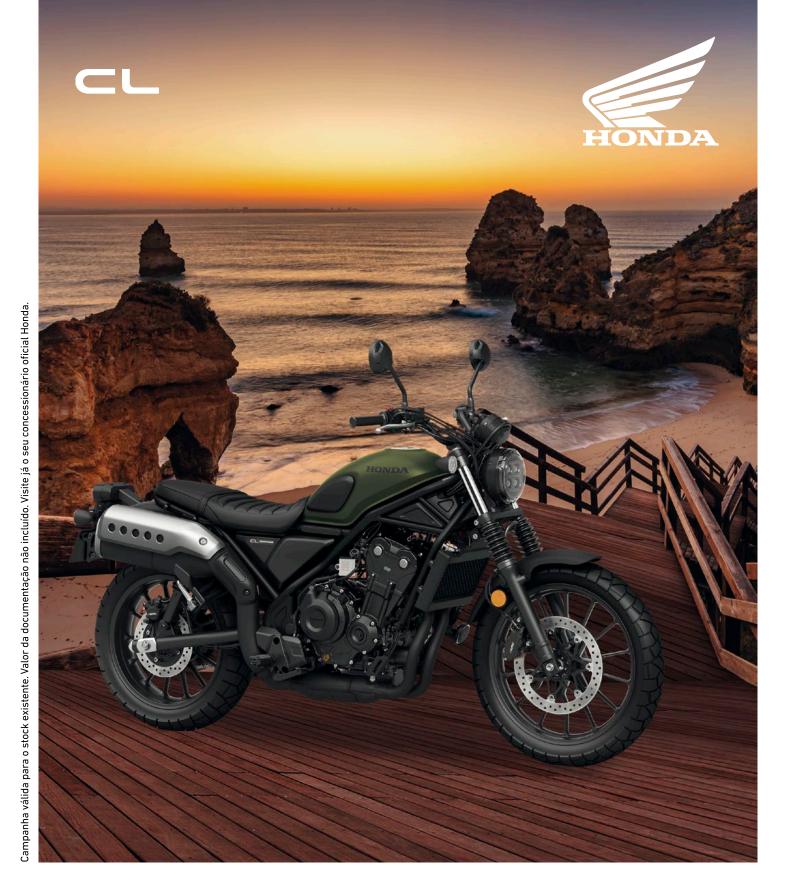




- >> **DOSSIER** SCOOTERS (CARTA A2)
- >> **TESTE**BMW R12
  QJMOTOR FORT 4.0
  ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650
- >> TOM VITOÍN AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



## Compre a sua Honda a preço de verão

**CL 500** | AGORA POR: POUPE: 1.290€

#### PORQUE NÃO...



Rogério Carmo

#### Quero tudo!

Com as motos a apresentarem cada vez mais ajudas eletrónicas à condução, é também cada vez mais frequente ouvir os "velhos do Restelo" bramarem contra tanta tecnologia, evocando os "bons velhos tempos" em que as máquinas de duas rodas eram espartanas, "coisas de macho", para "gajos feios, porcos e maus", com elevados conhecimentos de mecânica e admiráveis espíritos de sacrifício.

É certo que, para fazer meia dúzia de quilómetros para ir a uma esplanada "ver as vistas" ou ao centro da vila "amandar" uns rateres ou uns burnouts, qualquer ajuda à condução ou acessório sofisticado é efectivamente um desperdício. Mas para quem viaja de moto frequentemente e cobre longas distâncias, as ajudas à condução são sobretudo uma questão de segurança. Seja por via do conforto seja por via da monitorização dos princípios básicos da dinâmica da condução, o cansaço diminui substancialmente, reduzindo de forma drástica as perigosas consequências de uma condução sob o efeito da fadiga. Sistemas

como o ABS em curva, o cruise control, ainda que não seja adaptativo, modos de condução ou de controlo de tração, sinalizadores de ângulo morto e indicadores da pressão e temperatura dos pneus, ou acessórios como os punhos aquecidos ou os ecrãs pára-brisas de regulação elétrica, fazem toda a diferença quando ainda faltam 1000 quilómetros para chegar a casa. Sobretudo se a meteorologia não for de feição. E porque não havemos de querer ter também numa moto piscas auto canceláveis, travagem automática em piso inclinado ou caixa de velocidades automática ou com quickshifter. E nem falo no emparelhamento com o smartphone para navegação, comunicação e até entretenimento, ou nas malas com fechaduras elétricas e comando à distância.

Por mim, apesar de estranhamente já ter a mesma idade das pessoas velhas, podem vir todos e mais sistemas eletrónicos, pois na estrada toda a ajuda é pouca, sendo que elevados níveis de atenção e concentração são a única arma que dispomos contra os imprevistos! //

# SUMÁRIO

#73

**10** MOTO NEWS

#### **APRESENTAÇÃO**

- **42** BMW R20
- **46** CFMOTO 450CL-C
- **48** DUCATI STREETFIGHTER V4 SUPREME
- **50** SWM GRAN MILANO
- **52** SOUO S2000
- **54** WEEDOO SCRAMBLER BY DRAKE KUSTOMS

#### TESTE

- **56** APRILIA RS 457
- **80** BMW R12 NINET
- 88 ROYAL ENFIELD SHOTGUN 94 OJMOTOR FORT 4.0

#### **COMPARATIVO**

64 DESPORTIVAS DE MÉDIA CILINDRADA

#### DOSSIER

**102** SCOOTERS CARTA A2 (>125-500CC)

#### CRÓNICA

- *3* ROGÉRIO CARMO: QUERO TUDO!
- 6 PEDRO ALPIARÇA: ESTORIL
- 8 VITOR SOUSA: OS TEMPOS ESTÃO A MUDAR (MAIS DEPRESSA)
- **40** SUSANA ESTEVES: SEM RUMO...
- **112** ADELINA GRAÇA: TRANSPORTE DE MOTOS PARA O MUNDO
- **136** Gracinda Ramos: Passeando Pela Grécia/Balcãs Os mosteiros de Studenica e de Žiča no meu Caminho...
- 146 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD











#### **FAZEDORES**

José Fernandes Rogério Carmo António Soares Miquel 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



## 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.

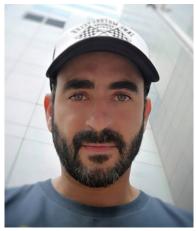
5 SONE GARANTIA



\* A tua vida é uma viagem

**MAKE LIFE A RIDE**\*

#### **CRÓNICA**



**Pedro Alpiarça** *Senior Test Rider* 

**Estoril** 

os passados dias 8 e 9 de junho, decorreu no Circuito do Estoril mais uma prova do CNV. O que prometia ser mais um fim de semana parco no número de espectadores, acabou por revelar uma ótima afluência por parte do público amante das duas rodas. Juntamente com o desenrolar do programa de corridas, um evento de animação com vários programas animou um Domingo solarengo. O Paddock Motofest (organizado pelo Moto Clube do Estoril, com o apoio da FMP) teve test-rides, mercado de usados, exposição de novos modelos, simulador de condução em pista (com os especialistas da Moto Trainer), acesso exclusivo ao paddock e a possibilidade de circular em pista o final do evento.

A iniciativa de dinamização de um habitual fim de semana de corridas resultou em pleno, com uma mole humana composta e cheia de interesse no desporto, algo raro nos últimos anos. A intenção é louvável, os pilotos galvanizam-se e sorvem a energia do público e as corridas ganham outro interesse. O mundo do desporto motorizado em duas rodas precisa disso, precisa de fãs, sobretudo quando os heróis em causa não fazem parte do circo mediático dos campeonatos de MotoGP e SBK. Mas têm de começar nalgum lado.

Actualmente o Circuito do Estoril sofre de uma enorme pressão imobiliária. Este paradigma de vender o metro quadrado premium sem olhar a contextos sociais, é extensível a todo o país. Não produzimos nada, vendemos Sol e boa gastronomia. Mas o legado histórico de um espaço não pode ser menosprezado. O nosso desporto motorizado está intimamente ligado àquele traçado curvilíneo enquadrado entre a serra Sintra e o Oceano Atlântico, que viu Ayrton Senna e Valentino Rossi (entre outros inúmeros campeões) colherem a glória entre os seus pares.

É importante que a sociedade civil faça barulho, que não deixe os habituais barões financeiros se escudarem nos meandros políticos para ganharem vantagem. Nunca foram vendidas tantas motos em Portugal. Com o acesso aos dias de pista limitados à organização de uma entidade espanhola, está na altura de promover o acesso ao uso de um ambiente controlado onde podemos explorar as nossas máquinas. E se for a nível competitivo, que se criem mais campeonatos com as pequenas desportivas. Não podemos viver à custa da popularidade do Autódromo Internacional do Algarve, porque apesar da nossa pequena dimensão como país, temos uma paixão enorme pelo desporto motorizado. É impensável acreditar que o Circuito do Estoril pode desaparecer... //



#### 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



#### **CRÓNICA**



**Vitor Sousa** *Jornalista* 

## Os tempos estão a mudar (MAIS DEPRESSA)

ivemos num mundo em permanente e acelerada mudança. Quem não se adapta, morre. Quer dizer... não morre, morre. Perde a corrida, fica para trás, torna-se irrelevante. É engolido. Um processo que corre indiferente a nós, façamos o que fizermos para o impedir. Individual ou colectivamente. Como se o "Grande Timoneiro" ordenasse, determinado, um "full speed ahead", para chegar com pressa – sempre a pressa – a um destino, todo ele objectivos, folhas de cálculo, taxas e percentagens. Desprovido de qualquer traço de humanidade.

Nessa demanda, alucinados vamos, sem questionar. Siga, pois, a Marinha!

Para a indústria motociclística, como para a sociedade em geral, os desafios que se adivinham não são de pouca monta, nem de leve carrego. Ao instável equilíbrio em que vivemos perante a possibilidade de um conflito mundial e a necessidade imperiosa de travar tiranos (ou tiranetes, que os há, bem próximos), há todo um outro conflito que se desenha na geopolítica comercial. A China vai, ou não vai, tomar conta "disto"? Os Estados Unidos vão voltar ao isolacionismo do início do século XX? E a Europa? A boa, velha Europa, berço de toda civilização ocidental, dos valores da antiga Grécia e do pragmatismo da velha Roma, que deu "mundos ao mundo", quererá ser que tipo de agente, protagonista, ou ficará a ver, do varandim da sua velha mansão, aristocraticamente, o definhar contínuo de todo o seu poder e influência?

Lá iremos (numa crónica futura).

Outro "drama", porém, se anuncia. Com a concorrência a aumentar, o mercado inundado por novas marcas que procuram ocupar espaço, os preços a baixar e as margens a recuar, os grandes (e tradicionais) construtores deparam-se com uma perda de quotas - e consequentes lucros – para a qual terão de encontrar uma saída. Podem fazê-lo enveredando por diferentes trilhos, mais ou menos sinuosos, com maior ou menor dificuldade no caminho. Uma forma rápida – ver-se-á se eficaz – que tem estado nas discussões

dos "boards" prende-se com o modelo de comercialização e o formato das "redes de concessionários".

Não custa perceber que a mudança está em curso. Acontecerá, como sempre nestes casos, bem mais cedo na área automóvel do que no, incomparavelmente menor, mundo das duas rodas. Tendencialmente, esse modelo, irá retirar protagonismo (e rendimento) ao retalhista, cujo papel passará a ser o de um elo na ligação física com o público. Este, o cliente final por assim dizer, passará a ser impactado directamente pela comunicação das marcas (não dos concessionários), fará a sua escolha e poderá até agendar um teste nas plataformas online da marca, podendo ver fisicamente o produto eleito num espaço de exposição, não comercial. Terá mesmo a possibilidade de uma entrega personalizada, à porta de casa, num local à sua escolha, ou poderá levantar o seu veículo no espaço de "display" físico dos produtos anteriormente citado. Aos retalhistas, restará o após-venda, serviço absolutamente nuclear já actualmente, para a sua própria sobrevivência.

As marcas assumirão quase por completo o processo: captação de clientes, venda e gestão das bases de dados para a continuidade. O cliente passa a ser da marca e não do concessionário, muito menos do "vendedor". Por que razão o fabricante tem de dar percentagem aos concessionários? Dividir em fatias, se pode ficar com o bolo por inteiro?

Pode não parecer, mas já não estamos muito longe desse modelo.

É que o tempo, hoje, corre mais depressa daquilo a que nos tínhamos habituado.

É adaptar ou morrer.

Vítor Sousa

**Post Scriptum:** este artigo assinala o meu regresso activo e regular ao jornalismo depois de uma década de ausência da escrita. Faço-o "nas páginas" do AndarDeMoto, um dos meios de comunicação especializados actuais onde o jornalismo ainda é tratado com seriedade, respeitando as regras e os leitores. Espero estar à altura.



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 Assistence 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.



# FMP e FPAK unidas na defesa do Autódromo do Estoril

NA SEQUÊNCIA DAS NOTÍCIAS VINDAS A PÚBLICO QUE REVELAM A INTENÇÃO DA PARPÚBLICA, ENTIDADE GESTORA DO AUTÓDROMO DO ESTORIL, DE ENCONTRAR UM COMPRADOR PARA AQUELE CIRCUITO A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO E FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO UNEM-SE PARA SALVAGUARDAR AS COMPETIÇÕES.

A FEDERAÇÃO de Motociclismo de Portugal (FMP) e a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) informam que têm mantido reuniões com o Conselho de Administração da Parpública no objetivo de envidar todos os esforços para que, no caso da venda efetiva, se salvaguarde a realização das provas dos Campeonatos Nacionais, tanto da FMP como da FPAK.

As duas entidades federativas já solicitaram uma reunião com o Gabinete de Sua Excelência, o Secretário de Estado da Juventude e Desporto, Dr. Pedro Dias, para analisar a situação atual.

O Circuito do Estoril é uma infraestrutura de especial

importância para o desporto motorizado, tanto a nível nacional como internacional. Além de acolher grandes eventos desportivos, o autódromo é também palco de um sem número de iniciativas de carácter comercial. A venda do Circuito do Estoril, sem a devida salvaguarda das competições desportivas federadas, pode pôr em causa a dinamização do circuito e prejudicar o país e o desporto motorizado de forma irrevogável.

A FMP e a FPAK estão empenhadas em assegurar que qualquer transação relativa ao Autódromo do Estoril não comprometa o futuro das competições motorizadas em Portugal. //

Promoção de 1 Julho a 31 Agosto 2024

# -VERÃO SOBRE RODAS-

#### OFERTA DOCUMENTAÇÃO

Na compra de uma Bluroc oferta despesas de legalização e transporte\*

> **POUPE ATÉ** 425€

\* Válido nos concessionários aderentes

IMPORTADOR!

<u> Xongovalazar</u>

RECOMENDAÇÃO





f blurocmoto.pt/



bluroc\_motorcycles/





#### Honda anuncia a 5<sup>a</sup> edição do Africa Twin Morocco Epic Tour

A HONDA CONFIRMOU OFICIALMENTE AS DATAS PARA A QUINTA EDIÇÃO DO SEU EXCLUSIVO EVENTO AFRICA TWIN MOROCCO EPIC TOUR, QUE SERÁ REALIZADO DE 16 A 24 DE NOVEMBRO DE 2024.

A 5ª EDIÇÃO do Africa Twin Morocco Epic Tour, voltado exclusivamente para clientes portugueses e espanhóis, ocorrerá em Marrocos, proporcionando um cenário desafiador e espetacular para testar as habilidades dos motociclistas e das motos.

As pré-inscrições para o evento estarão abertas a partir de 4 de junho, através do site, com 50 vagas disponíveis para os participantes de Portugal e Espanha.

Os participantes terão a oportunidade de viver uma aventura única, enfrentando desafios como verdadeiros pilotos de Rally Raids. A edição de 2024 seguirá o formato das anteriores, com um forte foco em condução offroad. As etapas, com uma média de 220 km cada, atravessarão estradas sinuosas, trilhos semelhantes aos do Dakar, o deserto de Merzouga e a montanhosa região do Vale do Dades, onde o evento

terá seu centro de operações.

Para garantir a melhor experiência, a organização fornecerá amplo suporte técnico, incluindo equipamentos mecânicos e médicos, guias experientes e alojamento em hotéis exclusivos. Os participantes voarão diretamente de Espanha para Ouarzazate, de onde viajarão confortavelmente até Dades. As motos estarão disponíveis no ponto de partida do evento, evitando a necessidade de atravessar a fronteira de moto.

Os interessados devem contactar um concessionário oficial Honda para organizar a logística necessária para enviar as suas motos e equipamentos diretamente para Marrocos.

A Honda promete ainda várias surpresas durante os dias de 16 a 24 de novembro de 2024, garantindo que esta será uma viagem verdadeiramente inesquecível.//



PVP/FINANC. 6.490,00€ TAEG 4,0% MTIC 6.979,30€

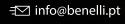
Exemplo para um contrato de crédito TRK 502 X a 48 meses. PVP de 6.490,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 6.490,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 135,21€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 4,0%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 6.979,30€. A TAEG incluí o Imposto de Selo no valor de 114,22€. 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













# Suzuki está a desenvolver moto off-road elétrica

A SUZUKI ESTÁ A DESENVOLVER UMA MOTO OFF-ROAD ELÉTRICA, NA TENTATIVA DE SE REENCONTRAR COM O MUNDO DAS CORRIDAS DE MOTOCROSS.

A SUZUKI é uma das fabricantes históricas do mundo das corridas de motocross, tendo conquistado o seu primeiro título mundial em 1970 com Joel Robert no Campeonato do Mundo de 250cc. Agora, a marca procura fazer parte da nova era das motos off-road, com o lançamento iminente da sua primeira moto elétrica de motocross.

A marca de Hamamatsu não tem sido uma presença relevante nas corridas de motocross desde 2018, após ter abandonado o Campeonato Mundial de Motocross no final de 2017. Apesar de continuar presente nos EUA, onde ainda vence corridas do AMA Supercross com Ken Roczen, o apoio da fábrica à equipa HEP Motorsports, que corre com a RM-Z 450, tem sido mínimo.

No entanto, o envolvimento da Suzuki parece prestes a aumentar, embora não do lado dos motores a combustão.

Pedidos de patente publicados pela revista Cycle World revelaram que a Suzuki está a trabalhar numa moto de motocross elétrica.

As patentes não detalham as baterias que a moto irá

utilizar, mas fornecem informações sobre a transmissão, que usa engrenagens de redução para diminuir a potência do motor antes de chegar ao pinhão de ataque da transmissão final. O layout das engrenagens é específico da Suzuki, com o objetivo de minimizar o tamanho de todo o sistema de propulsão, de forma que este não seja mais largo do que o necessário.

A estrutura que a Suzuki parece pretender usar é a da atual RM-Z de combustão interna, e o tamanho reduzido da transmissão permite que a corrente seja posicionada da mesma forma, o que significa que o braço oscilante pode inclusivamente ser o mesmo.

Quando a Suzuki anunciou a sua saída do MotoGP, afirmou que o fez para se poder focar nas motos elétricas. No asfalto, as motos elétricas ainda têm dificuldades em competir com as convencionais em termos de praticidade, com tempos de recarga longos combinados com autonomias relativamente curtas, razão pela qual também muitos motociclistas preferem as máquinas de combustão interna. //





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.





# Casal bate recorde do Guiness ao circunavegar o mundo de Suzuki V-Strom 1050XT

LAVI SCHOLL E OLLIE GAMBLIN ESTABELECERAM UM NOVO RECORDE MUNDIAL DO GUINNESS, TORNANDO-SE O PAR MAIS JOVEM A CIRCUNAVEGAR O MUNDO DE MOTO, EM DUPLA. UTILIZANDO UMA SUZUKI V-STROM 1050XT, VISITARAM 39 PAÍSES EM CINCO CONTINENTES, PERCORRENDO 75.177 QUILÓMETROS EM 589 DIAS.

**PARTINDO** do Ace Cafe em Londres numa V-Strom 1050XT doada pela concessionária local, Motorcycle World, Ollie, de Northampton, assumiu o comando com Lavi, de Hanover, Alemanha, como passageira. A dupla iniciou a sua jornada pela França, seguindo depois para o sul, atravessando a Espanha.

Deixando o continente europeu, chegaram a Marrocos, África. Seguindo pela costa oeste, viajaram através da Mauritânia até ao Senegal, onde a V-Strom foi carregada num contentor e enviada para o Brasil, iniciando a etapa sul-americana da viagem.

Depois de chegarem ao Brasil, viajaram ainda mais para o sul, até ao extremo da Argentina, alcançando a cidade mais meridional do mundo, Ushuaia, na Terra do Fogo, antes de voltarem para o norte, passando pelo Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia. Após atravessarem oito países na América do Sul, Lavi e Ollie transportaram a sua V-Strom 1050XT pela Darien

Gap até ao Panamá, entrando na América do Norte. Continuaram a subir até ao Canadá, antes de enviarem a moto por via aérea para Seul, Coreia do Sul, não sem antes casarem em Las Vegas, Nevada, nos EUA.

O casal embarcou para Vladivostok, Rússia, e continuou para oeste, através da Mongólia, Cazaquistão e Quirguistão, atravessando eventualmente o Mar Cáspio para o Azerbaijão, Geórgia, Turquia e, finalmente, de volta à Europa. Passaram por nove países adicionais, com a Bélgica sendo o 39° e último país visitado, antes de regressarem à França e, finalmente, ao Reino Unido, completando a sua jornada, 20 meses após a partida.

Lavi comentou sobre o planeamento da viagem: "A ideia para um Recorde do Guinness surgiu após um amigo nosso tentar tornar-se o Homem Mais Jovem a Circunavegar o Globo de Moto, um recorde já estabelecido. Enviámos um e-mail perguntando se poderíamos criar um recorde de equipa sob os mesmos critérios. Eles aceitaram sob o título de Par Mais Jovem a Circunavegar o Globo de Moto (com Passageiro).

"Tivemos a liberdade de planear o nosso próprio percurso, desde que cumpríssemos os critérios de circunavegação do Guinness."

"Mas, honestamente, quando começámos não pensávamos realmente que iríamos conseguir dar a volta ao mundo. O objetivo era apenas chegar o mais longe possível, mas sempre imaginámos que algo nos iria parar, um problema de visto ou de transporte, algo assim. A nossa mentalidade era apenas, enquanto pudermos continuar, continuamos, e assim foi até ao fim."

Sobre os quilómetros percorridos e os países visitados, Ollie comentou: "Vimos muitos lugares, conhecemos

muitas pessoas e tivemos muitas experiências. Se tivesse que escolher um país que se destacou, era a Mongólia, porque realmente nos surpreendeu. As paisagens são vastas e incríveis, há rebanhos de animais a correr por todo o lado e os locais vivem em gers. Foi absolutamente lindo. Outro destaque foi ver orcas selvagens caçar pinguins na remota costa argentina. Foi como uma cena de um documentário bem à nossa frente."

Apesar do sucesso da viagem e do recorde alcançado, não foi sem desafios e momentos difíceis.

Ollie refletiu: "Tivemos que esperar no Rio de Janeiro durante oito semanas porque a moto perdeu-se durante o transporte do Senegal. E, certamente, caímos muitas vezes! Eu não tinha muita experiência de condução antes de começarmos, especialmente em motos grandes, então foi uma verdadeira aprendizagem. Especialmente a dois e com toda a nossa bagagem. Também passámos por algumas situações de tempo difícil em lugares como as montanhas de alta altitude dos Andes, onde as passagens nos levaram até quase aos 5000 metros.

"Mas, ao longo de tudo, a V-Strom 1050XT foi absolutamente sólida. A fiabilidade foi a sua maior virtude. Considerando o terreno que percorreu e o intervalo entre serviços, foi praticamente inquebrável. Ao longo de quase 75.000 quilómetros, tivemos apenas problemas menores com alguns rolamentos que cederam em condições hostis e o amortecedor traseiro, que precisou de ser substituído. Mas foi absolutamente incrível, dado tudo aquilo por que passou."

Lavi e Ollie estarão no Adventure Bike Rider Festival em Ragley Hall de 28 a 30 de junho, e documentarão a sua jornada no seu canal do YouTube, que pode ser visto aqui. //









#### Peugeot Motocycles vai pagar indemnização milionária ao Grupo Piaggio

EM CAUSA ESTÁ A ALEGAÇÃO DE QUE A PEUGEOT METROPOLIS SE BASEOU NAS PATENTES CICLÍSTICAS DA PIAGGIO MP3.

**O GRUPO** Piaggio anunciou que a Corte di Cassazione, o supremo tribunal de recurso de Itália, rejeitou como inadmissível o recurso interposto pela Peugeot Motocycles SAS e Peugeot Motocycles Italia contra a decisão do Tribunal de Apelação de Milão de 16 de janeiro de 2023. Esta decisão confirmou a sentença de primeira instância do Tribunal de Milão que declarou que, com o modelo Metropolis, a Peugeot infringiram uma patente europeia da Piaggio & C. S.p.A.

A patente, detida pela Piaggio & C. S.p.A., refere-se especificamente ao sistema de controlo que permite a um veículo de três rodas inclinar-se lateralmente como uma moto convencional.

A Corte di Cassazione não se pronunciou sobre o mérito do recurso apresentado pela Peugeot Motocycles SAS e Peugeot Motocycles Italia, que levantou seis alegações, mas rejeitou-o como inadmissível, dado que os recorrentes solicitaram novas investigações, algo que o supremo tribunal está impedido de realizar, e levantaram objeções a supostos defeitos nas fundamentações da decisão do tribunal de apelação, que o supremo tribunal considerou imprecisas e não específicas.

A decisão do supremo tribunal confirma a decisão

anterior do Tribunal de Apelação de Milão e estabelece definitivamente que a parte italiana da patente europeia da Piaggio & C. S.p.A. foi infringida. Além disso, mantém a injunção contra a Peugeot Motocycles Italia, no território italiano, proibindo a importação, exportação, comercialização e publicidade (também na internet) do Peugeot Metropolis. A Piaggio & C. S.p.A. tem, assim, direito a receber uma indemnização.

Com a sentença subsequente (cujo recurso ainda está pendente no supremo tribunal), o Tribunal de Apelação de Milão quantificou a indemnização que a Peugeot Motocycles Italia terá de pagar à Piaggio & C. S.p.A. em mais de um milhão de euros devido à infração constatada.

A decisão da Corte di Cassazione e a consequente constatação definitiva de que uma patente detida pela Piaggio & C. S.p.A. foi infringida, sublinham a importância e o valor dos resultados tecnológicos alcançados pelo Grupo Piaggio com os seus significativos investimentos em I&D. Estes investimentos posicionaram o Grupo Piaggio na vanguarda da tecnologia de veículos de três rodas e garantiram à Piaggio MP3 uma posição de liderança no mercado.//



CV3 | PVP 13.490€

#### 0% JUROS | 0% ENTRADA | 48 MESES | TAEG 2,3% PRESTAÇÃO 281,04€ | VALOR FINANCIADO 13.490€

Exemplo para um contrato de crédito para CV3 a 48 meses. PVP de 13.490,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 13.490,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 281,04€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 2,3%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 14.102,34€. A TAEG incluí o Imposto de Selo no valor de 237,42€. 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 e de transporte. Campanha válida para toda a gama Kymco.





# Benelli TRK 702 atinge as 1000 unidades matriculadas

MODELOS TRAIL DA BENELLI COM SUCESSO DE VENDAS EM PORTUGAL EM APENAS 9 MESES.

**AS NOVAS** Benelli TRK 702 e TRK 702 X, que chegaram ao mercado nacional em meados de agosto de 2023, já se destacam pelo enorme sucesso que alcançaram a nível global. Em Portugal, os modelos Trail da casa de Pesaro alcançaram recentemente a barreira das 1.000 unidades matriculadas, afirmandose em poucos meses como uma das motos mais vendidas no mercado nacional.

Desde a sua introdução em 2018 com a TRK 502, a elevada procura pelos modelos de aventura da gama Benelli tem sido uma constante positiva. Em termos nacionais, as Trail de 500cc da Benelli foram-se afirmando ao longo dos anos como modelos líderes neste segmento, consolidando uma popularidade que hoje

se mantém crescente com o lançamento das novas versões 702.

Depois de alcançar o terceiro lugar no ranking de vendas em Portugal em 2023, a Benelli continua a apresentar um crescimento sólido nos primeiros meses de 2024. Atualmente, a marca coloca três dos seus modelos no Top 20 do ranking de motociclos, sendo as TRK 702, à data, o segundo modelo de caixa de velocidades com maior número de vendas no geral.

Apesar dos números surpreendentes já registados, a elevada procura e o grande número de reservas em torno das novas Benelli TRK 702 e 702 X permitem antever mais um ano recordista para a marca em Portugal. //



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

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





# Harley-Davidson Euro Festival volta em 2025

O EURO FESTIVAL ORGANIZADO PELA HARLEY-DAVIDSON, UMA ICÓNICA CELEBRAÇÃO DA CULTURA DO MOTOCICLISMO EUROPEU, REGRESSA AO GOLFO DE SAINT-TROPEZ, FRANÇA, EM 2025.

**A EXPERIÊNCIA** de cultura do motociclismo e música ao vivo regressa ao Golfo de Saint-Tropez de 8 a 11 de maio de 2025.

A Harley-Davidson anunciou que o icónico Harley-Davidson Euro Festival regressará a Port Grimaud, no Golfo de Saint-Tropez, a 8 de maio de 2025. Foi realizado pela última vez em 2018, quando a lendária banda de rock Simple Minds e uma série de outras atuações de música ao vivo levaram a festa à Riviera francesa ao lado de mais de 30.000 participantes.

Os visitantes poderão aproveitar esta localização deslumbrante à beira-mar para conhecer todos os modelos mais recentes da Harley-Davidson na H-D Expo, bem como selecionar um desses modelos para realizar um test-ride ao longo das estradas locais ladeadas por palmeiras e pelas pitorescas colinas.

Na sexta-feira, 9 de maio, a vizinha vila medieval de Grimaud vai acolher o Harley-Davidson Custom Bike Show, que contará com até 100 motos a competir em seis categorias e a disputar os prémios Best in Show e People's Choice, patrocinados pela Metzeler.

Sábado, 10 de maio, testemunhará o regresso do famoso desfile de motos da Harley-Davidson, onde são esperados milhares de condutores a percorrer as ruas de Saint-Tropez e a paisagem circundante.

O Euro Festival 2025 terá uma nova localização oficial, adjacente ao seu local original. O Camping de la Plage é um grande espaço ao lado de Prairies de la Mer, com o seu próprio supermercado, bares, restaurantes, instalações desportivas, casas de banho e chuveiros - além de acesso ao beach club. As opções de alojamento incluem espaços para caravanas e tendas, além de um número limitado de apartamentos e estúdios de férias.

O Harley-Davidson Euro Festival é um evento com entrada paga e contará com entretenimento no palco principal na quinta, sexta e sábado com cabeças de cartaz internacionais, bem como ainda mais entretenimento em palcos secundários, mais novidades sobre os artistas principais serão divulgadas brevemente.

Estão ainda disponíveis mais informações sobre o Harley-Davidson Euro Festival e sobre os bilhetes no site da Harley-Davidson desde, 8 de junho de 2024.//

# 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.





# Nova Aprilia RS 457 já disponível nos concessionários

A NOVA APRILIA RS 457, A MAIS RECENTE ADIÇÃO À GAMA DE MOTOS DESPORTIVAS DE MÉDIA CILINDRADA DA APRILIA, JÁ CHEGOU AOS CONCESSIONÁRIOS AUTORIZADOS APRILIA EM PORTUGAL.

**COM UMA** potência de 47 cv (35 kW) e um peso de 159 kg (a seco), a Aprilia RS 457 oferece a melhor relação peso/potência da sua categoria. Esta configuração permite que a moto seja conduzida com a carta A2, tornando-a acessível a um público mais vasto.

Uma das características que distingue a Aprilia RS 457 das suas concorrentes é o quadro em alumínio, um atributo único no seu segmento. Este quadro não só contribui para a redução do peso total da moto, como também melhora a agilidade, proporcionando uma experiência de condução superior.

Em termos de tecnologia, a RS 457 está equipada com um sistema de acelerador Ride-by-Wire, que dis-

ponibiliza três Modos de Condução a par com um Controlo de Tração ajustável em três níveis. Adicionalmente, a moto dispõe de comandos retroiluminados e um painel TFT a cores de 5 polegadas, que garantem uma interação intuitiva e moderna com a moto. Para os que procuram ainda mais desempenho, é possível instalar um quickshifter, disponível como opcional.

O preço de venda da nova Aprilia RS 457 é de 7.190€, ao qual acrescem despesas de legalização e transportes.

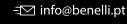
Para mais informações, visite um concessionário autorizado Aprilia mais próximo e descubra a nova referência em motos desportivas de média cilindrada.//



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 incluí 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.













# Triumph anuncia Edição Limitada Speed Triple 1200 RR

DESTA VERSÃO LIMITADA SERÃO APENAS PRODUZIDAS 270 TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RR QUE PODEM SER ACOMPANHADAS COM RELÓGIOS EXCLUSIVOS BREITLING PARA OS PROPRIETÁRIOS TRIUMPH.

A TRIUMPH, em colaboração com a prestigiada relojoeira suíça Breitling, acaba de lançar a Speed Triple 1200 RR Breitling Limited Edition, uma moto que combina tecnologia moderna com estilo clássico, da qual apenas 270 unidades numeradas estarão disponíveis mundialmente.

Esta edição exclusiva e limitada apresenta um esquema de pintura premium com detalhes dourados pintados à mão, um assento em pele com costura francesa e uma ponteira de escape Akrapovič. Além disso, inclui componentes ultra-leves em fibra de carbono que também acentuam a sua estética e desempenho.

Os felizes proprietários desta edição limitada terão a oportunidade única de adquirir um relógio exclusivo feito sob medida: o Triumph Owners Exclusive, que apresenta um mostrador em carbono, uma pulseira castanha de couro de crocodilo e uma tampa traseira gravada com o número único da moto correspondente, que também está inscrito na mesa superior da suspensão da Triumph, criando um conjunto que enriquece a história de cada peça.

A presença da Breitling na Speed Triple 1200 RR está nos detalhes, como no ecrã inicial personalizado, o logótipo da Breitling gravado a laser no acabamento da roda traseira e um distinto emblema dourado da Breitling no depósito de combustível.

Conhecida pelo seu desempenho emocionante, a Speed Triple 1200 RR impressiona com a suspensão semi-activa Öhlins, especificações derivadas de pista e uma carenagem cuidadosamente trabalhada que destaca o seu farol arredondado.

O relógio Chronomat B01 42 Triumph, apresenta uma fusão de titânio e ouro vermelho de 18k, com um mostrador antracite que ecoa os tons escuros da mota. Os detalhes dourados prestam homenagem às forquilhas dianteiras Öhlins da Speed Triple 1200 RR. Originalmente desenhado para a equipa italiana de acrobacias aéreas Frecce Tricolori, em 1983, o Chronomat destacou-se por apresentar cronógrafos mecânicos, um espírito de inovação e ousadia que continua no novo Chronomat B01 42 Triumph.

O CEO da Triumph, Nick Bloor, comentou: "Ao unir forças com a Breitling, combinámos dois mundos, entregando as nossas paixões compartilhadas pela precisão, velocidade e estilo impecável."

Georges Kern, CEO da Breitling, acrescentou: "O Chronomat e a Triumph Speed Triple 1200 RR exemplificam a nossa devoção conjunta aos mais altos padrões de design e desempenho. Com a Triumph, partilhamos um espírito robusto que combina arte com aventura."

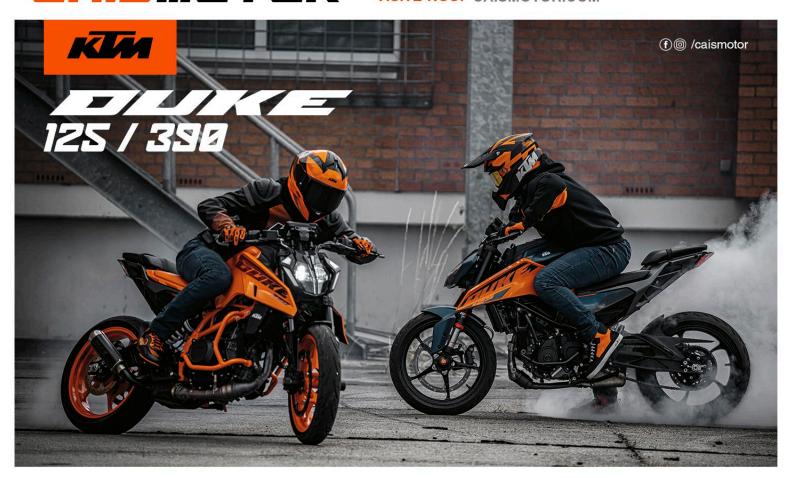
A nova Speed Triple 1200 RR Breitling Limited Edition estará disponível por cerca de 27.000€. As motos chegarão aos concessionários a partir de junho de 2024, mas os interessados podem já registrar o seu interesse no site da Triumph. //





#### CAISMOTOR

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



#### Bosch apresenta nova tecnologia de comunicação para motociclistas

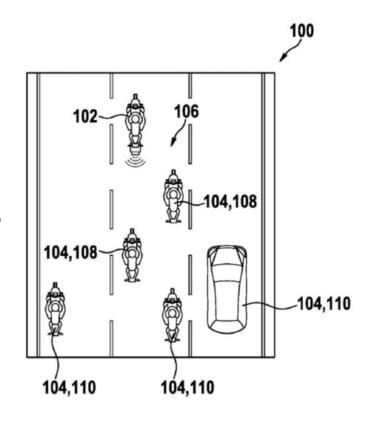
A BOSCH PATENTEOU UM NOVO SISTEMA TECNOLÓGICO QUE VISA FACILITAR A CONDUÇÃO DE MOTOS EM GRUPOS.

**SE COSTUMA** andar de moto em grupo, é provável que esteja familiarizado com a formação de condução em grupo, bem como com a maneira correta de se comportar em tais situações. E se já anda de moto há algum tempo, é provável que também conheça os sinais manuais que eram amplamente utilizados muito antes dos sistemas de intercomunicação se tornarem populares.

Dito isto, o motociclismo de hoje está mais conectado do que nunca, graças a desenvolvimentos tecnológicos como os sistemas de comunicação da Cardo e da Sena. Mas agora, parece que a Bosch está a trabalhar em algo direcionado para tornar a condução em grupo ainda mais segura e eficiente.

Recentemente, a Bosch registou patentes para um dispositivo de controlo que pode ser utilizado em formações de condução em grupo. No seu cerne, este dispositivo utiliza sensores para localizar os membros do grupo de condução e determinar se outros veículos no trânsito fazem parte da sua formação. A patente explica que o sistema é suficientemente inteligente para incluir não apenas motos, mas também automóveis, camiões e até quadriciclos.

A patente não especifica exatamente que tipo de sensor utiliza, mas afirma que pode usar uma variedade de sensores, que podem incluir radar, lidar ou câmaras de vídeo. Estes sensores enviam dados para um módulo alojado na moto, que, por sua vez, fornece informações ao motociclista através de um "interface homem-máquina". Seja através do painel de instrumentos ou de uma unidade de comunicação



áudio emparelhada entre os membros do grupo de condução e as respetivas posições.

O objetivo da Bosch para este sistema é reduzir a necessidade do motociclista utilizar os espelhos retrovisores constantemente para verificar a posição dos outros membros do grupo, concentrando-se assim mais na estrada à sua frente, aumentando desta forma a segurança de todos.

A patente também explica que o dispositivo pode ter uma entrada física nos controlos da moto, semelhante aos sistemas avançados de assistência ao condutor encontrados nos carros. Por exemplo, o sistema pode utilizar o controlo de velocidade adaptativo da moto para manter o ritmo com o dos outros membros do grupo de condução. Além disso, o sistema pode fornecer feedback tátil, auditivo ou visual aos motociclistas caso se afastem ou se aproximem demasiado do grupo.

Atualmente, existem sistemas de assistência para praticamente tudo relacionado com a condução. Desde o controlo de velocidade adaptativo que acelera e desacelera as motos automaticamente, até à assistência de manutenção de faixa de rodagem que avisa no ecrã se estamos a ser desatentos e os avisadores de ângulo morto nos espelhos ou no painel de instrumentos.

Com tanta tecnologia disponível, é evidente que muitas empresas estão a desenvolver inovações e invenções para evitar qualquer "falha" na segurança das motos, mas... será que os motociclistas da velha guarda vão ficar contentes por terem um "computador" a realizar uma boa parte da condução das suas motos? //



#### JÁ DISPONIVEL

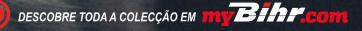
#TRUSTISEVERYTHING

CASACO DE COURO ROADSTER PARA HOMEM CASACO DE COURO ROADSTER PARA MULHER



RST-MOTO.COM







# Moto Guzzi Stelvio PFF já nos revendedores

OS CONCESSIONÁRIOS MOTO GUZZI JÁ RECEBERAM A NOVA STELVIO PFF, EQUIPADA COM A INOVADORA TECNOLOGIA RADAR 4D, OFERECENDO UMA AVANÇADA SOLUÇÃO DE ASSISTÊNCIA AO MOTOCICLISTA.

A MOTO GUZZI Stelvio PFF inclui um impressionante conjunto de características no seu equipamento base, como a IMU de 6 eixos, iluminação full LED, defletor de vento frontal ajustável eletricamente, cinco modos de condução, ABS em curva (Cornering ABS) e controlo de tração. Além disso, esta versão introduz novas funcionalidades de segurança:

Forward Collision Warning: Utiliza um radar frontal para detectar potenciais colisões com objetos ou outros veículos, emitindo alertas no painel de instrumentos da moto.

Blind Spot Information System: Identifica veículos no ângulo morto até uma distância de 30 metros,

com avisos no painel e nos retrovisores.

Lane Change Assist: Deteta possíveis colisões com veículos que se aproximam lateralmente ou por trás durante a mudança de faixa, indicando alertas no painel e nos retrovisores.

Following Cruise Control: Disponível como equipamento opcional, melhora a eficiência e a versatilidade do Cruise Control, ajustando a velocidade da moto conforme o tráfego à frente, intervindo no travão-motor quando necessário.

O preço desta versão da Moto Guzzi Stelvio PFF é de 17.299€, aos quais acrescem custos de transporte e documentação. //



#### N120-1

#### EXPERIMENTE A LIBERDADE DE UM DESENHO MODULAR FLIP-BACK COM DESEMPENHO DESPORTIVO



CLASSIC N-COM FLAT BLACK



NIGHTLIFE N-COM BLACK



NIGHTLIFE N-COM SILVER



SUBWAY N-COM

QUEIXEIRA Rotativa



MECANISMO DE DUPLA ACÇÃO



LPC
CONTROLO DO POSICIONAMENTO
DO FORRO INTERIOR



PRÉ-INSTALAÇÃO Para o Sistema N-Com











# 42ª Concentração do Moto Clube Faro 2024

A MAIOR CONCENTRAÇÃO DE MOTOS NACIONAL JÁ ESTÁ EM CONTAGEM DECRESCENTE PARA A SUA REALIZAÇÃO.

**O MOTO CLUBE FARO** anuncia com grande entusiasmo a 42ª edição da sua emblemática concentração, a realizar-se de 18 a 21 de julho de 2024. Este evento, que se tornou um marco no calendário europeu de motociclismo, promete atrair milhares de entusiastas de motos de todo o mundo para a deslumbrante região do Algarve.

A 42ª edição da Concentração do Moto Clube Faro promete oferecer, mais uma vez, uma gama diversificada de atividades e atrações para todos os gostos. Entre os destaques deste ano estão:

- Stands: Expositores de motos, acessórios e equipamentos de motociclismo.
- Concertos: Performances ao vivo de bandas renomadas, incluindo Katia Guerreiro, Tony Moore, Mind2Mode, Tara Perdida, The Reverend, British Lion e Porretas.
- -Tattoo: Espetáculo e competição de tatuagens com artistas talentosos.

- Camping: Espaço de campismo para os participantes que desejem uma experiência completa.
- Bike Show: Exposição de motos personalizadas e clássicas, celebrando a arte e a engenharia do motociclismo.
- Custom Farm: Área dedicada à customização de motos, onde artistas e mecânicos mostram o seu talento.

O evento, apoiado pela cidade de Faro, Visit Algarve, Turismo de Portugal, e outros patrocinadores como Indian Motorcycles, promete não só um fim de semana repleto de adrenalina e diversão, mas também a oportunidade de ganhar uma moto Indian e uma viagem a Daytona.

Para mais informações e inscrições, visite o site oficial do Moto Clube Faro ou siga as redes sociais do clube para atualizações constantes. //



## 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.** 







piaggio.pt



## Honda em grande estilo no Wheels and Waves 2024

A HONDA SURPREENDEU NO FESTIVAL WHEELS AND WAVES 2024 EM BIARRITZ COM UMA IMPRESSIONANTE APRESENTAÇÃO DE 16 HONDA'S CL500 PERSONALIZADAS, PROVENIENTES DE NOVE PAÍSES DIFERENTES.

AS 16 MOTOS personalizadas provenientes de Itália, Espanha, França, Portugal, Reino Unido, Alemanha, Bélgica, Suíça e Turquia, representam diversas interpretações daquilo que a CL500 (e a CL250, no caso da Turquia) pode ser, quando pensada com imaginação e detalhes novos. Estas customizações abrangem temas icónicos e cores que remetem à ilustre história da Honda.

Os participantes utilizaram uma ampla gama de Acessórios Genuínos Honda disponíveis para a CL500, adicionando um toque único a cada moto. Todas as 16 motos estarão em exibição no festival Wheels & Waves em Biarritz, de quarta-feira, 12 de junho de 2024, até domingo, 16 de junho de 2024.

Os visitantes também podem votar na sua perso-

nalização favorita online para que o vencedor com a melhor customização seja anunciado no final do verão.

2024 marca o quinto aniversário do site hondacustoms.com, com um número recorde de 16 motos de nove países europeus competindo pelo prémio principal. O concurso de customização tornou-se um evento anual, cada vez mais popular, atraindo mais de 21.000 votos online no verão de 2023 nas mini Honda's também expostas na 12ª Edição do Wheels & Waves.

Este ano 2024, o foco é a CL500, uma moto com estilo scrambler e um motor bicilíndrico divertido, ideal para iniciantes e entusiastas de personalização. As motos podem ser vistas em pessoa no festival Wheels and Waves.

#### Alinha de customizações Honda's CL500 de 2024 inclui:

- Enduro 500 Espanha: Uma homenagem às motos enduro clássicas.
- Cherry Lady Espanha: Inspirada nas Honda 750cc dos anos 90.
- CL501R Espanha: Estilo flat track americano.
- Moonground Portugal: Minimalista e versátil.
- -Oceans' Track-França: Estilo flat track com impacto visual.
- CL500 Digger França: Homenagem às Honda XL'ss e XR's dos anos 80.
- CL500 Charade Spirit França: Estilo off-road com pintura tricolor.
- Bik'ink França: Espirito de "scrambler dos anos 70.
- Irezumi França: Design minimalista com arte intrincada.
- The Poseidon Project Reino Unido: Homenagem ao oceano.
- Sterrato 500 Itália: Potencial off-road com acessórios Honda.
- -Terra Battuta 500 Itália: Preparada para viagens longas.
- CL Surfer Alemanha: Vibe de surfista de Biarritz.
- Flat Track 500 Bélgica: Estilo de corrida flat track americano.
- -Alpina 500-Suíça: Referência à herança da Honda na Suíça.
- Bunker imPrint Turquia: Café Racer retro com impressões 3D. //













#### Mototurismo -Douro On 2 Wheels regressa

O PASSEIO QUE REÚNE MOTOTURISMO, CULTURA, BELEZA REGIONAL E GASTRONOMIA REGRESSA NUM PERCURSO QUE VISITA PONTOS DE INTERESSE DA REGIÃO DO DOURO AO LONGO DE DOIS DIAS FÁCEIS.

**NUM FIM-DE-SEMANA** de 2 dias de viagem, serão visitados 19 concelhos do Douro: é o desafio que a CIMDOURO, em colaboração com 12 motoclubes do território, vai concretizar com a segunda edição do Passaporte Douro On2Wheels, que acontecerá nos dias 13 e 14 de julho 2024, integrado no "Discover Douro".

Guiados pelas propostas do projeto Passaporte Douro, a organização desafia os mototuristas a desfrutarem de um percurso circular pela região, com passagem e controlo em pontos de interesse, verificados pelo Carimbo do Passaporte.

Dividido em dois dias, o Passaporte Douro On2Wheels

assume igualmente uma vertente solidária, sem objetivos de lucro, revertendo grande parte das receitas arrecadadas com as inscrições para uma associação do Douro que trabalha com crianças.

O objetivo do evento é o convívio entre participantes, o usufruto do binómio condução e navegação, e também o desafio de admirar o "Reino Maravilhoso" percorrendo os 19 municípios da CIMDouro ao longo de um fim-de-semana de descoberta, cultura, gastronomia e celebração do Douro e da sua paisagem.

O Passaporte Douro On2Wheels partiu de Vitor Soares & Ana Malheiro, os entusiastas de mototurismo que





foram os primeiros a completar o Passaporte Douro de moto, percorrendo os 76 pontos de interesse dos 19 concelhos da CIMDOURO.

A inscrição custa 25 Euros por pessoa e a organização recomenda a pernoita de véspera na região de Carrazeda de Ansiães sexta dia 12 para permitir um arranque descontraído na manhã seguinte e uma segunda noite passada a meio do percurso em Sernancelhe, onde uma simples busca no site da organização revelará múltiplas opções de alojamento local, embora, como explica o organizador Vítor Soares, a organização disponibilize espaço no Pavilhão Municipal para quem quiser participar com contenção de custos.

O total de 580 Km do percurso dá menos de 300 Km por dia, que se dividirmos em 5 horas de sela, dá uns descontraídos 60 Km/h de média a percorrer e muito tempo para absorver as vistas de sítios como o Santuário da Lapa, Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Vila Nova de Foz Côa, Peso da Régua, Moimenta da Beira, S. João da Pesqueira, Santa Marta de Penaguião, Murça, Alijó e vários outros pontos ao longo do percurso.

Inscrevam-se em https://passaportedouroon2wheels. com //

A NEW DIRECTION

DAWNS



### **CROSSFIRE 500XC**

PREÇO 7799€

A gama da Brixton equipada com um poderoso motor de dois cilindros em linha está agora mais ampla com a Crossfire 500 XC. Maior curso nas suspensões, roda dianteira de 19 polegadas, guiador mais alto e pneus Pirelli Scorpion Rally STR dão à mais recente Crossfire 500 as características suficientes para se aguentar sem problemas no fora de estrada.

- Sistema ABS 📵 BOSCH
- Pneus IRELLI
- Suspensão Ajustável KYV
- Discos de Travão JLJJUAN
- Sistema de Arrefecimento a Água

www.brixton-motorcycles.com



brixtonportugal

IMPORTADOR

RECOMENDAÇÃO

Monodxiera





Enquanto celebramos o nosso legado de 70 anos, também olhamos para o futuro com determinação.

À medida que avançamos para os próximos 70 anos, a SYM permanece comprometida com os mesmos valores fundamentais que nos trouxeram até aqui: qualidade, inovação e serviço excecional ao cliente.

O nosso foco está em continuar a desenvolver e produzir scooters que não apenas atendam às necessidades de mobilidade de hoje, mas que também estejam preparadas para os desafios do amanhã.



## [E(C(0)[N(0)[M]]/A] G A M A

MAXISCOOTER QUALIDADE

SCOOTER DESEMPENHO

MOBILIDADE

DIVERSIDADE

TECNOLOGIA 2 RODAS



DESCOBRE MAIS SOBRE A SYM AQUI



Aproveita de 20/05/2024 a 30/08/2024



- **O** 88,87€/mês
- **O**% Entrada | TAEG 3,7%
- Mont. Financiado 3.199,00€
- Prazo 36 meses

#### A OPORTUNIDADE DE TERES A TUA SYM EM PRESTAÇÕES, SEM JUROS!

Contrato de crédito automóvel, modelo SYM Jetx 125 ABS, PVP 3.199,00€, entrada inicial 000,00€, financiamento 3.199,00€, prazo de reembolso 36 meses, prestação mensal 88,87€. TAN 0,0% e TAEG 3,7%. MTIC 3.370,30€. Comissão de abertura 115,00€. Condições válidas até 30/08/2024. Moteo Portugal S.A. é Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório registado sob o nº 6934 junto do BdP. Financiamento sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informação contacte a Cofidis registada no BdP com o n°921.

\*A escolha inteligente.











SABE MAIS

THE SMART CHOICE\*

### **CRÓNICA**



Susana Esteves Jornalista e motociclista

## Sem rumo...

ão é para quem quer, é para quem pode. Acordei com necessidade de andar de moto. Não é vontade, é mesmo necessidade. De pegar e ir. Não sei explicar melhor... parece coisa de maluca, mas descobri que não estou sozinha.

Então fui. Sem rumo. A ideia era dar um passeio pela manhã e regressar. Fui pela serra até à praia, a minha volta preferida, mas depois segui.

Já alguém seguiu viagem só pelo puro prazer de andar de moto, relaxar, sem velocidades, e depois "acordou" num local a pensar: mas como vim aqui ter? Pois, foi o que aconteceu. Acabei a manhã em Fátima, e a ideia era seguir mais um pouco antes de regressar, mas no Santuário encontrei dois motociclistas que me mudaram os planos.

O Italiano fez o que eu fiz: saiu de casa e foi dar uma volta, "parou" em Fátima. Foi nessa altura que percebi que não era a única maluca. Aliás, sou uma menina ao pé deles.

Em Espanha encontrou um holandês e seguiram viagem até Portugal. Pelo caminho deixou um casal da Hungria, que fez o mesmo. Saiu para dar uma volta.... e a viagem foi um pouco maior.

Porquê?

"Pela liberdade. Faz-nos sentir vivos. São viagens que nos enriquecem mais que um ou dois anos de rotina em casa. Conhecemos e aprendemos coisas que nunca de outra forma conseguiríamos. O facto de não termos nada programado, as nossas coisas e o nosso conforto, dá-nos um banho de humildade e de realismo muito grande. Nós não vivemos, sobrevivemos aos dias, e aproveitamos da melhor forma, mas vivemos presos por regras e numa bolha

que nos impede de conhecer o mundo, as pessoas, de sentir as dificuldades, a maldade e a bondade. E é esta experiência que nos ensina mais que qualquer curso." – Esta foi a resposta!

Mas isto não é para quem quer é para quem pode. O italiano viajava há mais de um mês, e o holandês há 3 semanas. Não há trajetos, é onde "o instinto me levar". Mas também não há famílias, nem empregos das 09h às 18h, nem terceiros dependentes.

O Italiano tinha vendido uma empresa de TI. "Podia estar nas melhores ilhas e nos melhores hotéis a viver à grande, mas nada me dá maior prazer que pegar na moto e seguir por aí."

Pelo caminho tinham encontrado outros motociclistas assim. Saíram um dia... e ainda não voltaram.

Esta liberdade não tem preço, e é um espírito das duas rodas que me atrai imenso. Não tenho vida para fazer o mesmo. Como dizia o italiano, eu sobrevivo aos dias e tento fazer o melhor, mas quando "for grande" gostava de fazer o mesmo. Conhecer duas pessoas assim com discurso inspirador e espírito livre naquele local fez com que toda a minha viagem de regresso fosse de introspeção. Afinal, do que abdicamos todos os dias? O que realmente valorizamos na vida?

Depois, tudo passa e é "esquecido" quando enfrentamos a nossa realidade e o ritmo do dia-adia. Mas há sempre algo que fica a remoer.

Por enquanto, quando saio sem rumo, faço apenas umas centenas de quilómetros e regresso. Mas um dia hei-de fazer milhares, e depois conto. Já fizeram algo assim?

Boas curvas //







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

### APRESENTAÇÃO BMW R20 CONCEPT



# Classe à Parte

A R20 assume-se como uma obra de arte em duas rodas apresentada no Concorso d'Eleganza Villa d'Este. iante do cenário pitoresco da Villa d'Este, no Lago Como, a BMW Motorrad apresentou a sua mais recente obra-prima de design: o conceito BMW R20. Esta moto celebra a mais elevada mestria e apresenta-se como a epítome de um design expressivo e arrojado, refinado até ao último detalhe.

Durante o prestigiado Concorso d'Eleganza Villa d'Este, conhecido pela sua elegância e importância histórica no mundo dos veículos extraordinários, a BMW Motorrad exibiu o seu lendário motor Big Boxer refrigerado a ar e óleo como elemento central e escultural.

Markus Flasch, chefe da BMW Motorrad, descreveu o conceito da seguinte forma:

"O conceito BMW R20 é uma obra-prima mecânica, com o Big Boxer no seu centro. Distintamente BMW Motorrad."

Este conceito, BMW R20, impressiona com uma aparência poderosa em estilo casual, ao mesmo tempo que exibe atributos típicos da BMW Motorrad: design clássico e engenharia de excelência combinados com mecânica

emocionante.

Com o motor Big Boxer como epicentro do prazer de condução, o tanque expressivo apresentase como uma escultura, e a traseira é reduzida ao essencial para enfatizar as linhas limpas e a potência e força do motor.

O quadro foi completamente redesenhado e, com uma arquitectural perimetral em aço cromo-molibdénio, forma a sua espinha dorsal. Com a roda traseira de 17 polegadas com um pneu de dimensão 200/55 e uma roda dianteira de 17 polegadas com um pneu de dimensão 120/70, o conceito BMW R20 combina tradição e modernidade.

O comprovado sistema Paralever da BMW foi executado numa nova variante de dois braços, em aço cromo-molibdénio e a suspensão traseira, Paralever, é fabricada em alumínio. Outro detalhe de alta qualidade são os dois suportes do eixo traseiro em alumínio maquinado.

O veio de transmissão exposto, adotado do R18, foi encurtado para se integrar na arquitetura do segmento roadster. Elementos de suspensão totalmente ajustáveis Öhlins Blackline trabalham na roda da frente e na traseira.









### APRESENTAÇÃO BMW R20 CONCEPT





A geometria básica da R20 possui um ângulo da cabeça de direção de 62,5°, bem como uma distância entre eixos de 1.550 mm. As pinças de travão radiais da ISR na frente e na traseira asseguram a precisa travagem, com seis pistões na frente e uma outra pinça de quatro pistões na traseira. Além disso, o sistema de escape 2-em-2 proporciona uma sonoridade característica e completa perfeitamente o design.

A BMW R20 estabelece novos padrões no mundo das motos e confirma o compromisso da BMW Motorrad com a melhor engenharia e pura paixão pelo motociclismo.

O coração do protótipo BMW R20 é o motor Big Boxer refrigerado a ar e óleo, agora com uma cilindrada de 2.000 cc. Para esta moto, foram desenvolvidas novas tampas das cabeças dos cilindros, uma nova cobertura da correia de distribuição e um novo radiador de óleo, de forma a permitir a montagem dos tubos de lubrificante parcialmente ocultos.

O olhar atento segue o caminho do ar ao fluir através dos funis de admissão, abertos para os corpos de acelerador e cilindros, antes de ser expelido pelo sistema de escape com ponteiras

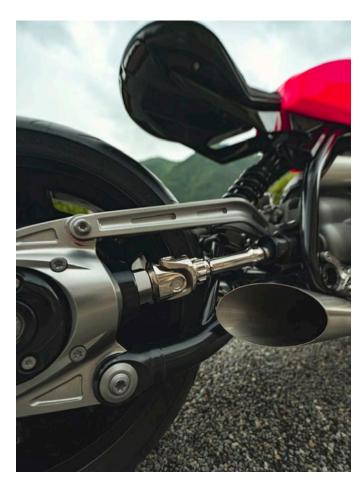


do tioo megafone, potenciadoras do som típico do Big Boxer.

O depósito de alumínio recebeu um novo design e apresenta-se na cor "hotter than pink" da década de 1970. O conceito BMW R20 é coordenado em termos de cores com as tampas do motor, a cobertura da correia e as cornetas de admissão em alumínio polido e anodizado, bem como o amortecedor do Paralever, o sistema de apoio dos pés e as pinças de travão ISR em gunmetal.

A luz traseira foi perfeitamente integrada no assento único, estofado com Alcantara preta acolchoada e couro de grão fino, e enfatiza a aparência dinâmica da roadster com a sua traseira compacta. O moderno farol LED é apresentado sob a forma de um anel de alumínio impresso em 3D com luz diurna integrada. O farol principal parece flutuar no meio deste anel de luz diurna.

"O conceito BMW R20 é uma interpretação ousada do ADN da BMW Motorrad", diz Alexander Buckan, chefe de design da BMW Motorrad. "Combina elementos técnicos modernos com um design clássico de roadster. As suas proporções exageradas e estética minimalista conferem-lhe um carácter inconfundível." //



### APRESENTAÇÃO CFMOTO 450CL-C



## Cruiser DESCONTRAIDA

A CFMOTO adicionou à sua gama a nova 450CL-C que se posiciona com um estilo clássico no segmento de cruiser.

nspirada num arquétipo clássico britânico, com apontamentos modernos, a CFMOTO 450CL-C apresenta detalhes únicos, como a tampa do depósito de combustível meticulosamente polida e os painéis de alumínio escovado feitos à mão, em que cada detalhe exala sofisticação e atenção ao detalhe.

Sob o seu exterior intemporal encontra-se um motor bicilíndrico paralelo de 449cc com cambota a 270°, já utilizado nas CFMOTO 450NK, 450MT e 450SR, que oferece 44 cv de potência e 42 Nm de binário.

Projetada para potenciar a experiência de condução, a CFMOTO 450CL-C oferece conforto e segurança através de um assento de couro tratado com Tecnologia Pinstripe Retro e um guiador largo. A emoção está igualmente presente, através da melodia inspiradora vinda do elegante sistema de escape, com ponteira dupla e uma pintura negro mate'.

Na frente, a travagem desta nova cruiser é

assegurada por uma pinça J.Juan de quatro pistões, montada radialmente, que pressiona um único disco de 320 mm de diâmetro. Características avançadas de segurança, incluindo ABS da Bosch em ambos os eixos e Controlo de Tração, estão igualmente presentes neste modelo.

As rodas dianteira e traseira são de 16 polegadas e, a nível de suspensões, este modelo vem equipado com uma forquilha invertida de 37 mm e um monoamortecedor traseiro central, que proporcionam estabilidade e conforo em cada viagem.

Com um display TFT redondo de 3,5" em estilo retro e conectividade com o smartphone, os motociclistas podem aceder facilmente a informações e funcionalidades essenciais do veículo. A aplicação CFMOTO RIDE oferece importantes funções como atualizações OTA e recursos anti-roubo para os seus proprietários.

A CFMOTO 450CL-C contará com um preço recomendado de 5.990€ e estará disponível em Portugal nas cores preto e vermelho junto dos concessionários autorizados CFMOTO. //









# Edição LIMITADA

Esta Ducati StreetFighter V4 S é uma versão limitada e numerada que se destaca pelo seu design único que funde a estética "underground" da Supreme com o espírito competitivo da Ducati.



Ducati e a Supreme uniram forças numa colaboração inédita, apresentando a edição de colecionador da Streetfighter V4 S, adornada por uma pintura exclusiva concebida por Aldo Drudi da Drudi Performance.

A par da moto, será lançada uma coleção de vestuário técnico e casual, seguindo o estilo "drop" popularizado pela Supreme. Esta coleção inclui um fato de competição e um blusão da Dainese, um capacete Arai RX-7 V EVO, luvas produzidas pela Spidi, bem como um casaco desportivo, hoodie, camisola de futebol, calças de treino, duas t-shirts e um boné. A coleção estará disponível apenas por um período limitado.

Aldo Drudi desenhou uma série de gráficos e cores para esta colaboração, que combinam o estilo "underground" com o mundo da competição, transformando a Streetfighter Supreme numa verdadeira obra de arte pop. Detalhes como as pinças de travão Brembo Stylema em vermelho com o logótipo branco e as jantes com a marca Supreme

destacam-se no design.

A experiência de conduzir a Ducati Streetfighter Supreme é singular, graças ao número do modelo gravado na mesa de direção e à animação especial no painel de instrumentos. Como uma verdadeira peça de colecionador, a moto é entregue numa caixa de madeira exclusiva, acompanhada por um kit de acessórios, certificado de autenticidade, capa de moto dedicada e componentes para configuração de dois lugares.

Os compradores da Ducati Streetfighter Supreme poderão adquirir os itens de vestuário técnico através do programa Ducati SuMisura, garantindo uma experiência personalizada. Toda a coleção estará disponível nos canais exclusivos da Supreme, refletindo a abordagem de distribuição limitada que caracteriza a marca nova-iorquina.

Esta colaboração entre Ducati, Supreme e Drudi Performance promete atrair entusiastas de motos e colecionadores, combinando qualidade, estilo e exclusividade em cada detalhe. Os preços não foram ainda divulgados para nenhum dos artigos.//









### APRESENTAÇÃO SUM GRAN MILANO



## Italiana DE GEMA

Na mais recente edição da Expomoto 2024, a marca italiana SWM revelou o seu mais recente modelo: a Gran Milano.

SWM Gran Milano é alimentada por um motor bicilíndrico a 4 tempos com uma cilindrada de 494 cm, capaz de gerar uma potência máxima de 64 cv (48 kW), equipado com uma caixa de 6 velocidades com transmissão final por corrente.

A forquilha invertida, fornecida pela KYB, possui um diâmetro de 41 mm, enquanto a suspensão traseira conta com dois amortecedores reguláveis da mesma marca. O sistema de travagem é



igualmente impressionante, com duplo disco flutuante de 296 mm na frente, controlado hidraulicamente por pinças radiais, e um disco flutuante de 240 mm na traseira com pinças de travão.

Os pneus da SWM Gran Milano são dimensionados para proporcionarem máxima aderência e estabilidade, por isso apresentam medidas de 120/70 x 17" na frente e 160/60 x 17" na traseira. O modelo conta ainda com um depósito de combustível com capacidade para 13 litros e um peso total de 188 kg, garantindo um bom equilíbrio entre autonomia e manobrabilidade.

Disponível em duas cores, a SWM Gran Milano é uma proposta irresistível para quem procura uma moto a um preço competitivo, pois é de apenas 5.990€.

Para mais informações e para ver este modelo ao vivo visite um concessionário autorizado SWM ou contacte o importador nacional a Lusomotos. //







# Viajante ASIATICA

A SOUO, marca da gigante chinesa Great Wall Motor Company, pretende integrar o mercado mundial de motos e o seu primeiro modelo para tal é uma super tourer voluptuosa com bastante binário e potência extraídos de um motor boxer de 8 cilindros.

Quatro rodas carregam o corpo, duas rodas carregam a alma." Esta frase é um clássico no seio da comunidade motociclista. Inspirados por estas palavras, inúmeros jovens e adultos de meia-idade escolhem libertar o seu

verdadeiro eu e juntar-se às fileiras de entusiastas das motos. Desta vez, estas palavras não foram proferidas por um entusiasta comum, mas por Wei Jianjun, Presidente da Great Wall Motor Company Co., Ltd. Wei Jianjun expressou a sua profunda paixão pelas motos e afirmou que as que a Great Wall pretende produzir devem ser capazes de fazer história na indústria da China, graças à mais recente tecnologia do setor.

Na exposição Motor China em maio de 2024, a marca de motos da Great Wall, SOUO, e o seu primeiro modelo de oito cilindros, o S2000, fizeram a respetiva estreia, incendiando a paixão do público.

A inspiração de design para o novo modelo de oito cilindros da SOUO vem da "Dança do Leão Chinês". Os faróis são inspirados no conceito de "linguagem de luz dinâmica", enquanto a postura do corpo assume a posição de "pronto para saltar" do leão antes do seu salto. A luz traseira contínua também replica os faróis.

Na exposição, a SOUO S2000 apresentou quatro esquemas de cores: vermelho, branco, preto e preto-dourado, oferecendo diferentes versões como o modelo de três malas e o modelo de apenas duas malas.

As dimensões da moto são avantajadas, com uma distância entre eixos de 1810mm e uma altura do assento acessivel de 740mm.

Em termos de potência, a S2000 está equipada com o motor de oito cilindros opostos horizontalmente, desenvolvido pela própria Great Wall, com uma cilindrada de 2000cc.

É acoplado a uma transmissão automática de dupla embraiagem de oito velocidades, proporcionando uma experiência de condução suave e sem esforço, permitindo que os motociclistas desfrutem da potência avassaladora enquanto experimentam um passeio confortável e fluido.

Além disso, a S2000 está equipada com vários sistemas de assistência, como Cruise Control, Radar traseiro para monitorização de ponto mortos e estacionamento automático EPB.

Aproveitando os mais de 30 anos de experiência tecnológica da Great Wall no campo dos automóveis, a S2000 alcança um desempenho de topo na estrutura e configuração da ciclística. O quadro da S2000 adota um design integrado de moldagem por injeção de liga de alumínio, com uma estrutura principal sem parafusos, alcançando um peso leve. A primeira estrutura de suspensão dianteira do mundo com três estágios, combinada com ajuste eletrónico em múltiplos parâmetros.

Na travagem, na frente e atrás, encontramos pinças de quatro pistões opostos da Brembo, que maximizam o seu desempenho.

O painel de instrumentos com ecrã tátil LCD de 12,3 polegadas suporta atualizações remotas OTA (over the air) e controlo inteligente por voz. O pára-brisas frontal é ajustável eletricamente com um toque e os punhos e assento aquecidos proporcionam conveniência adicional.

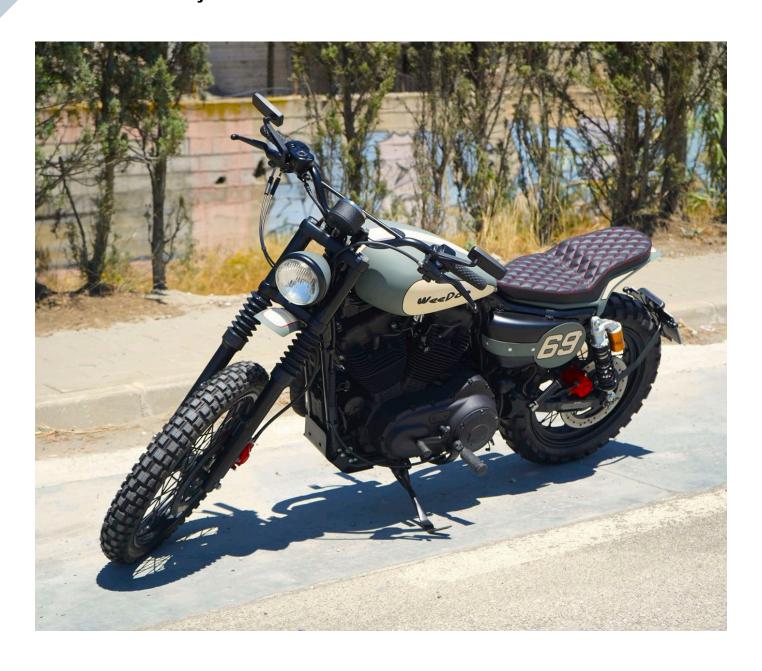
A top-case traseira extra de 64L e as laterais de 27L permitem uma grande capacidade de carga.

Uma grande concorrente das Honda Goldwing, assim a sua fiabilidade e qualidade de construção sejam semelhantes! //





### APRESENTAÇÃO WEEDOO SCRAMBLER BY DRAKE KUSTOMS



## **Obra** INSPIRACIONAL

Uma Scrambler personalizada que vai literalmente dar a volta ao mundo.

ecentemente, Fran Manén recebeu uma chamada de um cliente alemão que queria visitar as instalações da Lord Drake Kustoms em Málaga para encomendar uma mota scrambler personalizada baseada numa Harley Davidson Sportster.

Andy, o cliente alemão e atual proprietário da "WEEDOO Scrambler", cheqou às instalações da Lord Drake Kustoms, acompanhado pela sua parceira, num veículo fora do comum e de dimensões enormes: um Mercedes "Survivor Truck" 4x4 que tinha acabado de adquirir para iniciar uma volta ao mundo.

O objetivo era construir uma mota scrambler que pudesse ser transportada na plataforma traseira do camião e que o seu proprietário pudesse usar ao chegar a cada um dos milhares de destinos que planeava visitar, evitando assim mover o enorme camião em, por exemplo, vsitas a cidades.

A "WEEDOO Scrambler" tinha de ser uma moto para duas pessoas, o que levou Fran Manén a criar a sua primeira Sportster Scrambler com um assento duplo. Para tal, Manén cortou e desmontou toda a parte traseira da Harley Davidson, criando de raiz um novo subquadro tipo scrambler, com

bases para assentos, quarda-lamas, etc.

O depósito utilizado foi de uma Sportster Custom, que tem mais capacidade do que os típicos tanques de gasolina originais. Os restantes componentes desta mota personalizada pela Lord Drake Kustoms são os que a marca geralmente utiliza noutros modelos de Harley scrambler que construíram até à data, como o suporte de matrícula, os suportes. De número laterais, o quiador e as proteções de motor, entre outros.

A pintura é composta pelas cores verde militar/ azeitona e bege/creme com detalhes em vermelho. O número 69 na moto refere-se ao ano de nascimento dos proprietários da mota.

Por fim, o nome "WEEDOO" significa algo como "Nós Conseguimos" ou "Alcançámos Isto"... mas em forma de exclamação.

Esta mota vai poder ser observada em qualquer parte do mundo, em qualquer cidade, em qualquer continente ou em qualquer estrada. Isto porque os seus proprietários já começaram a dar a volta ao mundo e, após aquecerem os motores pela Europa, o próximo destino é a América do Norte e do Sul, seguindo depois para o continente africano e de lá para o Oriente. //





# De pequenino SE TORCE O PEPINO

### APRILIA RS 457

Para complementar a sua gama, a Aprilia desenvolveu a RS 457, uma desportiva de média/baixa cilindrada, para aqueles que pretendem subir de categoria de forma gradual. Mas como não poderia deixar de ser, a fábrica de Noale criou uma entusiasmante plataforma, totalmente nova.

Texto: André Sanches Fotos: Luís Duarte







## "MANTENDO O LEGADO DE "RACING SPEC", E ALIANDO-O A UM REFINADO DESIGN ITALIANO, A FÁBRICA DE NOALE "NÃO BRINCOU EM SERVIÇO"

atizada de RS 457 (derivado dos 457 cc da sua unidade motriz), a Aprilia acrescenta à sua gama de desportivas um modelo destinado aos motociclistas que pretendem subir das 125 para uma moto mais substancial.

Mantendo o legado de

"Racing Spec", e aliando-o a um refinado design italiano, a fábrica de Noale "não brincou em serviço" e, a partir de uma folha em branco, fez nascer algo verdadeiramente competente para as funções e objetivos que lhe foram designados. A aprilia RS 457 nasceu, sem dúvida, para colocar uns sorrisos no rosto dos motociclistas, tanto no autódromo, como na estrada.

Para alcançar esse propósito, a Aprilia decidiu construir de base uma unidade motriz bicilíndrica totalmente focada nas máxima prestações permitidas pelas cartas de condução de categoria A2 (até 35Kw ou 47cv), com um baixo peso e um bom equilíbrio do conjunto. O motor bicilíndrico, com dupla árvore de cames e quatro válvulas por

cilindro, esconde muito bem os seus dotes e passa despercebido aos olhos menos experientes, mas é quando ouvimos o rugir através da admissão sob o assento, que percebemos o seu potencial.

A entrega de potência linear define o motor como redondo, sempre com fôlego suficiente para entregar o seu binário nos diferentes regimes, com uma resposta imediata ao acelerador Ride by Wire, até esgotar facilmente a mudança engrenada. A suavidade no seu funcionamento, quer na atuação da embraiagem deslizante, quer na caixa de velocidades bem escalonada e com um pedal de curso curto, deleitam-nos em qualquer que seja o estilo ou ritmo de condução. Fazendo falta apenas o opcional de quickshift, não instalado nesta versão de teste, para tirar maior proveito das trocas de caixa imediatas e da sonoridade adjacente.

A cambota a 270 graus garante, não só uma sinfonia rouca do escape (colocado por baixo numa solução muito semelhante à da RS 660), como também define o caráter desportivo que este motor oferece, enquanto serve também como elemento estruturante da ciclística da RS 457, até





# "A ESTABILIDADE E A FACILIDADE DE CONDUÇÃO FORAM OS PONTOS EM QUE CICLÍSTICA DA RS 457 INCIDIU, REVELANDO-SE **NOTÁVEL NAS INSERÇÕES EM CURVA**"

porque, a fim de contribuir para a redução de peso e dimensões compactas e estreitas (que favorece as estaturas mais baixas) é na unidade motriz que se apoia o braço oscilante, o escape e os poisa-pés, estes relativamente pouco elevados para darem liberdade de movimentos ao motociclista.

Uma constante assinatura nas motos da fábrica de Noale é a refinada eletrónica. Para quem não sabe, a Aprilia foi a primeira marca a introduzir o sistema de acelerador eletrónico, ou Ride by Wire, no MotoGP e num modelo de produção em massa em 2007, e que está igualmente presente na RS 457, dando-nos a possibilidade de alternar entre 3 mapas de potência (Eco, Sport e Rain), todos com uma ligeira diferença na resposta ao punho direito e na entrega do binário. Existe ainda a possibilidade de ajustar o Controlo de Tração em 3 níveis com a possibilidade de ser completamente desligado.

Os sistemas mencionados acima são configurados através do agradável painel digital TFT a cores de 5 polegadas, com boa leitura e fácil de interpretar e interagir, permitindo uma regulação fácil dos diferentes parâmetros ao nosso gosto. De mencionar que a RS 457 conta ainda com um "Lap Timer" denunciando assim a sua vocação desportiva.

Com a RS 457, o foco da Aprilia foi o de construir uma moto bastante leve (159kg a seco e 175 kg em ordem de marcha) e com a potência máxima permitida pela categoria A2, para lhe garantir a melhor relação peso/potência do segmento, também conforme as normas da carta A2, com 0,2Kw/kg que é exatamente onde a 457 se situa, tornando-a efectivamente numa das melhores nesta área comparativamente com a concorrência. Estes números resumem-se em melhores acelerações e recuperações, que se sentem notoriamente nas vias mais rápidas ou nas saídas de curvas em estradas de montanha.

Um aspeto controverso foi a decisão da travagem, com a roda da frente a apresentar um único disco. Mas essa decisão não aconteceu por acaso. Face à travagem dupla, esta escolha









andardemoto.pt 61

### **TESTE** APRILIA RS 457









reduz o efeito giroscópico da roda dianteira, dando lugar a uma grande agilidade nas curvas encadeadas, um dos pontos fortes desta moto que nos faz querer passar o dia num kartódromo a desenhar "chicanes". Ainda assim, a travagem dotada de um disco flutuante de 320 mm com pinça ByBre de montagem radial com 4 êmbolos é suficientemente potente para parar a Aprilia RS 457 e ambas as travagens são facilmente doseáveis e mordazes, adaptadas perfeitamente às necessidades do momento. Os mais audazes podem ainda desligar o ABS da roda traseira, para uma condução ainda mais desportiva.

A estabilidade e a facilidade de condução foram os pontos em que ciclística da RS 457 incidiu, revelando-se notável nas inserções em curva, com uma pontaria certeira na trajetória escolhida, inserindo a frente exatamente onde queremos. Estes resultados provêm em parte da rigidez do quadro, fabricado em alumínio, com uma boa capacidade de torção e das suspensões bem equilibradas e afinadas para potenciar a disponibilidade do motor.

Outro aspecto fundamental para tirar proveito do espírito competitivo é a aerodinâmica fluida. A Aprilia RS 457 foi desenhada com o intuito

"AGRADÁVEL PAINEL
DIGITAL TFT A CORES
DE 5 POLEGADAS,
COM BOA LEITURA E
FÁCIL DE INTERPRETAR
E INTERAGIR,
PERMITINDO UMA
REGULAÇÃO FÁCIL
DOS DIFERENTES
PARÂMETROS AO
NOSSO GOSTO. "

de diminuir o máximo de arrasto aerodinâmico, o que nos permite a conseguir atingir uns impressionantes 190 km/h de velocidade máxima.

Como modelo totalmente novo, e o primeiro da marca específico para titulares de carta A2, a Aprilia 457 manteve a silhueta das suas irmãs desportivas mais potentes, com características compactas derivadas de uma secção traseira esquia e aerodinâmica visivelmente impactante, mas funcional. Por exemplo, as quelras laterais servem para evitar a criação de vórtices, derivados da volumetria do motociclista, desviando o ar por cima do mesmo. Todo este estudo, baseado em sucessivos testes conjuntos com a Aprilia Racing, resultou num conjunto harmonioso entre moto e motociclista, quando perfeitamente encaixado atrás da carenagem frontal, e mesmo durante as saídas laterais para inserção nas curvas.

Para além das mais elevadas capacidades da RS 457 em pista, a desportiva italiana foi igualmente pensada para o conforto numa utilização diária, criando um compromisso equilibrado entre as duas vertentes para os motociclistas que tanto procuram a adrenalina dos track days no fim de semana como um meio de transporte funcional no dia-a-dia. Por isso apresenta um guiador de

avanços montados em cima da coluna de direção, que criam um benefício ergonómico e um bom compromisso entre uma posição de condução desportiva e o conforto geral.

A suspensão revela-se firme, mas suficientemente confortável, graças a uma forquilha invertida de 41mm de diâmetros, com curso de 120mm, ajustável em pré-carga, tal como o amortecedor traseiro que apresenta um curso de 130mm.

As jantes desportivas de 17" estão equipadas com pneus personalizados aprilia, com medidas 110/70 na frente e 150/60 atrás, que asseguram um bom compromisso entre aderência e agilidade.

Esteticamente, além das linhas e esquemas cromáticos bem conseguidos, destaca-se o farol dianteiro full-led, caracterizado pela assinatura luminosa típica das Aprilia de última geração, com indicadores de direção embutidos. E em termos de atenção ao detalhe, os comandos dos punhos são retro iluminados.

Resumindo, o segmento desportivo está novamente em alta, sendo um dos que mais atrai os jovens motociclistas e esta Aprilia vai, sem dúvida, contribuir para o aparecimento de novos apaixonados pela velocidade, e quem sabe até, talvez, de um novo piloto português de alto nível! //



### COMPARATIVO DESPORTIVAS DE MÉDIA CILINDRADA



# DESLIZADORES Ou mochila?

APRILIA RS 660 VS HONDA CBR 650 R VS SUZUKI GSX-8R VS TRIUMPH DAYTONA 660 VS YAMAHA R7 O lançamento de um produto que serve de porta de entrada para a desportividade nas duas rodas é muito bem vindo. Nestas motos temos carenagens que prometem velocidade, avanços nos guiadores para nos colocarem em sentido e capacidades dinâmicas que patrocinam o entusiasmo. Mas enquanto que antigamente as nakeds surgiam das desportivas, hoje acontece o contrário. Perde-se agressividade e ganhase bom senso?

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



### COMPARATIVO DESPORTIVAS DE MÉDIA CILINDRADA



ntes demais falemos sobre as protagonistas. O espectro é largo, as escolhas são difíceis e as especificidades de cada máquina reúnem fãs incondicionais. Umas mais agressivas e com atitude desafiadora, umas mais confortáveis e incansáveis e outras ainda capazes de fazer (quase) tudo bem. Temos bicilindricos com fartura (a chamada fruta da época), um tricilíndrico com um enorme legado e um tetracilíndrico com vontade de provar que ainda tem muito para oferecer. Façamos a chamada por ordem alfabética,













"TEMOS BICILINDRICOS COM FARTURA, UM TRICILÍNDRICO COM UM ENORME LEGADO E UM TETRACILÍNDRICO COM VONTADE DE PROVAR QUE AINDA TEM MUITO PARA OFERECER"

	Aprilia	Honda	Suzuki	Triumph	Yamaha
Cilindrada	659 cc	649 cc	776 cc	660 cc	689 cc
Potência	100 cv	95 cv	83 cv	95 cv	73 cv
Binário	67 Nm	63 Nm	78 Nm	69 Nm	67 Nm
Peso	183 Kg	211 Kg	205 Kg	201 Kg	188 Kg
Distância entre eixos	1370 mm	1450 mm	1465 mm	1425 mm	1395 mm
Altura do assento	815 mm	810 mm	810 mm	810 mm	835 mm
Capacidade do depósito	15 litros	15,4 litros	14 litros	14 litros	13 litros
PREÇO	11 899 €	10 200 €	9999€	9895 €	9900€

### COMPARATIVO DESPORTIVAS DE MÉDIA CILINDRADA









### APRILIA RS 660

A Aprilia RS 660 é a excepção à regra no que toca à sua génese (a naked Tuono 660 apareceu depois). Quando foi apresentada, surpreendeu pela sua aproximação estética à superdesportiva RSV4, e entregava soluções técnicas que a colocaram num patamar acima da concorrência. Uma suite electrónica patrocinada por uma IMU (com as respectivas parametrizações de controlo de tracção, anti-wheelie e travagem associadas à sua movimentação tridimensional), um quadro de dupla trave em alumínio e um motor bicilíndrico paralelo que era nada mais nada menos do que a bancada dianteira do V4 da sua consagrada irmã. No meio de tantas promessas de adrenalina, conseguia ter uma posição de condução bastante aprazível, sem grandes extremismos.

Aos seus comandos, sentimo-nos irrequietos, porque toda a sua envolvência sensorial faz-nos querer andar sempre de "faca nos dentes".

A sua sonoridade é única, não tanto pela nota de escape, mas sobretudo pelo ruído de indução que nos faz pensar que temos um animal feroz debaixo de nós. A ciclística esforça-se por acompanhar a explosividade do motor (debitando 100 cv às 10500 rpm e 67 Nm às 8500 rpm), e consegue fazê-lo com nota de mérito sendo que as Kayaba ajustáveis asseguram uma estabilidade irrepreensível. A Aprilia 660 é a moto mais física deste comparativo, porque muito embora a sua distância entre eixos seja a mais curta, a fisionomia do depósito de combustível dá-lhe uma volumetria de moto maior (que dificulta as manobras a baixas velocidades). Absolutamente intocável na sua supremacia tecnológica, esta é uma moto que desperta paixões, fruto da sua personalidade forte.

## "SENTIMO-NOS IRREQUIETOS,

PORQUE TODA A SUA ENVOLVÊNCIA SENSORIAL FAZ-NOS QUERER ANDAR SEMPRE DE "FACA NOS DENTES".









### HONDA CBR 650 R

No outro lado do universo emotivo (aparentemente...), encontramos a Honda CBR 650 R. A evolução deste modelo carrega décadas de tradição com a honrosa história da marca. À partida, a capacidade entrega do seu motor é absolutamente inquestionável, mas a maneira como se revela acaba por fazer toda a diferença na interacção homem/máquina (especialmente quando comparada com a "urgência" das restantes). Não existe grande entusiasmo abaixo das 6k rotações, é certo, mas basta saber gerir o regime em que tudo acontece. A linearidade do tetracilíndrico (debitando 95 cv às 12000 rpm e 63 Nm às 9500 rpm) é um dos seus grandes trunfos, porque sabemos exactamente o que contar, e este é um aspecto muito importante na sua facilidade de utilização. Este interminável traço de personalidade moldalhe o carácter, correndo muitas vezes o risco de ser mal interpretada. A neutralidade das suas reacções e a forma como elogia os inputs do condutor, fazem dela uma das motos mais competentes deste comparativo, simplesmente porque cumpre todos os requisitos sem grandes exuberâncias. Gosta de rolar a baixas velocidades, tem uma boa protecção aerodinâmica nas tiradas mais exigentes, e é confortável que baste sem perder a desportividade. Não existindo um campo específico onde brilhe mais do que as outras, a sua consistência é uma das suas características mais marcantes. A unidade ensaiada tinha montada a mais recente tecnologia da marca da asa dourada, uma embraiagem com assistência electrónica (E-Clutch), sobre a qual nos debruçaremos num teste específico, mas que não lhe altera o seu desempenho dinâmico.

"A **EVOLUÇÃO** DESTE MODELO CARREGA DÉCADAS DE TRADIÇÃO COM A HONROSA HISTÓRIA DA MARCA"











### SUZUKI GSX-8R

A Suzuki GSX-8R foi criada para agradar. Esculpida a partir de um motor que deu origem a três modelos diferentes, a facilidade com que permite ser controlada pode ser desconstruída analisando todos os seus aspectos mecânicos, mas a realidade acaba por ser bem mais complexa. Não será apenas o posicionamento generoso do triângulo ergonómico, em que os avanços e a posição dos poisa pés quase nos fazem esquecer que estamos numa moto desportiva. Não será apenas a sua disponibilidade motriz (bicilíndrico paralelo debitando 83,1 cv às 8500 rpm e 78 Nm às 6800 rpm) que se serve do binário para ganhar momento de forma confiante e solícita. E certamente não será unicamente a sua solidez ciclística que nos ajuda a querer travar cada vez mais tarde nas entradas em curvas.

A GSX-8R é uma moto que inspira confiança, com um eixo dianteiro ágil e assertivo que se sente à vontade tanto nas secções mais encadeadas como nas inclinações de maior apoio. Sempre sem esforço, e sempre reactiva mas nunca nervosa. Nestes testes em que temos a possibilidade de estar permanentemente a trocar de modelo, saltar para a Suzuki resultava numa instantânea familiaridade fosse qual fosse o cenário proposto. E mais! Independentemente do condutor, acabava invariavelmente na frente do grupo...

"A GSX-8R É UMA

MOTO QUE INSPIRA

CONFIANÇA, COM UM

EIXO DIANTEIRO ÁGIL

E ASSERTIVO QUE SE

SENTE À VONTADE TANTO

NAS SECÇÕES MAIS

ENCADEADAS COMO

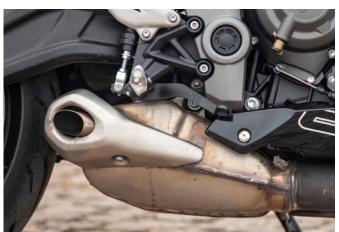
NAS INCLINAÇÕES DE

MAIOR APOIO"









# TRIUMPH DAYTONA 660

E se a palavra "tradição" já foi utilizada para enquadrar uma das suas rivais, então faz todo o sentido que a Triumph Daytona 660 tenha de sobreviver à pressão do seu legado. Na sua apresentação internacional, a marca fez questão de enaltecer as suas virtudes estradistas, relegando para segundo plano a suposta acutilância desportiva associada ao seu nome. Mas reparem, a Triumph tem dos melhores motores deste comparativo (tricilíndrico em linha, debitando 95 cv às 11250 rpm e 69 Nm às 8250 rpm). É altamente viciante porque tem de tudo, uma boa saída em baixas, uns médios regimes contundentes e uma ponta final que dá vontade de morder o limitador. E o som áspero da nota de escape é a cereja no topo do bolo...

A suspensão dianteira (Showa SFF-BP) é partilhada com a Suzuki e com a Honda, mas a sensação dinâmica do conjunto, quando lhe pedimos respostas nos ritmos mais vivos, é sempre algo vaga e pouco decidida. A Daytona gosta muito de rolar, sempre despachada, mas sem cair no engodo de fazer promessas que não consegue cumprir. A sua proteção aerodinâmica e o conforto geral aproxima-a mais de uma sport-touring do que uma desportiva de raça pura, e enquadra-se no grupo das que mais kms conseguiríamos fazer seguidos.

"É ALTAMENTE
VICIANTE PORQUE
TEM DE TUDO, UMA
BOA SAÍDA EM BAIXAS,
UNS MÉDIOS REGIMES
CONTUNDENTES E UMA
PONTA FINAL QUE DÁ
VONTADE DE MORDER
O LIMITADOR. "



#### COMPARATIVO DESPORTIVAS DE MÉDIA CILINDRADA









# YAMAHA RZ

Por fim (mas não em último) temos a Yamaha R7. Nascida para impressionar, a sombra da sua irmã R6 pauta-lhe a existência e a sua inspiração numa realidade de circuito molda-lhe a personalidade. Os avanços abaixo da mesa de direcção, a suspensão rija e assertiva, o pequeno e espartano assento...nada nesta moto foi conjugado por acaso. As sensações de condução que transmite são pouco filtradas, radicais, e não pode ser, de todo, considerada para uma viagem maior (a sua ergonomia não facilita grandes tiradas para aqueles que têm mais de quatro décadas no corpo), ou até mesmo numa realidade citadina. Mas nas condições ideais, em circuito ou estrada aberta, a sua personalidade sem rodeios entrega grandes recompensas a nível dinâmico. Directa, incisiva e cheia de intenção, basta uma estrada com bom piso para imediatamente iniciarmos o modo de "ataque". A sua precisão impressiona, e a clarividência das suas reacções mostra-nos que esta é daquelas motos que quanto mais rápido andamos, melhor funciona. Obviamente que sentimos o motor CP2 (bicilíndrico paralelo debitando 74,8 cv às 8750 rpm e 68 Nm às 6500 rpm) curto para tanto entusiasmo ciclístico, mas basta percebermos que o mote reside no embalo do binário ao invés da excitação rotativa. Nas secções mais encadeadas, a sua agilidade e compromisso com as trajectórias surpreendeu-nos de sobremaneira.

Zero electrónica, mas um enorme feedback mecânico.

"OS AVANÇOS ABAIXO
DA MESA DE DIRECÇÃO,
A SUSPENSÃO RIJA E
ASSERTIVA, O PEQUENO
E ESPARTANO ASSENTO...
NADA NESTA MOTO
FOI CONJUGADO POR
ACASO."



# COMPARATIVO DESPORTIVAS DE MÉDIA CILINDRADA

Organizar um comparativo com esta magnitude não é tarefa fácil. Como tal, resolvemos estudar o comportamento de cada uma destas motos em cenários específicos. Subjectividades e conjecturas à parte, estes foram os contextos (hipotéticos e reais, visto que não tivemos oportunidade de realizar um teste de pista) que determinamos serem relevantes nesta análise:

- Utilização quotidiana (dia-a-dia urbano).
- capacidade de endurance (pequenas viagens).
- performance em pista (baseados nas suas capacidades dinâmicas).
- factor Domingo (porque são motos desenhadas para não passarem despercebidas).
- relevância do seu valor (em que tentamos perceber o rácio dinheiro/máquina).

Cinco motos, cinco opiniões e muitas curvas despachadas depois, chegámos à conclusão de que não existem vencedoras nem vencidas, mas sim motos mais indicadas para determinados contextos.

Como moto do dia-a-dia, em que prevalece a facilidade de utilização, a Suzuki seria a escolhida pela sua simpática ergonomia e pela sua disponibilidade motriz. A Honda e a Triumph aproximam-se, sendo que a primeira fez batota neste comparativo com a sua embraiagem mágica. A Aprilia e a Yamaha penalizam em demasia o condutor, primeiro porque a italiana não gosta de baixos regimes, e segundo porque a japonesa castiga-nos em demasia os pulsos.

Se pensarmos em ir explorar aquela estrada fabulosa (em registo de viagem) que fica a uma centena de quilómetros de casa, com ida e volta pelas aborrecidas auto estradas, a Honda seria aquela que nos traria mais conforto aerodinâmico, assim como um suavidade de rolamento superior devido à linearidade do seu motor. A Triumph e a Suzuki seguem bastante próximas, sendo que nas restantes também o consequimos fazer, com maior ou menor sacrifício.

E em circuito? Certamente que seremos felizes em qualquer uma delas num dia de track-day, mas a Aprilia e a Yamaha terão maior capacidade de nos fazer ferver o sangue. Procurar apexs junto aos correctores e desenhar trajectórias é a sua natureza. Mas sim, era um CP3 montado na máquina de Iwata...

Quando naquele domingo solarengo os amigos nos desafiarem para beber um café, levamos uma europeia, pois claro. Enquanto que a Triumph tem pose de conde bom vivant, a Aprilia tem o dom de puxar a conversa para os lados do nosso herói, o Miguel Oliveira.

Qual destas levariamos para casa se a razão fosse mais importante que o coração? Sabendo que a Aprilia está num nível tecnológico superior,a sua diferença de preços para as restantes justifica-se perfeitamente.

As demais combatem ferozmente euro a euro, mas a Suzuki consegue ser aquela que mais consenso reuniu em todos os cenários, revelando eficácia, polivalência e diversão sem grande esforço. No entanto, a Aprilia também iria ter um lar muito feliz na nossa garagem... //







# Noblesse OBLIGE

# BMW R12 NINET

A R nineT evoluiu e não deixou os seus créditos por mãos alheias. Apresentada em 2023 na celebração do 100° aniversário da BMW e do 10° aniversário da R nineT, a nova R12 nineT continua a definir-se como, e a provar que é, uma potente roadster clássica que oferece quase ilimitadas possibilidades de customização, a par com um elevado prazer de condução.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte





o contrário da versão base da R12, que se apresenta como uma cruiser descontraída que promete inúmeras possibilidades de customização, a R12 nineT é, já de si, uma moto exclusiva, capaz de gerar paixões, mesmo a quem apenas para ela olha. Já para quem nela se senta e faz à estrada, será difícil esquecer a experiência.

O novo quadro, que permitiu aos designers conceber uma linguagem estética ainda mais pura e intemporal de inspiração cafe racer, suporta o emblemático motor de dois cilindros opostos (boxer) com quatro válvulas dispostas radialmente, que remonta à HP 2 Sport de 2007 (por sua vez derivado do da R1200S) e cuja sonoridade e entrega de potência se tornaram num ícone do prazer de condução.

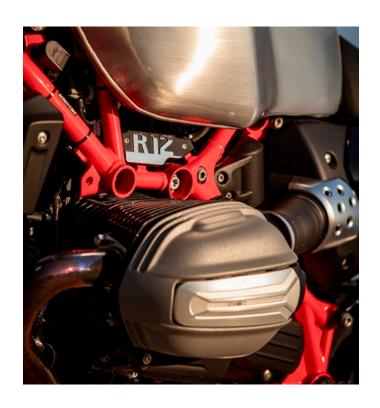
Apesar de na HP 2 Sport este motor poder debitar quase 130cv, na R12 nineT a BMW reduziu a potência para, uns ainda assim muito aceitáveis, 109cv às 7,000 rpm, mantendo o binário máximo de 115 Nm às 6,500 rpm.

Com uma entrega de potência muito linear, uma resposta imediata e limpa e uma sonoridade viciante, este motor é apenas um dos fatores que contribui para um elevado prazer de condução da R12 nineT.

A caixa de velocidades bem escalonada e de accionamento preciso, equipada com quickshifter, a direção bastante precisa, a travagem potente e muito doseável, a suspensão firme mas tolerante com o esqueleto e uma posição de condução confortável mas suficientemente desportiva, fazem da R12 nineT uma daquelas motos em que é difícil pôr defeitos. Além da estética cuidada e da excelente qualidade de construção, tanto se adapta a uma condução tranquila, para desfrutar da paisagem, como a uma condução desportiva, para libertar o stress numa boa estrada de curvas, ou até simplesmente a deixar apreciar o seu estilo retro/industrial de linhas voluptuosas, numa qualquer esplanada à beira mar!

Não é, isso sim, uma moto para qualquer um. A sua exclusividade provém sobretudo da sua linhagem, das memórias que suscita, da qualidade dos seus acabamentos, da simplicidade das suas linhas e do impacto visual causado pelas salientes cabeças do motor boxer.

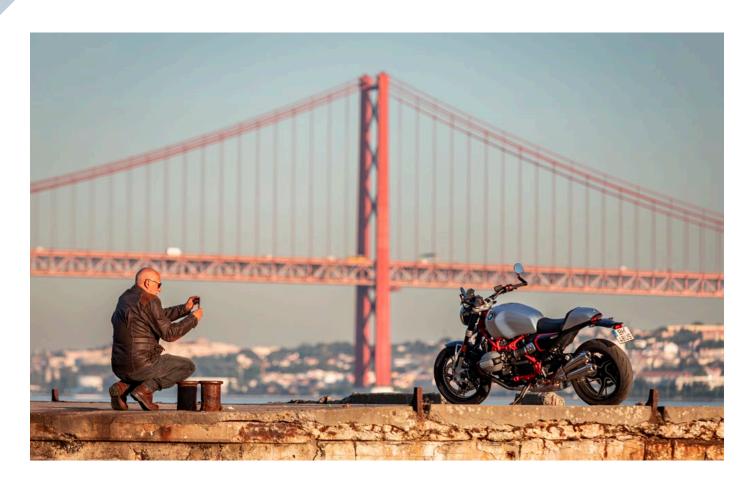
Não sendo a mais leve ou ágil, nem a mais potente ou radical, será sobretudo a protagonista de uma bela relação, podendo ser dócil, mas com caráter, fiável mas também excitante, conservadora e ao mesmo tempo moderna, corpulenta, mas sem gorduras, enfim, uma





"O **NOVO QUADRO**, QUE PERMITIU AOS DESIGNERS CONCEBER UMA LINGUAGEM ESTÉTICA AINDA MAIS PURA E INTEMPORAL DE INSPIRAÇÃO CAFE RACER"





# "CONTRASTANDO COM O ASPECTO NOSTÁLGICO DO ARQUÉTIPO CAFE RACER, UM **PACOTE TECNOLÓGICO** MUITO COMPLETO GARANTE UMA SÉRIE DE MORDOMIAS"

senhora na cidade e uma amante nas curvas, que faz virar cabeças em qualquer evento e nos faz sentir cheios de orgulho e ternura quando para ela olhamos no seu repouso.

Tudo isto, na prática, se traduz em acelerações bastante dignas, num comportamento em curva muito saudável e previsível, numa travagem inspiradora de confiança e num mínimo esforço de condução, aspetos fundamentais para proporcionar muito prazer seja em andamentos rápidos ou em ritmos de passeio, sempre a solo, graças ao assento monologar que para tal garante uma excelente desculpa.

O novo quadro tubular difere do da versão anterior que era composto por duas peças, uma frontal e outra traseira, minimizando assim os pontos de apoio e fixação, reduzindo o peso total e proporcionando um aspeto mais limpo. Um pequeno subquadro traseiro é agora fixado no quadro principal. Um depósito de

combustível mais curto e estreito proporciona que a posição de condução incida mais sobre o eixo dianteiro e oferece um melhor apoio para os joelhos.

A suspensão dianteira conta com uma forquilha invertida completamente ajustável, enquanto na traseira, está equipada com o mítico sistema paralever, que engloba o monobraço oscilante suportado pelo amortecedor traseiro, agora colocado numa posição mais eficaz, e a transmissão por veio e cardã típica da marca.

Contrastando com o aspecto nostálgico do arquétipo cafe racer, um pacote tecnológico muito completo garante uma série de mordomias que, sobretudo para quem aprecia as coisas boas da vida, nunca são demais.

Esta versão que tive oportunidade de testar, vinha equipada com, ao invés de um duplo mostrador analógico instalado de série, um minimalista



#### **TESTE** BMW R12 NINET



painel digital opcional, no qual os engenheiros bávaros ainda tiveram o cuidado de instalar um modo de apresentação simplificado, para que nada distraia o condutor das sensações dinâmicas que todo o conjunto proporciona. Com a ajuda do anel multicontrolador, colocado no punho esquerdo, pode-se navegar nos diversos parâmetros das ajudas eletrónicas e configurações do equipamento instalado.

Três modos de entrega de potência, selecionáveis em andamento de acordo com as condições de

aderência ou estado de espírito, ABS Pro, que garante assistência em curva e Controlo de Tração dinâmico, que reduz a entrega de potência e o efeito travão motor de acordo com a aderência disponibilizada pelo asfalto, são as principais ajudas eletrónicas à condução, mas ainda se pode contar com outros mimos como Cruise Control, assistente de travagem em subida, controlo da pressão dos pneus, punhos aquecidos e sistema "Keyless". Claro que tudo isto empurra o preço final da R12 nineT para a casa dos 20.000 euros, mas também contribui para melhorar substancialmente a experiência de condução, seja pela confiança que estes sistemas proporcionam, seja pelo aumento do conforto a bordo. Quem quiser, pode ainda instalar muitos dos acessórios da gama Option 719, para conseguir, além de uma fatura mais substancial, um aspeto mais exclusivo.

Mas a R12 nineT apenas necessita de ser conduzida, levada por montanhas e vales, fluindo de curva em curva, em busca de nada que não seja saborear o vento no peito, o embalar da estrada e a beleza do cenário. Nada mais para quem vai a desfrutar do seu requinte estético, da sua extremada solidez ciclística e do charme do seu icónico motor. Outras haverá seguramente, mais excitantes, mais ágeis, mais rápidas até. Mas tão apaixonantes... é difícil. //













# ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650

A Royal Enfield brindou-nos com mais uma iteração do seu popular motor bicilíndrico de 650 cc. Mais próxima da cruiser Super Meteor do que das desportivas Interceptor e Continental, a nova Shotgun 650 pretende ser uma custom de personalidade vincada mas sem perder o pedigree da restante família.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte

dia ainda está a começar e eu acabo de me livrar do trânsito infernal que entope as ruas apertadas da aristocrática vila de Sintra. São mini-autocarros, tuc-tucs, velhinhos UMM's renascidos das cinzas para dar um ar

pitoresco à experiência do turista. A estrada que vai dar à Quinta da Regaleira é bonita demais para tanta confusão, toda a sua envolvência cénica e contexto histórico mereciam outro tipo de respeito e parcimónia. Mas este é o mundo em que vivemos, onde as filas para ver a Capela Sistina ou para subir à Torre Eiffel, são tão incomensuráveis que fazem qualquer mortal querer desistir das férias. Seria normal eu querer cometer um lento suicidio quando vejo mais de duas dezenas de senhas à minha frente nas finanças, mas quando estou de férias, o que eu menos quero são tempos desperdiçados. Mas é assim que funciona. Acarretamos a missão na certeza de que esta será uma oportunidade única. Feliz por não ser











# "UM QUADRO TUBULAR EM AÇO, UM **MOTOR CHEIO DE CARÁCTER** E UMA CICLÍSTICA QUASE DE LUXO PERANTE SOLUÇÕES APARENTEMENTE ARCAICAS.

turista e por estar a fazer o que mais gosto, numa ironia jocosa vou assobiando dentro do capacete enquanto desenlaço este novelo caótico. "E contudo ela move-se" - já dizia o outro.

Há uma estranha simbiose entre a moto que conduzo e a paisagem que a rodeia. A Royal Enfield tem como apanágio um bom gosto intemporal, em que o look clássico assume uma postura vincada e confiante nos seus atributos. Nesta estrada mergulhada na vegetação secular, o ronronar do motor refrigerado a ar/óleo que faz mover esta máquina azul escura faz de mim uma personagem de outros tempos. Há mais alumínio do que plástico no conjunto dos comutadores, o ponteiro da velocidade sente-se orgulhoso da sua relevância perante o pequeno mostrador digital, há metal, robustez e uma interminável sensação de construção sólida. Sinto que estou num daqueles momentos de epifania motociclística, em que a avalanche sensorial nos faz passar para o campo

da metafísica. A nova Royal Enfield Shotgun 650 fez-me encontrar o Nirvana numa estrada perdida em Sintra.

Este fenómeno (felizmente ainda não tão raro) deve-se sobretudo a uma personalidade cheia, a uma feliz soma das suas qualidades inerentes. Tendo já testado anteriormente a Super Meteor, conheço relativamente bem a matriz que dá origem à Shotgun. Um quadro tubular em aço, um motor cheio de carácter e uma ciclística quase de luxo perante soluções aparentemente arcaicas. Analisemos a peça em questão. As suspensões Showa SFF-BP são exímias no seu compromisso turístico desportivo, revelando a sua mestria em escamotear a sua assertividade de um modo refinado ao longo de toda a sua actuação. É fácil perceber o seu brilhantismo quando comparadas com a solução de duplo amortecedor do eixo posterior, bem mais rude nas reacções. A travagem é patrocinada pelo grupo Brembo (sistema Bybre),









e a dimensão pouco convencional do disco traseiro (300 mm, apenas menos 20 mm do que o dianteiro) faz com que tenhamos um verdadeiro travão traseiro, e não apenas um abrandador. Esta caraterística tipicamente cruiser faz com que tenhamos de mudar a abordagem à modulação de velocidade em curva. A sua tenacidade quase que bloqueia a roda (salva-nos o ABS) guando queremos apenas um aconchego para corrigir trajectórias. Habituamo-nos rapidamente e aceitamos o repto, sobretudo porque esta Shotgun gosta de mostrar serviço. O grande culpado deste comportamento é o motor (um bicilíndrico paralelo com 648 cc, debitando 47 cv às 7250 rpm e 52,3 Nm às 5650 rpm), uma alma inspirada noutros tempos a querer provar que velhos são os trapos. A pujança e o músculo nos médios regimes assumem todo o protagonismo, carregando toda a inércia do conjunto (são 240 Kg a cheio) sem medo de ninguém. É um velho barão com um copo de conhaque na mão a gabar-se dos seus feitos na sala de armas, e quem o desmentir terá de enfrentar o seu farto bigode...

A razão desta bazófia é simples. Tudo funciona. A distância entre eixos é menor do que a Super Meteor, e a jante dianteira de 18" promete confiança no compromisso desportivo. Claro que ao rasparmos os poisa pés no solo, ficamos com vontade de voltar a colocar o monóculo no olho, recuperando a pose e a finesse que se impõem. Electrónica? Há ali uma coisa que mostra umas setinhas quando colocamos o telemóvel a navegar. Ah! E LED's nos faróis.

Mas o bom de conduzir esta Royal Enfield é estar perdido. Num cruzamento onde habitualmente sigo para estradas mais rápidas, viro no sentido oposto e começo a subir a serra novamente, sem grande vontade de terminar o passeio. A Shotgun é bastante aprazível (tem uma posição de condução relaxada, porém "atenta") neste registo mais calmo, tem bonomia e vontade de parar para apreciar a paisagem. Faço-lhe a vontade. Gostava de ter trazido um kit de ferramentas para retirar o assento do pendura e transformá-la numa máquina mais egoísta. Afinal de contas, nascemos e morremos únicos, e a personalização desta moto dá-lhe ainda mais charme. Entretanto apercebo-me que o monóculo voou do bolso... //





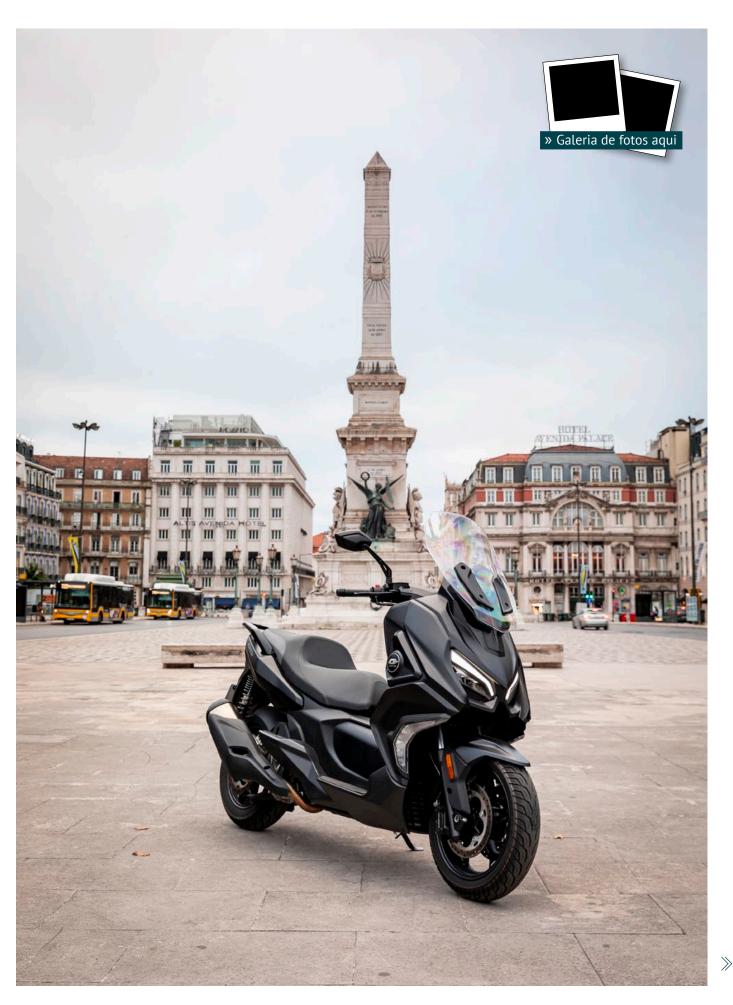


# Conforto E DESEMPENHO

# QJMOTOR FORT 4.0

Recentemente apresentada como porta estandarte da gama de scooters da QJMOTOR a Fort 4.0 chega ao nosso mercado com grandes ambições graças à sua qualidade de construção e elevado nível de equipamento. Fomos testá-la.

Texto: Rogério Carmo Fotos: Luís Duarte



# TESTE QJMOTOR FORT 4.0









minha relação com esta maxi-scooter começou em Matosinhos. Fiz-me à estrada com ela, depois de um almoço tardio, meio perdido, como sempre, nos arredores do Porto, pois não me dei ao trabalho de emparelhar o ecrã da Fort

4.0 com o meu telefone. Fluindo hesitantemente através do intenso trânsito portuense, rapidamente cheguei à área de serviço de Gaia para abastecer. Com o depósito de 14 litros atestado preparei-me mentalmente para a entediante viagem até Lisboa, pela A1. Com o objetivo de chegar a casa antes da hora de ponta, comecei por manter uma velocidade constante, no limiar de uma contravenção grave. A primeira questão que me ocorreu foi sobre a autonomia da Fort 4.0. Quando, ou melhor, onde iria ter que parar para reabastecer? E seria capaz

de aguentar naquela posição imóvel durante quanto tempo? Cálculos feitos, convenci-me que iria ter que fazer uma paragem, provavelmente na Area de Serviço da Mealhada, apenas para esticar as pernas e beber um café, e outra na AS de Santarém para reabastecer e ganhar ânimo para a etapa final até casa.

No entanto, com todo o conforto que a Fort 4.0 proporciona, graças à excelente proteção aerodinâmica, ao confortável assento e à boa ergonomia, embrenhei-me nos meus pensamentos e, quando dei conta, já tinha passado Pombal quando a luz da reserva de gasolina se acendeu. Com poucos quilómetros para chegar à AS de Leiria, fiz mentalmente contas ao consumo. Nada mau, pensei. Efetivamente, o contador da bomba marcou 12 litros quando o depósito ficou novamente atestado, o que ao cabo de 180 quilómetros representava uma média de





aproximadamente 6,6 litros aos 100 quilómetros. Um pouco mais do que se poderia esperar de um motor de 350cc, não fosse o facto de ter passado cerca de hora e meia a elevados regimes.

Voltei à estrada fazendo contas de cabeça a quanto tempo de viajem faltava para chegar ao denso tráfego lisboeta. Com sorte iria chegar mesmo antes das 18 horas, por isso enrolei punho, baixei um pouco o ecrã pára brisas (o comando elétrico é realmente uma mais valia) inclinei-me para a frente e aproveitei para ver do que a Fort 4.0 é realmente capaz. Com a estrada praticamente vazia, o conta-quilómetros, ligeiramente exagerado, chegou a marcar 165 quilómetros por hora, mas o GPS desmentia e indicava uns menos ilegais 147/149 km/h. Atento aos controlos de velocidade, mantive o ritmo até

à entrada de Lisboa. Apesar de ser um dia de sol, a viagem foi afetada por muito vento, mas devido ao peso de 213 Kg (em ordem de marcha) nem mesmo quando apanhava fortes rajadas laterais estas interferiam na estabilidade a alta velocidade, mesmo considerando o ecrã pára-brisas elevado quase ao máximo e o meu avantajado volume.

Ao cabo de uma hora, quando entrava na Ponte 25 de Abril, a luz da reserva voltou a acender. O odómetro parcial marcava apenas 150 quilómetros, sendo o excesso de consumo justificado pelo forte vento e regime de rotação mais elevado. Quando voltei a abastecer, no dia seguinte, registei uma média de 7,1 l/100km.

Se em autoestrada o teste estava mais do que feito e com nota positiva, a verdade é que praticamente apenas tinha andado a direito e a











andardemoto.pt 99

# TESTE QJMOTOR FORT 4.0









solo. Sendo uma maxiscooter, por definição, uma moto polivalente, aproveitei para, durante uns dias lhe dar uma utilização mais polivalente. Aproveitei para ir ao supermercado, ir almoçar com amigos, umas vezes com passageiro e outras a solo. Graças à instabilidade meteorológica desses dias, ainda pude beneficiar da proteção aerodinâmica durantes os frequentes aguaceiros, sob os quais, nos pequenos trajetos, apenas molhei o capacete e as luvas.

Numa utilização diária, a Fort 4.0 não é obviamente tão ágil como uma scooter 125cc. Mais pesada e volumosa, necessita de um maior cuidado no meio do trânsito e como, não está equipada com travão de estacionamento e o descanso lateral é pouco fiável, é necessário bastante cuidado na forma como se estaciona, preferencialmente sempre em ligeira subida, já que se a subida for demasiado inclinada é impossível usar o descanso lateral, pois a moto vai descair e, por outro lado, será necessária bastante força para a tirar do cavalete central. A suspensão é confortável, mas basta um passageiro leve para que o caso mude de figura, Os amortecedores traseiros são efectivamente pouco performantes, chegando ao fim do seu

# "CONFORTÁVEL E ESPAÇOSA

PARA AMBOS OS
OCUPANTES, COM
UMA CAPACIDADE DE
CARGA ACIMA DA
MÉDIA E PRESTAÇÕES
DINÂMICAS MUITO
ACFITÁVFIS"

curso em desníveis pouco pronunciados, e de tão comprimidas que as molas ficam, a roda dianteira perde toda a confiança, tornado a condução, sobretudo a baixa velocidade, bastante errática. Uns amortecedores e molas de melhor qualidade teriam sido uma boa aposta. No entanto, numa condução a solo, mostram-se perfeitamente ao nível do conjunto, não comprometendo o desempenho em curva, até porque, devido à pouca capacidade de inclinação lateral, a velocidade em angulo nunca pode ser exagerada.

Mas de resto a Fort 4.0, sobretudo quando comparamos o seu preço com o de scooters equivalentes de "marca premium", apresenta argumentos muito convincentes, indo o destaque para a travagem, verdadeiramente impressionante pela sua potència e capacidade e modelação, para o muito espaço de carga (iluminado) existente debaixo do assento (capaz de aceitar um capacete integral e um jet), para a boa iluminação, e ainda pormenores como o accionamento sem chave, os interruptores retroiluminados e o painel de instrumentos digital onde nem sequer falta a indicação da pressão e temperatura de ambos os pneus. Dois "porta luvas" que ficam bloqueados quando se tranca a direção (um deles com tomada

USB) também permitem, com confiança, guardar neles o conteúdo dos bolsos. O motor, de arranque instantâneo e funcionamento suave, apresenta uma resposta rápida e uma subida de rotação linear, permitindo rimos bastante interessantes em estrada aberta, é potenciado por uma transmissão bastante reativa, sobretudo no arranque. A debitar 33,2cv às 7500rpm e um binário máximo declarado de 35,5 Nm às 6000rpm, a Fort 4.0 pode ser conduzida legalmente pelos detentores de carta A2. Com uma altura de assento de 775 mm e devido ao seu formato amplo, os condutores de estatura mais baixa podem ter alguma dificuldade em apoiar os pés no chão, mas o baixo centro de gravidade ajuda a manter facilmente o equilíbrio.

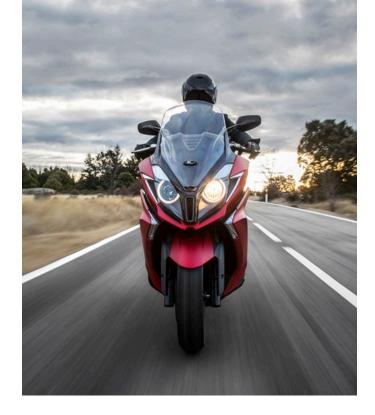
Em resumo, tendo em conta o seu preço face à qualidade de construção e ao nível de acabamentos, a Fort 4.0 pode ser uma boa solução para quem necessite de uma alternativa de mobilidade exigente, capaz de uma utilização diária polivalente, com passageiro e com frequentes incursões em autoestrada. Confortável e espaçosa para ambos os ocupantes, com uma capacidade de carga acima da média e prestações dinâmicas muito aceitáveis, ainda apresenta um design agradável, com uma presença impactante e luxuosa. //





São o próximo nível para quem tem uma scooter 125 ou para quem, já proprietário de uma moto de alta cilindrada, pretende uma solução de maior mobilidade urbana e extraurbana. ormalmente mais refinadas, com maior capacidade de carga e ciclísticas mais competentes, estas scooters contam também com maior capacidade para grandes tiradas, graças não só à maior disponibilidade dos seus motores, mas também devido a melhores autonomias e a uma proteção aerodinâmica esmerada. São também, normalmente, mais adequadas para quem tem que regularmente transportar um passageiro e/ou enfrentar trajetos por autoestrada.

Frequentemente mais volumosas perdem, relativamente às scooters 125, um pouco de agilidade e de facilidade de manobra, sobretudo no meio dos engarrafamentos, mas por outro lado garantem velocidades máximas mais elevadas. Apesar de consumos de combustível mais elevados que as suas congéneres de menor cilindrada, são tão ou mais económicas que as motos de caixa de cilindrada equivalente. A sua praticidade é também maior, já que apresentam compartimentos de carga debaixo do assento que permitem acomodar capacetes, sacos de compras ou outros items de razoáveis dimensões, sem necessitarem da instalação de uma inestética Top Case. Mais caras, sofrem de uma maior dificuldade na sua venda quando usadas, mas por outro



lado, as unidades em segunda mão, também têm a vantagem de se encontrarem em melhores condições técnicas e estados de conservação.

Tal como as de cilindrada inferior, beneficiam igualmente de uma condução simplificada em que basta acelerar e travar, sem recurso a mudanças nem pontos de embraiagem. Das mais sofisticadas e potentes, às mais simples e económicas, nas páginas seguintes vai encontrar soluções para todos os gostos, carteiras e propósitos. Qual escolhia?//



# Scooters A2 (>125-500cc)



#### **BMW C 400 X**

Preço: € 7.106 Potência: 34 cv Peso: 206 kg



# BMW C 400 GT

Leia aqui o teste

Preço: € 8.196 Potência: 34 cv Peso: 214 kg





#### **HONDA ADV350**

**Preço:** € 6.680 **Potência:** 29 cv **Peso:** 186 kg



## **HONDA FORZA 350**

**Preço:** € 6.415 **Potência:** 29 cv **Peso:** 184 kg





#### **HONDA SH350I**

Preço: € 6.340 Potência: 29 cv Peso: 174 kg





#### **KEEWAY VIESTE 300**

Preço: € 4.490 Potência: 19 cv Peso: S/D





#### **KEEWAY VIESTE 300 XDV**

**Preço:** € 4.990 **Potência:** 25,6 cv **Peso:** 159 kg



# KYMCO DOWNTOWN 350 TCS

**Preço:** € 5.995 **Potência:** 27,8 cv **Peso:** 198 kg





### **KYMCO XCITING VS 400**

Preço: € 7.590 Potência: 34 cv Peso: 213 kg



# KYMCO XCITING VS 400 LTD. EDITION

Preço: € 7.790 Potência: 34 cv Peso: 213 kg





#### **LAMBRETTA V200**

**Preço:** € 4.099 **Potência:** 12 cv

Peso: S/D





#### **LAMBRETTA G350**

**Preço:** € 7.200 **Potência:** 25,8 cv **Peso:** 173 kg



# Scooters A2 (>125-500cc)



#### **LAMBRETTA X300**

**Preço:** € 5.900 **Potência:** 24,8 cv **Peso:** 165 kg



#### **MALAGUTI MISSION 200 ABS**

**Preço:** € 3.599 **Potência:** 17,5 cv **Peso:** 154 kg

Leia aqui o teste





Preço: € 4.490 Potência: 23 cv Peso: S/D



## **PEUGEOT XP400 GT**

**Preço:** € 8.599 **Potência:** 36,7 cv **Peso:** 231 kg





#### **PEUGEOT METROPOLIS GT**

**Preço:** € 10.499 **Potência:** 35,6 cv **Peso:** 256 kg





#### **PEUGEOT METROPOLIS SW**

**Preço:** € 10.599 **Potência:** 35,6 **Peso:** 256 kg





#### **PIAGGIO BEVERLY 300**

Preço: € 5.699 Potência: 21 cv Peso: S/D



# PIAGGIO BEVERLY 300 S

Preço: € 5.799 Potência: 21 cv Peso: S/D





### **PIAGGIO BEVERLY 400**

**Preço:** € 6.799 **Potência:** 35,3 cv

Peso: S/D



## **PIAGGIO BEVERLY 400 S**

**Preço:** € 6.899 **Potência:** 35,3 cv

Peso: S/D





# PIAGGIO MP3 400

**Preço:** € 10.750 **Potência:** 35.3 cv **Peso:** 260 kg





# **PIAGGIO MP3 400 SPORT**

**Preço:** € 11.299 **Potência:** 35.3 cv **Peso:** 260 kg



# Scooters A2 (>125-500cc)



#### **PIAGGIO MP3 300 SPORT**

**Preço:** € 7.499 **Potência:** 26,2 cv

Peso: S/D



# **QJMOTOR FORT 4.0**

**Preço:** 5.490 **Potência:** 33,2 cv **Peso:** 213 kg





### **ROYAL ALLOY GP 300 S**

Preço: € 5.089 Potência: 25,1 cv Peso: 152 kg



## **ROYAL ALLOY TG 300 S**

**Preço:** € 5.489 **Potência:** 25,1 cv **Peso:** 152 kg





#### **SUZUKI BURGMAN 400A**

Preço: € 8.999 Potência: S/D Peso: 222 kg





# **SYM JOYRIDE 300**

**Preço:** € 4.699 **Potência:** 25,84

Peso: S/D





#### **SYM CRUISYM ALPHA 300**

**Preço:** € 5.999 **Potência:** 26 cv **Peso:** 194 kg



### VESPA GTS 300

**Preço:** € 7.299 **Potência:** 23,8 cv

Peso: S/D





#### **VESPA GTS SUPER 300**

**Preço:** € 7.399 **Potência:** 23,8 cv

Peso: S/D



### **VESPA GTS SUPER 300 SPORT**

**Preço:** € 7.599 **Potência:** 23,8 cv

Peso: S/D





#### **VESPA GTS SUPER 300 TECH**

**Preço:** € 7.799 **Potência:** 23,8 cv

Peso: S/D





#### **VESPA GTV 300**

Preço: € 7.799 Potência: 23.8 Peso: S/D



### Scooters A2 (>125-500cc)



#### **VOGE SR4 MAX**

Preço: € 5.787 Potência: 34 cv Peso: 213 kg



#### **VOGE SR4 MAX T**

Preço: € 5.787 Potência: 34 cv Peso: 213 kg





#### YAMAHA XMAX 300

**Preço:** € 6.495 **Potência:** 28 cv **Peso:** 183 kg



### YAMAHA XMAX 300 TECH MAX

Preço: € 7.300 Potência: 28 cv Peso: 183 kg





#### YAMAHA TRICITY 300

Preço: € 9.300 Potência: 28 cv Peso: 239 kg





#### YAMAHA NMAX 155

**Preço:** € 4.125 **Potência:** 15,1 cv **Peso:** 131kg





#### **ZONTES 350D**

**Preço:** € 4.918 **Potência:** 36 cv **Peso:** 188 kg





### **ZONTES 350E**

Preço: € 5.220 Potência: 36 cv Peso: 198 kg





### **ZONTES 310M**

**Preço:** € 4.868 **Potência:** 32,8 cv **Peso:** 168 kg





### **CRÓNICA**



**Adelina Graça** *Duas rodas, duas asas* 

## **Transporte de motos**PARA O MUNDO

iajar de moto é um prazer infinito, contudo, porque a geografia deste nosso País maravilho, situado no extremo Oeste da Europa, não ajuda, há sempre um milhar de quilómetros ou mais de "sacrifício" para fazer. Quem quer ir para o centro da Europa, inevitavelmente, tem de atravessar as planícies tórridas de Espanha, por autoestradas cansativas e monótonas, cuja única coisa que acrescentam à tua viagem é mesmo a perda de tempo.

E quando o fazes pela segunda, terceira, quarta vez, começa a ser um sacrifício e não um prazer. Mas tem mesmo de ser assim? Não! Felizmente este ano optei por uma solução diferente, mandar a moto para o centro da Europa, mais concretamente, Milão.

Tal como a maior parte de nós, a primeira pergunta que me surgiu foi "será caro?" a segunda, inevitavelmente, "e a mota está segura?".

E se a resposta à primeira foi uma surpresa positiva, a segunda não lhe ficou atrás. Para mim, foi um bálsamo saber que afinal não é assim tão caro, até porque, depois de contas feitas, se fosse a rolar de mota ficaria mais caro, entre combustíveis, portagens, estadias...

Assim, depois de alguma pesquisa de mercado, desloquei-me à Garland para deixar a minha motinha, tendo sido carinhosamente recebida, eu e a minha "rodas altas". Um profissionalismo e uma simpatia que me deixa tranquila, com a certeza que tudo vai correr bem.

A Garland, cujo um dos ramos de transporte de mercadorias se especializou em transporte de motos, não deixa créditos por mãos alheias, tudo é tratado e preparado com o máximo rigor! As grades de transporte onde a moto vai acondicionada é perfeita, sen-

tes que ficará segura, tudo é feito com calma e com a simpatia dos colaboradores, que te acompanham e auxiliam a colocar a moto no lugar, a segurança de subir a grade com um colaborador a auxiliar em cada um dos lados da moto, enquanto sobes, dá-te uma segurança acrescida, sem um belisco no ego.

Sentes que a viagem está a começar!

"Para onde vai a motinha?" pergunta o moço, enquanto fixa a moto com as cintas, fazendo uma inspeção prévia aos pontos mais seguros onde as prender e claro, com o menor risco de causar danos. Respondo, "para Milão". "Ok, boa escolha, como sabe levamos as motos a toda a Europa ou até qualquer outra parte do Mundo." Fiquei imediatamente a sonhar com a minha, muito desejada, viagem à Africa Austral, talvez para o ano!

E lá foi a minha motinha na grade, enrolada numa película de celofane, só faltou um lacinho para a receber em Milão como uma prenda. Maravilhoso!

Depois dos ferries e das atribuladas corridas para os portos marítimos, surge-me agora uma opção que parece uma solução fantástica, para quem quer aproveitar os dias ao máximo, sem andar a fazer milhares de quilómetros em linha reta por autoestradas monótonas. Este ano lá vou eu buscar a minha rodas altas a Milão e arrancar para mais uma aventura a que chamei, a Cortina de Ferro 2024.

À Garland (transporte.motas@garland.pt) e ao Sr. José Oliveira que atenciosamente foi respondendo às minhas dúvidas existenciais, o meu muito obrigado!

De bilhete de avião na mão e pronta para ir ao encontro dela me despeço.

Viajem, sejam felizes e boas curvas! //



A scooter desportiva da Aprilia, com a sua suspensão de longo curso e rodas altas, foi pensada para a cidade e para as aventuras fora dela.

Até 31 de setembro de 2024, aproveita o PVP desde 3.999€ e escolhe a tua oferta:

Oferta do Valor da Legalização ou Oferta de 2 Capacetes Jet Aprilia + Top Case Aprilia

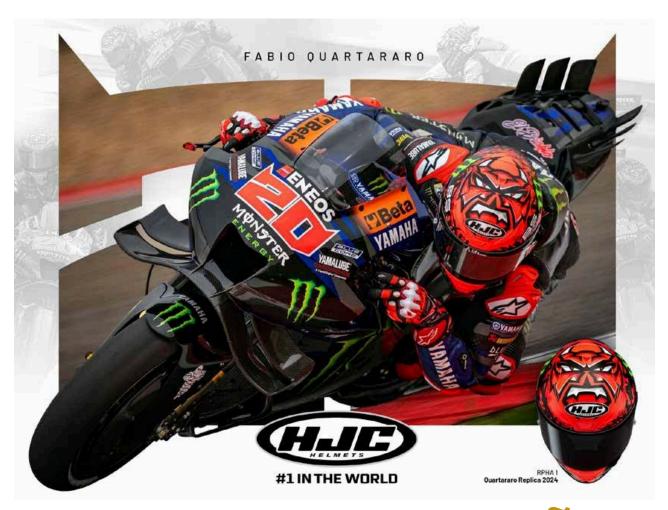
Visita o Concessionário Autorizado Aprilia mais perto de ti e marca já um Test Ride.

apriliaportugal.pt

Campanha válida de 1 de julho a 31 de setembro de 2024 e limitada ao stock existentes nos Concessionários Autorizados Aprilia. O valor de 3.999€ corresponde à versão CBS com oferta da legalização.

f ©

### EQUIPAMENTO HJC RPHA 1 FQ20



## Capacete DE CAMPEÃO

A HJC, ESPECIALISTA EM CAPACETES HÁ MAIS DE 53 ANOS, CONTINUA A ELEVAR A FASQUIA COM A SUA MAIS RECENTE INOVAÇÃO: O NOVO RPHA 1 QUARTARARO REPLICA II.

om um visual agressivo, o capacete tem um acabamento vermelho brilhante, com um padrão único que reforça o seu caráter desportivo. Fiel ao seu estatuto de réplica, o icónico logótipo "El Diablo" está no topo do capacete, enquanto a marca Monster Energy adorna as laterais.

O RPHA 1 foi concebido e desenvolvido após vários anos de esforços e feedbacks cruciais dos melhores atletas de classe mundial em MotoGP e WorldSBK. Os melhores engenheiros da HJC criaram um capacete de competição que é verdadeiramente digno dos melhores circuitos de corrida de todo o mundo.

O HJC RPHA 1 é o mesmo modelo utilizado pelos atletas de classe mundial da HJC tanto em MotoGP como em WorldSBK.

A sua calota utiliza o Premium Integrated Matrix Plus (PIM+), que é um composto de fibra de carbono, aramida, fibra de vidro e material orgânico não tecido.

O HJC Quartararo Replica II, com aprovação FIM e ECE 22.06, chegará às lojas portuguesas em julho de 2024, com tamanhos disponiveis do 2XS ao 2XL, por um preço recomendado de 999,90€.

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

Veja aqui a coleção completa da HJC para 2024 //

### A NOVA ERA DESPORTIVA SUZUKI



 $= \times -8R$ 

### POSTURA AGRESSIVA, BELEZA FUNCIONAL

Sente a experiência de controlo total a bordo do mais sofisticado equilíbrio entre potência, agilidade, conforto e resposta precisa.









### **EQUIPAMENTO** AIROH HELIOS



## Marca a DIFERENÇA

O CAPACETE AIROH HELIOS DESTACA-SE PELO SEU DESIGN CATIVANTE E ABSOLUTAMENTE INCONFUNDÍVEL, IDEAL PARA DESPERTAR O DESEIO DE ANDAR DE MOTO.

capacete AIROH HELIOS oferece versatilidade e desempenho em dois tamanhos diferentes de calota fabricada em Composite Carbon, com aerodinâmica otimizada em túnel de vento. O AIROH HELIOS adapta-se a diversas morfologias cranianas, sem nunca perder de vista a estética e o conforto. Os materiais e tratamentos inovadores utilizados nos forros interiores garantem um ajuste perfeito e um conforto inigualável.

Com linhas agressivas, um estilo vagamente vintage e refinado, e gráficos e cores brilhantes, o Helios promete atrair vários motociclistas. Este capacete tech-jet da AIROH representa a evolução do capacete aberto, combinando características

de alto nível que atendem às necessidades dos motociclistas mais exigentes em termos de conforto e estilo.

Além disso, o AIROH HELIOS instala ainda uma viseira solar integrada, preparação para Bluetooth, um fecho micrométrico ajustável, forro interno totalmente removível e lavável, hipoalergénico, com costuras contrastantes e sistema de ventilação e extração de ar com acabamento em look de carbono.

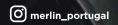
O preço do capacete AIROH HELIOS varia entre 139,99€ e 169,99€ dependendo da paleta de cores escolhida.

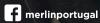
Para mais informações sobre este capacete procure um revendedor autorizado Airoh entre em contacto com o importador nacional.//



## FEITO POR MOTOCICLISTAS PARA MOTOCICLISTAS

www.merlinbikegear.com





C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

### EQUIPAMENTO NOLAN E BORSALINO





## Design E ESTILO

O ENCONTRO ENTRE DOIS ÍCONES DO ESTILO ITALIANO DÁ VIDA A UM CAPACETE DA MARCA BORSALINO, UM OBJETO DE CULTO PARA USAR E COLECIONAR.

olan e Borsalino, excelências italianas na produção de capacetes para motos e chapéus com desenvolvimento artesanal, respetivamente, anunciaram a assinatura de um acordo exclusivo de três anos.

A direção criativa da nova linha, que está prevista para estrear neste verão de 2024, é resultado da cooperação entre o Centro de Estilo Nolan, que identificou o modelo N21 jet, um best-seller com mais de 330.000 unidades produzidas desde o seu lançamento no mercado, como o protagonista perfeito para o lançamento desta parceria, e o Gabinete de Estilo Borsalino, que acrescentou o toque da sua elegância intemporal.

O resultado é um capacete icónico com linhas limpas, lineares e refinadas, produzido em duas cores: Branco Metálico e Preto Fosco, que sintetizam numa combinação perfeita de design e estilo, atenção à qualidade e artesanato tradicional.

Os capacetes serão apresentados em embalagens dedicadas, ostentando os históricos logotipos da

Nolan e da Borsalino. A distribuição será feita, exclusivamente, nas lojas monomarca da Borsalino, bem como no site oficial da marca, juntamente com os canais especializados da Nolan.

"Decidimos colaborar com a Borsalino porque as nossas empresas partilham grandes valores como a pátria, a atenção ao detalhe, a procura pela qualidade e conforto, e finalmente um estilo distintivo. Por último, mas não menos importante, é uma parceria que sanciona a estratégia renovada da marca Nolan, que está cada vez mais próxima do mundo do lifestyle." Comentou Enrico Pellegrino, CEO e Diretor Geral do Nolan Group.

"O ADN da Borsalino está historicamente ligado ao tema da viagem," afirma Mauro Baglietto, Diretor Geral da Borsalino." Esta colaboração é uma oportunidade importante de crescimento para a nossa marca, que naturalmente e logicamente nos permite ampliar a nossa gama de produtos, aproximando-nos cada vez mais do universo do lifestyle com um acessório que é consistente com a identidade da marca e que abrirá as portas para um novo público-alvo." //



### A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!



NESTA PRIMAVERA/VERÃO, MARQUE UMA "REVISÃO" PARA A SUA MOTO

### Morada

Rua Dr.António Martins, 3 - A São Domingos de Benfica 1070-091 Lisboa

### **Contactos**

Telefone: 217271590

217271584

### **Email**

geral@motocenter.pt

### EQUIPAMENTO VESTUÁRIO DUCATI EXPLORER



## Explorar A RIGOR

A NOVA LINHA DE VESTUÁRIO DUCATI EXPLORER NASCEU NO ESPÍRITO DA AVENTURA, INSPIRADA NO ESTILO DA DESERTX RALLY E DESENVOLVIDA COM O APOIO DOS MESMOS PILOTOS DE TESTE QUE CONTRIBUÍRAM PARA A CRIAÇÃO DA MOTO MAIS AVENTURFIRA DA DUCATI.

peça central desta coleção é um fato composto por casaco e calças, também disponível na variante feminina. A linha, desenhada com um visual moderno e de alta performance, é complementada pelas botas Ducati Explorer T7, numa combinação perfeita com as luvas Atacama C2, disponíveis no catálogo da Ducati Apparel 2024. Por último, a coleção Explorer caracteriza-se pelo tema "color block", que se estende a uma série de peças casuais de estilo contemporâneo, ideais para expressar a personalidade aventureira e a marca Ducati na vida quotidiana.

Os blocos de cores que tornam o fato Ducati Explorer tão arrojado são o resultado da criatividade da Drudi Performance e recordam os gráficos da DesertX Rally. A estética de rali e o lado prático oferecido pelos bolsos espaçosos e mangas destacáveis são acompanhados por todas as características que um fato de turismo deve ter para garantir a segurança na estrada, sem sacrificar a adaptabilidade a todas as condições exteriores.

Por esta razão, o casaco e as calças são fabricados em Cordura repelente de água e de alta resistência, combinados com uma segunda camada interna destacável, feita com uma membrana de tecido H2out, laminada em três camadas, impermeável, respirável e corta-vento. Graças a estas características, no caso do casaco é possível usar a membrana quer por baixo do casaco principal,

com uma função corta-vento, quer por cima, como impermeável. Quando a temperatura começa a aquecer, a ventilação torna-se essencial para continuar a conduzir sem distrações: no casaco há entradas de ar ajustáveis nos braços e no peito, bem como uma grande saída nas costas, e não faltam aberturas de ventilação também nas calças, à altura da coxa.

O conforto do fato Ducati Explorer também é garantido pelos muitos detalhes ajustáveis, como o ajuste de cordão na parte inferior do casaco, os punhos de neoprene ou os grandes ajustes com velcro triplo na parte inferior das calças. Este equipamento completo e funcional também se aplica às condutoras Ducati, graças a uma versão especificamente concebida para as senhoras que oferece um corte e ajuste específico.

Finalmente, a segurança é garantida tanto pela certificação CE no casaco e calças, como pelas inserções refletoras que aumentam a visibilidade do motociclista na estrada, ao mesmo tempo que adicionam um toque de estilo. De série, o casaco e as calças incluem proteções semirrígidas nas áreas do ombro, cotovelo, joelho e coxa, enquanto o casaco tem um bolso interno nas costas para incorporar o protetor de costas Ducati Warrior 2.

Ainda sobre o tema segurança, as botas Explorer T7 e as luvas Atacama C2 completam este equipamento orientado para a aventura, dando ainda mais atenção à proteção com peças concebidas para uso intenso e em condições exigentes.

As botas derivam diretamente da experiência em competição off-road e oferecem uma parte superior de microfibra resistente à abrasão, protetores de plástico injetado nos dedos do pé, calcanhar, canela e tornozelo, e o clássico fecho de quatro ganchos de velcro. Naturalmente têm certificação CE, e não receiam as pistas off-road mais acidentadas, sem descurar detalhes dedicados ao conforto, como a zona de reforço no tendão de Aquiles, as inserções de espuma macia no tornozelo e topo do pé, ou a palmilha anatómica.

As luvas Atacama C2 foram concebidas para utilização em aventura e turismo, quando as temperaturas são mais amenas. A cor do tecido Spandex com acabamentos em pele combina com a decoração do fato Explorer, enquanto a durabilidade das luvas é conseguida tanto através das cores permanentes e à prova de suor na parte de trás como da pele de canguru utilizada para a palma da mão, leve para dar sensibilidade aos punhos, mas altamente resistente à abrasão para

otimizar a segurança. Por se tratar de uma luva de verão, o conforto térmico, também obtido através das úteis entradas de ar nos dedos, é combinado com a segurança dada pela certificação para as proteções de PVC nos dedos e os reforços de material SuperFabric na base do polegar. Tudo isto completado por uma inserção touchscreen na ponta do dedo indicador e detalhes refletores que são essenciais em situações com pouca visibilidade.

O tema vermelho Ducati, realçado pelo visual colorido e inspirado na DesertX Rally, estendese também à linha Explorer de vestuário casual, concebida para todos os Ducatistas que querem manter o contacto com a aventura mesmo quando não estão aos comandos da moto.

A linha é composta por duas sweatshirts para ele, uma sweatshirt com meio fecho branca e uma preta de gola, e um casaco de fecho completo para ela. Da mesma forma, as t-shirts também estão disponíveis em branco ou preto para ele e em preto para ela. Por fim, dois bonés completam o quadro retomando os mesmos temas gráficos, incluindo personalizações da Ducati na parte de trás e as inconfundíveis faixas refletoras presentes em cada peça, que ajudam a definir a personalidade desta linha.

A nova linha Ducati Explorer está disponível na rede de concessionários da marca de Borgo Panigale e online.//



### **EQUIPAMENTO** COLEÇÃO MOTO GUZZI ADVENTURE



## Design ITALIANO

A MOTO GUZZI ACABA DE REVELAR A SUA MAIS RECENTE COLEÇÃO DE EQUIPAMENTO ADVENTURE PARA 2024.

ocada na versatilidade e desenhada para todas as ocasiões, esta nova linha de equipamento técnico promete elevar o conforto e a segurança dos motociclistas, independentemente das condições climatéricas.

A coleção Adventure 2024 da Moto Guzzi inclui uma série de acessórios de alta performance, entre os quais se destacam o casaco Road Carver, as luvas Carver e as calças Carver.

Desenvolvido para oferecer o máximo conforto em todas as condições climatéricas, o casaco Carver está equipado com um forro térmico removível e uma membrana respirável à prova de vento e impermeável. Para garantir a segurança, o casaco inclui proteções nos ombros e cotovelos, além de painéis refletores inspirados na luz diurna dos modelos Moto Guzzi.

As luvas Carver são impermeáveis e apresentam

um peso reduzido graças a um inovador processo de laminação que diminui a sua espessura, aumentando a mobilidade. Estão equipadas com proteções, reforços na zona das palmas das mãos e um indicador touch, facilitando o uso de dispositivos móveis sem necessidade de remover as luvas.

As calças Carver foram desenhadas para proporcionarem o máximo conforto e proteção. Contam com um forro térmico removível e pontos específicos de ventilação. A membrana à prova de água é respirável, permitindo uma fácil adaptação a todas as condições climatéricas.

Com um design focado na funcionalidade e na proteção, esta coleção promete satisfazer os motociclistas mais exigentes, proporcionando uma experiência de condução segura e confortável em qualquer cenário. //



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

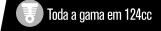


**RENEGADE VEGAS 125** 

P.V.P./VALOR FINANCIADO 3.490,00€ ENTRADA 0.00€ TAN 0.00%

PRESTAÇÃO 72.71€ TAEG 3.1% PRAZO 48 MESES MTIC 3.701.50€

Exemplo para um contrato de crédito para Renegade Vegas 125 a 48 meses. PVP de 3.490€, 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 incluí 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 e de transporte. Campanha válida para toda a gama UM.





Potência 12,2cv



Refrigeração líquida

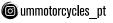


Conduz com carta de automóvel











### **EQUIPAMENTO** REV'IT! AIRWAVE 4 E AIRWAVE 4 LADIES



## Emoção e CONFORTO

UM EQUIPAMENTO DE MOTOCICLISMO DE AVENTURA, VENTILADO, ESSENCIAL PARA QUANDO O CALOR APERTA.

uando queres desfrutar da emoção que só os longos dias e passeios em clima quente podem oferecer, não queres transpirar. Então, atacas as estradas sinuosas quando o sol atinge o ponto mais alto no céu e continuas a conduzir até ao anoitecer, confiante na proteção e conforto dos conjuntos totalmente ventilados Airwave 4 e Airwave 4 Ladies.

Estes conjuntos da REV'IT! de blusão e calças de aventura com cortes específicos para homens e mulheres, envolvem-te numa malha extremamente respirável, graças ao tecido de malha 3D específico

para deixar passar o ar, resistente à abrasão, graças ao tecido ripstop durável, e confortável, graças ao tecido softshell elástico, que permitem que tu, ao teu estilo, conduzas em segurança. Agora vamos lá: Feel The Rush!

### A EVOLUÇÃO DE UM CLÁSSICO DE DESPORTO DE AVENTURA ALTAMENTE RESPIRÁVEL.

A herança da gama Airwave da REV'IT! remonta a uma década e a três iterações anteriores. Mas embora a vibe geral não tenha mudado, a última versão é mais uma evolução de um clássico de Desporto de Aventura altamente respirável.

Ostentando incríveis níveis de ventilação, um design robusto e aventureiro e equipado com proteção de impacto SEESMART de nível CE 1 nos ombros e cotovelos, estamos a falar de um conjunto de sucesso que te irá manter fresco quando as coisas aquecerem.

### AJUSTE PRONTO PARA UMA CONDUÇÃO DESPORTIVA

Embora grande parte do Airwave 4 seja uma atualização técnica e inovadora do modelo anterior, os novos conjuntos Airwave 4 e Airwave 4 Ladies foram ambos melhorados em termos de postura de condução desportiva em estrada.

Este ajuste nos designs dos blusões e calças oferece uma segurança inspiradora de confiança naqueles longos dias quentes de condução, quando estás sintonizado com o ritmo das intermináveis curvas. Quando estás no proverbial, ou literal, calor da emoção, é quando os conjuntos de blusão e calças Airwave 4 te vão fazer sentir fresco.

#### PROJECTADO PARA SE MOVER CONTIGO COM MALHA E VENTILAÇÃO

Sente a brisa enquanto a ventilação do conjunto Airwave 4 permite a entrada de grandes quantidades de ar refrescante para te manteres concentrado e focado na condução sobretudo quando chegam as curvas.

Misturando malha de trama aberta resistente à abrasão com tecidos elásticos respiráveis, o design técnico do Airwave 4 foi pensado para se mover contigo, proporcionando conforto para te manter concentrado e em movimento.

### MANTENDO-TE FOCADO, MANTENDO-TE EM MOVIMENTO

Com o conjunto REV'IT! Airwave 4 ou o conjunto Airwave 4 Ladies, tens garantido conforto de condução durante todo o dia, em clima quente, bem como um grande estilo, em qualquer lugar.

Disponível numa ampla variedade de cores modernas e expressivas e uma ainda maior variedade de tamanhos - há sempre um tamanho correto para ti. Veste-o e parte confortável para o agradável calor do verão.

Sobe de nível com estilo, segurança e atitude desportiva com o REV'IT! Airwave 4 e REV'IT! Airwave Ladies. Feel The Rush!

Disponível em cinco cores, por 199,99€. //







### EQUIPAMENTO TUCANO URBANO AIRSCUD FLEX





### Um airbag PARA O DIA-A-DIA

A TUCANO URBANO E A IN&MOTION APRESENTARAM DOIS NOVOS AIRBAGS COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E CHAMADA DE EMERGÊNCIA INTEGRADAS.

pós o sucesso mundial na sua apresentação na última edição da EICMA, a Tucano Urbano lança agora no mercado os novos coletes airbag Airscud Flex e Airscud Flex Lady, com tecnologia In&motion e chamada de emergência da Liberty Rider.

Sensibilizar sobre os perigos e, consequentemente, a importância de se proteger, mesmo em deslocações curtas, é o desafio que continua a ocupar a marca mais pioneira do grupo Mandelli.

"Com o novo Airscud Flex," explica Florian Martin, diretor de marketing, "queremos continuar a revolução do airbag que iniciámos em 2021. As cidades continuam demasiado cheias, especialmente no verão, de motociclistas que se deslocam sem qualquer proteção, totalmente inconscientes dos perigos que enfrentam entre elétricos, calçadas, lancis e buracos...". Com o novo airbag Airscud Flex, também disponível na versão Lady, a Tucano Urbano quer convencer o

maior número possível de motociclistas de scooters a deixarem de andar de t-shirt nas cidades durante a época quente.

É por isso que o trabalho de investigação e desenvolvimento do Mandelli LAB se concentrou principalmente em maximizar o conforto e estudar o ajuste tanto na versão masculina como na feminina, completamente modelada de acordo com as formas do corpo feminino. Assim, o novo colete airbag, com tecnologia In&motion integrada, é ainda mais confortável, mais ventilado, mais elegante e, ao mesmo tempo, mais prático, porque é lavável. Além disso, é também mais atrativo em termos de preço, um fator extremamente importante no momento da aquisição.

O Tucano Urbano Airscud Flex posiciona-se como o sistema airbag mais acessível para duas rodas no mercado (299,99 €). "A nossa missão é salvar vidas democratizando o airbag o mais possível. E é por



isso que visamos elevar continuamente os nossos padrões tecnológicos, mantendo um diálogo contínuo com os nossos especialistas, engenheiros, médicos e técnicos que moldam os nossos sistemas de proteção todos os dias. Além disso, com a Tucano Urbano, conseguimos criar o nosso primeiro, e por agora único, sistema de airbag para mulheres." Explica Rémi Thomas, CEO da In&motion.

Completamente forrado em rede, o Airscud Flex é feito de dois tecidos de alta tenacidade: rede de poliéster no peito e nas costas para garantir ventilação e leveza; poliéster mechanical stretch nos lados e nos ombros para assegurar leveza, conforto e um ajuste perfeito em qualquer configuração.

Graças à certificação CE, pode ser usado das seguintes formas: sobre o próprio blusão de moto ou roupa, com a vantagem adicional de ter a máxima segurança graças à construção resistente à abrasão, como a característica de impermeabilidade para proteger a área In&box e a máxima ventilação proporcionada pela rede; ou por baixo de uma mochila (com um peso máximo de 8 kg).

As linhas limpas, a escolha de materiais e o cuidado de cada detalhe fazem do Airscud Flex uma peça sóbria, elegante e confortável para o uso diário em qualquer contexto, no estilo perfeito da Tucano Urbano.

O Airscud Flex aproveita todo o poder da inteligência artificial desenvolvida pela In&motion, líder de mercado no desenvolvimento de airbags autónomos. Os engenheiros da empresa francesa recolhem e analisam constantemente os dados de milhares de motociclistas em movimento nas estradas de todo o mundo, com um total de 200 milhões de quilómetros e mais de 10.000 quedas, detetadas e estudadas em detalhe.

Desta forma, o Airscud Flex disponibiliza a todos os motociclistas versões sempre melhoradas do algoritmo de detecção e ativação do airbag. Graças a 7 sensores (3 acelerómetros, 3 giroscópios e 1 GPS), o



algoritmo de deteção mede os parâmetros de uso mil vezes por segundo e, em caso de necessidade, permite a ativação mais rápida do mundo (menos de 60 milissegundos). O sistema detecta o risco e completa a insuflação do airbag, com uma cobertura total das áreas vitais: peito, abdómen, pescoço e coluna vertebral.

Por isso, o Tucano Urbano Airscud Flex é o airbag ideal para as deslocações diárias, quando o perigo é mais imprevisível. Além disso, há diferentes algoritmos disponíveis para otimizar o funcionamento do Airscud Flex conforme as condições de uso: Street para quem usa as duas rodas todos os dias, Adventure para a aventura off-road e Track para se divertir na pista. Basta escolher, através da app My In&box, o plano de subscrição mais adequado às suas necessidades, a partir de 10€ por mês se escolher o plano anual (120€ por ano); 12€ por mês (suspendível por um máximo de 4 meses a 4€ por mês), se optar pelo plano mensal. De outra forma, pode comprar diretamente a In&box por 400€.

Incluído na subscrição está o serviço integrado da Liberty Rider que, em caso de acidente, geolocaliza o utilizador e chama automaticamente os serviços de emergência diretamente a partir da app My In&box. Realmente, uma garantia de segurança adicional.

Quem melhor do que um dos pilotos italianos de MotoGP e Superbike para promover a cultura da segurança em duas rodas? A Tucano Urbano escolheu Marco Melandri, campeão do mundo em 2002 na categoria 250cc, como embaixador da nova campanha de vídeo dedicada ao Airscud Flex.

O protagonista do vídeo é a selva urbana, onde os riscos são muitos mais do que na pista. Mas para não arriscar a pele, não é necessário vestir um fato de couro.

De referir ainda que o preço de venda recomendado do Tucano Urbano Airscud Flex e Airscud Flex Lady (299€) não inclui o plano de aluguer da In&box necessário para o funcionamento do sistema airbag.//

### **EQUIPAMENTO** MONIMOTO 9



# Dispositivo de segurança PARA MOTOS

A GOLDEN BAT ORGULHA-SE DE APRESENTAR O MONIMOTO 9 (MM9), A MAIS RECENTE INOVAÇÃO NO QUE RESPEITA A LOCALIZAÇÃO GPS ANTIFURTO.

esenvolvido com base no Monimoto 7, um líder de mercado conhecido pela sua qualidade excecional e pelo alto nível de satisfação dos seus utilizadores, o MM9 traz diversas melhorias, nomeadamente na extensão da sua aplicação, que inclui não só os motociclos, mas também um amplo espectro de bens, incluindo carros, barcos, reboques e muito mais.

Enquanto o Monimoto 7 estabeleceu um padrão elevado com uma duração de bateria de 24 meses, o Monimoto 9 surge com um design mais compacto e inclui uma bateria recarregável, com uma autonomia que chega até aos 12 meses. Concebido para ambientes difíceis, que vão da indústria aos desportos motorizados, o Monimoto 9 é resistente à água e ao pó, tornando-o ideal para uma utilização exterior.

Para além das melhorias ao nível de hardware, todas as funcionalidades já disponíveis nos modelos anteriores foram aprimoradas para tornar a experiência do motociclista ainda mais positiva. O MM9 inclui ativação e desativação automática, deteção de movimentos não autorizados, envio imediato de alertas de furto para o telemóvel do proprietário e a localização do veículo em tempo real através da aplicação Monimoto.

O Monimoto 9 já não se destina apenas aos motociclos. As suas características avançadas e maior durabilidade fazem dele a escolha ideal para proteger uma vasta gama de veículos e equipamentos em vários contextos, particularmente aqueles que estão expostos a condições adversas, como motos, ATVs, UTVs, barcos a motor, automóveis ou equipamentos localizados em áreas remotas, sem alimentação elétrica permanente.

O localizador GPS MM9 está disponível com um PVPR de 169€ e vai chegar ao mercado nacional no início de junho, sendo distribuído através dos pontos de venda autorizados, que estão habilitados a transmitir as diretrizes necessárias para uma instalação bem-sucedida.

Para mais informações entre em contacto com o importador nacional, a Goldenbat. //





### EQUIPAMENTO BREMBO 16RCS CORSA CORTA RR



## Controlo PERFEITO

BREMBO AMPLIA A SUA GAMA COM A INOVADORA MANETE DE EMBRAIAGEM PARA MOTOS, A 16RCS CORSA CORTA RR.

Brembo, conhecida pelo seu desenvolvimento de sistemas de travagem de alta performance, anunciou a adição da nova manete 16RCS Corsa Corta RR à sua família RCS Corsa Corta RR. Descrito como "uma manete de embraiagem inovadora para motos, apresentando soluções técnicas já adotadas no MotoGP", este novo produto promete elevar a experiência de condução a um novo patamar.

O design desta nova manete incorpora todas as características estilísticas já presentes na linha RCS Corsa Corta RR da Brembo. Este design coerente foi também o motivo pelo qual o cilindro mestre da mesma gama ganhou o prestigiado prémio Red Dot de design em 2023.

Esta uniformidade de design permite aos motociclistas terem uma gama completa de produtos com uma estética identificável, dinâmica e desportiva, alinhada com o estilo das motos para as quais foi concebida.

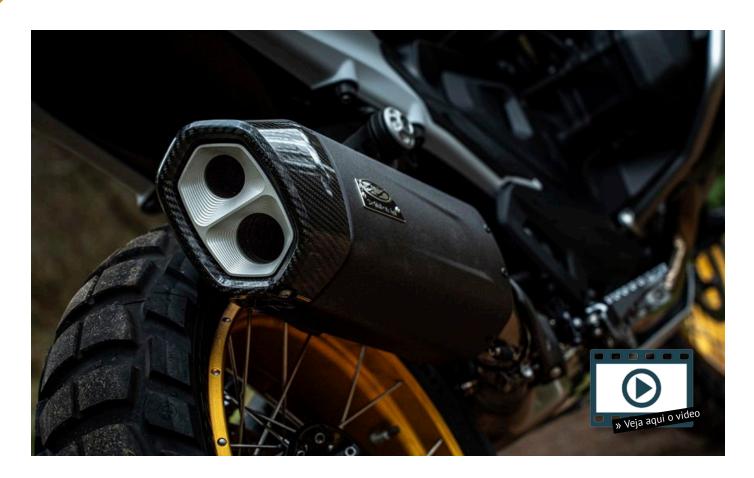
O corpo principal do hidráulico da embraiagem é maquinado a partir de um bloco sólido e possui um revestimento anodizado a preto, que garante alta resistência ao desgaste. O pistão flutuante e os vedantes são os mesmos usados em MotoGP, assegurando uma performance de topo.

Desenvolvido especificamente para as motos de alta performance mais populares, o sistema hidráulico da manete possui um diâmetro de pistão flutuante de 16 mm para melhorar a sensação e diminuir o esforço de dosagem em motores de grande volume.

Com esta nova adição, a Brembo continua a reforçar a sua posição de liderança no mercado de componentes de alta performance para motos, oferecendo produtos que combinam design premiado com tecnologia de ponta. //



### **EQUIPAMENTO** DR. JEKILL & MR. HYDE - BMW R 1300 GS



### Escolha entre 3 SONORIDADES

OS FABRICANTES HOLANDESES DE ESCAPES, DR. JEKILL & MR. HYDE, DESENVOLVERAM O NOMAD S, UM SISTEMA DE ESCAPE COM SONORIDADE ELETRICAMENTE AJUSTÁVEL, PROJETADO ESPECIFICAMENTE PARA A BMW R 1300 GS.

a Dr. Jekill & Mr. Hyde, acreditam na integração harmoniosa entre forma e função. O Nomad S exemplifica esta filosofia, apresentando um design elegante disponível em preto ou cinza pérola, com tampas finais em carbono brilhante e um núcleo de alumínio. O design meticuloso inclui uma saliência no corpo do escape que se alinha perfeitamente com o depósito de combustível, garantindo um fluxo visual harmonioso. Leve e ágil, o Nomad S realça a estética desportiva da BMW R 1300 GS, mesmo com malas montadas.

O escape Nomad S oferece uma personalização de som incomparável, tornando-o ideal para várias condições de condução. O sistema de escape ajustável permite que os motociclistas alterem entre diferentes modos de som:

- Modo Dr. Jekill: Para um som silencioso e suave, perfeito para apreciar a paisagem ou em áreas urbanas.
- Modo Dinâmico: Para um som mais pronunciado, ideal para viagens de longa distância.
- Modo Mr. Hyde: Para um som profundo e robusto, perfeito para aventuras off-road ou em áreas rurais.

Com o lançamento do Nomad S, a Dr. Jekill & Mr. Hyde pretende liderar a inovação no mercado de escapes, oferecendo aos proprietários da BMW R 1300 GS uma combinação perfeita de tecnologia avançada, estética superior e funcionalidade excepcional.

Pode adquirir mais informações sobre este equipamento, já disponível para encomenda, aqui.//

### GJMOTOR







Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 24,4 kW de potência (33,5 CV)

Suspensões KYB

ABS de duplo canal

Painel de Instrumentos com ecrã TFT de 7" e funcionalidade mirroring

Viseira ajustável eletricamente

Iluminação Full LED

Sistema Keyless

Entrada USB

Espaço para dois capacetes debaixo do assento

Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 10,8 kW de potência (14,9 CV)

ABS de duplo canal

Painel de Instrumentos com ecrã LCD

Iluminação Full LED

Sistema Start & Stop

Entrada USB

Top Case de série

Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 10,8 kW de potência (14,9 CV)

Sistema Micro-Híbrido

ABS de duplo canal

Painel de Instrumentos com ecrã TFT de 5" e funcionalidade mirroring

Controlo de tração TCS

Iluminação Full LED

Sistema Keyless

Entrada USB e USB-C

Sistema Start & Stop

Comandos retro iluminados

Top Case de série

+INFO



Bronze



Cinza mate Preto



Preto Azul





+INFO



Cinza mate



Preto



Branco





A QJ OFERECE-TE ALGO ÚNICO: EM TODA A NOSSA GAMA ATUAL.\*

Garantia de 6 anos com limitação de quilómetros (limite de 50000 km nos modelos 125 cc e 75000 km nos modelos superiores a 125 cc) \* Exceto veículos comerciais.

QJ Motor Portugal MB Motor Portugal QJ Motor Portuga







## Tração MÁXIMA

A MITAS ANUNCIOU A ADIÇÃO DE UM NOVO PRODUTO À SUA LINHA DE PNEUS DE AVENTURA: O ENDURO TRAIL-XT, DISPONÍVEL A PARTIR DE JUNHO DE 2024.

novo pneu desportivo de aventura Mitas Enduro Trail-XT foi projetado para oferecer um desempenho excepcional em condições off-road, com uma proporção de utilização 70% fora de estrada e 30% em estrada.

Este novo pneu da Mitas será disponibilizado em duas variantes distintas: Standard e Dakar. Com a classificação M+S, este novo pneu traseiro complementa perfeitamente o pneu dianteiro Mitas Enduro Trail-XT+, formando uma combinação capaz de enfrentar os terrenos mais desafiantes sem comprometer o conforto e a durabilidade nas estradas.

Segundo Gustavo Pinto Teixeira, diretor do segmento de pneus para motos da Mitas, "o Enduro Trail-XT foi criado para os motociclistas de aventura modernos que gostam de explorar trilhos fora de estrada, mas que não querem abrir mão do conforto e da durabilidade ao transitar por estradas pavimentadas."

Com um desenho de piso em blocos com forma de concha e uma formulação exclusiva do composto, o pneu Mitas Enduro Trail-XT garante um desempenho impressionante em trilhos lamacentos e estradas de gravilha sinuosas, além de proporcionar uma condução suave em asfalto.

Para mais informações sobre o novo pneu Mitas Enduro Trail-XT entre em contato com com importador nacional, a Multimoto, ou diretamente com um revendedor autorizado. //



### GJMOTOR



### ATENÇÃO AO DETALHE

- · Refrigeração Líquida
- · 15 CV · ABS · Full LED





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



QJ Motor Portugal Recomenda: MOTUL











### Passeando pela Grécia/Balcãs Os mosteiros de studenica E de žiča no meu caminho...

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

om chuva ou sem chuva, hoje seria o dia dos Mosteiros!
Igrejas, catedrais e mosteiros sempre me despertam o interesse. Não que eu seja particularmente religiosa, mas porque estes são sempre sítios cheios de história que, frequentemente, permitiram que tesouros culturais chegassem até aos nossos dias, enquanto os que estiveram nas mãos de pessoas comuns foram desaparecendo ao longo dos séculos.

Quando dizem que a Igreja devia vender e distribuir todas as suas riquezas pelos pobres, não se pensa que, se realmente se fizesse isso pelo mundo fora, uma enorme parte do valor histórico da humanidade se perderia para sempre e os pobres continuariam a ser os mesmos.

Regimes políticos que o fizeram nos seus países, fizeram com que muito do seu património histórico religioso se perdesse, mudando dos locais religiosos onde esteve durante séculos e podia ser visto por todos, para as mãos de meia dúzia de pessoas poderosas, desaparecendo para o público e, muitas vezes, para a humanidade. E os seus pobres não enriqueceram nada com isso!

O meu pequeno-almoço foi fantástico, na esplanada de frente para a minha motita. Ah, e o pão ainda morno, aparentemente feito no local, era delicioso. Uma das coisas que gosto de conhecer em cada país que visito é o seu pão.

Vários camionistas vieram dos seus camiões tomar o pequeno-almoço junto de mim. Vinham de vários países de leste, Roménia, Ucrânia, Bulgária, e aquele era um ponto estratégico onde paravam regularmente.







Dormiam nos camiões e faziam as refeições da noite e da manhã ali.

Ficaram curiosos por eu andar sozinha por aquelas terras. Expliquei que já tinha andado nas terras de onde eles vinham noutras viagens. Mas o espanto foi quando repararam na minha mão esquerda, que eu tentava esconder debaixo da mesa, com a bolsa de gel enrolada.

Vários vieram ver de perto o que se passava. E, de repente, criou-se ali uma onda de solidariedade, em que me queriam levar, a mim e à minha moto, num camião para eu não sofrer a conduzir!

Demorei a entender direito o que se passava. Mas depois entendi, eles pensavam que eu tinha tido um acidente por ali, uns dias antes, e por isso queriam ajudar-me a chegar a casa, penando, que eu não tinha condições de seguir a conduzir.

Ah, não se preocupem comigo! Eu tive o acidente há 2 meses, fui operada e assim que a mão mexeu parti de viagem. Por isso já ando na estrada há 15 dias, sem problema!

E preparei-me para partir sob o seu olhar incrédulo. Há coisas que me prendem a atenção nos meus caminhos...

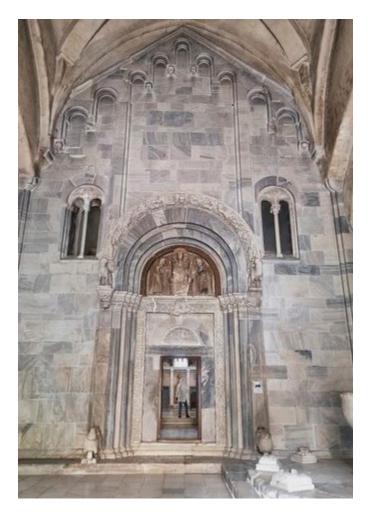
Cemitérios sempre me chamam a atenção, porque revelam muito sobre como cada povo honra os seus entes queridos, mesmo depois da morte. O seu significado transcende o tempo e as fronteiras culturais, tornando-os parte integrante das sociedades em todo o mundo.

Há quem veja os cemitérios como locais sagrados que exigem o máximo respeito, há quem tenha medo,





### **CRÓNICA**





se afaste e nem queira dar uma olhada, e há quem tenha as atitudes mais diversas com base em crenças religiosas ou costumes históricos. Eu gosto de os observar em cada país onde passo, frequentemente páro e fico a olhar, por vezes fotografo e até desenho, como quem aprecia um jardim...

A seguir eu ia atravessar Dolina Kraljeva – o Vale dos Reis.

Sim, embora o nome nos leve imediatamente para o Egito, também há um Vale dos Reis na Sérvia.

Na realidade o Vale dos Reis ocupa um lugar significativo na história da Sérvia como o berço do país. Este vale desempenhou um papel crucial na formação da identidade e do desenvolvimento da Sérvia ao longo dos séculos. O seu significado histórico pode ser visto através de monumentos, eventos e figuras importantes associadas à região, que tiveram um grande impacto no país e deixaram um legado que chegou até hoje.

E cheguei ao Манастир Студеница – Mosteiro de Studenica.

Não havia parque de estacionamento "tradicional", quero dizer pavimentado, perto da porta e um monge disse-me para estacionar no relvado. Confesso que a minha motita ficou bem em contraste com o verde

em redor!

Igrejas, mosteiros e templos definitivamente ajudam a compreender melhor a história da Sérvia porque preservam a história do património do país. Os templos mais bonitos e antigos foram construídos por governantes poderosos, alguns dos quais passaram os seus últimos anos de vida como monges.

Na Sérvia, há 212 mosteiros, dos quais 54 são declarados monumentos de interesse nacional e este está na Lista do Património Cultural da UNESCO.

Isso quer dizer que ainda tenho de voltar à Sérvia uma série de vezes para poder ver mais alguns.

O Mosteiro de Studenica, do final do século XII, é um dos maiores e mais ricos mosteiros ortodoxos sérvios e foi fundado por Stefan Nemanja o primeiro rei da Sérvia, nomeado pelo Papa e reconhecido internacionalmente.

Foi construído num estilo arquitetónico específico, conhecido como "escola Raška", que combina a influência do românico ocidental com a tradição bizantina oriental.

Não pude deixar de sorrir, ainda ontem me diziam que eu parecia uma cavaleira Raška!

Lá estava o monge! Os monges geralmente vivem

em mosteiros, onde se dedicam à vida monástica de contemplação e oração. Diferentemente de pastores, professores, enfermeiros ou assistentes sociais, a sua vocação é considerada única e distinta, não participando normalmente do ministério ativo da Igreja.

Dentro de um mosteiro, a vocação monástica é vista como uma vocação leiga, com apenas um ou dois padres responsáveis pela vida sacramental da comunidade, enquanto os demais membros se dedicam à busca espiritual e à vida comunitária.

Além das tradicionais funções religiosas, o mosteiro era um centro cultural e médico do Estado sérvio medieval, e o mausoléu da dinastia.

O recinto do mosteiro está cercado por muros fortificados e contém duas igrejas mais importantes, a Igreja de Santa Maria de Deus e a Igreja do Rei, e uma mais pequenita, a Igreja de São Nicolau.

Reza a lenda que o rei Stefan Nemanja, tendo perdido uma batalha com o exército bizantino, foi levado para Constantinopla (Istambul) como testemunha viva da vitória. Lá, foi preso no mosteiro da Mãe de Deus. Rezando pela sua libertação, prometeu que, se ela o libertasse do cativeiro, ele construiria o mais belo mosteiro para ela.





### **CRÓNICA**







Quando foi libertado, ele cumpriu a sua promessa e o templo principal do complexo do Mosteiro de Studenica é dedicado à Mãe de Deus e foi construído como uma igreja funerária para ele.

A Igreja da Virgem Maria é uma construção onde as influências do Oriente e do Ocidente se combinam de forma harmoniosa.

As soluções espaciais baseavam-se nas soluções das fundações bizantinas, enquanto o desenho exterior e tratamento das fachadas, contam com elementos da arquitetura românica ocidental.

O acabamento românico em mármore branco vê-se no exterior, a partir de meio da construção até ao altar. Uma conjugação curiosa de materiais que, a mim, me agrada pela conjugação das cores dos diversos materiais. Muito original!

O interior é, basicamente, todo em mármore.

A igreja estava em restauro o que não me permitiu apreciar bem o espaço.

Uma pena, pois eu sabia que lá dentro se encontra uma coleção inestimável de pinturas bizantinas dos séculos XIII e XIV...

Mas ainda consegui ver o afresco mais bonito e famoso do lugar: "A Crucificação de Cristo", uma das maiores realizações da arte medieval.

A Igreja do Rei parece uma joia, ou um grande relicário, mas é pequena entre os edifícios mais altos em seu redor, o que realça ainda mais a sua beleza branca.

Foi muito engraçada a explicação do monge, pois chamava senhor ao rei e rei ao Senhor, o que era uma confusão para eu entender o que ele queria dizer.

Mas depois entendi!

A pequena igreja, dedicada a São Pedro, Joaquim e Ana, foi fundada por outro rei descendente de Nemanja, e acabou por ficar conhecida mais pelo seu fundador do que pelos seus patronos, sendo por isso chamada de Igreja do Rei.

Vinte minutos para entender isto!

A vida monástica sempre me intrigou. Tentei saber um pouco mais... e foi muito interessante.

Ali é marcada por uma rotina de oração, estudo, trabalho manual e reflexão, com ênfase na busca por Deus e na contemplação. Os monges buscam viver de forma simples, em comunidade, renunciando a bens materiais e ao mundo exterior, para se dedicarem inteiramente à sua fé e ao serviço a Deus.

Embora a sua atuação direta na sociedade seja limitada, a sua vida de oração é vista como um alicerce espiritual que sustenta a Igreja e o mundo, através das suas intercessões e testemunho de fé.

Não me pareceu muito diferente da ideia que tenho dos monges católicos.

O trabalho minucioso de restauro seguia também no exterior.

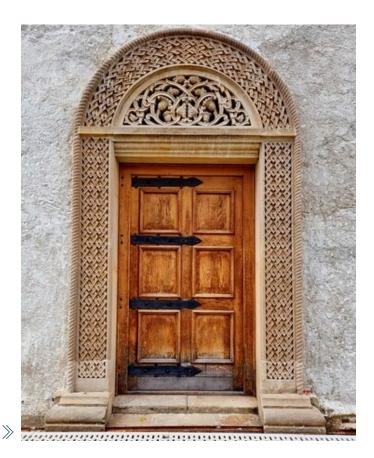
Às vezes as pessoas não têm muita noção do nível de minúcia deste trabalho.

Lembro-me de um dia alguém me dizer que, se mandasse, não deixaria que restaurassem determinado local para não o estragarem. As pessoas não entendem que restaurar não é a mesma coisa que refazer, ou reconstruir. Claro que, frequentemente, há quem reconstrua um carro ou uma moto e chame a isso restaurar, mas restaurar é recuperar o que se puder da obra e prepará-la para resistir ao tempo sem continuar a degradar-se.

Isso quer dizer que, se faltarem partes, se pormenores tiverem desaparecido, destruídos pelo tempo, eles não aparecerão com o restauro, não serão repintados nem acrescentados. Simples assim!

Ao sair do recinto do mosteiro, podia ver a pequena Igreja de São Nicolau, para mim uma capelinha.

O rei Nemanja decidiu que ele e seus descendentes teriam os seus túmulos em Studenica, por isso a igreja de São Nicolau certamente foi construída por um dos membros da família.



### LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada





NX500 | Curtas distâncias. Longas distâncias.

### **CRÓNICA**

Lá estava a minha motita, tão bem enquadrada no verde do grande jardim, no exterior das muralhas do mosteiro.

Era uma sensação curiosa perceber, tão obviamente, a aproximação do outono. Afinal eu nunca tinha viajado tão tarde e, em "tempos normais", por aqueles dias eu estaria já em Portugal, não na Sérvia.

A seguir ia para o Манастир Жича – Mosteiro de Žiča

O que eu gosto do alfabeto e escrita sérvios! Imagino como seria escrever assim, como quem desenha bonequinhos.

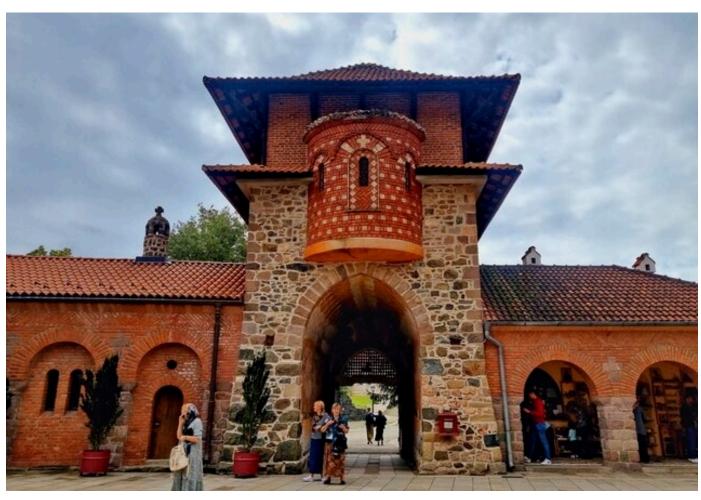
O Mosteiro é do início do séc. XIII e foi local de coroação de 7 reis. O santuário permanece um símbolo com 800 anos de inspiração e fé para o povo e um local importante de peregrinação.

Foi fundado por dois irmãos, Stefan Nemanja, o primeiro Rei (o mesmo que, uns anos antes, fundou o Mosteiro de Studenica), e São Sava, o primeiro Chefe da Igreja Sérvia.

Os irmãos queriam criar um lugar sagrado para servir como um centro espiritual do país, naquela época, e um lugar sagrado para as coroações futuras.

Definitivamente aquela família era composta por



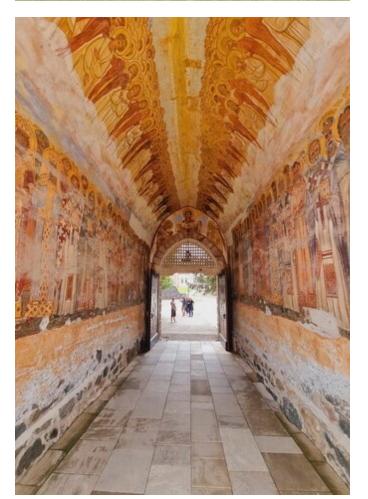












Pela localização e pelo ambiente, o cemitério revela--se como um lugar de paz e contemplação. As cruzes, erguidas em diferentes alturas, contam histórias silenciosas de vidas passadas, em placas com fotos e textos que só consegui entender em parte. Pena eu não conseguir lê-las melhor.

Um local onde o tempo parece desacelerar...

Depois fica a Igreja vermelha da Assunção da Virgem Maria, lá no topo da colina, a seguir ao cemitério.

O mosteiro é continuamente pintado de vermelho desde o século XIII, e muitos historiadores de arte e críticos especulam que é para simbolizar as lutas e as dificuldades do passado.

E para quebrar o ambiente profundo e contemplativo que me envolvia, lá em baixo estava aquela que devia ser a casa onde se comia.

Ui, a fome que eu tinha! Agora só tinha de descer aquilo tudo, percorrer as alamedas da entrada e ir até ali encher-me de comida.

Demoro muito tempo nas minhas visitas, por isso decidi seguir para Montenegro calmamente.

Tinha mais de 200km para fazer, o meu pulso estava a pedir gelo e eu não me queria arriscar a ter de conduzir apressadamente, sem capacidade de reação rápida, por causa da dor.

Apreciar o caminho é uma das coisas mais fantás-

### **CRÓNICA**

ticas de uma viagem, não apenas visitar lugares e entrar em sítios.

O rio Lim, o último que eu veria antes de entrar no Montenegro, era algo digno de atenção! Estava a meio gás.

É sempre impressionante quando um rio mostra as suas entranhas assim. Felizmente o outono estava a chegar e em breve começariam as chuvas para o encherem de novo. Esperava eu!

De repente cheguei à fronteira, sem dar por ela, já que não tinha fila.

Não havia muita gente na fronteira, cheguei lá quase sozinha, a bem dizer. Isso não me livrou da já celebre pergunta: "Your friends?" nem os livrou a eles da minha tradicional resposta: "No friends, I'm alone!"

Oh, se eu recebesse uma nota por cada vez que me fazem aquela pergunta e a cada vez que eu dou aquela resposta, já teria amealhado uma boa quantia!

E chequei ao alojamento.

Sabia que era um parque de campismo e ia preocupada, como nunca me tinha preocupado antes em nenhuma viagem.

E se o acesso ao parque fosse em piso irregular, terra solta ou terra batida em subida ou descida ingreme? Eu sabia que ele era junto ao rio Tapa, num ponto









onde o rio fica centenas de metros abaixo, formando gargantas e canions excelentes para desportos radicais aquáticos.

Quando fiz a reserva ainda não tinha tido o acidente e tinha-me parecido um sítio fantástico para dormir, mas agora estava com medo de não conseguir chegar até lá.

Felizmente o caminho desde a estrada até ao parque era uma rua perfeitamente civilizada e alcatroada e havia lá um restaurante simpático e tudo.

Oh, alívio!

O meu quarto era uma casinha inteira no meio de um imenso relvado.

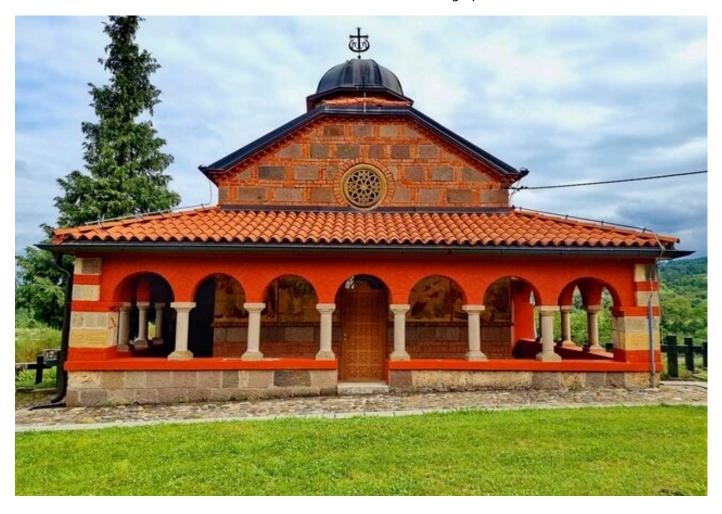
Disseram-me para levar a moto até lá...

No momento tremi um pouco de medo, mas depois pensei que, se a tinha estacionado em cima da relva, junto ao mosteiro de Studenica, também conseguiria andar toda aquela distância até à minha casotinha. Era uma questão de confiar em mim e na minha mão meio inerte...

A minha casotinha era muito fofa.

Caso para dizer que a minha cama ocupava uma casa toda! Não me faltava nada, comi bem no restaurante, bebi um bom vinho, deixei a bolsa de gel no congelador e fui dormir.

Amanhã sigo para a Bósnia... //





## AS ODISSEIAS DE UM MOTARD





















### **CRÓNICA**



**Paulo Araujo** Motociclista, jornalista e comentador desportivo

### **O cuidado** Com a lingua

sta minha crónica tem algo a ver com motociclismo, inevitavelmente, mas desta vez até tem mais a ver com o nosso pobre português, a língua de Camões, hoje assaltada por todos os lados, nestes dias de globalização e comunicação fácil, sobretudo pelo conteúdo das redes sociais, cujo acesso eminentemente democrático nivela tudo por baixo, colocando um letrado ao nível de um semianalfabeto e dando a ambos o mesmo destaque e a mesma voz.

E tem a ver com o cuidado, à partida até louvável, da recente tendência de comunicados internacionais, que como parte do nosso trabalho recebemos regularmente, de chamar aos Campeonatos Mundiais das várias modalidades do motociclismo um "Campeonato FIM". Dedico-me com afinco a apagar tal menção antes de passar a notícia à vossa atenção. E não é por ter algo contra a entidade federativa máxima do motociclismo, bem pelo contrário, pois vejo-a renovada, rejuvenescida e com direção exemplar de um português que considero um amigo de longa data...

Neste caso, a muitas vezes copiada Formula 1 não tem culpas no cartório... não verão em lado algum definir a categoria máxima do desporto automóvel como um "Mundial da FIA" porque, tal como com a FIM, tal afirmação pecaria por redundância. Seria como dizer subir para cima ou gritar alto, em que ambas as palavras querem dizer o mesmo e acabam por juntas constituir um pleonasmo, uma repetição inútil. O problema reside no que isso infere. Quando dizemos Mundial FIM, estamos a sugerir que pode haver Mun-

diais não-FIM. E isso é perigoso. Porque não pode. Toda e qualquer manifestação organizada nas duas rodas a nível mundial (sim, em todo o planeta!) carece de ratificação da FIM. Passo a explicar: É vulgar ver , à porta de qualquer consultório médico, "Dr. Tal, Médico especialista de doenças do ouvido", ou coração, ou uma qualquer outra especialidade. O que nunca verão, à porta do tal consultório, é "Médico Licenciado". Porque isso implicaria que há médicos não-licenciados... Há muitos anos trabalhei num escritório que geria publicidade para construtores civis... e recebia anúncios de "Construtores Civis Diplomados", o que muito agravava o meu patrão idoso. Quantas vezes o ouvi gritar ao telefone: "Tire isto, se não é diplomado, não é um construtor civil!"

Como em tudo, há exceções: Os Estados Unidos, em vista da extensão do território, e do enorme número de praticantes, têm duas federações, a AMA e a WERA. Hoje, a AMA, baseada no Ohio, é mais institucional, preocupando-se como tudo que diz respeito ao futuro do motociclismo, e a WERA, baseada mais abaixo na Georgia, ocupa-se da competição, especialmente na zona sul, que do Texas à Flórida já nos deu boa parte dos extraordinários campeões que saem desse país.

Aí, sim, pode fazer sentido dizer que é um Campeonato AMA ou um Campeonato WERA... Mas dizer Mundial da FIM dá a ideia que, algures, pode haver uma outra categoria de Mundiais que lhes passa ao lado. Por isso, Campeonato Mundial, sim. Campeonato Mundial da FIM, não! Não há outro! //



### Compre a sua Honda a preço de verão

TRANSALP | AGORA POR: POUPE: 1.150€