às 8.250 rpm e um binário de 95 Nm às 6.250 rpm. Dotada de um carácter robusto, com uma entrega uniforme de potência e binário ao longo de toda a faixa de regime, não sendo demasiado agressiva no enrolar do punho direito, permite desfrutar das altas prestações e fiabilidade já bem conhecidas do modelo bávaro que também a utiliza.

Para extrair o sumo deste bicilíndrico, a caixa manual de 6 velocidades é bem escalonada e transmite um bom feedback, com um funcionamento simples quando a auxiliamos com >>

*"PARA EXTRAIR O SUMO DESTE BICILÍNDRICO,
A CAIXA MANUAL DE 6 VELOCIDADES É **BEM**
ESCALONADA E TRANSMITE UM BOM FEEDBACK"*







a manete ajustável da embraiagem deslizante. Já quando usamos o Quickshifter os resultados ficam abaixo do esperado, com um acionamento por vezes forçado e pouco suave, especialmente na subida da relações de caixa. Este efeito pode ser causado pela ainda pouca rodagem das motos de teste, podendo vir a dissipar-se com a passagem dos quilómetros.

Na manete ajustável da direita obtemos uma resposta mordaz e facilmente doseável da dupla travagem com pinças Brembo de dois pistões, enquanto na pinça simples traseira, também Brembo, atuada pelo pedal no pé direito, conseguimos igualmente um controlo simples para colocar a quantidade de potência de travagem necessária, um factor muito importante para as tiradas mais agressivas no fora de estrada.

Além da aparência contemporânea, com uma imagem agressiva proporcionada pelo bico proeminente na dianteira, a Voge 900 DSX conta com um conjunto vasto de equipamento tecnológico de fazer inveja a algumas outras big trails do mercado. Destaca-se o radar traseiro



com aviso de ângulo morto nos retrovisores, que não revelam vibração, os punhos e assento aquecidos com 3 níveis de intensidade, a monitorização em tempo real da pressão dos pneus (TMPS), e o grande painel TFT a cores de 7 polegadas no qual observamos as informações essenciais à condução.

É também através deste painel que confirmamos o modo de condução escolhido no comutador direito: Eco, Rain, Off-Road e Sport, nos quais a resposta do acelerador é alterada consoante as condições, sendo que no modo off-road desliga somente o Controlo de Tração e o ABS Bosch nas duas rodas.

Por fim, através do comutador esquerdo onde navegamos também pelo painel de instrumentos, é ainda possível ajustar o Cruise Control. Com luvas calçadas o “feeling” de ambos os comutadores não é o mais intuitivo e acabamos por ter de verificar se o clique foi efetuado com sucesso.

Para fechar o assunto tecnológico, a 900 DSX apresenta ainda iluminação full LED com faróis auxiliares de série, conectividade ao telemóvel por Bluetooth e tomadas USB-A e USB-C. Um ecrã

frontal regulável em altura, proteções laterais e de cárter de série, silenciador em aço inoxidável e um braço oscilante em alumínio, tornam a proposta ainda mais irresistível.

Revela-se por isso uma opção a ter em conta, seja para uma utilização diária polivalente, para uma férias em registo de aventura, ou apenas para uma escapadela de fim-de-semana. A grande confiança que inspira torna-a ainda uma opção correcta para aqueles motociclistas que pretendem subir de cilindrada.

Por último, e não menos importante, a Voge 900 DSX insere-se no mercado nacional de trails de média cilindrada com um preço convidativo de 8.888€, o que face ao equipamento que propõe de base e a todo um conjunto com capacidades que nos deixam ansiosos de as explorar, se revela uma verdadeira pechincha. Ainda para mais o quadro, com sub-quadro aparafusado, abraça um motor já adotado por uma fabricante europeia, diminuindo desta forma o estigma de muitos motociclistas relativamente às motos asiáticas. Trata-se de um autêntico cavalo de tróia que se revela uma verdadeira surpresa. //

Distribuidor Oficial



LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS



xtreme

Shade Xtreme 600

ACCESS
MOTOR



Canivete ASIÁTICO

CFMOTO 450MT

Apresentada na EICMA 2023, pouco depois exposta no Grande Prémio de Portimão e por último na Expomoto 2024 no Porto, a CFMOTO 450MT apenas pela sua presença foi calcando terreno até conquistar o coração dos motociclistas aventureiros e da imprensa nacional que, finalmente,

Texto: ANdré Sanches Fotos: Rui Jorge/CFMOTO



» [Galeria de fotos aqui](#)





Agradecidos pela oportunidade de poder tocar, ver e retirar sensações das primeiras unidades da CFMOTO 450MT, o Andar de Moto teve a oportunidade de levar esta pequena grande aventureira até elevadas altitudes pela montanha mais alta de Portugal e por outros trilhos e estradas que conseguiram pôr a 450MT a evidenciar os seus dotes de aventura e não só.

Retirado da 450SR e da 450NK, o motor bicilíndrico paralelo apenas beneficia de um novo mapa de injeção, focado no binário e não na potência. Contudo, as características da unidade motriz, com cerca de 41 cv de potência e 42 Nm de binário, cativam com a sua suavidade na subida de regime, sem vibrações, soluços ou hesitações. É difícil transmitir pela escrita toda a ternura da CFMOTO 450MT, desde o manuseio da embraiagem à leveza do acelerador. A sonoridade

é típica de um bicilíndrico com cambota a 270°, muito interessante.

A caixa de 6 velocidades, eficientemente encurtada para disponibilizar uma maior entrega de binário nos diferentes regimes, apresenta um accionamento suave, está bem escalonada e não revelou pontos mortos intermédios, ajudada por uma embraiagem deslizante de accionamento igualmente leve.

A CFMOTO 450MT não foi pensada nas grandes tiradas por auto-estrada, mas é capaz de o fazer sem dissabores. O seu propósito são as aventuras por estradas irregulares e de curvas encadeadas ou mesmo o off-road, seja este “light” ou ligeiramente mais sério.

Avaliando os prós e contras deste modelo acessível aos motociclistas com carta A2 que não resistem a sair fora do asfalto, a CFMOTO 450MT dispõe de uma forquilha invertida KYB totalmente ajustável que é talvez um dos pontos mais fortes deste modelo. O ajuste de fábrica bem equilibrado não deixa margem para dúvidas, na estrada não se



"INSERIDA NA FRENTE,
UMA **LUZ DIURNA**
SEPARA A ILUMINAÇÃO
DO FAROL MÉDIO DOS
MÁXIMOS.

sentem afundações ou instabilidades da frente e mesmo em off-road esta nunca atingiu o seu limite, quer em saltos ou “valas” inesperadas.

Na traseira, assinado também pela KYB, o monoamortecedor com ajuste de extensão e pré-carga da mola assume o conforto e performance também nas mais inesperadas situações em estrada. Por outro lado, fora desta e nas secções mais irregulares, senti que a roda parecia “saltar” à procura de tracção, necessitando eventualmente de um pequeno ajuste na extensão.

A travagem, equipada com pinças de travão JJuan, mostra-se suave na mordida inicial mas suficientemente potente para garantir confiança em andamentos mais rápidos. O travão traseiro também é bastante eficaz, permitindo uma boa dosagem da potência. Além do comportamento eficiente e da boa dosagem, beneficia da ajuda do ABS de duplo canal da Bosch que, tal como o Controlo de Tração, pode ser desligado (através do painel de instrumentos ou do botão dedicado





*"AS LINHAS DAS CARENAGENS COM **ÂNGULOS SUAVES**, ENCAIXAM UMAS NAS OUTRAS DE FORMA NATURAL E BONITA."*

instalado à esquerda do guiador), porém somente na roda traseira.

Para enfrentar as maiores dificuldades, a CFMOTO 450MT está equipada com uma proteção de cárter (a 220 mm do solo), rodas de 18 polegadas na traseira e 21 polegadas na dianteira, calçadas com pneus mistos CST.

Do "papel" para a realidade, o design do gabinete europeu Kiska, a CFMOTO 450MT apresenta acabamentos de qualidade as linhas das carenagens com ângulos suaves, encaixam umas nas outras de forma natural e bonita.

Uma boa proteção aerodinâmica, é conseguida

graças ao ecrã ajustável em 50 mm e a uma carenagem frontal com um aspeto estilo "torre" que evoca a aventura.

Inserida na frente, uma luz diurna separa a iluminação do farol médio dos máximos. A traseira, semelhante à da sua irmã mais potente CFMOTO 800MT, integra o mesmo farolim.

A CFMOTO 450MT oferece uma posição de condução bastante natural, como se nos fosse familiar, sem incómodos, de braços ligeiramente mais elevados no guiador e pernas comodamente dobradas a abraçar a moto na posição sentada e a permitir um fácil acesso ao solo. O assento firme



449 CC

42 CV

5 990 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE CFMOTO 450MT



permite um bom ajuste dos joelhos ao depósito e é suficientemente confortável para maiores tiradas.

Em pé, pelo menos na minha média estatura de 1,75 m, consegue-se um controlo elevado sobre todos os comandos, quer do pedal das mudanças quer do pedal do travão, ambos articulados, potencialmente à prova de queda.

O painel de instrumentos é bastante legível, tem informação suficiente e duas configurações estéticas, além de conectividade por bluetooth ao smartphone.

A CFMOTO 450MT está disponível em duas versões e em duas cores que se distinguem pelo guarda-lamas frontal, seja o elevado ou o alternativo em posição mais baixa, e nas cores azul ou cinzenta. Para os motociclistas mais ousados, a versão de guarda-lamas elevado permite a limpeza dos pneus nas zonas de lama.

A parte mais aliciante deste “canivete asiático” empoderado pela sua multifuncionalidade, é o preço situado abaixo dos 6000€ já com IVA que pode vir a tornar realidade o sonho de todos os motociclistas que ansiavam por uma moto competente, leve, versátil e com grande autonomia graças aos 17,5 litros de capacidade do depósito de combustível. //







POR MONTES e vales

Os pneus Battlax Adventure A41, Battlax Adventure Trail AT41 e Battlax Adventurecross AX41 foram postos à prova no asfalto e fora dele. Três opções para diversos tipos de utilização, sempre com a Aventura como objectivo principal.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Ant Productions / Bridgestone

A Bridgestone convidou o Andar de Moto para a apresentação europeia da sua nova gama de pneus de aventura. Três pneumáticos premium, concebidos para corresponderem às necessidades de viagem

específicas de diversos tipos de motociclistas.

Com a Serra da Estrela como cenário principal, que encantou os muitos jornalistas estrangeiros presentes, tive oportunidade de poder avaliar o potencial de cada uma das opções, não apenas numa moto de um determinado segmento, mas em várias motos de aventura de média e alta cilindrada. Para completar a experiência, os percursos escolhidos contemplavam diversos tipos de piso: asfalto bom e mau, gravilha, caminhos de cabras e terreno lavrado, e até o S, Pedro providenciou alguma chuva para podermos avaliar a respetiva aderência em asfalto molhado.

Com um cenário tão perfeito, a aventura começou logo no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, equipados a rigor para enfrentar o frio da altitude e a potencial ameaça de chuva, aos comandos de um belo sortido de motos de tipologia trail, todas elas equipadas com pneus Bridgestone Battlax Adventure A41.

Pelo caminho, os jornalistas, um grupo de portugueses e italianos, poderiam ir trocando os diversos modelos entre si, o que, para quem faz vida de testar motos, é uma oportunidade rara de confrontar diversos modelos, uns já testados e outros a ser conduzidos pela primeira vez, em iguais circunstâncias de aderência, e poder confirmar impressões de condução e tomar as devidas notas mentais para referência futura! Muito interessante, além de também se poder avaliar, nas diversas motos, a resposta dos mesmos pneus aos diversos tipos de exigência, seja em termos de agilidade, de aderência e de estabilidade.

Ao cabo de mais de 200 quilómetros, aos comandos de uma Suzuki V-STROM 1050DE, de uma BMW R1300GS, de uma Honda Africa Twin e de uma Yamaha Ténéré 700 World Raid, com passagem por Entre-os-Rios, Castro D'Aire e Seia, os A41 já tinham mais do que comprovado o seu excelente desempenho. e não subsistia qualquer dúvida de que são uma excelente solução para os motociclistas que viajam, sobretudo por estrada, asfaltada ou não, e que apenas esporadicamente se aventuram fora dela.

Com eles, graças à tecnologia MSB (Monospiral belt construction) empregue na carcaça redesenhada, que proporciona um acréscimo da área de contacto em 5% num ângulo de 30° e 9% com a moto na vertical >>





"POR ENTRE-OS-RIOS, CASTRO D'AIRE E SEIA, OS **A41** JÁ TINHAM MAIS DO QUE COMPROVADO O SEU EXCELENTE DESEMPENHO"

e ao composto de camada tripla da Bridgestone, 3LC, na frente e na traseira, que proporciona mais 8% de aderência no molhado sem afectar a longevidade da geração anterior, os motociclistas podem exigir andamentos vigorosos am asfalto e beneficiar de uma maior capacidade de tração em pisos menos consistentes e regulares, além de um rolar extremamente confortável, sem notório acréscimo de ruído ou vibração, já que o seu perfil foi alterado, reduzindo os canais de escoamento na zona central do pneu (tanto do dianteiro como do traseiro) e acrescentando mais nas laterais, com os canais redesenhados para um melhor escoamento e tração. Com o novo desenho, os blocos da zona central do pneu traseiro são maiores, o que além de mais estabilidade também diminui a vibração e o ruído de rolamento. A poucos quilómetros do Hotel, a chuva que o céu prometia aconteceu mesmo, permitindo também ter uma breve mas esclarecedora impressão do comportamento dos A41 no molhado, em estrada de montanha, confirmando que mesmo nessas circunstâncias eles não desiludem, antes pelo contrário!

Chegados ao hotel, aproximava-se a Hora do Briefing, com alguns dos técnicos da Bridgestone, que revelaram as principais características dos pneus que ali nos traziam e algumas informações de mercado importantes, como o facto de a venda de pneus de tipologia Trail ter quase duplicado ao longo dos últimos 10 anos, coincidindo com o facto de o segmento das motos de aventura também ter sido o que mais tem crescido nos últimos anos.

Depois de jantar e de pôr o equipamento a secar, chegava a hora de descansar para, no dia seguinte, começar cedo a testar os mais aventureiros pneus AT41, on e off road, isto durante a parte da manhã, porque depois do almoço iríamos "calçar" os AX41 e partir para maiores aventuras!

E assim foi, na manhã seguinte, com os AT41 calçados, a BMW F900GS, a Suzuki V:Strom 800DE, a Yamaha Ténéré 700 (esta uma versão Extreme) e a BMW R1300GS, algumas das motos disponibilizadas para o dia, confrontaram-se com uma apreciável quantidade de curvas, entre Seia e a Torre, mas com passagem por Loriga e Alvoco, pela EN231, e Unhais, pela EN230, o que permitia fazer ainda alguns







O AT41, É DESTINADO AOS MOTOCICLISTAS DE ESTRADA QUE TAMBÉM GOSTAM DE SE AVENTURAR FORA DOS CAMINHOS CONVENCIONAIS"

quilómetros em estrada de terra batida, ao cruzar a Nave de Sto. António.

Com um ritmo mais calmo, um pouco para poder apreciar a idílica paisagem e uma pitada de respeito pelo declive que bordejava grande parte do trajecto, chegámos finalmente à Torre. Um reconfortante café e meia dúzia de dedos de conversa com os colegas, serviam de compasso de espera para que outro grupo de jornalistas terminasse a sua sessão de fotos, e o meu grupo pudesse começar a nossa, naquele cenário deslumbrante da EN338, por alturas do miradouro do Vale Glaciário.

O composto turístico usado no fabrico do Bridgestone Battlax Adventure Trail AT41 não desiluiu, proporcionando elevados níveis de confiança em todas as motos que pude conduzir, como a nova MV Agusta Enduro Veloce ou a nova Africa Twin Adventure Sports já com a jante dianteira de 19 polegadas.

Com a sessão de fotos em asfalto terminada, seguia-se a sessão de fotos off-road, também em cenário bem natural. Destacou-se, tal como esperado, a BMW F900GS, usufruindo da boa aderência dos AT41 para realçar a sua competência dinâmica em caminhos de

cabras. Mas mesmo motos mais pesadas e potentes, como a Honda CRF1100L Africa Twin ou a BMW R1300GS conseguiram beneficiar da aderência e tração proporcionada por estes pneus.

Com a Bridgestone a reclamar um melhor comportamento deste pneu no molhado, foi pena, durante o teste não ter chovido, para poder efectivamente comprovar o seu desempenho.

Mas tal como a Bridgestone afirma, o Battlax Adventure Trail AT41, é destinado aos motociclistas de estrada que também gostam de se aventurar fora dos caminhos convencionais, beneficiando da sua grande aderência e capacidade de tração em pisos menos consistentes.

O seu aspecto robusto, de todo-o-terreno, proporciona um excelente desempenho em piso seco e uma quase inacreditável capacidade de tração, aderência e travagem em asfalto molhado, para garantir uma viagem segura e confortável em todas as condições meteorológicas.

O Bridgestone Battlax Adventurecross AX41 é um pneu de trail específico para os motociclistas que procuram um pneu offroad com um bom comportamento também no asfalto.







O **AX41** É UM PNEU DE TRAIL ESPECÍFICO PARA OS MOTOCICLISTAS QUE PROCURAM UM PNEU OFFROAD COM UM BOM COMPORTAMENTO

Foi concebido para responder às exigências dos pilotos de aventura e enfrentar qualquer tipo de caminho, mesmo em ritmo elevado. A tração fora de estrada foi melhorada e a

aderência aumentada através de um desenho de última geração e um posicionamento estratégico dos blocos, enquanto que o composto de alta resistência de que são fabricados proporciona uma rigidez e resistência 30% superiores, garantindo performance e uma longa vida útil. O seu desempenho otimizado em estrada e fora dela faz dos Battlax Adventurecross AX41 uma excelente opção para quem quer descobrir novos caminhos.

Apesar de se notarem vibrações adicionais e um evidente incremento no ruído de rolamento, não notei uma grande diferença em termos de agilidade no asfalto. Notei sim, o incremento da capacidade de tração nos pisos mais soltos e em gravilha, apesar de lamentar que o meu nível de condução off road estivesse nitidamente abaixo do seu potencial.

Bastava ver os impressionantes números de circo que o jornalista da Inmoto.it, Manuel Lucchese, piloto de motocross e participante, por diversas vezes, no

Rally Dakar, conseguia fazer aos comandos da BMW R1300GS equipada com os AX41. Inveja da boa!

Mas mesmo para offroaders pouco experientes (e sim, confirmo) estes pneus são uma ferramenta preciosa quando o terreno perde a firmeza, conseguindo um comportamento realmente bom também no asfalto e mesmo à chuva.

A Bridgestone afirma que os Adventurecross AX41 foram concebidos para minimizar o desgaste irregular típico dos pneus de tacos, garantindo assim uma grande longevidade, compatível com o composto de borracha mais duro utilizado na sua construção. A tecnologia A-IW é a responsável por reduzir o desgaste das bordas dos tacos quando estes se deformam sob travagem ou sob aceleração, sobretudo em asfalto, promovendo assim a integridade da superfície de contacto com o piso. Para tal, a Bridgestone foi mais longe e redefiniu inclusivamente as dimensões dos pneus para aumentar a quantidade de blocos que se estende até às paredes laterais.

Para mais informações sobre estes novos pneus da Bridgestone, ligue-se ao site oficial da marca ou contacte o importador nacional, a Lusomotós //





São a porta de entrada para o motociclismo. Acessíveis, disponíveis em diversos géneros, económicas na utilização e manutenção, fáceis de manobrar e extremamente seguras sobretudo para os iniciados, muitas delas a já recorrerem a substanciais ajudas eletrónicas à condução, não admira que sejam tão populares.

As motos 125cc de caixa são o nível zero de iniciação ao motociclismo. Uma espécie de escola cujos exercícios de vida real são reproduzidos em condições mitigadoras das consequências, mas sem eliminarem por completo os riscos e as consequências da inexperiência e da falta de atenção.

A sua condução é em tudo semelhante à das motos de alta cilindrada. Necessitam de pontos de embraiagem e mudanças de relação de caixa de velocidades; a travagem é um compromisso entre o efeito travão motor e a aderência da roda da frente. Requerem que ambas as mãos e ambos os pés estejam a postos para actuarem sobre os comandos, seja no arranque, seja numa paragem e mesmo até nas entradas e saídas de curvas. E exigem uma muito maior concentração na condução. Um desafio às capacidades motoras e psicológicas de cada candidato a motociclista. Na sua exígua potência disponível, simulam na perfeição o comportamento das “verdadeiras”

motos. Graças ao seu baixo peso e pouca altura do assento ao solo, são extremamente fáceis de manobrar e de inserir em trajetória, mesmo para os condutores de baixa estatura. Por isso são tão atrativas.

Em resposta a este fenómeno, as marcas inundam o mercado com as mais variadas propostas, de diversos estilos, sejam desportivas, offroaders, cruisers, utilitárias ou exclusivas, para todas as bolsas, estilos ou necessidades. As suas vendas, no nosso país, representam um terço do mercado, um volume apenas acompanhado pelo das scooters 125cc e equivalente ao de todas as motos de alta cilindrada.

Neste suplemento mensal trazemos até si uma listagem, acompanhada de imagens, testes e características técnicas detalhadas, de todos os modelos disponíveis em Portugal, para que possa escolher a sua e ganhar a mobilidade e liberdade que mais nenhum meio de transporte proporciona, já que todas elas são passíveis de serem conduzidas com a carta de condução B, de automóvel! //

ESPECIAL DOSSIER 125CC

125cc de caixa

Leia aqui o teste

 <p>BLUROC SPIRIT 125 Preço: € 3.699 Potência: 9,9 cv às 9000 rpm Peso: 116 Kg</p>	 <p>BLUROC LEGEND 125 Preço: € 2.799 Potência: 11 cv às 8750 rpm Peso: 120 Kg</p>	 <p>BRIXTON SUNRAY 125 Preço: € 3.399 Potência: 11,1 cv às 9000 rpm Peso: 134 Kg</p>	 <p>BRIXTON RAYBURN 125 Preço: € 3.299 Potência: 11,1 cv às 9000 rpm Peso: 134 Kg</p>
 <p>BLUROC HUNT XC 125 Preço: € 3.099 Potência: 9,9 cv às 8500 rpm Peso: 118 Kg</p>	 <p>BRIXTON CROMWELL 125 Preço: € 2.899 CBS / € 3.099 ABS Potência: 11,1 cv às 9000 rpm Peso: 134 Kg</p>	 <p>BRIXTON CROSSFIRE 125 XS Preço: € 2.499 Potência: 11,1 cv às 8500 rpm Peso: 111 Kg</p>	 <p>DAELIM DAYSTAR 125 Preço: € 3.500 Potência: 12,6 cv às 10.000 rpm Peso: 166 Kg</p>
 <p>BRIXTON FELSBURG 125 Preço: € 2.999 Potência: 11,1 cv às 9000 rpm Peso: 134 Kg</p>	 <p>BRIXTON FELSBURG 125 XC Preço: € 3.149 Potência: 11,1 cv às 9000 rpm Peso: 134 Kg</p>	 <p>FB MONDIAL PIEGA 125 Preço: € 4.199 Potência: 14,3 cv às 9.750 rpm Peso: 133 Kg</p>	 <p>FB MONDIAL HPS 125 CBS Preço: € 4.399 Potência: 13,6 cv às 9.750 rpm Peso: 133 Kg</p>

74 MAIO // 2024

andardemoto.pt 75

125cc de caixa



AJP SPR ENDURO

Preço: € 4.990
Potência: S/D
Peso: S/D



AJP SPR SUPERMOTO

Preço: € 4.930
Potência: S/D
Peso: S/D



Leia aqui o teste



APRILIA RS 125

Preço: € 5.699
Potência: 15 cv às 10.000 rpm
Peso: 144 Kg



APRILIA TUONO 125

Preço: € 5.499
Potência: 15 cv às 10.000 rpm
Peso: 144 Kg



APRILIA RX 125

Preço: € 4.299
Potência: 15 cv às 10.000 rpm
Peso: 134 Kg



APRILIA SX 125

Preço: € 4.299
Potência: 15 cv às 10.000 rpm
Peso: 134 Kg





BENELLI BN 125

Preço: € 2.970

Potência: 11,1 cv às 9.500 rpm

Peso: 135 Kg



BENELLI TNT 125

Preço: € 2.690

Potência: 11,1 cv às 9.500 rpm

Peso: 124 Kg



BENELLI LEONCINO 125

Preço: € 3.490

Potência: 12,6 cv às 9.500 rpm

Peso: 145 Kg



BLUROC TRACKER 125

Preço: € 4.799

Potência: 15 cv

Peso: 110 Kg



BLUROC HERO 125

Preço: € 3.799

Potência: 10 cv às 8.500 rpm

Peso: 121 Kg



BLUROC HERITAGE 125

Preço: € 2.499

Potência: 8,4 cv às 7500 rpm

Peso: 84 Kg



125cc de caixa

Leia aqui o teste



BLUROC SPIRIT 125

Preço: € 3.699

Potência: 9,9 cv às 9000 rpm

Peso: 116 Kg



BLUROC LEGEND 125

Preço: € 2.799

Potência: 11 cv às 8750 rpm

Peso: 120 Kg



Leia aqui o teste



BLUROC HUNT XC 125

Preço: € 3.099

Potência: 9,9 cv às 8500 rpm

Peso: 118 Kg



BRIXTON CROMWELL 125

Preço: € 2.899 CBS / € 3.099 ABS

Potência: 11,1 cv às 9000 rpm

Peso: 134 Kg



BRIXTON FELSBERG 125

Preço: € 2.999

Potência: 11,1 cv às 9000 rpm

Peso: 134 Kg



BRIXTON FELSBERG 125 XC

Preço: € 3.149

Potência: 11,1 cv às 9000 rpm

Peso: 134 Kg





BRIXTON SUNRAY 125

Preço: € 3.399

Potência: 11,1 cv às 9000 rpm

Peso: 134 Kg



BRIXTON RAYBURN 125

Preço: € 3.299

Potência: 11,1 cv às 9000 rpm

Peso: 134 Kg



BRIXTON CROSSFIRE 125 XS

Preço: € 2.499

Potência: 11,1 cv às 8500 rpm

Peso: 111 Kg



DAELIM DAYSTAR 125

Preço: € 3.500

Potência: 12,6 cv às 10.000 rpm

Peso: 166 Kg



FB MONDIAL PIEGA 125

Preço: € 4.199

Potência: 14,3 cv às 9.750 rpm

Peso: 133 Kg



FB MONDIAL HPS 125 CBS

Preço: € 4.399

Potência: 13,6 cv às 9.750 rpm

Peso: 133 Kg



125cc de caixa



FB MONDIAL HPS 125 ABS

Preço: € 4.199

Potência: 13,6 cv às 9.750 rpm

Peso: 133 kg



FB MONDIAL SPARTAN 125

Preço: € € 2.799

Potência: 11,6 cv às 9.000 rpm

Peso: 125 kg



HANWAY FURIOUS 125

Preço: € 3.489

Potência: 14,9 às 10.000 rpm

Peso: 132 Kg



HANWAY G15 125

Preço: € 3.689

Potência: 14,9 cv às 10.000 rpm

Peso: 149 Kg



HANWAY SC 125 S

Preço: € 3.489

Potência: 14,9 cv às 10.000 rpm

Peso: 149 Kg



HONDA CB125F

Preço: € 2.980

Potência: 10,6 cv às 7.750 rpm

Peso: 128 Kg



Leia aqui o teste



HONDA CB125R NEO SPORTS CAFÉ

Preço: € 5.030

Potência: 15,0 cv às 10.000 rpm

Peso: 130 Kg



HONDA DAX 125

Preço: € 4.400

Potência: 9,4 cv às 7.000 rpm

Peso: 107 Kg



HONDA MONKEY

Preço: € 4.420

Potência: 9,2 cv às 7.000 rpm

Peso: 107 Kg



HONDA SUPER CUB 125

Preço: € 4.090

Potência: 9,5 cv às 7.500 rpm

Peso: 109 Kg



HONDA MSX 125

Preço: € 4.120

Potência: 9,8 cv às 7.250 rpm

Peso: 103 Kg



HUSQVARNA SVARTPILEN 125

Preço: € 6.539

Potência: 15 cv

Peso: 146 Kg



125cc de caixa



HYONGSUNG GV 125 S

Preço: € 3.987

Potência: 14 cv às 10.000 rpm

Peso: 165 Kg



HYONGSUNG GV 125 S EVO

Preço: € 4.387

Potência: 13,5 CV às 10.250 rpm

Peso: 165 Kg



KAWASAKI NINJA 125

Preço: € 5.790

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 148 Kg



KAWASAKI Z125

Preço: € 5.350

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 146 kg



KEEWAY X-LIGHT 125

Preço: € 2.780

Potência: 11,2 cv às 9.000 rpm

Peso: 131 Kg



KEEWAY K-LIGHT 125

Preço: € 2.880

Potência: 10,6 cv às 9.000 rpm

Peso: 151 Kg



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**

125cc de caixa



KEEWAY RK V125 C

Preço: € 3.880

Potência: 14 cv às 8.500 rpm

Peso: 149 Kg



KEEWAY RKF 125 EXT

Preço: € 3.435

Potência: 12,8 cv às 9.500 rpm

Peso: 147 Kg



KEEWAY RKF 125

Preço: € 3.290

Potência: 12,8 cv às 9.500 rpm

Peso: 147 Kg



KEEWAY SUPERLIGHT 125

Preço: € 2.940

Potência: 10,6 cv às 9.000 rpm

Peso: 162 Kg



KEEWAY SUPERLIGHT 125 E.L. EXT

Preço: € 3.010

Potência: 10,6 cv às 9.000 rpm

Peso: 162 Kg



KEEWAY V-CRUISE 125

Preço: € 4.690

Potência: 13,9 cv às 8.500 rpm

Peso: 167 Kg





KTM DUKE 125

Preço: € 6.163

Potência: 15 cv

Peso: S/D



KTM RC 125

Preço: € 6.308

Potência: 15 cv

Peso: S/D



MACBOR EIGHT MILE

Preço: € 2.999

Potência: 9,5 cv às 8.000 rpm

Peso: 112 Kg



MACBOR EIGHT MILE 125 LC

Preço: € 3.299

Potência: 12,6 cv às 9.500 rpm

Peso: 128 Kg



MACBOR JOHNNY BE GOOD

Preço: € 3.099

Potência: 9,7 cv às 8.000 rpm

Peso: 112 Kg



MACBOR LORD MARTIN

Preço: € 2.899

Potência: 9,7 cv às 8.000 rpm

Peso: 112 Kg



125cc de caixa

Leia aqui o teste



MACBOR MONTANA XR1

Preço: € 3.999

Potência: 12,6 cv às 9.500 rpm

Peso: 153 Kg



MACBOR FUN 125 PLUS

Preço: € 2.599

Potência: 10,6 cv às 8.500 rpm

Peso: 125 Kg



Leia aqui o teste

MACBOR ROCKSTER 125

Preço: € 2.899

Potência: 9,4 cv às 8.500 rpm

Peso: 130 Kg



Leia aqui o teste



MACBOR ROCKSTER 125 FLAT

Preço: € 2.899

Potência: 9,4 cv às 8.500 rpm

Peso: 127 Kg



MALAGUTI DRAKON 125

Preço: € 3.699

Potência: 13,6 cv às 9.500 rpm

Peso: 145 Kg



MALAGUTI DUNE 125 ABS

Preço: 3.699€

Potência: 13,6 cv às 9.750 rpm

Peso: 130 Kg





MALAGUTI DUNE 125 X BLACK ED.

Preço: € 3.499

Potência: 13,6 cv às 8.000 rpm

Peso: 136 Kg



MALAGUTI SPECTRE GP 125

Preço: € 2.499

Potência: 9,6 cv às 8.500 rpm

Peso: 123 Kg



MALAGUTI XSM 125

Preço: € 4.199

Potência: 15 cv às 10750 rpm

Peso: 124 Kg



MALAGUTI XTM 125

Preço: € 4.149

Potência: 15 cv às 8000 rpm

Peso: 124 Kg



MASH BLACK SEVEN 125

Preço: € 3.890

Potência: 14,75 cv às 9.000rpm

Peso: 137 Kg



MASH BRITISH SEVEN 125

Preço: € 3.890

Potência: 14,75 cv às 9.000rpm

Peso: 137 Kg



125cc de caixa



MASH SEVENTY

Preço: € 2.790

Potência: 11,6 cv às 8.750rpm

Peso: 127 Kg



MASH X-RIDE 125

Preço: € 3.890

Potência: 14,75 cv às 9000 rpm

Peso: 130Kg



MITT 125 DS

Preço: € 3.390

Potência: 12 cv às 9.500 rpm

Peso: S/D



MITT 125 MB

Preço: € 4.690

Potência: 14 cv às 8.500 rpm

Peso: S/D



MITT 125 LEGEND

Preço: € 3.190

Potência: 11,2 cv às 8.000 rpm

Peso: S/D



MITT 125 GP

Preço: € 3.990

Potência: 14 cv às 9.500rpm

Peso: S/D





MITT 125 GP 2

Preço: € 3.990

Potência: 14 cv às 9.500rpm

Peso: S/D



MITT 125 TK

Preço: € 3.190

Potência: 11 cv às 9.000 rpm

Peso: S/D



MOTRON NOMAD 125

Preço: € 3.299

Potência: 12,7 cv às 9.000 rpm

Peso: 149 Kg



MOTRON REVOLVER 125

Preço: € 2.999

Potência: S/D

Peso: 141 Kg



MOTRON X-NORD 125 TOURING

Preço: € 3.799

Potência: 12,5 cv às 9.500 rpm

Peso: 175 Kg



MOTRON X-NORD 125

Preço: € 3.199

Potência: 12,5 cv às 9500 rpm

Peso: 175 Kg



125cc de caixa



NECO NC-N01

Preço: € 3.499

Potência: 15 cv às 9500 rpm

Peso: S/D



QJMOTOR SRK 125

Preço: € 3.190

Potência: 15 cv às 9500 rpm

Peso: 143 Kg



QJMOTOR TRX 125

Preço: € 2.790

Potência: 13,3 cv às 9000 rpm

Peso: 142 kg



Leia aqui o teste

QJMOTOR SRV 125

Preço: € 3.390

Potência: 14,9 cv

Peso: 164 Kg



Leia aqui o teste

SUZUKI GSX-R125A

Preço: € 4.999

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 134 Kg



Leia aqui o teste

SUZUKI GSX-S125A

Preço: € 4.499

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 133 Kg





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

CAMPANHA PARA TODA A GAMA UM



DSR ADVENTURE TT 125



P.V.P./VALOR FINANCIADO **3.590,00€**

PRESTAÇÃO **74,79€**

PRAZO **48 MESES**

ENTRADA **0,00€**

TAN **0,00%**

TAEG **3,1%**

MTIC **3.803,10€**

Exemplo para um contrato de crédito para DSR Adventure TT 125 a 48 meses. PVP de 3.590€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.590,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 74,79€. Comissão de abertura de contrato no valor de 150€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.803,10€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 63,18€. 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 14,7cv

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

125cc de caixa



SWM HOKU 125

Preço: € 3.990
Potência: 15 cv
Peso: 136 Kg



SWM ACE OF SPADES 125

Preço: € 3.990
Potência: 15 cv
Peso: 130 Kg



SWM OUTLAW 125

Preço: € 3.990
Potência: 15 cv
Peso: 130 Kg



SWM RS 125R

Preço: € 4.100
Potência: 15 cv
Peso: 132 Kg



SWM SM 125R

Preço: € 3.990
Potência: 15 cv
Peso: 132 Kg



SWM VAREZ 125

Preço: € 3.390
Potência: 15 cv
Peso: 136 Kg



Leia aqui o teste



SYM NH-X

Preço: € 3.199

Potência: 10,2 cv às 8.500 rpm

Peso: 143 Kg



SYM NH-T

Preço: € 3.299

Potência: 10,2 cv às 8.500 rpm

Peso: 150 Kg



UM DSR ADVENTURE TT

Preço: € 3.590

Potência: 15 cv às 10.500 rpm

Peso: 135 Kg



UM RENEGADE FREEDOM

Preço: € 3.590

Potência: 12,2 cv às 9500 rpm

Peso: 173 Kg



UM RENEGADE SPORT

Preço: € 2.780

Potência: 9,7 cv às 7500 rpm

Peso: 120 Kg



UM RENEGADE SPORT S

Preço: € 2.999

Potência: 12 cv às 9.500 rpm

Peso: 153 Kg



125cc de caixa



UM RENEGADE CLASSIC

Preço: € 3.490

Potência: 12,2 cv às 9500 rpm

Peso: 176 Kg



UM RENEGADE CLASSIC DELUXE

Preço: € 3.990

Potência: 12,2 cv às 9500 rpm

Peso: 176 Kg



UM RENEGADE COMMANDO

Preço: € 3.190

Potência: 12 cv às 9.000 rpm

Peso: 172 Kg



UM RENEGADE VEGAS

Preço: € 3.490

Potência: 12 cv às 9.000 rpm

Peso: 130 Kg



UM SCRAMBLER X CAFÉ

Preço: € 2.690

Potência: 9,8 cv às 8.500 rpm

Peso: 136 Kg



UM XTREET

Preço: € 2.890

Potência: 12 cv às 9.000 rpm

Peso: 133 Kg





UM DSR EX

Preço: € 3.390

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 124 Kg



UM DSR SM

Preço: € 3.390

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 124 Kg



Leia aqui o teste



VOGE 125R

Preço: € 2.887

Potência: 15 cv às 9.500 rpm

Peso: 128 kg



VORTEX TRAIL RXPRO

Preço: € 3.800

Potência: 12 cv às 9500 rpm

Peso: 175 Kg



VORTEX NKD 125

Preço: € 3.695

Potência: 12 cv às 9500 rpm

Peso: S/D



VORTEX ZII

Preço: € 2.660

Potência: 10 cv às 7500 rpm

Peso: 150 Kg



125cc de caixa



YAMAHA YZF R125

Preço: € 5.625

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 144 Kg



Leia aqui o teste



YAMAHA MT-125

Preço: € 5.495

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 142



Leia aqui o teste



YAMAHA XSR125

Preço: € 4.995

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 140 Kg



YAMAHA XSR125 LEGACY

Preço: € 5.550

Potência: 15 cv às 10.000 rpm

Peso: 140 Kg



ZONTES 125 G1X

Preço: € 3.726

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 160 Kg



ZONTES 125 G1

Preço: € 3.493

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 160 Kg





ZONTES 125G1X LCD

Preço: € 3.771

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 160 Kg



ZONTES 125GK

Preço: € 3.988

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 160 Kg



ZONTES 125U

Preço: € 3.513

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 150 Kg



ZONTES 125U1

Preço: € 3.716

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 150 Kg



ZONTES 125 Z2

Preço: € 3.478

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 160 Kg



ZONTES 125C

Preço: € 3.538

Potência: 14,5 cv às 9.000 rpm

Peso: 153 kg





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

A Cortina de ferro 2024

A hora que vos escrevo estas palavras, estou a finalizar os últimos preparativos para aquela que será mais uma viagem de aventura.

Todas as viagens começam pelo sonho, pela expectativa e sobretudo pela curiosidade.

Idealizamos cenários, definimos o nosso rumo como se de um filme se tratasse, com expectativa fixada em lugares reais ou imaginários.

Esta ano, escolhi fazer uma viagem a que chamei “a cortina de ferro 2024”, expressão que Winston Churchill immortalizou em 1946 e hoje, diga-se, continua atual, ainda que parte dessa cortina tenha mudado de posição.

Todos nós que vivemos os anos 90 com intensidade, nos lembramos dos filmes de espionagem, de conspirações e outros segredos que nos reservava o mundo para lá do muro de Berlim, que em 1989 com a sua queda determinou também o fim da Cortina de Ferro.

Hoje, tantos anos depois, o muro reergue-se e volta a dividir a Europa.

Decidi, nesta viagem, procurar o manto de misticismos e histórias, as velhas narrativas de espionagem e de lugares ocultos.

O itinerário é exigente, pretendo visitar alguns locais emblemáticos, alguns esquecidos, que me vão obrigar a fazer algum esforço de condução por estradas que provavelmente não me vão facilitar a vida, mas ao bom estilo 007, eu e a “rodas Altas” haveremos de arranjar maneira de lá chegar.

Pelo menos a “rodas Altas”, a experiente Triumph Tiger, do alto dos seus 110 mil quilómetros, continua a dar mostras de que está aí para enfrentar qualquer desconhecido.

Espero trazer muitas histórias para contar, que terei todo o prazer em partilhar convosco.

Até já! //



TRK
702



DESCONTO 50% KIT DE MALAS ORIGINAIS BENELLI

Válido para os modelos **TRK 702** e **TRK 702 X** matriculados até **31/08/2024** ao abrigo da **CAMPANHA ZERO DESCULPAS**, nos concessionários aderentes.*

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

ZERO DESCULPAS PARA UMA NOVA PAIXÃO

**PRESTAÇÃO 48 X 158,13€ ENTRADA 0€ TAN 0%
PVP/FINANC. 7.590,00€ TAEG 3,5% MTIC 8.098,82€**

Exemplo para um contrato de crédito TRK 702 a 48 meses. PVP de 7.590,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 7.590,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 158,13€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,5%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 8.098,82€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 133,58€. 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, transporte, ISV e IUC. Campanha válida para toda a gama Benelli, não acumulável com outras campanhas em vigor.

*Limitado ao stock existente.

SABE MAIS EM ZERODESCULPAS.BENELLI.PT



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes 



Urbano POLIVALENTE

O CABERG RIVIERA V4 X É O COMPANHEIRO IDEAL PARA TODAS AS AVENTURAS, DESDE OS PERCURSOS URBANOS DO DIA A DIA ATÉ ÀS PEQUENAS VIAGENS EXTRA URBANAS.

Um dos destaques do RIVIERA V4 X é o seu sistema de ventilação avançado, que inclui uma saída de ar superior e extratores traseiros, proporcionando conforto em todas as condições climáticas, mesmo nas mais difíceis.

Com dois tamanhos de calota, este capacete assegura um ajuste personalizado e confortável para as medidas disponíveis (S, M, L, XL).

Para uma experiência de condução ainda mais segura e conveniente, o RIVIERA V4 X apresenta o exclusivo sistema Double Visor Tech, que garante uma visibilidade ideal com a viseira solar interna.

O RIVIERA V4 X também oferece praticidade com um forro removível e lavável, fabricado em tecidos

altamente respiráveis, capazes de manter o interior do capacete fresco e higienizado.

Além disso, a segurança é prioridade com o sistema de retenção equipado com fivela de ajuste micrométrico, assegura um ajuste rápido e fácil.

Este capacete foi submetido a rigorosos testes de segurança ECE 22.06, garantindo o mais alto padrão de proteção para os motociclistas.

Disponível numa variedade de cores sólidas e decoradas, o RIVIERA V4 X é uma solução versátil de estilo único que está disponível por um P.V.P. de 119,99€.

Pode saber mais sobre este capacete no site do importador, a Salgados Moto //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*

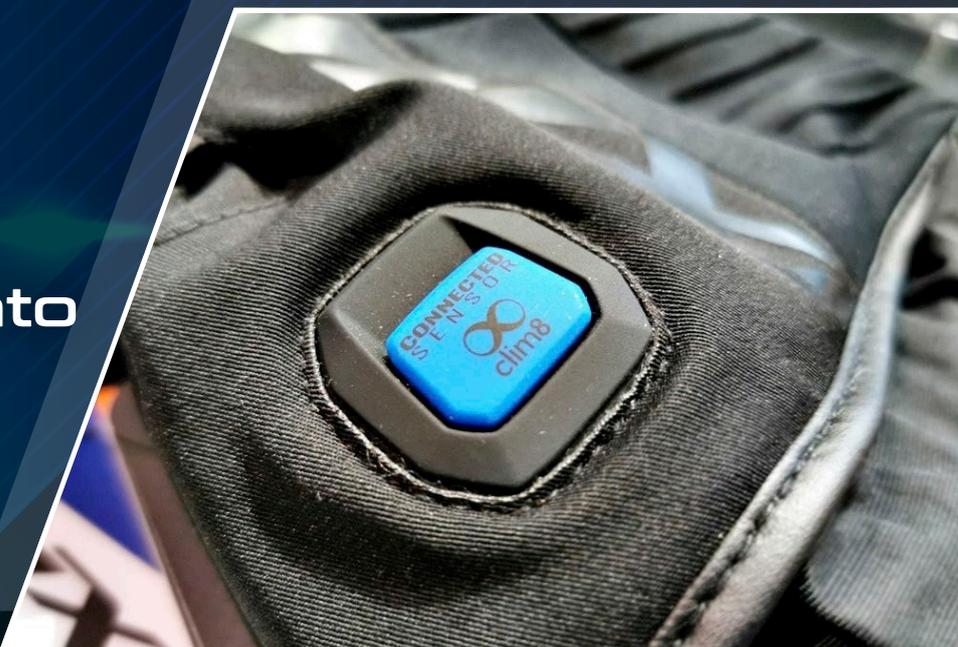


ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Conforto **RETRO**



O GARI G02X É UM CAPACETE ABERTO, DE ESTILO RETRO, FABRICADO EM FIBRA DE VIDRO E COM UM FORRO DE COR CONTRASTANTE.

Fabricado pela marca Garibaldi, este capacete destaca-se pela sua leveza, ajuste e conforto.

O visual retro do Gari G02X é caracterizado por apresentar uma calota exterior com uma forma limpa e arredondada. Projetado para uso com goggles, é extremamente discreto pois tem apenas um pequeno logotipo no suporte da alça dos goggles na parte de trás. Como detalhes vintage apresenta 3 botões de pressão para aplicação de uma pála (fornecida em conjunto) ou uma viseira de bolha que pode ser adquirida em separado.

A calota exterior em fibra compósita, aplicada em várias camadas, proporciona uma elevada rigidez e é fabricada em 4 tamanhos (XS-S, M, L e XL-XXL) para um melhor ajuste a cada medida, tornando-o muito mais elegante e aerodinâmico. A absorção de impacto é promovida pela calota interna, fabricada em EPS de multi-densidade, que proporciona um elevado padrão de proteção.

O forro Interior acolchoado, que incorpora o logotipo em relevo, tem acabamento em couro revestido a PU, extremamente confortável, e resistente e tecido macio,

estando disponível, dependendo da cor do capacete, em preto, castanho escuro e côr de vinho.

Também o remate exterior do capacete apresenta um rebordo cromado ou em borracha negra, dependendo da respetiva cor exterior.

As almofadas laterais, revestidas a material aveludado, são destacáveis e laváveis. O sistema de retenção tem um fecho rápido de ajuste micrométrico e um sistema de liberação rápida que garantem uma grande facilidade de utilização e muito conforto. A fita tem um revestimento almofadado sob o queixo, para uma utilização mais confortável, e conta ainda com um anel de metal para prender o capacete ao veículo. No interior existe um espaço adequado para eventual instalação dos altifalantes de um sistema de intercomunicação.

Homologado de acordo com as regulamentações europeias pela mais recente norma ECE 22.06, o Gari G02X está disponível nas cores marfim, branco pérola, preto fosco, cinza titânio fosco, preto brilhante, cinza claro brilhante, azul sujo fosco e cinza carvão fosco.

O PVP recomendado é de €149,95. //



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



Cardo lança O PACKTALK PRO

O NOVO INTERCOMUNICADOR CARDO PACKTALK PRO PROMETE ELEVAR A EXPERIÊNCIA DOS MOTOCICLISTAS A UM NOVO PATAMAR.

A Cardo Systems apresentou o seu mais recente avanço tecnológico: o PACKTALK PRO. Este intercomunicador promete revolucionar o mercado com funcionalidades inéditas, destacando-se pelo som excepcional e um design elegante.

O Cardo Packtalk Pro traz pela primeira vez um Sistema de Detecção de Colisão inovador, composto por três elementos sensoriais que captam os movimentos da cabeça do utilizador, permitindo uma resposta mais rápida em situações críticas. A aplicação Cardo Conect sincroniza os dados do telemóvel com a Cardo cloud, notificando automaticamente o contacto de emergência definido pelo utilizador em caso de colisão, garantindo um nível de segurança sem precedentes.

Para garantir a robustez e precisão do sistema, a Cardo conduziu extensos testes de colisão e

recolheu globalmente dados de motociclistas. Baseado num algoritmo de aprendizagem contínua, o sistema de deteção de colisão melhora constantemente, graças à análise contínua de dados fornecidos por milhares de utilizadores da Cardo em todo o mundo.

Equipado com colunas JBL de 45mm e um processador de som avançado, o Packtalk Pro proporciona uma experiência sonora comparável à de uma sala de concertos, seja a ouvir música ou em comunicação com outros motociclistas. Adicionalmente, o dispositivo na cor preto mate possui funcionalidade de ligar e desligar automático, ativando-se apenas quando em movimento, prolongando assim a duração da bateria.

"O Packtalk Pro é o dispositivo de comunicação mais avançado que já desenvolvemos," afirma Alon Lumbroso, CEO da Cardo Systems. "A

introdução da detecção de colisão e dos alertas de emergência oferece aos motociclistas um nível de segurança superior, elevando o nosso sistema de comunicação, já líder no mercado, para um novo patamar."

Com um compromisso de duas décadas em melhorar a experiência dos motociclistas, a Cardo continua a liderar a indústria com inovações significativas. O Packtalk Pro, disponível por €469, inclui características como certificação à prova de água IP67, Bluetooth 5.2, atualizações de software over-the-air, carregamento rápido via USB tipo-C, rádio FM, intercomunicador universal Bluetooth e uma garantia de 3 anos.

Os destaques do Cardo Packtalk Pro incluem:

Deteção de Colisão: Monitoriza o utilizador silenciosamente quando mais precisa.

Ligar/Desligar Automático: Sem preocupações em ligar ou desligar o dispositivo.

Air Mount: Sistema de fixação magnética patenteado.

DMC de 2ª geração: Criação intuitiva de grupos

de comunicação e regeneração automática de ligação.

Som JBL com colunas de 45mm: Qualidade sonora excepcional.

O novo intercomunicador Cardo Packtalk Pro estará disponível nos revendedores autorizados a partir do final de maio. //



BRAKER SV
BRAKER SV
BRAKER SV
BRAKER SV
BRAKER SV

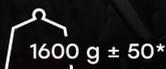
NOVO MODELO



ECE
22
06

#RIDINGYOURDREAM

De linhas desportivas e certificação ECE 22.06, conta com a mais recente tecnologia desenvolvida pela MT Helmets.





Desportivo COM "M" GRANDE

O CASACO DOWNFORCE DA BMW MOTORRAD É A COMBINAÇÃO PERFEITA DE CONFORTO, ESTILO E VERSATILIDADE, ADEQUADO PARA DIVERSAS OCASIÕES.

S seja para o trajeto diário casa-trabalho, ou para uma aventura de primavera a outono, o Casaco Downforce oferece segurança e elegância em todas as voltas.

Composto por materiais de alta qualidade que garantem ventilação e conforto, este blusão de cabedal da BMW Motorrad apresenta-se como uma escolha versátil de elevada protecção, com protetores NP3 nos ombros e cotovelos, além do protetor de costas NP Pro. Os protetores rígidos

desportivos nos ombros oferecem uma camada adicional de segurança, enquanto os logótipos M e BMW nas mangas lhe conferem um carácter distinto.

Disponível em preto com as cores emblemáticas da gama desportiva BMW M em evidência, o casaco Downforce é unissexo e está disponível em tamanhos que vão do 46 ao 60.

Está disponível por um P.V.P. recomendado de 641,00€ (IVA incluído) juntos dos revendedores autorizados BMW Motorrad.//

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 30 de Junho.

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



Proteção CONFORTÁVEL

A RSW MOTOWEAR, MARCA PORTUGUESA ESPECIALIZADA EM EQUIPAMENTOS PARA MOTOCICLISMO, APRESENTA A SEGUNDA EDIÇÃO DOS JEANS PETER.

Desde a sua estreia no nosso mercado, os Jeans Peter para motociclistas têm sido um marco de estilo, segurança e funcionalidade.

Ambicionando uma maior performance em termos de proteção, as novas calças apresentam agora uma maior resistência à abrasão. Equipadas com proteções de nível 2, inclusive nas ancas, as calças da RSW atendem aos mais altos padrões de segurança estabelecidos pela Norma EN 1621-1:2012.

Homologadas pelo nível AA, significa que os motociclistas agora podem desfrutar de uma proteção reforçada em quedas até aos 70km/h.

Além disso, a 2ª edição das Jeans Peter da RSW Motowear está em conformidade com a Norma EN 17092-2:2020 para Denim, garantindo não apenas estilo, mas também qualidade, conforto e resistência inigualáveis.

Fabricadas em Armalith, um têxtil extremamente

resistente a cortes e à abrasão, estas calças são também elásticas para um melhor ajuste ao corpo, graças à incorporação de lycra. Com este material, o conforto é também assegurado pelo facto de serem constituídas por apenas uma camada de tecido, o que as torna mais respiráveis e práticas.

Com estas melhorias substanciais, os Jeans da RSW Motowear continuam a representar o equilíbrio perfeito entre estilo e segurança, com o denim mais seguro do mercado.

Os Jeans Peter da 2ª edição estão disponíveis em azul escuro, azul stonewashed e preto, garantindo que cada motociclista possa encontrar o par para complementar o seu estilo pessoal. Com um preço de venda recomendado de 169,97€, estas Jeans representam um investimento na segurança e conforto que, não tem preço.

Para mais informações, visite o site da RSW Motowear. ou as suas redes sociais IG e FB: @rswmotowear //



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





Colete HI-TECH

A HARLEY-DAVIDSON APRESENTA O INOVADOR SMART VEST, UM COLETE QUE UNE MODA E SEGURANÇA PARA OS ENTUSIASTAS DAS DUAS RODAS.

Equipado com a avançada tecnologia D-air da Dainese, este colete foi concebido para oferecer proteção instantânea em caso de impacto no peito e na região central das costas, proporcionando uma sensação de segurança e elevada proteção aos motociclistas.

O sistema de airbag Dainese D-air, com mais de três décadas de pesquisa, é ativado em frações de segundo em resposta a colisões ou impactos traseiros. Com sensores que monitorizam mais de 1000 vezes por segundo, a envolvimento do condutor, este sistema garante uma proteção altamente eficaz. Alimentado por uma bateria recarregável com até 26 horas de autonomia, o colete é facilmente carregado através de uma porta USB convencional.

Disponível nos modelos masculino (tamanho S a 2XL) e feminino (tamanho XS a 2XL), o Harley-Davidson Smart Vest apresenta um design elegante em pele preta perfurada, que permite o

fluxo de ar, e painéis laterais elásticos para um conforto superior. Com bolsos de fecho, material refletor 3M Scotchlite Black Carbon para melhorar a visibilidade noturna e o icônico logo da Harley-Davidson em relevo nas costas, este colete oferece estilo e segurança em simultâneo.

Uma luz indicadora localizada no lado esquerdo do peito informa sobre o estado da bateria, piscando a azul quando o colete está pronto para acionar o airbag em caso de necessidade. Adicionalmente, o colete emite vibrações para indicar a sua prontidão. Em caso de acionamento do airbag, as duas botijas de CO2 responsáveis pela deflagração, devem ser substituídas por um concessionário autorizado Harley-Davidson.

Para mais informações sobre o Harley-Davidson Smart Vest e a coleção completa de equipamentos da marca de Milwaukee, visite o site da Harley-Davidson ou dirija-se a um dos concessionários autorizados da marca. //



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.





Passeando pela Grécia/Balcãs CAMINHO DA SÉRVIA COM MUITA CHUVA...

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

As vezes perguntam-me se eu desenho os trajetos diários das minhas viagens no computador e depois os coloco no GPS para os seguir no local. Claro que não! Eu sei lá se em agosto me vai apetecer seguir um trajeto que desenhei em maio ou junho! Cada caminho é decidido na hora de acordo com as coisas que quero ver, mas, se não me apetecer ou o tempo não ajudar, eu improviso e passo apenas onde me apetecer. Não tenho espírito para ser escrava nem de mim mesma.

Embora estude atempadamente e direitinho tudo o que posso querer ver, é na hora que eu decido o que vou realmente fazer. E com o tempo que estava, lá teria eu de improvisar até ao meu destino, nadando de moto até Kuršumlija...





Desanimadora a paisagem molhada a partir da minha janela...

Como sempre que está chuva quando acordo, enchi-me de comida num pequeno-almoço muito simpático. Já que não poderei ver muita coisa, posso, pelo menos, comer com muita calma!

Ao menos hoje, se a chuva molhasse a minha mão, eu não sentiria o pulso esquerdo febril, o que acalmaria um bocado aquela dor permanente que me acompanhava dia e noite... sei lá, digo eu!

Ao menos não estava tanto calor como os calções e t-shirts dos transeuntes davam a entender!

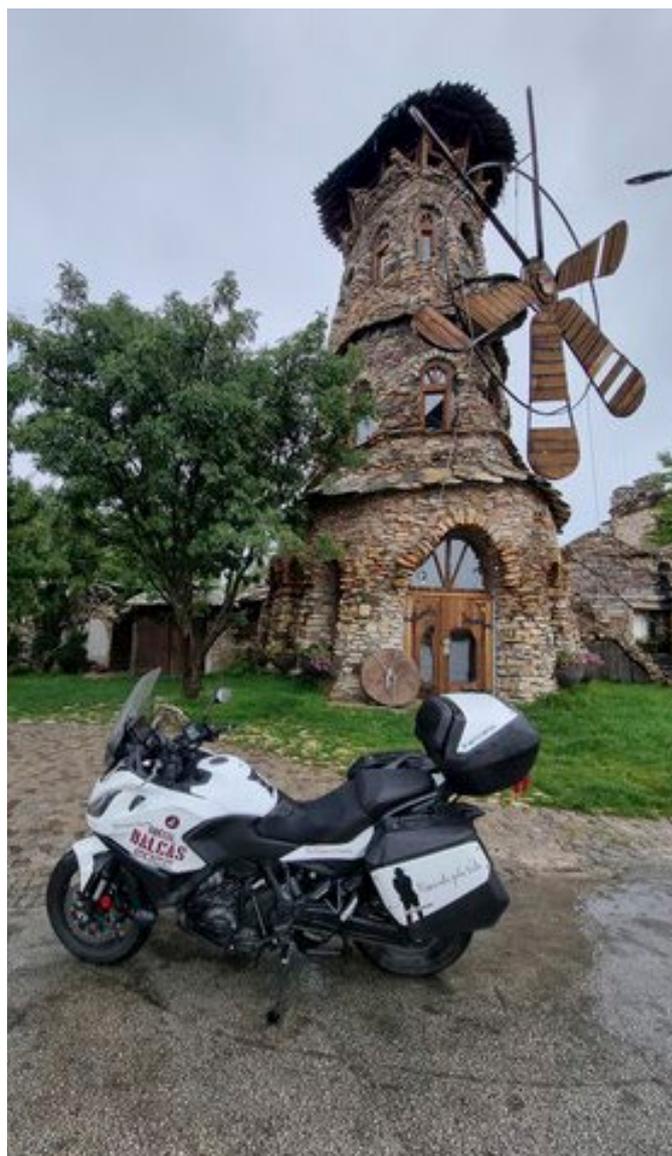
Não sou arquiteta, mas as construções “diferentes” sempre me atraem. Já desviei muitas viagens por dezenas de quilómetros do seu curso, apenas para ver um monumento, um edifício ou uma ruína.

E ali estava o Panorama Plevne Epopee 1877 que eu queria ver!

Também conhecido como Plevne Panorama, contém representações dos acontecimentos da Guerra Russo-Turca de 1877, em particular o Cerco de Plevne. Mais uma forte referência ao cerco, que durou 5 meses, tornou a cidade famosa internacionalmente e foi crucial na libertação da Bulgária, após séculos de domínio otomano.

Aquele é o único monumento do género em todos os Balcãs e foi construído em 1977, exatamente 100 anos depois da libertação de Plevne.

O monumento foi construído no local do campo de batalha e dizem que os três anéis horizontais que circundam todo o edifício, simbolizam as três batalhas de Plevne. O de baixo, ao que parece, simboliza »





o cerco da cidade. O ar de O.V.N.I. ficava ainda mais evidente com o chão molhado e o céu cinzento.

Não há forma de uma pessoa não se sentir um bocado miserável quando viaja à chuva. Sobretudo quando sabe que está a atravessar uma zona bonita, com um rio onde se pode caminhar e fazer fotos giras... Mas com aquele tempo não dava para esses devaneios, por isso lá fui seguindo ao som da minha música, até que uma construção encantadora me fez parar! Era o Ресторант “Родина” – em tradução macaca do Google – Restaurante “Rodina”.

Normalmente eu pararia numa estação de serviço, para ficar protegida da chuva enquanto descansasse e tomasse qualquer coisa, e até havia duas ao alcance da vista. Mas aquela casinha em forma de moinho retirado de um conto de fadas, era muito mais atrativa.

Atrativa o suficiente para que eu me dispusesse a fazer um picnic à chuva e me dedicasse mesmo a fazer uma ou duas aguarelas, meio borradas pelas pingas da chuva, mas muito engraçadas. Uma pena que estivesse fechado senão eu teria almoçado ali mesmo, seguramente! E segui para Sófia, pois não havia muito onde ir com a chuva.

Lá estava a Catedral de Alexandre Nevsky (sim, ela

tem um nome que não é Catedral de Sófia!) uma obra arquitetónica impressionante que fica no centro da praça. Foi construída no início do século XX e a sua arquitetura reflete a influência da tradição ortodoxa oriental combinada com elementos do Renascimento russo. Construída em mármore branco e granito tem aquele ar robusto, mas elegante, com um estilo moderno de influência neobizantina, visível nas cúpulas altas e os detalhes das fachadas.

Não pude deixar de sorrir ao recordar que, da primeira vez que a vi, me fez lembrar um grande bolo decorado de branco, verde e dourado, no meio da grande travessa que era a praça.

Ok a praça é grande, mas não se percebe muito bem onde se pode estacionar. Dei duas ou três voltas para parar e já ia para dentro quando dois homens me avisaram que não devia deixar a moto ali. A sério? Parecia-me tão bem estacionada junto a uma fileira de carros. Tinha de a pôr no outro lado da praça onde era permitido o estacionamento ao público, ali era só para entidades oficiais não sei de quê.

Então puseram-se a inspecionar a minha moto em pormenor. Um deles tinha encomendado uma NT1100 há meses e diziam-lhe que só a teria lá para janeiro.

Ficou muito chocado quando eu disse que a minha já tinha 6 meses. “Seis meses? Como é possível se simplesmente não existem para entrega?!”

“Olhe que não, ainda ontem vi uma em exposição em Drama, na Grécia”.

“Não pode ser, você é que deve ser muito importante no seu país para ter uma NT há tanto tempo!”

E lá foram embora, convencidos de que eu era uma personalidade importante no meu país, para ter uma NT com 6 meses e já com 20.000km!

O interior apresenta uma planta em forma de cruz grega, com ícones religiosos decorando as paredes e tetos.

A história da Catedral de Sófia remonta ao período pós-libertação búlgara do domínio otomano, quando a construção da catedral foi iniciada para celebrar a independência nacional. Ao longo dos anos, a catedral testemunhou eventos marcantes na história búlgara e desempenhou um papel central na vida religiosa e cultural do país.

As catedrais sempre me fascinam, mas a de Sófia é daquelas que me atraem particularmente, porque é ortodoxa e o seu estilo neobizantino me fascina. Está ali, no centro da praça Sveti Aleksandar Nevski, »



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com

 **HONDA**

NX500 | Curtas distâncias. Longas distâncias.



o mesmo santo a quem a catedral é dedicada, como um grande ícone vivo da capital búlgara. No interior ela é grande, ampla e sombria, cheia de beleza antiga, como se tivesse muito mais que os seus cento e poucos anos. Eu sempre tenho cuidado ao entrar num templo de outra religião de que desconheço os costumes, não gosto de perturbar quem está, mas ali vieram ter comigo, receberam-me com simpatia e puseram-me à vontade para visitar, só deveria pagar um valor para poder fotografar. Acho justo, aquela beleza tem de ser cuidada!

O imponente trono do Czar e aqueles tetos altíssimos, que quase não conseguimos ver quando as luzes ofuscam o nosso olhar, são revestidos com frescos que eu gostava de observar mais de perto. Mas dão, mesmo sem os conseguirmos ver direito, uma atmosfera impressionante como se estivéssemos no amago de uma entidade imensa.

Tinha de parar na Praça da Independência Neza-visimost, só para apanhar a antiga casa do Partido Comunista Búlgaro, hoje funciona ali a Assembleia do Povo da Bulgária. É um dos três edifícios de “estilo Império de Stálin” que foram construídos nos anos 50 para albergarem diversas dependências governamentais e continuam até hoje a ser sedes do governo búlgaro.



No coração de Sófia fica o monumento a Santa Sofia, a padroeira da cidade, no mesmo sítio onde esteve a estátua de Lenin, nos tempos soviéticos. A bela escultura, em bronze e cobre, fica a 16 metros do solo e pode ser vista de longe, acima de todo o movimento do trânsito. Hagia Sophia segura na mão direita uma coroa de louros, símbolo da glória, e no braço esquerdo esvoaça uma coruja, símbolo de sabedoria. Tão bonita!

A sua fisionomia foi baseada numa imagem de um emblema da cidade retirado de uma moeda antiga.

la deixar Sófia e a Bulgária para trás, apenas parei para captar uma última perspetiva da cidade, com os edifícios da praça ao fundo, e segui caminho antes que a chuva voltasse.



E lá cheguei à ponta de uma fila de carros que, certamente, era para passar a fronteira. Felizmente não chovia, mas, mesmo assim, fui furando tanto quanto pude até chegar aos separadores que não deixavam espaço para a habilidade.

E era tão custoso e doloroso andar numa fila de arranca-e-para com a mão esquerda sem força nem agilidade para acionar a embraiagem de metro em metro!

Quando cheguei ao posto da fronteira estava exausta e sem força nas mãos sequer para retirar os docu-

mentos da bolsa de cinta. E enquanto eu lutava com o fecho da bolsa e tentava retirar a carteira de lá de dentro veio a pergunta da praxe: "Your friends?"

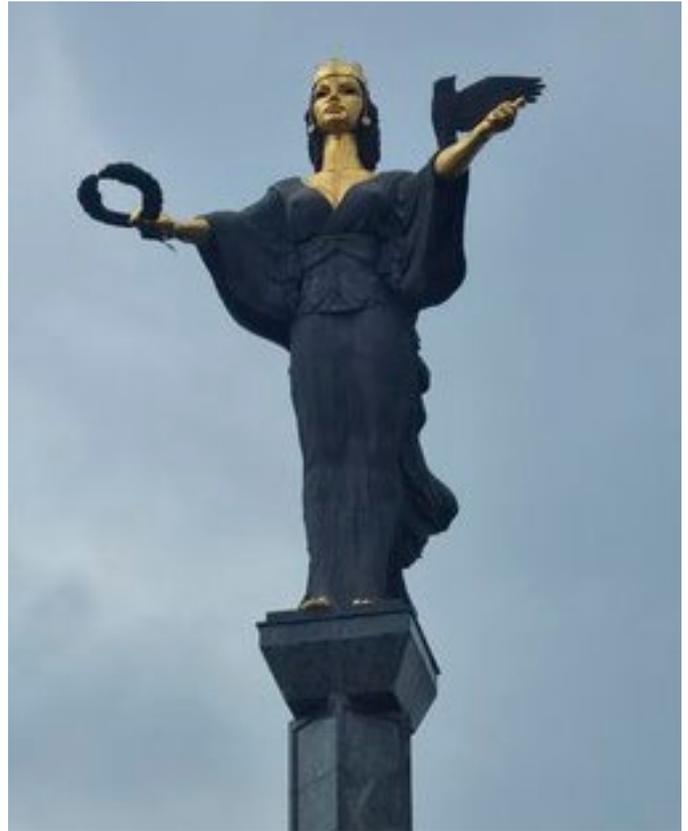
Não resisti e soltei uma gargalhada soltando os braços e deixando-os cair para baixo. "no friends, I'm alone!" Felizmente o homem era um polícia jovem que, depois de ficar surpreso com a minha reação, sorriu também.

Naquele momento, pus o passaporte no bolso de trás das calças, para não ter de andar sempre a lutar com a bolsa de cinta, a cada vez que tinha de mostrar os documentos.

E entrei na Sérvia!

Fui direta para o alojamento, rezando para que fosse um sítio fixe, com restaurante ou cafetaria, para eu não ter de sair de moto para lado nenhum.

Só ao chegar me lembrei que o sítio não era perto do centro de Kuršumlija, mas, felizmente, tinha restaurante no rés-do-chão. Embora se chamasse Motel, era uma pensãozinha de beira de estrada, onde paravam imensos camionistas para comer, nas suas rotas de grandes distâncias, a considerar pelas matrículas dos camiões que já lá estavam e dos que foram chegando >>>



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

PASTILHAS DE TRAVÃO
BATERIAS/LÂMPADAS
KITS REPARAÇÃO DE FUIROS
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

CRÓNICA

depois de mim.

A minha chegada teve um impacto engraçado, as pessoas que estavam no café ficaram em silêncio assim que eu entrei, só recomeçando a falar quando eu segui para a receção. As pessoas da receção ficaram muito espantadas a olhar para mim, como se eu tivesse acabado de aterrar num disco voador.

Depois percebi que não se tinham dado conta de que eu era uma mulher, perceberam que iam ter um motociclista como hospede, já que eu o tinha comunicado no momento da reserva, mas pensavam que eu seria um moço barbudo e tatuado, de correntes pendentes do cinto das calças.

Ainda me ri com eles ao jantar, quando me confidenciaram que a minha moto era muito bonita e que eu parecia uma versão moderna de um cavaleiro Raška! Raška, eu?

Então percebi pelas suas expressões que aquilo devia ser um cumprimento. E era, estavam a referir-se a principados e cavalarias medievais sérvias!

Amanhã darei mais um passo de muitas centenas de quilómetros na direção de casa, até Montenegro. //



A CROSSOVER DESPORTIVA

GSX-S 1000 EX · CAMPANHA DE LANÇAMENTO

KIT DE MALAS LATERAIS SUZUKI POR APENAS +250€

GSX-S 1000 EX · CAMPANHA DE LANÇAMENTO

GSX-S 1000 EX · CAMPANHA DE LANÇAMENTO

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



/SuzukiPT



/suzukimotospt

www.suzukimoto.pt



SUZUKI



» Veja aqui o vídeo



» Galeria de fotos aqui

Em 2024, DGR de Cascais VOLTA A BATER RECORDES DE PARTICIPAÇÃO

O Hipódromo Manuel Possolo, em Cascais, recebeu no domingo, dia 19 de maio, o maior encontro português do Distinguished Gentleman's Ride (DGR).

No total, nove cidades portuguesas acolheram a iniciativa. Este foi o 12.º ano consecutivo em que Cascais foi palco deste encontro que decorre em simultâneo em 950 cidades de mais de 100 países do mundo inteiro com o objetivo de arrecadar fundos para a investigação do cancro da próstata, para as iniciativas solidárias de apoio à saúde mental dos homens do movimento Movember, e em projetos que

pretendem reduzir as atuais altas taxas de suicídio no masculino.

Desde 2014 que a Triumph se tornou parceira oficial do DGR como construtora de motos, com o compromisso de dar visibilidade, fazer crescer a participação de motociclistas e aumentar a angariação de fundos no apoio à causa. A Triumph foi, mais uma vez, a patrocinadora oficial do Gentleman's Ride, e Manuel Olaio, Business Director da marca, valoriza "o ambiente calmo, de

amizade, tranquilidade e paz que aqui se vive”.

O desfile é o ponto alto do encontro, mas o dia inteiro não deixa de ser uma fantástica exibição de motos clássicas, vintage, retro, customizadas, havendo também lugar para quem simplesmente quer ser solidário, entre “repetentes” e estreantes no evento.

Este ano destaca-se a participação da Associação Salvador, que organizou um bengaleiro para guardar capacetes, da Associação Careca Power, que vendeu material de papelaria aos presentes que iam passeando pelo meio das motos, além dos stands comerciais com personalização de capacetes, arte e roupa motard e do simpático barbeiro que tem marcado presença no DGR.

A animação musical começou com os Cardosos e terminou com os Lucky Duckies, sendo que, pelo meio, ainda contámos com a divertida Fanfarra Bizarra a interpretar temas dos anos 80 e 90.

Fundado em Sidney, na Austrália, em 2012, por Mark Hawwa, o evento incentiva os entusiastas das motos antigas de todo o mundo a “vestirem-se a rigor” e par-

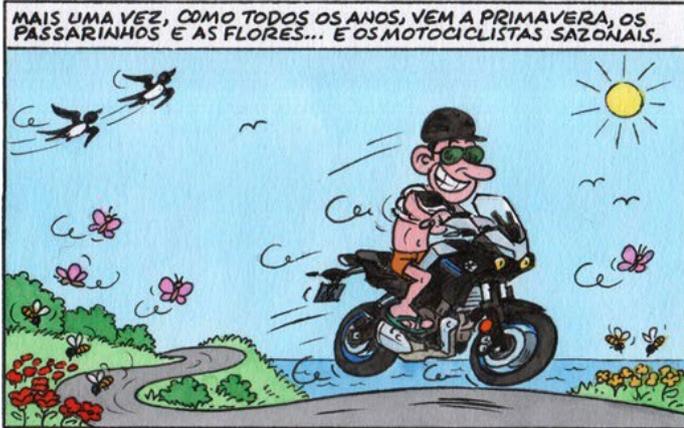
tipicarem num passeio de grupo perto de si ao mesmo tempo que angariam fundos para as causas que estão na base do DGR.

Cascais conseguiu ter, este ano, mais de 1200 inscritos, com um total de 14 mil euros angariados a colocar Portugal no top ten do ranking mundial dos países que mais contribuem para os propósitos do Movember.

Em jeito de balanço, Tiago Gonçalves, da organização da DGR, mostrou-se muito satisfeito com os números alcançados: “tem vindo a crescer largamente, superou as nossas expectativas. As pessoas que andam de mota estão cada vez mais motivadas para apoiar causas. São todas diferentes, mas têm em comum o gostar de andar de mota e isso é espetacular. Depois... o vestir o fato é o que marca a diferença em relação a uma concentração motard”.

O percurso do passeio, escoltado pela PSP e GNR, passou pela Marginal e foi até ao autódromo do Estoril, depois subiu à serra, Guincho e regressou ao Hipódromo Manuel Possolo, em Cascais. //





MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Paulo Araujo
*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

Trocas E PERMUTAS

Tudo na vida é uma série de trocas, que permitem evolução e mudança. Trocamos a inconsequência da juventude, quando nada parece importar senão passar os dias a brincar, pelas responsabilidades e complexidade da vida adulta. Perdemos liberdade mas ganhamos independência.

Trocamos a segurança e a relativa dependência de casa dos pais, pelas incertezas de nos lançarmos no mundo do trabalho e tomarmos as nossas próprias decisões. Passamos de aprendizes a praticantes e eventualmente a mestres, preferencialmente transferindo alguma da experiência adquirida para a geração seguinte.

Mas numa moto, então, tudo são trocas e conversões. No motor, a energia latente do combustível converte-se numa explosão controlada, que o movimento descendente do pistão converte num impulso... e o seu movimento de vai-vem é convertido pelo desfasamento dos pinos da cambota em rotação, essencial para passar movimento às rodas e criar deslocação... Não sem antes ter sido convertido pelas relações da transmissão em mais força e menos velocidade ou, mais adiante, menos força e mais velocidade...

Pelo meio, perde-se uma boa parte da energia em dissipação térmica, ou seja, em calor. Mas se no motor isso é indesejável, pois além do eventual desconforto a energia que se converte em calor não gera movimento, outros sistemas há na moto que fazem, justamente, uso do calor. Por exemplo, para operar os travões, a

energia cinética (movimento) transforma-se em energia térmica (calor).

À primeira vista, as pastilhas impedem o disco de rodar, e por isso a moto abranda. Na verdade, em termos de física, o que está a acontecer é que a energia do movimento está a ser convertida em calor e dissipada quando os discos aquecem e passam ao fluxo de ar fresco o calor assim gerado.

O mesmo acontece com a suspensão. O movimento de vai-vem absorve a energia cinética do afundamento da moto, transforma-a em calor e dissipa-a. Quem não sabe isto, julga que os amortecedores estão a funcionar mal quando aquecem, mas de facto esse aquecimento é parte integral e essencial do funcionamento. Uma troca, apenas mais uma.

Quanto melhor soubermos dosear essas trocas, controlá-las, melhor engenharia... Por um lado, a fricção é indesejável. Nos pistões cria resistências e absorve potência que, de outro modo, seria libertada para o motor. Por outro, é essencial, pois sem ela, não haveria transmissão de potência, aceleração ou redução de velocidade. Já agora, sem a fricção dos pneus na estada, a moto não agarraria, nem a acelerar nem a travar.

Nós próprios trocamos força muscular do nosso corpo por pressão nas manetes ou inclinação, para fazermos a moto responder. Cansamo-nos – lá está, dissipamos energia! – mas depois podemos repô-la num restaurante. Bem podemos estar gratos por esta série de trocas, pois sem elas, nada funcionaria! //



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.**

