



CONTRAPONTO

PEQUENAS AVENTUREIRAS

TESTE

LAMBRETTA X300/G350



» **DOSSIER**
MOTOS DE CAIXA (CARTA A2)

» **TESTE**
DUCATI HYPERMOTAR 698 MONO
FB MONDIAL PIEGA 452

» **HISTÓRIA**
MOTOS DE GUERRA - 1ª PARTE

» **REPORTAGEM**
CONCENTRAÇÃO DE FARO 2024

CL



Campanha válida para o stock existente. Valor da documentação não incluído. Visite já o seu concessionário oficial Honda.



Compre a sua Honda a preço de verão

CL 500 | **AGORA POR:** **5.600€** | **POUPE:** **1.290€**

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Outra vez a segurança

Muito se fala na sinistralidade. A das motos, claro, porque da outra sinistralidade rodoviária ninguém fala. E se é certo que alguns motociclistas desrespeitam algumas regras básicas do código da estrada, também certo é que muitos acidentes não foram causados pelos que conduziam a moto. Muitos deles envolveram outras viaturas. Outras viaturas que, como todos sabemos, apesar da maior segurança ativa e passiva que oferecem também continuam, entre elas, a ter elevados números de sinistralidade em Portugal, quando comparados com os de outros países. E se muitas vezes as distrações, as manobras perigosas, uma condução irresponsável, alimentada por álcool, medicação, pura frustração e/ou maus princípios, resultam em apenas pequenos acidentes ou incidentes que só causam danos materiais e que não constam nas estatísticas da sinistralidade, caso o destino coloque uma moto na equação, o resultado é quase sempre e no mínimo grave para o motociclista.

Também o cada vez pior estado das estradas nacionais, a sinalização deficiente, o baixo nível de preparação dos recém encartados, a impunidade de muitos condutores no cumprimento de regras básicas como a prioridade, a obrigação de circular pela direita ou a utilização de piscas sinalizando mudanças de faixa ou de direção

e algumas regras de trânsito ambíguas, como a da circulação nas rotundas, são apenas alguns dos fatores que contribuem para o aumento da sinistralidade no geral, que nunca são mencionados como causas, mas cuja fatura é, como as autoridades insistem em divulgar, em grande parte paga pelos motociclistas.

Resta-nos protegemo-nos o melhor possível, tanto com equipamento adequado, de qualidade e em bom estado, como com formação e treino. Muitos dos acidentes de que oiço falar referem motociclistas, alguns até de longa data, uns que regressam às lides das duas rodas ao cabo de alguns anos de interregno, outros que utilizam a moto esporadicamente, em pequenas distâncias, e por isso não podem contar com a experiência proporcionada por uma utilização frequente e intensiva. Para esses, pelo menos para os que gostam de acelerar muito, o que recomendo é, além de muito cuidado, tentarem conduzir mais regularmente e eventualmente até procurarem fazer um curso de condução avançada. Andar de moto é desfrutar da liberdade e não partir para a eternidade. E na selva das nossas estradas e urbes, o perigo espreita em cada esquina, em cada semáforo, em cada buraco, em cada veículo com que nos cruzamos. Por vezes até, porque não? outra moto! //

10 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 28 DUCATI PANIGALE V2 SUPERQUADRO FINAL EDITION
- 32 TRIUMPH BONNEVILLE T120 ELVIS PRESLEY
- 36 BMW R1300GSA
- 40 KOVE 800X PRO
- 42 MOTO MORINI CALIBRO
- 46 SWM URBAN 525 SIDE CAR
- 48 KYMCO SKYTOWN 125
- 50 KAWASAKI A HIDROGÉNIO



TESTE

- 64 LAMBRETTA X300 E G350
- 72 DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO
- 82 FB MONDIAL PIEGA 452

CONTRAPONTO

- 52 CFMOTO 450MT vs ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450 vs TRIUMPH SCRAMBLER 400X

DOSSIER

- 90 MOTOS DE CAIXA CARTA A2 (>125-500CC)

REPORTAGEM

- 132 DOUROON2WHEELS
- 136 CONCENTRAÇÃO DE FARO 2024

HISTÓRIA

- 144 MOTOS DE GUERRA - 1ª PARTE

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: OUTRA VEZ A SEGURANÇA
- 6 PEDRO ALPIARÇA: O APÊNDICE
- 8 VITOR SOUSA: O QUE É FEITO DELAS?
- 110 ADELINA GRAÇA: AS PESSOAS QUE ENCONTRAMOS PELO CAMINHO
- 122 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS A BELA DERVISH HOUSE...
- 148 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 150 SUSANA ESTEVES: O BELO SOM DO ALCATRÃO A RASGAR A PELE



FAZEDORES

José Fernandes
Rogério Carmo
António Soares
Miguel Ferreira

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

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

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW
MOTORRAD**



100% AVENTURA. 0% JUROS (TAN).

BMW F 900 GS DESDE 173€/MÊS.*

**TAN: 0,0%. TAEG: 1,4%. PRAZO: 49 MESES. MTC: 15.397,07€.
ENTRADA: 3.865,60€. PRESTAÇÃO FINAL: 7.265,71€.**

NO FIM DOS 4 ANOS DECIDES SE TROCAS, DEVOLVES OU COMPRAS A MOTO. CAMPANHA VÁLIDA DE 01.07.2024 A 30.09.2024 PARA TODOS OS MODELOS DA GAMA C, F E R 12, NÃO ACUMULÁVEL COM OUTRAS EM VIGOR E LIMITADA AO STOCK EXISTENTE.

* Condições em Select Motorrad (Crédito automóvel em taxa fixa) F 900 GS. PVP: 19.262,67€. MTIC: 16.015,70€. Comissão de abertura de dossier 175€. Comissão de gestão mensal: 3,60€ (incluída no valor da prestação). Despesa de Legalização final: 0€. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio e válidas nos concessionários aderentes, que atuem como intermediários de crédito a título acessório e para propostas aprovadas até 30-09-2024. Viatura não contratual. Informe-se junto da BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa.

**+18 ANOS
CARTA A2**

**5 ANOS
GARANTIA**

MAKE LIFE A RIDE**

bmw-motorrad.pt



Pedro Alpiarça
Senior Test Rider

O Apêndice

Quando Kubric representou aquele monolito escuro plantado em superfícies lunares, adorado por macacos, estaria longe de imaginar que um objecto semelhante estaria no centro das atenções da humanidade umas décadas depois. Embora mais pequeno, mas com as mesmas características hipnotizantes, o seu magnetismo sensorial capta o nosso foco, e a nossa percepção do meio envolvente fica toldada. Passamos a ter o universo na palma da mão, todas as respostas para a nossa existência e todas as certezas para as nossas convicções. Temos uma muleta incrível na eterna luta pela solidão ao mesmo tempo que vivemos completamente dependentes dessa tecnologia.

Sempre gostei daqueles primeiros segundos de concentração que antecipam o processo de controlo sobre a máquina. O capacete posto coloca-me numa zona de conforto, num propósito específico em que regresso a um lugar onde sou feliz. Aquela máquina que desafia as leis da física merece todo o meu respeito e compromisso, e eu aceito todos os seus riscos porque acredito que o pendor da balança favorece o meu equilíbrio emocional de forma inexorável.

Desligado de tudo, mas perfeitamente consciente do que sou, deixo-me guiar pelo instinto, numa espécie de telepatia mecânica (um paradoxo).

Ainda pertenço à geração que teve uma adolescência sem apêndices tecnológicos tão absorventes, em que os zeros e uns eram tímidos perante a magnitude da imaginação humana, e digo isto sem ter a pretensão de me imaginar melhor preparado para um quotidiano desafiante do que os meus filhos, por exemplo. Os tempos mudam mas a maneira como lidamos com as nossas paixões nunca deixou de ser uma jornada interior. Eu lia muito, uma e outra vez os mesmos artigos, e hoje em dia alimento a mesma obsessão num mundo digital imenso. Adaptei-me, sem ter a certeza de que evoluí.

Mas quando ando de moto volto ao eixo que me define, encontro a paz de não estar ligado a tudo e a todos, e volto a ser pó cósmico sem princípio nem fim, à procura do tamanho dos meus horizontes. Na certeza de que cada um de nós deveria ter algo que nos mostre a simplicidade da nossa finitude, partilho convosco o meu segredo. E sim, escrevi esta crónica no meu telemóvel... //

VERÃO NAKED SUZUKI



GSX-S125

~~Antes 4.499€~~
Agora 3.999€



SV650

~~Antes 7.899€~~
Agora 7.199€



GSX-8S

~~Antes 8.999€~~
Agora 7.999€



GSX-S1000

~~Antes 13.499€~~
Agora 12.299€

Campanha válida até 31 de agosto de 2024, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. O Preço inclui IVA. Despesas de Legalização e Transporte e ISV não incluídas. A Suzuki Portugal reserva-se no direito de alterar, sem informação prévia, as condições da campanha.



WWW.SUZUKIMOTO.PT





Vitor Sousa
Jornalista

O que é feito delas?

A minha geração teve a grata possibilidade de conduzir algumas das motos mais extraordinárias de sempre. Afirmo-o com convicção: isto (o motociclismo de hoje) não vai melhorar muito mais. A invasão da eletrónica e as restrições políticas ao uso da moto vão impor limitações às suas bases que, inevitavelmente, conduzirão a uma geração de “veículos de duas rodas” desprovidos de carácter e personalidade. Sim, eu sei, sou um pessimista...

É certo que, os tais da minha geração que nasceram nos anos 1960, cresceram nos 70 e atingiram o pico da sua realização pessoal e profissional no final dos anos 1990 começaram a andar de moto em “chaços” que tinham muita ‘chama’ e pouca estrutura, mas a evolução verificada nas duas últimas décadas do século passado, em matéria de projeção, desenvolvimento e fabrico – processo liderado pela fortíssima indústria japonesa – levou ao aparecimento de motos que ainda hoje deliciam quem se lembra delas, ou a quem as vê passar e até inveja perante muita coisa que se constrói hoje.

E não é só de nostalgia que falamos.

Um dos segmentos que maiores paixões suscitava era o da “moto de viagem”. As verdadeiras motos “Touring” como as Honda Pan-European, Yamaha FJ(R) ou BMW RT, eram motos estupendas, todas elas. Estes três casos – talvez as mais vendidas da categoria – na sua diversidade, com motores de quatro cilindros em V longitudinal, quatro cilindros em linha e dois cilindros ‘Boxer’, sempre com cilindradas acima dos 1000cc, de refrigeração líquida ou por ar/óleo

e transmissão por cardan (a FJ 1200 ainda era por corrente e refrigeração por ar; a 1300 de 2001 já apresentava cardan e motor “a água”), ofereciam um equilíbrio perfeito entre o desempenho que os motores, suspensões e travões ofereciam, o conforto para um ou dois ocupantes e também, devidamente equipadas, a capacidade de bagagem correspondente. O seu comportamento dinâmico, apesar do peso, distância entre eixos e concepção focada no conforto era impressionante, com um comportamento em curva que as distinguia claramente dos “transatlânticos” Gold Wing, Harley-Davidson ou quejandos.

E depois aconteceu o “Long Way Round” (2004). A mediática aventura de Charley Boorman, Ewan McGregor à volta do mundo, meticulosamente captada em vídeo por uma equipa de produção liderada por Claudio Von Planta que os seguiu, e que veio projectar um modelo específico de moto para um patamar poucas vezes (ou talvez mesmo nunca...) alcançado por alguma moto desde que Hildbrand e Wolfmuller iniciaram a produção em série de motociclos em 1894: a BMW R/GS.

Já havia quem viajasse em trails de grande cilindrada, claro, e mesmo quem utilizasse a GS (Gelande/Strasse... campo e estrada em alemão)... mas eram sobretudo aqueles maluquinhos que se perdiam dias, semanas, às vezes meses, em sítios recônditos do planeta, especialmente em África, em viagens a solo, sem câmaras nem produtores, e eminentemente espirituais.

A partir desse momento, com uma série na televisão a estrear na Sky e repetida quase de imediato na BBC, edição em DVD e livros publicados, estava lançada a semente para o fenómeno em que a GS

se transformou, de então até hoje. A moto, dotada daquele motor “com os cilindros para fora”, onde as canelas se esfolavam frequentemente, que só os polícias ou os “velhos” conduziam, tornou-se na moto referência do século XXI. Uma popularidade que a BMW – inteligentemente – soube semear, promover e cavalgar. Ao construir uma moto que, nalgumas das suas versões roçou a perfeição, a marca de Munique oferecia um produto que qualquer condutor – com muita, pouca ou nenhuma experiência, baixo ou alto, homem ou mulher – pudesse conduzir com uma sedutora sensação de segurança e facilidade (fruto em grande parte do baixo centro de gravidade que o motor ‘Boxer’ oferece).

O efeito nefasto do seu sucesso foi o de secar tudo à volta, qual eucalipto motociclístico, impondo uma referência que a concorrência se viu forçada a seguir e eliminando a categoria das grandes motos de Turismo do final do século passado e início deste. Só a BMW mantém a sua RT em produção e porque partilha boa parte dos componentes com... a GS.

Os viajantes de hoje (que os há mais do que alguma vez houve) sejam os que visitam continentes, ou os

que nunca passam da N2, ambos sonhando com a façanha de Boorman e McGregor, já não o fazem nas “streamliners” elegantes e aerodinâmicas de outrora, preferem a rudeza das formas, o desequilíbrio aparente das linhas e o perfil de aventureira.

Eu tenho saudades das outras. //



LOPES & LOPES

O seu concessionário Honda em Sintra

Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

219 229 195
lopeslopes.pt

Faça-nos uma Visita!



 **HONDA**

CBR650R | Desempenho de um puro motor de 4 cilindros



Mercado de motocicletas com saldo positivo na primeira metade de 2023

NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024, O MERCADO DE DUAS RODAS E TRICICLOS CRESCEU, EM COMPARAÇÃO COM O MESMO PERÍODO DE 2023, TOTALIZANDO 23.927 UNIDADES.

EM JUNHO de 2024, foram matriculados 159 ciclomotores, uma queda de 37,2 por cento em relação ao mesmo mês de 2023. No acumulado de Janeiro a Junho de 2024, as matrículas de veículos de duas rodas com cilindrada inferior a 50cc totalizou 901 unidades, representando um decréscimo de 22,8 por cento face ao período homólogo de 2023.

No mesmo período, foram matriculados 4.736 motocicletas, no total, o que representa um ligeiro crescimento de 0,7 por cento face a Junho de 2023. No total do primeiro semestre de 2024, foram matriculados 22.901 motocicletas, um aumento de 1,6 por cento em comparação com o mesmo período do ano anterior.

Os motocicletas elétricos registaram um decréscimo de 32,5 por cento em Junho de 2024, com apenas 54 unidades matriculadas. De Janeiro a Junho de 2024, as matrículas caíram 34,2 por cento, totalizando so-

mente 250 unidades.

No que diz respeito aos motocicletas com cilindrada até 125 cm³, em Junho de 2024 foram matriculadas 2.356 unidades, uma queda de 9,1 por cento face ao mesmo mês de 2023. Também no acumulado semestral, as matrículas destes veículos totalizaram 10.879 unidades, uma diminuição de 2,2 por cento em relação ao período homólogo de 2023.

Em Junho de 2024, foram matriculados 2.326 motocicletas com cilindrada superior a 125 cm³ um aumento de 14,5 por cento em relação a Junho de 2023. No acumulado do primeiro semestre de 2024, foram matriculados 11.772 motocicletas, representando um crescimento de 6,6 por cento face ao mesmo período de 2023.

Estes dados evidenciam uma ligeira recuperação no mercado de motocicletas, especialmente nos veículos com cilindrada superior a 125 cm³ //

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€

BLUROC
MOTORCYCLES

* Válido nos concessionários aderentes

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL



blurocmoto.pt/



bluroc_motorcycles/



31ª Concentração de Góis 2024

A CONCENTRAÇÃO DE GÓIS JÁ ANUNCIOU O SEU CARTAZ E ESTÁ A POSTOS PARA RECEBER MILHARES DE MOTOCICLISTAS EM MEADOS DO MÊS DE AGOSTO DE 2024.

ENTRE os dias 14 e 18 de agosto de 2024, todos os caminhos vão dar ao Parque Natural de Mototurismo em Góis, que acolhe a 31ª edição da Concentração Internacional de Motos.

Este evento, que promete ser um dos maiores encontros de mototurismo do ano, espera reunir milhares de entusiastas das duas rodas para momentos de convívio, animação e confraternização.

O cartaz oficial deste ano inclui uma programação musical variada e de alta qualidade, que terá lugar no Palco SAGRES. O alinhamento das bandas é o seguinte:

14 de agosto (quarta-feira):

- Guilherme Baptista
- Ruizinho Penacova
- Ugly Kid Joe

15 de agosto (quinta-feira, feriado):

- Doutor e os Aflitos
- Jabalizes
- Toy

16 de agosto (sexta-feira):

- XPTO
- Jorge Palma
- Hybrid Theory - The Linkin Park Tribute Show

17 de agosto (sábado):

- Funkoff
- David Antunes & The Midnight Band
- Moonspell

Além dos concertos, a concentração contará com encontros de Vespa e Mini-Trail, várias exposições, feira motrad, workshops, sunsets e DJ's, proporcionando uma experiência completa e diversificada para todos os presentes.

Os bilhetes gerais estão à venda online e também poderão ser adquiridos nas bilheteiras do evento.

Reveja imagens da Concentração de Góis 2023 //



CAMPANHA

TU É QUE ESCOLHES

APRILIA SR GT 125 DESDE 3.999€



aprilia®
SR GT

OFERTA DA LEGALIZAÇÃO
OU
OFERTA DOS ACESSÓRIOS
2 Capacetes Jet Aprilia + Top Case Aprilia



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.

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.



BMW descarta produção de motos elétricas de alta performance num futuro próximo

PARA JÁ, A BMW MOTORRAD NÃO PLANEIA EXPANDIR A GAMA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS DE DUAS RODAS.

NOS ÚLTIMOS quatro ou cinco anos, os fabricantes têm seguido a tendência de introduzir motos elétricas, com o objetivo de, eventualmente, substituir os modelos de combustão interna por versões totalmente elétricas nos próximos 6 a 10 anos. No entanto, a procura por estes veículos eletrificados tem sido inferior ao esperado, com vendas significativamente abaixo das expectativas.

Existem três fatores principais que afastam os motociclistas das duas rodas elétricas: autonomia, tempo de carregamento e preço. Atualmente, a autonomia média de uma moto elétrica produzida por qualquer fabricante varia entre 80 a 100 quilómetros por carga completa. Além disso, o tempo de carregamento continua a ser um problema, mesmo nos modelos equipados com carregadores rápidos são precisos de pelo menos 4 horas para uma carga completa. A tecnologia de troca de baterias, por outro lado, ainda está longe de ser viável na prática.

Por fim, devido ao elevado custo das baterias de lítio e de outros componentes, o preço médio destas motos elétricas é duas a três vezes superior ao dos modelos a combustão.

Dito isto, a marca alemã BMW Motorrad anunciou que não tem planos de expandir a sua gama de duas rodas

elétricas, e afirmou que as versões de alta performance de motos elétricas não estão nos seus planos, pelo menos nos próximos 2 ou 3 anos.

"Escutamos atentamente os pedidos do nosso público," disse Markus Flasch, CEO da BMW Motorrad. "Ao mesmo tempo, observamos de perto a concorrência no mercado e o que está a ser lançado. Se combinarmos ambos os aspetos, chegamos à conclusão de que o momento para motos elétricas de alta performance provavelmente ainda não chegou... Não pensamos que vamos precisar de uma moto elétrica com mais potência nos próximos 2 ou 3 anos," acrescentou Flasch.

Atualmente, a marca alemã tem duas ofertas no segmento de motos elétricas, já testadas pelo Andar de Moto: a CE 04 e a CE 02.

Ambas destinadas a uma utilização urbana diária e descontraída, fortemente marcadas por uma imagem inovadora e impactante.

A CE 04, apresenta uma autonomia de 130 quilómetros e a sua bateria é derivada diretamente da linha de veículos elétricos BMW iX.

A CE 02 oferece três modos de condução, um ecrã LCD completo e um tempo de carregamento rápido de apenas 3 horas. //

QJ SRT700X

6
ANOS
GARANTIA
QJ



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

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

Cores ● Vermelho ● Cinzento ● Branco

Let's connect!



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

QJ Motor Portugal
Importador exclusivo:

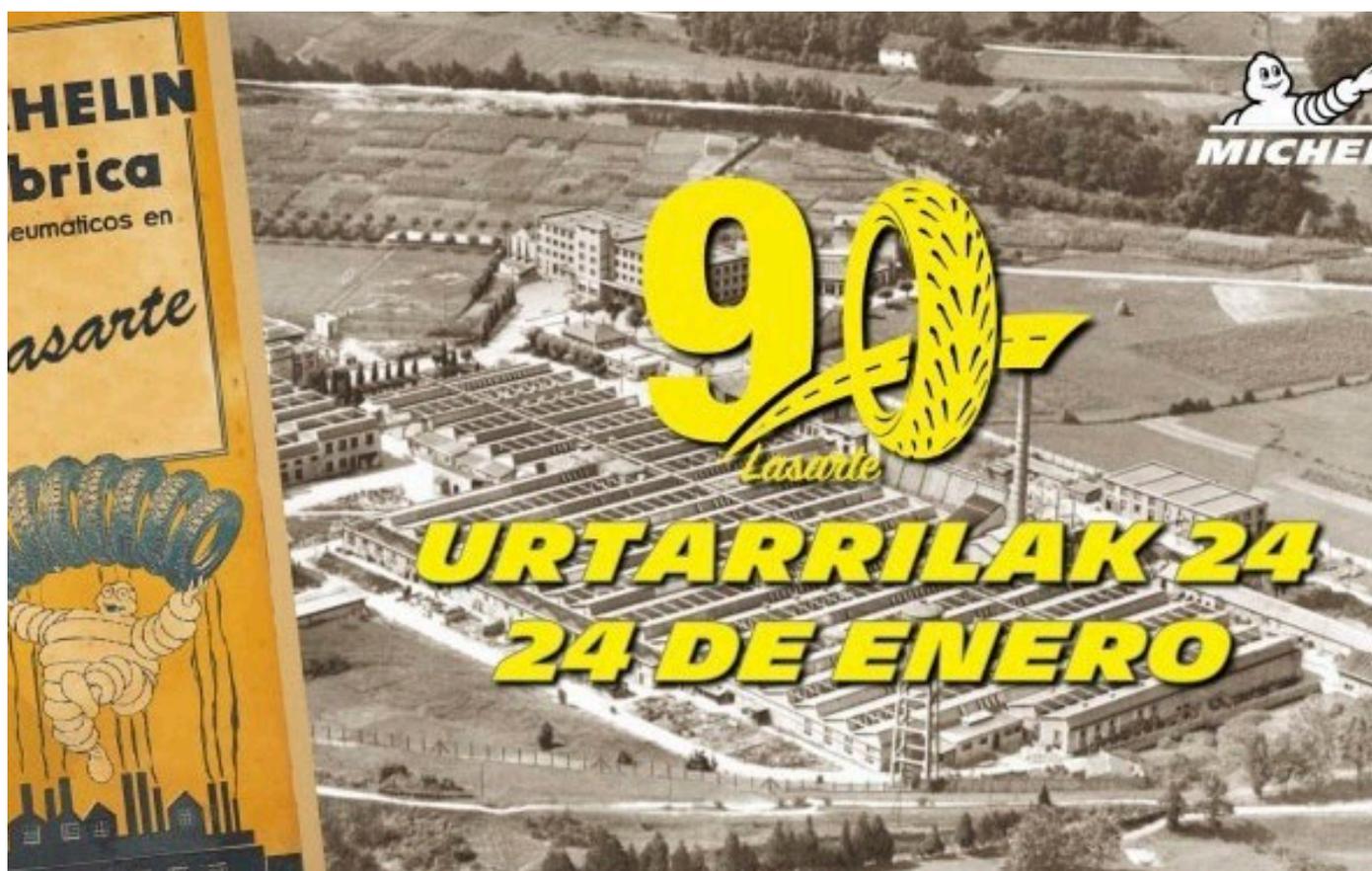
MB Motor Portugal

**ALWAYS
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL



Fábrica da Michelin em Lasarte Cumprir 90 Anos

A FÁBRICA DA MICHELIN EM LASARTE, ESPANHA, CELEBROU 90 ANOS DE OPERAÇÃO, CONSOLIDANDO-SE COMO UM POLO DE INOVAÇÃO E REFERÊNCIA MUNDIAL NO FABRICO DE PNEUS PARA MOTOS.

DESDE a produção do seu primeiro pneu a 24 de janeiro de 1934, destinado a um veículo de turismo e pertencente à série Confort, a unidade de Lasarte tem sido sinónimo de progresso e revolução na indústria dos pneus.

A origem da fábrica remonta a 1932, quando a Michelin escolheu Lasarte pela sua localização estratégica próxima à fronteira francesa e pelas excelentes vias de comunicação. Desde então, Lasarte tem marcado a história com inúmeros marcos significativos: em 1934, fabricou-se o primeiro pneu de turismo, o Doleance, revolucionário pela sua capacidade de percorrer mais de 15.000 km. Entre 1936 e 1945, durante a Guerra Civil Espanhola e a Segunda Guerra Mundial, a fábrica adaptou-se às necessidades da época, criando o "Serviço Médico" em 1940 e prestando apoio social

e humanitário. De 1950 a 1980, a Michelin e Lasarte cresceram em paralelo, contribuindo para a industrialização da região e produzindo uma vasta gama de pneus, exceto para aviões. De 1980 a 2007, houve uma reorganização industrial para especialização no fabrico de pneus de moto. Desde 2007, Lasarte tornou-se um centro de inovação mundial no fabrico de pneus de moto de altas prestações, tanto para estrada quanto para circuito, e no desenvolvimento de novos tecidos e membranas de grandes dimensões.

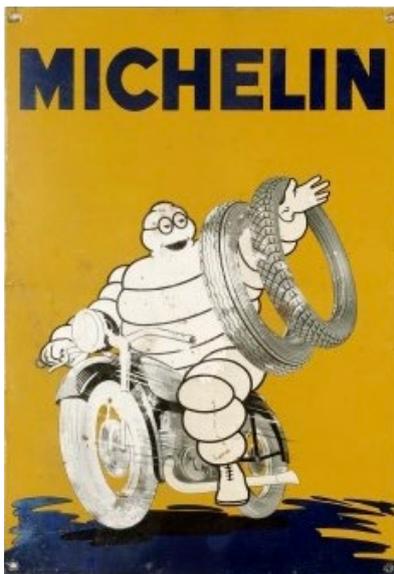
A fábrica de Lasarte possui uma capacidade de produção anual de mais de 12.000 toneladas de pneus, dependendo das vendas. Em alinhamento com a indústria 5.0, a fábrica foca-se na melhoria contínua das condições ergonómicas, qualidade dos produtos e impacto ambiental, através da automatização, roboti-

zação e digitalização dos processos. Lasarte é um exemplo de excelência operacional, com um fluxo de produção totalmente automatizado.

Cerca de 9.000 pessoas já trabalharam na fábrica desde a sua criação e, atualmente, o efetivo é de 490 trabalhadores. A Michelin está empenhada em aumentar a sustentabilidade das suas operações, com a meta de utilizar 40% de matérias-primas sustentáveis até 2030 e alcançar 100% até 2050.

Lasarte exporta mais de 90% da sua produção, principalmente para a Europa e América, sendo a marca um nome de referência no segmento de motos desportivas, de estrada e off-road. A fábrica mantém uma estreita relação com os principais construtores de motos, desenvolvendo produtos em conjunto e fornecendo pneus para diversas competições nacionais e internacionais, exceto MotoGP.

Com mais de 130 anos de investigação na ciência dos materiais, a Michelin é líder mundial na fabricação



de compósitos e na oferta de experiências que transformam vidas. A empresa inova constantemente para produzir pneus de alta qualidade e componentes essenciais para vários setores exigentes, como mobilidade, construção, aeronáutica, energia de baixas emissões de carbono e saúde.

A Michelin está ainda comprometida com a sustentabilidade e o progresso humano, utilizando a sua experiência em compostos poliméricos para criar produtos e soluções avançadas, desde inteligência artificial para frotas profissionais até às recomendações do

prestigiado Guia Michelin.

A fábrica da Michelin em Lasarte não é apenas um marco histórico, mas também um centro de excelência e inovação. Celebrando 90 anos de contribuição para a indústria e a comunidade, Lasarte continua a liderar o caminho para um futuro mais sustentável e tecnologicamente avançado. //

CAISMOTOR

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



Marcação rodoviária inovadora para motociclistas faz sucesso



A ESCOLHA DA LINHA CORRETA NUMA CURVA É ESSENCIAL PARA A MAIOR SEGURANÇA DOS MOTOCICLISTAS.

O KfV, Kuratorium für Verkehrssicherheit, da Áustria, investigou o efeito de marcações rodoviárias inovadoras para motociclistas nas curvas perigosas no Tirol e comprovou o seu sucesso: as elipses pintadas a branco nas vias resultaram numa escolha mais segura das trajetórias nas curvas e numa redução de 80% no número de acidentes de moto.

Abordar as curvas de forma segura, seguindo a linha correta, é um imperativo para os motociclistas. A prova está nas estatísticas de acidentes que mostram que a maioria dos acidentes de moto nas estradas da Áustria ocorre nas curvas.

A causa de muitos desses acidentes de moto é a escolha incorreta da trajetória da curva, se o corpo se inclinar demasiado para a esquerda numa curva à esquerda, entrando na faixa de rodagem oposta, é muitas vezes impossível evitar um acidente quando surge tráfego em sentido contrário. Mesmo que se consiga evitar a colisão com o veículo oposto, a moto é bruscamente endireitada, e o traçado transforma-se numa curva mais apertada, uma manobra de condução difícil que nem sempre resulta.

Os dados de acidentes da Statistics Áustria, analisados pelo KfV, mostram que a escolha da linha de condução errada, muitas vezes leva diretamente a desastres. "Sair da estrada pelo lado direito numa curva à esquerda" é o segundo tipo de acidente de moto mais comum, após o "cair da moto". Isto prova a importância de escolher uma linha de condução segura, especialmente em curvas apertadas e cegas.

Para reduzir o elevado risco de acidentes nestas áreas perigosas, a equipa de pesquisa do KfV, em colaboração com o governo do Tirol, as autoridades

regionais e os departamentos locais de manutenção rodoviária, desenvolveu um novo tipo de marcação rodoviária.

Em 2019, foram utilizadas películas elípticas brancas em 19 curvas críticas do Tirol, em locais onde outras medidas de mitigação já tinham falhado. A análise antes e depois mostra um resultado impressionante: o suporte visual inovador levou a uma redução de 80% no número de acidentes de moto nas curvas testadas.

No estado alpino do Tirol, devido à topografia, existem algumas curvas notoriamente perigosas. Estas curvas de alto risco foram examinadas detalhadamente pela equipa de pesquisa do KfV em termos de taxas de acidentes e também verificadas no local com uma moto. Como medida de segurança de implementação rápida, a instalação de elementos de orientação ótica no chão foi colocada no topo da lista de tarefas da equipa do projeto.

A equipa interdisciplinar do KfV aproveitou este princípio básico de técnica de condução em duas rodas, promovido nas escolas de condução, ao desenvolver as novas marcações elípticas.

No início do verão de 2019, as 19 curvas de risco selecionadas nas estradas rurais tirolesas foram equipadas com as novas marcações no pavimento.

Os motociclistas geralmente evitam pisar as marcações rodoviárias, mesmo que estas sejam suficientemente aderentes e antiderrapantes, pelo menos quando novas e especialmente quando chove.

Mas neste caso foi utilizado um material especial, a película 3M Stamark 380 que, devido ao seu coeficiente de fricção particularmente alto e à ca-

pacidade de ser conduzido imediatamente após a aplicação, não afeta a aderência dos motociclos.

Em 2023, todos os locais de acidente identificados no estudo piloto de 2019 foram reexaminados, levando em conta a redução da quilometragem em 2020 e 2021 devido à pandemia. A última verificação forneceu feedback encorajador:

As linhas de condução nas curvas foram efetivamente influenciadas com sucesso, graças a esta inovadora marcação na rodovia ao longo da borda direita da linha central: a maioria dos motociclistas evitou conduzir sobre as elipses e escolheu as suas linhas de condução a uma distância segura do centro da estrada. Em todas as 19 curvas, houve apenas um total de quatro acidentes de moto com ferimentos pessoais entre julho de 2019 e o final de 2021. A diminuição nos acidentes de moto nas 19 curvas de teste é de 80% (uma prova clara do efeito de segurança causado pelas elipses).

Com base nas descobertas mais recentes, a equipa de pesquisa do KfV recomenda as seguintes medidas para atenuar curvas propensas a acidentes:

Elipses que salvam vidas: as marcações elípti-

cas testadas no teste prático tirolês para fornecer orientação visual e influenciar a escolha da linha de condução para motos mostraram ser uma medida de segurança eficaz em curvas à esquerda e à direita.

Elementos de guia amigáveis para motociclistas: no interesse de uma infraestrutura indulgente, devem ser colocados o mínimo de obstáculos possível na linha potencial de queda dos motociclistas.

Evitar e reparar curvas com raio cada vez mais estreito: curvas com saída mais fechada são um risco massivo e não apenas para motociclistas. Estes traçados devem ser evitados na construção de estradas futuras, e as curvas existentes devem ser reparadas.

As marcações com formato de elipses que salvam vidas também estão a caminho do sucesso internacional. Estudos piloto sobre marcações rodoviárias que aumentam a segurança para estradas de uma só faixa estão também em andamento em países como Alemanha, Suíça, Luxemburgo, Escócia, Espanha e Austrália.

Será que iremos ver esta medida de segurança a ser aplicada nas estradas de Portugal? //

Malaguti
THE SPIRIT OF BOLOGNA

MISSION 125
AGORA
3 099€*
~~3 299€~~

DRAKON 125
AGORA
3 399€*
~~3 699€~~

Olá Verão

PROMOÇÃO DE 5 DE JULHO A 31 DE AGOSTO. LIMITADO AO STOCK EXISTENTE!

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

IMPORTADOR:

MOTOXPPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

*Acresce Despesas de Legalização e Transporte.



malaguti.bikes



malaguti_bikes



Cyclone Motor chega a Portugal e Espanha

CYCLONE MOTOR, A MARCA PREMIUM DO GRUPO ZONGSHEN, CONFIRMA A SUA CHEGADA A PORTUGAL E ESPANHA ATRAVÉS DO GRUPO MULTIMOTO.

O GIGANTE asiático Zongshen decidiu finalmente dar o salto para a Europa com a sua marca de motos premium, Cyclone Motor, como principal aposta. Nesta emocionante aventura que está apenas a começar, será o Grupo Multimoto o responsável pela sua distribuição na Península Ibérica. O vasto conhecimento do grupo luso no mercado das motos, com mais de 30 anos de experiência em Portugal e Espanha, aliado à experiência tecnológica e solvência da marca asiática, garantem um produto de qualidade, atraente e acessível. Uma gama completa para todos os entusiastas das duas rodas em Portugal e Espanha, desde os iniciantes no mundo das motos até aos motociclistas mais experientes.

O Grupo Zongshen tem décadas de experiência na produção não só para muitos mercados, mas também no desenvolvimento e fabrico de múltiplos modelos

e componentes para várias marcas europeias, sejam motores ou produto final. Esta enorme experiência no setor das motos fez do Grupo Zongshen um dos três maiores grupos asiáticos fabricantes de motores e motos. Fundada em 1982, a empresa especializou-se na investigação, desenvolvimento e fabrico de motos, motores e componentes com o objetivo de suprir as demandas dos clientes e criar valor em múltiplas dimensões.

Graças à sua filosofia de trabalho, a empresa está entre as 500 maiores da indústria chinesa e no top 30 das melhores empresas da indústria automóvel chinesa. Esta evolução e crescimento confirmam-se agora com a sua chegada à Europa. E que melhor maneira de começar num mercado tão competitivo do que com a marca premium, Cyclone Motor.

Segundo Saúl Orviz, Country Manager da Multimoto

Espanha: “A chegada da Cyclone ao mercado europeu, começando por Espanha como primeiro mercado e com o apoio da Multimoto, não é por acaso. Se combinarmos a experiência e o ‘know-how’ do Grupo Multimoto com o Grupo Zongshen, ambos com mais de 30 anos de história, temos sem dúvida uma equação vencedora. Desde a última EICMA, onde a Cyclone estreou como expositor, não deixou ninguém indiferente e posso adiantar que não o fará; o projeto, a gama, os modelos, as tipologias e as cilindradas destinam-se a cobrir todos os nichos de mercado de sucesso, tornando a Cyclone numa marca 100% completa.”

Desta forma, a marca premium do gigante asiático, criada em 2017, inicia a sua trajetória em Portugal e Espanha, graças ao apoio e distribuição exclusiva do reconhecido Grupo Multimoto, com três modelos em 2024, dois de estilo trail e um naked:

-**Cyclone RX1:** A trail RX1 com motor de 125cc é uma moto de início que chega completamente equipada com conjunto de malas para oferecer uma experiência autêntica em todo tipo de terrenos. Além disso, o seu design ergonómico e confortável, o desempenho excepcional e a qualidade insuperável dos seus componentes fazem dela a companheira ideal.

-**Cyclone RX4:** Esta moto bicilíndrica de 401 cc redefine

as normas das deslocações diárias, fundindo versatilidade todo-o-terreno com uma fiabilidade comprovada e um desempenho otimizado tanto para uso off-road como on-road. Uma trail para aqueles que acabaram de obter a carta A2 e procuram a tecnologia e qualidade nas suas experiências sobre duas rodas.

Cyclone Battlo: Com a sua presença imponente, esta naked projeta o seu carácter decidido, transportando o ADN da marca: diversão e desportividade. Equipada com um motor de 4 tempos e 125 cc de refrigerado por líquido, juntamente com uma forquilha invertida na dianteira e um peso de 149 kg, a Battlo é uma moto ágil que surpreende com o seu alto desempenho.

Com este pequeno passo, a marca do Grupo Zongshen revela apenas a ponta do iceberg do que está por trás da Cyclone, que atualmente conta com uma gama de motos para o mercado asiático que abrange praticamente vinte modelos com cilindradas desde os 125cc até aos 700cc.

Na Europa, muito em breve, serão reveladas novidades da gama de scooters, com uma completa variedade de modelos desde 125cc a 400cc e outros modelos trail de 650 cc e até algumas custom e neo-retro. Do mesmo modo, a Cyclone também prevê trazer ao nosso país várias opções de motos desportivas e naked, desde 125cc a 700cc. //



#BeyondTheCity.

Uma nova geração de capacetes Jet que promete ser uma referência no segmento Sport-Touring.

ECE  SunVisor  1350 g ± 50



 Multimoto

 multimoto.pt  info@multimoto.pt



Inscrições Abertas para o Portugal de Lés-a-Lés Off-Road

O PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS 2024 IRÁ LIGAR VILA POUCA DE AGUIAR A ALBUFEIRA, OFF-ROAD, ENTRE OS DIAS 2 E 5 DE OUTUBRO.

ESTÁ de regresso a grande aventura do todo-o-terreno nacional com a 9.ª edição do Portugal de Lés-a-Lés Off-Road. As inscrições já estão abertas e podem ser realizadas no site, onde também é possível descobrir algumas das novidades introduzidas no evento para uma maior facilidade logística e conforto dos participantes.

Limitado a 300 mototuristas, o evento oferece uma oportunidade única para descobrir o país fora dos trajetos convencionais. Em 2024 a organização, da responsabilidade da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), irá internacionalizar o evento com uma viagem até Valverde del Fresno, atravessando a fronteira luso-espanhola no final da primeira de três etapas. Esta localidade será o ponto de partida para a segunda jornada, que ruma ao Alandroal, cada uma com cerca de 300 quilómetros.

Ao todo, serão cerca de 1000 km por estradões de terra batida, ligações rurais e alguns caminhos de cabras, limitando o asfalto ao essencial para ligar os troços de 'off-road'. A travessia do mapa nacional promete uma aventura de superação pessoal, desafios e muita diversão, com algumas novidades para facilitar a participação.

Para aqueles que preferem não viajar com a moto até ao local de partida ou desde a chegada até casa, existe um serviço de transporte de motos e bagagem, com pontos de recolha e entrega em Lisboa, Porto e Faro. Este serviço, garantido por uma empresa especializada, inclui o transporte de sacos ou malas fixas nas motos,

poupando os pneus com perfil mais aventureiro.

Os participantes podem ainda integrar a família ou amigos na festa, inscrevendo-os como equipa de apoio. Esta inscrição garante acesso aos parques fechados no final das etapas, aos jantares dos quatro dias e às t-shirts do evento.

Relativamente aos pneus, será obrigatório o uso de pneumáticos tipo trail ou enduro em todas as motos, independentemente da cilindrada ou tamanho, desde as scooters às maxi-trail. As Verificações Técnicas terão lugar no dia 2 de outubro, em Vila Pouca de Aguiar.

As inscrições têm um preço de 325 € para os portadores de cartão de Motociclista da FMP e estão limitadas a 300 participantes por questões logísticas. As inscrições encerram a 15 de setembro, mas é aconselhável inscrever-se rapidamente, pois, tal como nas edições anteriores, é provável que esgotem antes dessa data.

Esta é uma oportunidade imperdível para uma aventura memorável através de serras e planícies, vinhedos e montados, subidas intermináveis e descidas de cortar a respiração, desde as estreitas veredas nortenhas até aos vastos estradões alentejanos. Uma festa de paisagens únicas, muitas vezes acessíveis apenas por alguns dos trilhos mais recônditos e desconhecidos do fora de estrada. Para participar, basta ter alguma experiência de condução fora do asfalto.

Inscreva-se já e prepare-se para uma aventura inesquecível! //

MOTO GUZZI SUMMER DAYS



OFERTA DA DOCUMENTAÇÃO NO VALOR DE 665€

+

1.000€ EM ACESSÓRIOS MOTO GUZZI

**Marca um Test Ride no Concessionário Autorizado Moto Guzzi
mais perto de ti e vive um verão inesquecível.**

Campanha válida para V7, V85 E5, V9 e V100 de 15 de julho a 30 de setembro de 2024 nos Concessionários Moto Guzzi aderentes.


MOTO GUZZI®

WWW.MOTOGUZZI.PT  



Setúbal Custom Weekend 2024

A 9ª EDIÇÃO DO SETÚBAL CUSTOM WEEKEND 2024

O **SETÚBAL CUSTOM WEEKEND** já se tornou uma referência para os amantes das duas rodas, conferindo à cidade de Setúbal o título de "Capital da Customização".

Em 2024 está de regresso para que os cerca de 40.000 visitantes esperados desfrutem de um conjunto de atividades culturais que fazem da cidade uma Meca para os fãs da personalização de motos em geral, e das Harley-Davidson em particular.

Considerado um evento de referência na "Cultura Custom" da Península Ibérica, o Setúbal Custom Weekend 2024 vai começar no sábado, dia 28 de setembro de 2024, com abertura ao público entre as 10 e as 24 horas, e no domingo, dia 29, entre as 10 e as 19 horas.

Nesta edição, estarão presentes cerca de 120 expositores, nacionais e estrangeiros, proporcionando aos visitantes a oportunidade de assistir a concursos de customização de motos e de capacetes, execução de trabalhos ao vivo, exposição de motos e carros clássicos, e desfrutar da habitual "boa vibe" característica do Setúbal Custom Weekend. Tudo isto num fantástico local junto à praia, com a Serra da Arrábida como pano de fundo.

Além disso, um dos visitantes poderá ainda ganhar uma viagem aos Estados Unidos da América para visitar o Museu da Harley-Davidson em Milwaukee, num sorteio a realizar no último dia do certame. Pela segunda vez, será também realizado um curso de condução defensiva, ministrado pela GNR, fruto da parceria estabelecida entre a organização do evento e a referida entidade.

Várias atividades surpresa irão ser patrocinadas pela

Seguro Directo do Grupo Ageas, e o patrocinador principal do evento, a Harley-Davidson, irá apresentar no Setúbal Custom Weekend alguns dos novos modelos da lendária marca americana, permitindo aos visitantes a realização de test rides a diversos modelos.

O habitual passeio de moto no domingo de manhã pela região também é outro atrativo, pois faz parte da mística deste evento e permite desfrutar de andar de moto por estradas deliciosas com paisagens maravilhosas.

Sendo um evento inclusivo e de cariz familiar, mantém-se uma zona de diversão para as crianças, muita street food selecionada e, claro, a praia mesmo ali ao lado!

A oferta musical será composta pela atuação de quatro bandas no sábado e duas bandas no domingo: Os Cardosos, El Pavoni & The Moonshine Tones, Rocking Horse, The Javalis e Impossobly Funky, além da presença de um DJ para animar nos intervalos das bandas. //





EICMA 2024, Milão celebra 110 anos de motociclismo na sua 81ª edição

O SALÃO DE MILÃO, EICMA, COMEMORA 110 ANOS DE EXISTÊNCIA EM 2024 E ESTÁ PRONTO PARA CELEBRAR COM ESTILO A SUA 81ª EDIÇÃO, DE 5 A 10 DE NOVEMBRO DE 2024 NA FIERA MILANO-RHO.

O LEMA escolhido, "Eicma. Deixamos a nossa marca há 110 anos", é um manifesto do próprio evento internacional, que se destaca numa imagem que retrata, com um traço artístico, o rasto deixado pela passagem de uma moto.

A explicar a sua inspiração está o presidente da EICMA, Pietro Meda, que sublinha como "a EICMA marca um antes e um depois a cada ano: no final de cada edição, o mundo das duas rodas, bem como o da mobilidade, já não são os mesmos: transformam-se, evoluem, dão um passo em frente."

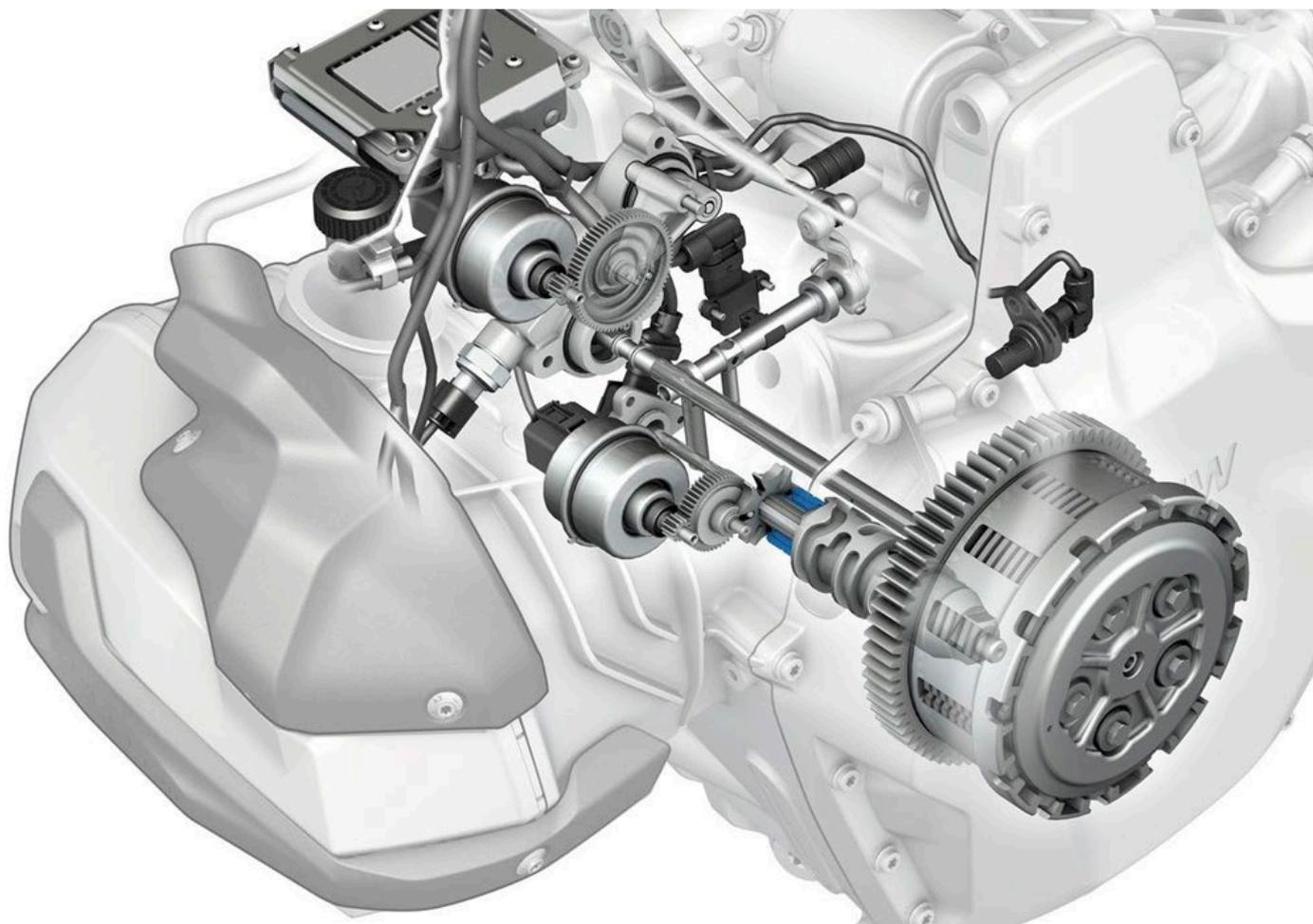
"O objetivo," afirmou o CEO Paolo Magri, "é, portanto, celebrar a história, a evolução da marca EICMA e a sua função exclusiva para a indústria e a sua cadeia de fornecimento, mas acima de tudo, um feito único no mundo, que provavelmente não tem precedentes entre feiras de qualquer natureza. E é o próprio Lorenzo Marini, artista, publicitário, co-fundador e diretor criativo da agência milanese Yes Marini, que novamente assinou a campanha da EICMA, que expressa o significado do seu trabalho criativo."

"A diferença entre o produto e a marca," disse Marini, "é que enquanto o produto faz, a marca é. Enquanto o produto deixa uma memória, a marca deixa uma marca. A Eicma teve o grande privilégio de deixar marcas durante 110 anos. Mesmo na aparência de uma moto, conta a beleza da velocidade, o prazer da liberdade, a viagem no tempo."

O caminho para a EICMA 2024 está, portanto, aberto. Os dias de terça-feira, 5 de novembro, e quarta-feira, 6 de novembro, estão reservados para profissionais do setor, enquanto a abertura ao público em geral está marcada de quinta-feira, 7 de novembro, a domingo, 10 de novembro.

Esta promete ser uma edição marcada por grandes números, grandes retornos e ofertas de exposições e entretenimento únicas e envolventes.

Os interessados em visitar este incontornável evento, que continua a marcar o mundo das motos, podem contar com uma bilheteira online disponível a partir dia 1 de agosto de 2024. //



BMW confirma novos modelos com caixa de velocidades semi-automática

A BMW ANUNCIOU QUE MAIS DOS SEUS MODELOS IRÃO RECEBER O TRATAMENTO SEMI-AUTOMÁTICO, SEGUNDO REVELOU REINER FINGS, GESTOR DE PRODUTO PARA A BMW GS E GS ADVENTURE.

ESPERA-SE que mais modelos da BMW Motorrad sejam disponibilizados com o novo sistema de caixa de velocidades semi-automática Automated Shift Assistant (ASA) da marca. A informação foi confirmada à MCN durante o lançamento da nova R1300GS Adventure, que terá uma versão equipada com ASA.

Em palavras direcionadas à MCN, o responsável pela linha Adventure, na data de lançamento da nova R1300GS Adventure afirmou: "Decidimos, desde os primeiros estágios, incluir este sistema na R1300GS Adventure. É necessário desenvolver todo o motor para que esteja preparado para essa opção," explicou Fings.

O desenvolvimento do motor boxer de 1300cc começou há cerca de cinco anos e o sistema ASA permite ao motociclista realizar trocas de marcha manuais sem necessidade de acionar a embraiagem, oferecendo também um modo totalmente automático. Não há manete de embraiagem, mas esta é operada por atuadores elétricos ao arrancar, parar e mudar de relação.

O pedal de mudanças convencional está ligado a um pequeno eixo situado dentro do motor, através de um sensor que detecta quando o motociclista move a alavanca para cima ou para baixo.

A GSA é a primeira BMW a receber o sistema ASA, mas será compatível com outros modelos futuros de 1300cc. "As R1300GS não estão sozinhas, os modelos irmãos virão e podem ter a certeza que seguirão o mesmo caminho," afirmou Fings. Isto faz sentido considerando que os modelos R1250RS, R1250RT e R1250R usam a mesma versão do motor de 1254cc da BMW, utilizado na antiga R1250GS vão ser descontinuados, e as novas versões irão também, em breve, adotar a nova unidade de 1300cc.

Além disso, a BMW revelou este ano um conceito naked equipado com motor boxer twin maior de dois litros, chamado R20, que também poderá incluir esta tecnologia no seu desenvolvimento.

Não se trata apenas de grandes motores twins, com Fings a sugerir que poderemos ver o sistema ASA noutras aplicações. "Por exemplo, quando em circuito ou algo assim, trocar de velocidade de forma muito rápida... é realmente interessante."

Em abril, surgiram rumores de que a BMW estaria a planear uma entrada no campeonato mundial de MotoGP em 2027, coincidindo com a chegada de novos regulamentos técnicos que reduzirão a capacidade de 1000cc para 850cc.

As mudanças mais rápidas das relações de caixa têm sido essenciais nas corridas de Grande Prémio há décadas, com a Honda a introduzir a primeira caixa de velocidades seamless inspirada na Fórmula 1 em 2011, por isso a BMW estará ansiosa para explorar qualquer vantagem tecnológica possível sobre os outros fabricantes.

Embora Fings e a sua equipa estejam entusiasmados com a tecnologia e o seu potencial para ser disseminada para outros modelos, estão ciente de que muitos motociclistas precisam de ser convencidos da necessidade deste sistema nos futuros modelos.

"Um motociclista é muito conservador," acrescentou. "É algo que divide o público motociclista em 50/50 – uns dizem 'isto pode ser o futuro' e outros dizem 'sou capaz de manusear a caixa de velocidades, não preciso de nenhuma automatização'."

"Porque poder mudar manualmente e também poder mudar para o modo automático é algo que dá ao motociclista espaço para desfrutar de andar de moto de uma maneira diferente," continuou o responsável da BMW.

"Não há manete. Apenas carregue no pedal para engrenar a primeira, acelere, e a magia acontece." //



O último adeus AO MOTOR SUPERQUADRO

Em homenagem ao ícone dos motores bicilíndricos a Ducati lançou a versão exclusiva Panigale V2 Superquadro Final Edition.



» [Galeria de fotos aqui](#)

A Ducati apresenta a Panigale V2 Superquadro Final Edition, uma edição limitada e numerada de 555 unidades, em tributo ao mais sofisticado motor bicilíndrico que já produziu, o Superquadro. Esta moto colecionável marca o capítulo final da história deste motor icônico, que tem sido a alma das Ducati Superbikes e Supersport há mais de três décadas.

A Panigale V2 Superquadro Final Edition, que estará disponível em outubro de 2024, vem acompanhada de um certificado de autenticidade e uma capa exclusiva. Esta edição especial celebra a evolução e os triunfos do motor Superquadro, desde a sua criação em 2011 para a Panigale 1199 até às conquistas mais recentes nos campeonatos de Supersport com Nicolò Bulega.

O motor Superquadro, reconhecido pela sua relação de diâmetro e curso, estabeleceu novos padrões de potência e sofisticação. Evoluiu entre versões de 898 cc, 955 cc 1285cc de cilindrada e foi responsável pelo primeiro título mundial de Supersport para a Ducati, em 2023. Com componentes de alta qualidade, como cárteres

de alumínio NikaSil e cabeças em magnésio, o Superquadro destacou-se pela sua compacidade e rigidez, contribuindo para quadros inovadores.

A Panigale V2 Superquadro Final Edition está equipada com o motor de 955 cc, oferecendo 155 cv de potência às 10.750 rpm e um binário de 104 Nm às 9.000 rpm. A sua pintura exclusiva Superquadro Tribute, criada pela Drudi Performance em colaboração com o Centro Stile Ducati, utiliza as cores tradicionais da marca: branco, vermelho, preto e cinzento, com detalhes que realçam a forma e o caráter desportivo da moto.

A moto também inclui um avançado pacote eletrónico baseado numa plataforma inercial de 6 eixos, garantindo segurança e controlo com funcionalidades como ABS Cornering EVO, Ducati Traction Control (DTC) EVO 2, Ducati Wheelie Control (DWC) EVO e Ducati Quick Shift up/down (DQS) EVO 2. A suspensão Öhlins, os poisa-pés ajustáveis Rizoma em alumínio maquinado, e vários componentes em fibra de carbono completam a lista de características premium.

Para os entusiastas de circuitos, a Panigale V2 Superquadro Final Edition oferece um kit para



APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V2 SUPERQUADRO FINAL EDITION*



remoção da matrícula e espelhos, e uma tampa de depósito de competição em alumínio maquinado, além de estar equipada com um módulo GPS para utilização de dados DDA.

A Panigale V2 Superquadro Final Edition, com a sua mesa de direção exclusiva numerada e uma animação única no painel de instrumentos, é uma verdadeira peça de colecionador. Disponível a partir de outubro de 2024, esta moto representa a despedida e a celebração de um motor que deixou uma marca indelével na história das Superbikes. //



DEDICADO À PROTEÇÃO

PROPRIEDADE DA MESMA FAMÍLIA
SETE DÉCADAS E A SEGUIR CONTANDO

**PROVEN
PROTECTION**
MEETS **ECE R22-06**



QUANTIC





Agora **OU NUNCA**

Triumph Motorcycles revela impressionante T120 Elvis Presley Limited Edition, uma edição exclusiva e numerada, com apenas 925 unidades disponíveis em todo o mundo.

Celebrando Elvis Presley e a fascinante história das suas Bonneville da "Memphis Mafia", a Triumph Motorcycles apresentou a deslumbrante T120 Elvis Presley Limited Edition.

Combinando estilo autêntico e desempenho moderno, com um design detalhado e distinto, esta T120 inspirada no icónico desempenho de Elvis no 'Comeback Special' de 68, é uma moto verdadeiramente única.

A T120 exibe o inconfundível letreiro dourado ELVIS, representando as luzes do palco, juntamente com a assinatura de Elvis Presley, que se destacam no depósito e nas laterais. Os fãs mais dedicados descobrirão ainda mais detalhes fascinantes relacionados com Elvis, incluindo um discreto emblema "Taking Care of Business in a Flash", um mantra pessoal de Elvis e um design presente nos colares entregues aos membros da sua "Memphis Mafia".

A cor Carnival Red foi inspirada na custom Bonneville J Daar, criada para angariar fundos para a Elvis Presley Charitable Foundation em 2023. Tal como a Bonneville T120 TT, que apareceu na

comédia western 'Stay Away Joe', e as Bonneville entregues à "Memphis Mafia" em 1965, a moderna T120 mantém o DNA icónico da Bonneville, com uma silhueta intemporal e um tanque esculpido que terá então impressionado Elvis.

As riscas no depósito em Aluminium Silver complementam os guarda-lamas listrados, acentuados por detalhes em linha dourada pintados à mão. Um acabamento cromado profundo e de alta qualidade foi aplicado a componentes selecionados, incluindo o sistema de escape, duplo com silenciadores clássicos, adicionando detalhes brilhantes a este modelo icónico.

Esta colaboração especial oferece aos fãs de motos e música uma oportunidade inédita de possuir um pedaço da lenda de Elvis e também da Triumph. Com uma produção imitada a 925 unidades, para todo o mundo, as motos apresentam o número da versão limitada com a assinatura de Elvis Presley gravada a laser. Cada Triumph Bonneville T120 Elvis Presley será acompanhada por um disco dourado da Sony, numa exclusiva capa de disco Elvis Presley e Triumph Motorcycles, contendo um certificado de



APRESENTAÇÃO BONNEVILLE T120 ELVIS PRESLEY



autenticidade personalizado, assinado pelo CEO da Triumph, Nick Bloor, e por Jamie Salter, Fundador, Presidente e CEO da ABG, Elvis Presley Enterprises.

“Tem sido incrível ver a reação dos clientes à custom Bonneville que este ano já angariou tanto para a caridade, e a nossa busca pelas Bonnevilles da Memphis Mafia revelou maravilhosas visões do passado,” disse Paul Stroud, Diretor Comercial da Triumph. “Com tanto interesse na história até agora,

estamos confiantes de que os nossos clientes ficarão entusiasmados com a oportunidade de possuírem esta magnífica homenagem ao maior artista solo de todos os tempos, quando a Triumph Bonneville T120 Elvis Presley chegar aos concessionários em julho de 2024.”

Combinando desempenho moderno e eficiência com caráter intemporal, o motor de 1200cc oferece um desempenho potente com o inconfundível som de um twin britânico e um disparo carismático proporcionado pela cambota a 270°. Especificamente afinado para fornecer alto binário desde baixas rotações, a T120 é conhecida pelo seu desempenho. O motor twin de 1200cc oferece 105 Nm de binário a apenas 3.500 rpm e a sua potência atinge o pico de 80 cv às 6.550 rpm. Com o seu sistema de refrigeração por líquido, o motor excede os requisitos EURO 5 e oferece uma excelente economia de combustível.

A nova T120 Elvis Presley Limited Edition já está disponível para reserva e pode obter mais informações no site. Prevê-se que as motos cheguem aos concessionários em agosto de 2024. //



MERLIN
MOTORCYCLE CLOTHING

**FEITO POR MOTOCICLISTAS
PARA MOTOCICLISTAS** 

www.merlinbikegear.com

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

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

C. MACHADO LDA. | geral@cmachado.pt

APRESENTAÇÃO *BMW R1300GSA*



Mais aventura QUE NUNCA



» [Galeria de fotos aqui](#)

A BMW revelou no Festival Motorrad Days na Alemanha, a nova R1300GSA que apresenta uma opção de caixa de velocidades semi-automática e uma maior autonomia.

A BMW revelou finalmente a tão aguardada R1300GS Adventure perante milhares de fãs no festival Motorrad Days deste ano, na cidade bávara de Garmisch-Partenkirchen.

Após inúmeros comentários de altos funcionários da BMW e até um teaser oficial nas redes sociais na quarta-feira, 3 de julho de 2024, a nova moto foi apresentada para substituir a R1250GS Adventure, que estava no mercado desde 2019.

Christof Lischka, Chefe de Desenvolvimento da BMW Motorrad, comentou: “A aparência da nova BMW R1300GS Adventure certamente chamará a atenção. Nunca antes o conforto de assentos, ergonomia e proteção contra vento e intempéries foram combinados de forma tão harmoniosa com um manuseio preciso, conforto excepcional da suspensão e funcionamento suave.”

A nova GSA é equipada com o mesmo motor boxer twin de 1300cc encontrado na R1300GS, com 143 cv de potência às 7750 rpm e 149 Nm de binário às 6500 rpm.

Mantendo o design impressionante do farol LED em cruz da GS actual, a BMW R1300GS Adventure

inclui um sistema de Cruise Control auxiliado por radar, que oferece avisos de colisão, aviso de mudança de faixa e muito mais. A alteração visual mais notável é o depósito de combustível de alumínio, achatado, com capacidade aumentada para 30 litros, elevando o peso total para 269 kg.

Para maior proteção contra o vento, o perfil lateral do tanque foi alterado, apresentando superfícies planas com borracha antiderrapante. Possui ainda três pontos de montagem pré-instalados para uma mala de depósito de 12 litros disponível como acessório opcional.

A R1300GS Adventure vem equipada com várias atualizações, desde indicadores de direção integrados nos protetores de mão até um sistema de suspensão auto ajustável para facilitar a utilização a motociclistas mais baixos, com uma altura de assento entre 870mm e 890mm. Também inclui quatro modos de condução de série e diversas ajudas eletrônicas ao condutor, como o controlo de arranque em subida e ABS em curva.

O sistema de Ajuste Dinâmico da Suspensão (DSA) é uma funcionalidade equipada de série, ajustando a dianteira e traseira conforme o modo de condução selecionado, as condições



APRESENTAÇÃO *BMW R1300GSA*



de condução e a carga na moto. Isto é complementado pelos sistemas 'EVO Telelever' na frente e 'EVO Paralever' na traseira, ambos mais rígidos e responsivos nesta versão.

Entre os equipamentos de série estão os punhos aquecidos e a ignição sem chave (Keyless), com uma ampla gama de extras opcionais, incluindo o sistema de aviso de colisão e até um descanso central. Existem várias opções de cores

e acabamentos, como Triple Black, GS Trophy e Option 719 Karakorum.

Durante o lançamento, a BMW confirmou que a R1300GS Adventure estará disponível com a opção de Assistência de Mudança Automatizada (ASA), elevando naturalmente o seu preço. Este sistema eletrônico elimina a necessidade de uma manete de embraiagem e oferece um modo de condução totalmente automático.

Patrick Gürlich, Gestor de Projeto, afirmou: “Com a opcional Assistência de Mudança Automatizada (ASA), oferece-se uma solução técnica inovadora para tornar as viagens de longa distância e as aventuras ainda mais fáceis e confortáveis.”

Com este lançamento, a BMW reafirma o seu compromisso com a inovação e a excelência na engenharia de motos, oferecendo uma máquina robusta e tecnologicamente avançada para os entusiastas de aventura e touring de longa distância.

Ainda não está disponível nem o preço nem a data de chegada da nova GSA aos concessionários nacionais. //



E2

ENDLESS ADVENTURE

MOTORRAD

BEST BRAND 2023

Category: Helmet

- **SEGURO:** Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)
- **INTELIGENTE:** preparado para receber o sistema de comunicação plug & play Schubert SC2 com tecnologia MESH 2.0
- **CONFORTÁVEL:** conforto incomparável graças aos seus forros customizáveis e sem costuras, com certificação OEKO-TEX® 100
- **VERSÁTIL:** pala ajustável e fácil de remover, para o melhor desempenho dentro e fora de estrada

Saiba mais



SCHUBERTH



Focada NA PERFORMANCE

A KOVE apresenta um modelo que gerou grande expectativa entre os entusiastas das duas rodas desde a sua revelação no Salão de Milão (EICMA) em novembro de 2023. Trata-se da 800X PRO, o segundo modelo da marca a chegar ao nosso país, que, durante a sua apresentação nacional na Expomoto, no Porto, não deixou ninguém indiferente.

A 800X PRO é descrita como a moto Trail/Adventure mais leve e potente do segmento. Com um peso de 190 kg em ordem de marcha e um motor bicilíndrico que oferece 95 cv (70 Kw) de potência, esta moto é 100% polivalente tanto para uso on-road quanto off-road devido às suspensões com curso de 220mm.

Entre as suas características destacam-se os três modos de condução (Sport, Rain e Eco), controlo de tração (TCS), travões da Taisko com ABS desconectável em três modos, amortecedor de direção, jantes de raios (tubeless) da Akront, suspensões KYB, pneus Pirelli Scorpion Rally STR, indicador de temperatura e pressão dos pneus (TPMS), e um painel de instrumentos TFT de 7" vertical que proporciona informação completa e de fácil leitura.

Este modelo reflete novamente a filosofia da marca: "Focus on Performance".

Com um PVP de 9899€, a KOVE 800X PRO está disponível nas cores cinza e verde nos

Concessionários Oficiais da marca. Todas as características técnicas e informações adicionais podem ser consultadas neste site. //



HI-TECH BRAKE SOLUTIONS



FABRICADO NA EUROPA

sbs[®]

GO AHEAD

distribuidor oficial



LUSOMOTOS

VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

A MELHOR ESCOLHA PARA A SUA MOTO !



APRESENTAÇÃO *MOTO MORINI CALIBRO*



Medida GRANDE

A Moto Morini lançou finalmente a muito aguardada Calibro, uma moto que promete deixar a sua marca no segmento cruiser de média cilindrada.

Com linhas musculosas, contemporâneas e um design arrojado, a Moto Morini Calibro é uma moto que se destaca graças ao seu design, e reclama agilidade dinâmica e desportiva, ergonomia e posição de condução baixa, proporcionando uma experiência única de desfrutar das duas rodas.

O nome Calibro refere-se ao instrumento de medição (craveira ou peclise), supostamente tão preciso e exato quanto o desempenho e a dinâmica desta moto. Trata-se de uma cruiser inovadora, que vai além das regras e que incentiva a ir mais longe. Um hino à liberdade, assinado pela Moto Morini.

A Moto Morini Calibro possui uma dupla personalidade, que lhe permite romper com as convenções. Será perfeita para aqueles que querem ousar, mas que também pretendem usar a moto em trajetos curtos e simples.

"O lançamento da Calibro representa uma oportunidade para voltar a estar em contacto com os motociclistas que amam o segmento cruiser. Fomos inspirados, como qualquer um que pensa no universo das motos deste género, pela atmosfera das autoestradas americanas, mas desenhámos um produto com características indiscutivelmente italianas. Pretendemos conquistar um espaço no

mercado através dos valores que nos distinguem: o estilo único do nosso design, a fiabilidade e o equilíbrio entre ciclística e mecânica que assegura um prazer total de condução." afirma Alberto Monni, Diretor Geral da Moto Morini.

Concebida e desenhada pelo Centro de Estilo Italiano da marca sediada em Trivolzio, a Calibro também está disponível numa versão bagger, com malas laterais rígidas de 19 litros e "batwing" (proteção aerodinâmica) de série. Destacam-se o depósito de combustível metálico e robusto de 15 litros e os faróis full LED com assinatura luminosa que torna a marca Moto Morini inconfundível.

O motor bicilíndrico em linha, com uma cilindrada de 700cc, é o factor principal de prazer e diversão na condução, tendo sido revisto para melhorar a resposta em baixos e médios regimes de rotação.

A transmissão final por correia, característica das cruiser, oferece uma condução suave, fácil manutenção e maior conforto.

O sistema de travagem, com disco dianteiro de 320 mm, pinça flutuante de 2 pistões, e disco traseiro de 255 mm com pinça flutuante simples, e o ABS BOSCH, asseguram segurança e estabilidade nas travagens. Juntamente com os pneus largos, oferecem máxima liberdade de movimento com total segurança. >>



APRESENTAÇÃO MOTO MORINI CALIBRO



O chassis é a assinatura da Moto Morini. Precisão e manobrabilidade são os dois elementos sobre os quais a Calibro é construída. Do ponto de vista técnico, o quadro em aço de dupla trave envolve e protege o motor.

Outras características distintivas são as jantes tubeless de alumínio, de 18" à frente e 16" atrás, e o duplo amortecedor traseiro que imprime um estilo clássico.

O assento baixo, a 725 mm do chão, que permite remover a parte traseira, possui uma costura contrastante que destaca a sua forma. Uma carenagem frontal que cria continuidade com a linha do guarda-lamas é fornecida como opcional.

O display digital, integrado na instrumentação analógica, mostra os dados essenciais que o motociclista necessita, mantendo sempre sob controlo informações essenciais como o nível de combustível e a mudança engrenada. Também dispõe de uma tomada USB para que qualquer tipo de dispositivo eletrónico possa ser alimentado.

A Calibro está disponível em 2 cores (Vermelho, Fire Red/Cinzeno, Shark Grey) e na versão Bagger em Preto, Quartz Black. Além da versão com

máxima potência, está também disponível com potência limitada de 35kW, ideal para titulares de carta de condução A2. //



ENDLESS EVOLUTION



C5



WWW.GOLDENBAT.PT

- **CONFORTÁVEL:** ajuste incomparável graças à possibilidade de personalizar os forros interiores
- **INTELIGENTE:** a nova referência de comunicação plug & play com o sistema SC2
- **SEGURO:** Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)
- **SILENCIOSO:** apenas 85 Db(A) a 100 km/h numa moto naked



SCHUBERTH

APRESENTAÇÃO *SWM URBAN 525 SIDE CAR*



No mercado **PORTUGUÊS**

A marca SWM acaba de lançar no mercado português a sua mais recente moto, a SWM Urban 525 Side Car, uma máquina que combina um design clássico com tecnologia atual.



» [Galeria de fotos aqui](#)

A SWM Urban 525 Side Car está equipada com um motor V-Twin a 4 tempos, com certificação Euro 5, garantindo uma condução mais ecológica e eficiente. Com uma cilindrada de 493.7 cc e uma potência máxima de 53 cv (39.6 kW), esta moto oferece uma performance robusta e confiável.

Equipada com uma caixa de 5 velocidades, a Urban 525 promete uma experiência de condução suave e responsiva. O arranque elétrico e a refrigeração por líquido são outras características que reforçam a sua modernidade.

Para garantir uma condução confortável, a moto está equipada com suspensões ajustáveis tanto na frente quanto atrás. No que diz respeito à travagem, a Urban 525 não compromete, contando com um travão de disco fixo com controlo hidráulico na frente (276 mm) e atrás (260 mm).

Os pneus, com dimensões 4.60-18 na frente e 5.10-18 atrás, são ideais para uma condução estável e segura em diferentes tipos de piso.

A capacidade do depósito de combustível é de 14 litros, proporcionando uma autonomia considerável para deslocações. Com um peso de 385 kg, a SWM Urban 525 Side Car é robusta, oferecendo estabilidade e segurança durante a condução.

O preço de venda ao público da SWM Urban 525 Side Car é de 9.990€, já incluindo IVA. Contudo,

este valor acresce os custos de documentação, transporte, IUC, ISV e Ecovalor.

Para mais informações e para agendar um test drive, visite o concessionário SWM mais próximo. //



APRESENTAÇÃO KYMCO SKYTOWN 125



Aventura URBANA

A nova scooter Skytown 125 é um modelo adequado para quem quer quebrar as rotinas diárias, na cidade ou fora dela.

Uma das marcas mais reputadas no que ao desenvolvimento de scooters diz respeito, a Kymco apresenta um novo modelo, a Skytown 125 que se destaca no seu segmento pela simplicidade e conforto de utilização, assim como pela elegância estética das suas linhas.

Com um design sóbrio e consensual, este novo modelo da Kymco vem equipado com um ecrã pára-brisas de dimensão generosa e uma estatura que permite uma utilização polivalente. Com apenas 117,5Kg (peso a seco), a Skytown 125 vem equipada com uma roda dianteira de 14 polegadas e uma traseira de 13' polegadas, travões de disco dianteiro e traseiro que incorporam um sistema de travagem combinada (CBS) e iluminação LED.

Porque conforto e comodidade são necessários em qualquer viagem, seja diária de curta duração ou de lazer e mais longa distância, a Skytown 125 equipa ainda uma tomada USB, ecrã TFT a cores e confortáveis pegadas para passageiro.

Apesar de minimalista, esta scooter aventureira dispõe de muito espaço de arrumação, por baixo do assento ou na top case de 33L com painel pintado na mesma cor da Scooter, que está incluída de série nas primeiras unidades vendidas, como oferta de lançamento.

Mas é no desempenho e performance que a SKYTOWN 125 apresenta o maior trunfo do reputado fabricante de Taiwan. O motor monocilíndrico Green Power com 125cc de cilindrada e que debita 11 cv de potência às 8.500 rpm, foi concebido para proporcionar uma resposta eficiente e máxima economia de combustível, com o fabricante a anunciar consumos que podem ser de apenas 2,1L/100Km.

A Skytown 125 está disponível na rede de concessionários KYMCO em todo o país, nas cores cinza prata, azul e preto, com um PVP recomendado muito atrativo, de apenas €2.790 (IVA incluído).

Mais informações disponíveis através da página oficial em www.kymcoportugal.pt //



Hidro GÊNIO

A Kawasaki Motors realizou a primeira demonstração pública mundial de uma moto com motor de combustão interna a hidrogénio (ICE) no Circuito de Suzuka, na cidade de Suzuka, Japão.





A moto com motor de combustão interna a hidrogénio foi projetada e construída como parte de uma pesquisa iniciada em março de 2023, com testes que começaram este ano e culminaram na demonstração pública agora feita.

A máquina está equipada com um motor a hidrogénio baseado no motor de 998 cm³ de quatro cilindros, sobrealimentado, encontrado na Ninja H2 da Kawasaki, com modificações específicas para permitir a injeção direta de hidrogénio nos cilindros, e respetiva combustão em ciclos de 4 tempos.

O quadro da moto foi desenhado para acomodar os depósitos cilíndricos de hidrogénio a baixa temperatura e um sistema de injeção de combustível compatível.

Os motores de combustão interna a hidrogénio produzem o som e a sensação pulsante que os motociclistas apreciam ao acelerar, emitindo principalmente água (em estado gasoso).

A marca refere-se às emissões de escape deste motor como equivalentes às de um humidificador doméstico.

Como parte da sua iniciativa de neutralidade carbónica, a Kawasaki Motors está atualmente a realizar investigação e desenvolvimento com o objetivo de finalizar uma moto funcional, com motor de combustão interna a hidrogénio como

uma opção de mobilidade neutra em carbono para os motociclistas no início dos anos 2030.

A Kawasaki Motors é membro pleno da HySE (Hydrogen Small mobility & Engine technology), uma associação de pesquisa focada na tecnologia de hidrogénio que está a conduzir investigação básica sobre motores a hidrogénio, sistemas de abastecimento de hidrogénio e sistemas de fornecimento de combustível, a fim de produzir veículos de mobilidade urbana movidos a hidrogénio, incluindo motociclos. Esta é uma associação de pesquisa fundada pelos grandes fabricantes japoneses, Kawasaki Heavy Industries, Ltd., Kawasaki Motors, Ltd., Suzuki Motor Corporation, Toyota Motor Corporation, Honda Motor Co., Ltd. e Yamaha Motor Co., Ltd. em maio de 2023.

Com o intuito de fortalecer ainda mais a marca Kawasaki, a Kawasaki Motors fornecerá produtos e serviços que atendam às necessidades dos clientes e da sociedade, incluindo esforços para tornar nula a pegada ecológica, examinando todas as possibilidades na busca da felicidade e alegria de todos aqueles cujas vidas a Kawasaki toca.

Para já, esta moto foi apenas desvendada digitalmente pelo que não há conhecimento de dados técnicos, disponibilidade, preço ou até mesmo fiabilidade. Mas a sua aparição, já por si é um bom sinal, será que o futuro dos motores a combustão está no hidrogénio? //

Três DA VIDA AIRADA

CFMOTO vs ROYAL ENFIELD vs TRIUMPH

Fazem parte de uma nova geração de motos de aventura que se caracteriza por ser económica, polivalente e com um elevado potencial de diversão. A piscarem o olho aos mais jovens e a causarem curiosidade aos motociclistas veteranos, estas motos podem perfeitamente ser a escolha mais acertada em muitas situações.

Mas qual é a melhor? Saiba já a seguir...

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Luís Duarte



Ser pequeno não é, definitivamente, nem menos, nem um defeito ou uma limitação. A mulher e a sardinha querem-se pequenas, já dizia o ditado. E a verdade é que mais vale um pequeno bom que um grande mau, outro provérbio que me ocorre e ao qual recorro para ganhar balanço e tentar definir os atributos e desvantagens destas aventureiras, de baixa cilindrada mas de grande potencial utilitário e de diversão.

Escolher entre estas três motos, tal como muitas outras, pode ser fácil, mas também pode ser difícil. Os menos experientes no mundo das motos, que pretendam subir das 125cc para modelos mais substanciais, vão ter que aprender primeiro que a moto perfeita não existe e que uma moto que satisfaça todos os requisitos para ser uma companheira de todos os dias e todas as aventuras e que se adapte perfeitamente a todos tipos de utilização, efectivamente, não existe, pelo que é necessário definir prioridades e assumir um compromisso. Não sem antes testar todas as opções.

Os mais experientes vão facilmente entender as valências de cada uma e não vão ter dificuldade em perceber qual melhor se adequa às suas necessidades. Mais provavelmente vão ter é

dificuldade em se libertarem de preconceitos e darem a oportunidade a eles próprios de experimentarem as vantagens que as motos de baixa cilindrada apresentam relativamente aos grandes motões!

Com uma notável qualidade de construção, sobretudo tendo em conta a sua faixa de preço, as três motos que aqui trago apresentam uma qualidade notável e um extremo cuidado ao nível dos acabamentos.

A sua potência reduzida, mas mais do que suficiente para qualquer utilização do dia-a-dia, é compensada por uma grande facilidade de condução, uma grande agilidade e, melhor ainda, uma considerável economia, na compra, na utilização e na manutenção. Inclusivamente, para uma manutenção diária, até a limpeza dos filtros de ar é bastante fácil de realizar em todas elas, fator importante para quem gosta do pó.

Mas apesar de fazerem parte do mesmo segmento, com potências, pesos e preços semelhantes, elas são substancialmente diferentes entre si. Daí a sua escolha poder ser difícil.

A CFMOTO 450MT é, sem qualquer dúvida, a mais radical. As linhas angulosas, a imponente carenagem frontal, o farol ameaçador, o seu motor bicilíndrico que reage explosivamente às solicitações do





"ESCOLHER ENTRE ESTAS TRÊS MOTOS, TAL COMO MUITAS OUTRAS, PODE SER FÁCIL, MAS TAMBÉM PODE SER DIFÍCIL. "

acelerador, com uma nota de escape entusiasmante, prometem uma condução atrevida, mais recomendada para quem já tiver alguma experiência de condução, sobretudo no fora de estrada.

Das três é a que melhor enfrenta as dificuldades impostas pelo piso, a que permite andamentos mais rápidos fora de estrada e a que melhor responde às exigências de um experiente piloto de offroad. A sua suspensão aguenta facilmente os eventuais abusos inerentes a uma condução técnica. Fácil de inserir na trajetória, com a suspensão a absorver bem os maiores impactos, o seu peso é escamoteado pela grande agilidade que demonstra tanto em manobra como em andamento. No entanto agradecia-se um maior ângulo de brecagem.

No asfalto a CFMOTO 450MT mostra um comportamento saudável, perfeitamente controlável, requerendo apenas algum cuidado a alta velocidade, situação em que a frente começa a tornar-se demasiado leve, com tendência a "flutuar", sobretudo em aceleração na saída das curvas.

O motor bicilíndrico é o principal responsável pelo prazer de condução que a MT 450 proporciona,

brilhando sobretudo a alta rotação, e com uma nota de escape agradável, impossível de não fazer lembrar a T7, fruto de uma cambota defasada a 270°. Pena a caixa de velocidades ter um seletor tão rijo e a engrenagem das diversas relações ser tão pouco suave.

Como maior senão, a resposta ao acelerador a baixa velocidade revela-se demasiado explosiva, tornando mais difíceis as manobras, e a baixa rotação torna-se demasiado fácil deixar o motor "ir abaixo", podendo com isso intimidar um pouco os motociclistas menos experientes. Pelo contrário, os mais experientes em offroad vão adorar a sua ciclística muito "transparente" que permite ter uma noção mais detalhada do piso e da direção.

A sua ergonomia foi bem definida, tornando-a bastante confortável sobretudo numa condução em pé. Sendo a que apresenta uma maior altura de assento, que em abono da verdade não é dos mais macios, compensa pela escassa largura entre pernas que facilita manobras mais técnicas.

Tecnologicamente a 450MT é bastante completa, oferecendo controlo de tração e ABS desligáveis, >>

LEONCINO125



Imagens não contratuais.

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

ZERO DESCULPAS PARA UMA NOVA PAIXÃO

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

Exemplo para um contrato de crédito LEONCINO 125 a 48 meses. PVP de 3.490,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 3.490,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 72,71€. Comissão de abertura de contrato no valor de 150€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 3.701,50€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 61,42€. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Benelli, não acumulável com outras campanhas em vigor.



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes **CEPSA**



suspensões KYB com forquilha invertida (de apenas 41mm de diâmetro enquanto a Triumph e a Himalayan têm forquilhas de 43mm de diâmetro) e amortecedor traseiro com depósito de expansão exterior, ambas ajustáveis em compressão e expansão. O vistoso painel de instrumentos, é muito completo e legível (apenas os mais pitosgas poderão ter dificuldade em ler as letras e números demasiado e injustificadamente pequenos) e a navegação entre as diversas funcionalidades é bastante intuitiva graças a um interface simplificado e comandos bem posicionados.

A Royal Enfield Himalayan 450 posiciona-se como uma gentleman bike. Confortável, espaçosa, com um estilo intemporal, revela-se extremamente fácil de conduzir desde o momento em que se engrena a primeira relação da caixa de velocidades

"TECNOLOGICAMENTE A 450MT É BASTANTE COMPLETA, OFERECENDO CONTROLO DE TRAÇÃO E ABS DESLIGÁVEIS"

de accionamento preciso e suave. Tão competente no asfalto como na terra, proporciona o conforto necessário nas maiores tiradas, mesmo com passageiro, graças a uma suspensão com afinação macia, uma resposta assertiva e parcimoniosa do acelerador e um comportamento dinâmico irrepreensível.

Esteticamente assume um compromisso entre o estilo retro de linhas arredondadas e o estilo Rally, com uma atitude agressiva assente numa frente volumosa e uma traseira esguia. Não é a mais leve, nem a mais manobrável ou rápida deste grupo, mas é a que melhor se adequa a uma utilização polivalente.

A entrega do novo motor Sherpa, com mais cilindrada e capacidade de fazer rotação graças à



449 CC
42 CV
5990 €

Leia aqui o teste

» Mais dados técnicos aqui



» Galeria de fotos aqui



refrigeração por líquido, é suave e constante, com o acelerador bastante doseável. Apesar de não ter o carácter desportivo da CFMOTO 450MT, nas mãos de utilizadores normais que apenas pretendam explorar uns trilhos, sem grandes pressas, não lhe fica atrás, passando com a mesma facilidade os obstáculos mais difíceis, apesar de ser substancialmente mais pesada que as suas concorrentes. A suspensão absorve bem todas as irregularidades, a travagem está perfeitamente dimensionada para o conjunto e um motociclista menos experiente vai sentir-se bastante confiante, mesmo fora de estrada. No asfalto a Himalayan brilha pela sua estabilidade a alta velocidade e comportamento em curva, sendo fácil de inserir em ângulo e mantendo-se estável durante a inclinação.

A Himalayan 450 oferece dois modos de condução,

"O SEU PAINEL DE INSTRUMENTOS DE ASPECTO NOSTÁLGICO MAS COMPLETAMENTE DIGITAL, PROMETE MAIS DO QUE OFERECE"

permite desligar o ABS, mas não dispõe de controlo de tração. O seu painel de instrumentos de aspecto nostálgico mas completamente digital, promete mais do que oferece pois o seu interface é pouco intuitivo e o seu comando é pouco preciso, sobretudo com luvas grossas calçadas ou em condução em pé ou noturna.

O descanso lateral pode ser um problema para os condutores mais baixos, pois apesar de a altura do assento não ser exagerada, até é inferior à da MT 450, o descanso lateral é tão inclinado que, recolhê-lo, pode ser um considerável esforço físico em certas situações.

A Triumph Scrambler 400X é sobretudo uma "fun bike" urbana. O bom desempenho do motor, com resposta imediata e polida e as linhas clássicas cheias de charme, são os seus grandes argumentos. >>

452 CC
40 CV
5887 €

» Mais dados técnicos aqui



» Galeria de fotos aqui

Leia aqui o teste



Compacta, extremamente ágil e manobrável, de resposta rápida ao acelerador, confere elevados níveis de prazer de condução. Mais focada no asfalto do que nas estradas empoeiradas, a sua suspensão de afinação mais rija e com menor curso promovem o seu potencial asfáltico.

O motor monocilíndrico conta com pormenores de engenharia refinados que resultam numa resposta rápida desde baixa rotação e numa alegre subida de regime quase até ao limitador, com as vibrações a crescerem em conformidade, mas com uma sonoridade sempre muito agradável e entusiasmante. Apesar de ser a que apresenta menor cilindrada e uma menor potência máxima, a Scrambler 400X não se intimida a acompanhar as demais no asfalto. Apenas a sua velocidade de ponta é inferior à das outras duas motos aqui referidas.

"A CAIXA DE VELOCIDADES E A EMBRAIAGEM SÃO DE ACCIONAMENTO LEVE E REFINADO, MUITO MELHORES QUE AS DAS SUAS CONCORRENTES. "

Nem ficaria para trás em algumas situações fora de estrada, não estivesse limitada pela menor distância livre ao solo, pelo menor curso das suspensões e pelo gordo pneu de 19 polegadas instalado na frente.

A caixa de velocidades e a embraiagem são de accionamento leve e refinado, muito melhores que as das suas concorrentes. A travagem não é o seu ponto mais forte, mas é perfeitamente capaz de cumprir a sua função, pecando apenas pela maior necessidade de "espremer" a manete.

Das três motos aqui referidas a Triumph, apesar de ser a que apresenta uma maior altura do assento ao chão é a mais leve e a mais manobrável, com uma boa ergonomia e um bom ângulo de brecagem.

Tecnologicamente destaca-se o painel de instrumentos analógico/digital cuja navegação se >>

Leia aqui o teste



398 CC
40 CV
6295 €



» Galeria de fotos aqui

» Mais dados técnicos aqui

CONTRAPONTO PEQUENAS AVENTUREIRAS

faz através de um pequeno joystick ao alcance do polegar esquerdo e que permite alterar facilmente diversos parâmetros, como desligar o ABS e o controlo de tração.

Alguns plásticos de qualidade inferior, nomeadamente nos punhos, não ofuscam o elevado nível de acabamento e atenção ao detalhe que esta moto encerra.

Conclusão:

Qualquer destas 3 motos é uma boa opção de compra. Com o seu preço a rondar os 6000 euros, a referida qualidade de construção e respetivo nível de acabamentos tornam-nas a todas elas potenciais

candidatas a companheiras perfeitas. Será o tipo de utilização que definirá a escolha: a CFMOTO 450MT para uma utilização mais exigente fora de estrada, tendo em conta os seus consumos de combustível um pouco mais altos e os intervalos de manutenção mais curtos, a Royal Enfield Himalayan 450 para uma utilização mais turística e polivalente, aproveitando o seu conforto e grande autonomia para tiradas maiores, e a Triumph Scrambler 400X para uma utilização preferencialmente urbana, mas capaz de umas esporádicas incursões por maus caminhos, aproveitando a sua agilidade no trânsito e a sonoridade do seu motor para alegremente “ir ali num instantinho”. //

	CFMOTO 450MT	Royal Enfield Himalyan	Triumph Scrambler 400X
Cilindrada	449 cc	452 cc	398 cc
Potência	42 cv	40 cv	40 cv
Binário	42 às 6250 rpm	40 às 5500 rpm	37,5 às 6500 rpm
Peso	175 Kg	196 Kg	179 Kg
Consumo indicado	4,54 l/100km	3,33 l/100km	3,57 l/100km
Altura do assento	800/820 mm	825/840 mm	835 mm
Capacidade do depósito	17,5 litros	17 litros	13 litros
PREÇO	5 990 €	5 887 €	6 295 €



NOVO MODELO
TRK702X



Imagens não contratuais.

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

ZERO DESCULPAS PARA UMA NOVA PAIXÃO

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

Exemplo para um contrato de crédito TRK 702X ADVENTURE a 48 meses. PVP de 8 840,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 8 840,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 184,17€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,1%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 9 370,74€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 155,58€. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, ISV e despesas de transporte. Campanha válida para toda a gama Benelli.



✉ info@benelli.pt

🌐 benelli.pt

Recomendamos Lubrificantes 



De volta À RIBALTA

LAMBRETTA X300 E G350

Quando ouvimos a palavra “Lambretta”, surge quase de imediato a ideia de scooter. Uma marca que nasceu há pouco mais de três quartos de século e construiu uma história que marcou vivências e deixou memórias.

Texto: André Sanches Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





Não querendo dedicar muito tempo a todos os detalhes acerca da história da Lambretta, recomendo que procure saber mais sobre esta moto porque é uma verdadeira epopeia de dedicação e paixão que já vem dos longínquos

anos 50. Nascida em 1947, em Itália, a Lambretta aparece na ribalta com o seu primeiro modelo “A”, desenhado por Ferdinando Innocenti que tirou partido da sua fábrica de produção de tubos em metal para desenvolver o quadro e as carenagens da sua primeira Lambretta.

E foi também Innocenti que introduziu no mercado a primeira Lambretta, que se tornou imediatamente num ícone dos anos 50 e 60, conquistando a clientela juvenil com uma solução de mobilidade económica, utilizando componentes cromados e cores vivas.

Os modelos foram surgindo com o passar do tempo e a proposta de um meio de transporte económico, versátil e cheio de pinta foi a receita para o sucesso da Lambretta nas décadas seguintes, até que, em 1971, a marca Lambretta foi vendida ao Governo Indiano.

Contudo, e como nós gostamos é de finais felizes, passados todos estes anos, em 2017, a Lambretta

renasce com as suas linhas clássicas e cores de “torcer o pescoço” para cativar as novas gerações com um produto igualmente, ou ainda mais, refinado.

Retorna assim ao ativo a icónica imagem da Lambretta, significado de design e autenticidade, que se destaca nos detalhes como, por exemplo, no logo Lambretta, nos elementos ópticos ou no emblema Innocenti que decora a carenagem frontal.

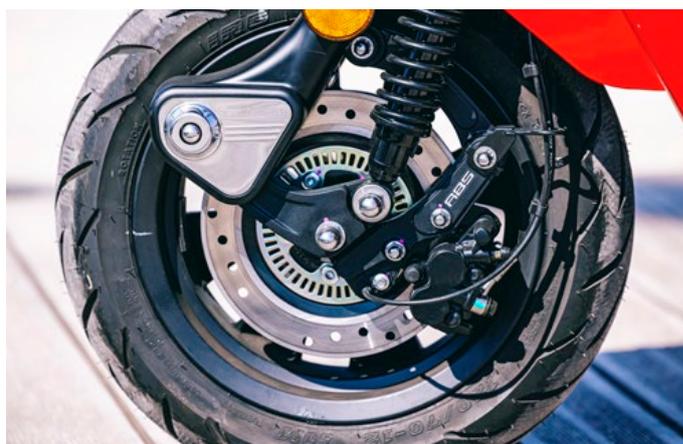
Bem assentes nas suas bases, as novas X300 e G350 comprovam tudo o que foi mencionado acima e acrescentam as inevitáveis tecnologias e potência que só lhes conferem mais aptidões. Seguindo as linhas da sua scooter mais vendida em 1969, a Model Grand Prix, tanto a X300 como a G350 apresentam acabamentos de qualidade com carenagens laterais achatadas e largas, e uma carenagem frontal com a icónica puxada de ar que estabelece concordância com a silhueta da moto.

Não só no design se esmerou a Lambretta, pelo que ambas estas scooters da casa milanesa apresentam novos motores, os mais potentes algumas vez instalados em scooters clássicas. Estes monocilíndricos sobressaem não só pelos 25,2 cv de potência na X300 SR e os 25,8 cv de potência da G350, como também pela refrigeração por líquido, uma resposta pronta ao acelerador e um funcionamento suave com uma entrega de potência >>



"NÃO SÓ NO DESIGN SE ESMEROU A LAMBRETTA,
PELO QUE AMBAS ESTAS SCOOTERS DA CASA
MILANESA APRESENTAM **NOVOS MOTORES**"





"DIFERENCIADAS TAMBÉM NAS **SUSPENSÕES**,
AS LAMBRETTAS X300 E G350 OPTAM PELO
TRADICIONAL BRAÇO OSCILANTE DIANTEIRO COM
DUPLO AMORTECEDOR

constante ao longo de todo o regime.

Mas, nem só de prestações dinâmicas são feitas as Lambrettas, até porque todos sabemos que, para chegar aos destinos de forma eficaz, estas peças de engenharia com duas rodas são sempre a escolha ideal. E no que toca à forma como desafiamos o trânsito, a conversa já é outra, até porque as scooters vão sempre ganhar, graças à sua agilidade e simplicidade de condução. As Lambrettas X300 e G350 afirmam a sua manobrabilidade com facilidade no ziguezaguear e no curto espaço necessário para as inversões de marcha graças à sua boa brecagem.

Diferenciadas também nas suspensões, as Lambrettas X300 e G350 optam pelo tradicional braço oscilante dianteiro com duplo amortecedor e dois amortecedores na suspensão traseira. Na X300 estas se mostraram ligeiramente mais firmes, conferindo à condução um toque mais desportivo,

complementado também pelo seu assento mais firme e pelo motor, um pouco mais rápido que o da sua irmã G350.

Na Lambretta G350 o conforto comanda, o assento mais amplo e as suspensões menos castigadoras nas irregularidades do asfalto são complementadas pelo motor mais robusto, com mais cilindrada que a X300 (330cc em vez de 275cc), e também com uma entrega de potência mais amigável.

Ambos os modelos italianos oferecem uma simpática distância do assento ao solo, bastante acessível às estaturas mais baixas, plataformas planas com espaço suficiente para para os pés, uma boa capacidade de arrumação sob o assento, onde cabe um capacete estilo jet e onde se encontra localizado o bocal do depósito de combustível. Na frente dos joelhos, no avental, estão os porta-luvas onde de podem acomodar pequenos objetos ou



330 CC
25,8 CV
6 999 €

» Mais dados técnicos aqui



275 CC
25,2 CV
5 999 €

» Mais dados técnicos aqui

TESTE LAMBRETTA X300 E G350



carregar os smartphones ou outros gadgets através de tomadas USB.

Tecnologicamente, as Lambrettas mantiveram-se fieis à simplicidade que as distingue. Possuem sistema ABS em ambas as rodas (obrigatório) e iluminação full LED com luz diurna. A X300 SR mantém o tradicional painel de instrumentos analógico que tantas memórias nos trás, sendo este acompanhado por um LCD de parcas dimensões que exhibe informações básicas. No modelo X a ignição é ainda realizada sem chave, através de transponder. Na G350 o painel de instrumentos é totalmente digital e a cores com uma estrutura interativa e fácil de entender. A chave “tipo Ferrari” deste modelo mais potente tem de ser inserida no tradicional canhão de ignição, ao bom estilo dos anos 50/60.

Estas Lambrettas honram o seu passado, algo que muitas vezes é ignorado noutras fabricantes e que tão importante é para os motociclistas da “velha guarda”, normalmente mais saudosistas. Se dermos por nós a apreciar estas obras de arte vamos acabar por encontrar detalhes que nos fazem querer saber mais sobre este ícone que marcou a história e conseguiu, na sua época, que todo o segmento das scooters passasse a ser referido como Lambrettas. //







Serriamente IRRESPONSÁVEL

DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO

Entre contas para pagar, miúdos para criar e um quotidiano exigente, a dedicação às máquinas que tanto adoramos revestem a nossa paixão com uma forte pátina de responsabilidade. Mas esta Ducati provoca-nos a seriedade com o seu monocilindrico desmodromico mais potente de sempre. Numa arquitectura que rima com loucura, de seu nome Hypermotard.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte





" A APARENTE INCONGRUÊNCIA NAS SOLUÇÕES PROPOSTAS E A SUA **AGRESSIVIDADE MECÂNICA** SÃO DOIS FACTORES QUE NOS PÕEM EM ALERTA. "

Foi pouco antes da EICMA de 2023 que a Ducati surpreendeu o mundo das duas rodas com um novo motor aplicado a uma fórmula já bastante conhecida. A Hypermotard ganhava um monocilíndrico derivado do poderoso V2 desmodromico, e os seus valores de potência prometiam ser dos mais elevados do segmento. Carregada de electrónica e com a mesma atitude provocadora, a nova 698 Mono gosta de ser o centro das atenções. Resta a questão...será um brinquedo para miúdos ou graúdos? Na certeza de que a diversão estaria garantida, empenhei-me na busca de respostas...

Qualquer moto desta tipologia tem uma presença visual que nos assalta os sentidos. A

aparente incongruência nas soluções propostas e a sua agressividade mecânica são dois factores que nos põem em alerta. O porquê de alterar a estrutura típica de uma moto de todo o terreno para uma configuração asfáltica, sugere uma saudável loucura, onde o disparate ganha tons de seriedade. Jantes de liga montando pneus de asfalto (neste caso uns Pirelli Diablo Rosso IV), suspensões de menor curso com afinação desportiva (aqui temos uma forquilha Marzocchi com um diâmetro de 45 mm e um monoamortecedor Sachs a trabalhar sobre um braço oscilante em alumínio), ambas totalmente reguláveis, e uns travões sobredimensionados (um gigantesco disco dianteiro de 330 mm de diâmetro mordido por umas pinças Brembo M4.32) dão-nos fortes indicações de que esta menina gosta de se >>

659 CC
77,5 CV
13 145 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





" É UMA MOTO SEM GRANDES COMPROMISSOS, SERVINDO-SE DA SUA SIMPLICIDADE CAMUFLADA PARA NOS COLOCAR EM SENTIDO."

portar mal. Alta, esguia e espartana nos artificios, a sua estética (com a versão RVE, de decoração mais agressiva e com quick-shifter de série) ganhou o prémio de moto mais bonita da EICMA. Não posso deixar de concordar, não consigo deixar de lhe admirar as formas.

A dura realidade das minhas parcas dimensões físicas surge sob a forma de um ridículo pézinho no ar, fruto de uma exigente altura do assento (são 905 mm até ao solo). A posição de condução sugere uma constante faena tauromáquica, em que o guiador baixo e largo conjugado com a liberdade de movimentos do quadril põe a gritar: "Eh Touro Liiindo!!", o mais empedernido dos vegetarianos.

A Ducati Hypermotard 698 Mono (à semelhança da restante família) é uma moto sem grandes compromissos, servindo-se da sua simplicidade camuflada para nos colocar em sentido. No meio da habitual funcionalidade de todos comutadores,

o ambiente geral é de qualidade, mesmo que o ecrã digital nos omita o nível de combustível e a respetiva autonomia. A ideia percebe-se, quando a luz da reserva se acende e a brincadeira acaba. Ponto! Por outro lado, a interacção com a miríade de ajustes electrónicos é bastante directa (sendo que a maior parte deles conseguimos parametrizar em andamento). Com a ajuda de uma IMU de 6 eixos temos cornering ABS, Controlo de tracção e Anti-Wheelie, todos eles com um gradiente que nos permite oscilar entre a sanidade e a loucura.

E em andamento, começa o maior dos meus dilemas aos comandos desta moto. Como nunca consegui ser um adolescente que empinava a roda da frente da sua DT (mas adorava poder ter sido), o boné que estaria virado para trás aos 16 anos fica hoje preso na cintura, ganhando o seu protagonismo única e exclusivamente para proteger a careca dos malditos melanomas. Sinto- >>



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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





me velho quando o fotógrafo pede tropelias num parque de estacionamento abandonado e eu apenas quero voltar para a estrada aberta. Não sou um stunt rider, mas sei puxar as orelhas a uma moto enquanto lhe procuro os limites, e a 698 Mono rapidamente percebeu a ausência de chinelos nos pés e que os meus “graus” eram de inclinação lateral.

Serra abaixo, serra acima, fomos chegando a um consenso. Travando cada vez mais tarde, a sua vontade de soltar a traseira revelava uma latente propensão para o desequilíbrio. Da mesma forma, nas saídas de curva em potência, a roda dianteira levitava sem grande esforço, muito graças ao trabalho árduo do pequeno grande motor (Monocilíndrico com 659 cc, debitando 77,5 cv às 9750 rpm e 63 Nm às 8000 rpm), que mesmo

*" A **ELECTRÓNICA** AMPLIA A MARGEM DE SEGURANÇA PARA PODEMOS EXPLORAR AS SUAS CAPACIDADES DINÂMICAS."*

com um isolado cilindro gosta de mostrar a sua raça.

Como qualquer desmodromico, a sua personalidade forte revela-se sem grandes cerimónias. Não gosta de trabalhar abaixo das 3k rotações, e tem um funcionamento áspero e rude. Mas quando a caixa de ar se enche a pedido do punho direito, a vivacidade que demonstra surpreende e cativa, e consegue manter o fôlego até bem próximo do limitador. Se dúvidas houvessem, o DNA Ducati está bem presente neste monocilíndrico. Cheio de carácter, ficámos com curiosidade de testar este modelo com os opcionais escapes Termignoni (assim como, com um quick-shifter).

Todo o trabalho das suspensões e da travagem, seja pelo refinamento na leitura do piso, seja >>>



TESTE *DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO*

pela capacidade de conseguirmos transformar a acção milimétrica da manete em potência de actuação, estão acima de qualquer reparo. Esta Hypermotard está longe de ser um bisturi, porque a sua natureza irrequieta não lhe permite, mas consegue acertar as trajectórias todas. O problema reside na sua capacidade de nos querer tirar do sério. Eu considero-me alguém que gosta de pilotar certinho, de minimizar o erro baseado na tolerância que o contexto me entrega, ou seja, na fronteira do razoável, tentar proteger-me o suficiente para conseguir saber onde está o seu zénite. Esta moto pede o caos controlado e, por demasiadas vezes, leva a sua avante (seja com joelho técnico com perfume de circuito ou com perna esticada a fingir que vamos a roçar o calcanhar nas pedras...).

A electrónica amplia a margem de segurança para podemos explorar as suas capacidades dinâmicas. O conjunto ciclístico é irrepreensível no seu feedback mecânico e a sua desenvoltura motriz conquista-nos pela sua argúcia. Restamos a nós decidirmos o quanto queremos ser irresponsáveis, caminhando entre a linha ténue que separa os anjos dos demónios.

Como produto, o valor por ela pedido (desde 13 145 €) equipara-a a naked's desportivas com quase o dobro da potência (uma Triumph Street Triple 765 RS custa 12.795 €, por exemplo) e com horizontes muito mais largos no campo da performance pura. Obviamente que, na conversa de café, podemos dizer que o novo Superquadro Mono tem as mesmas válvulas de titânio da Panigale 1299...

Tal como vos disse no princípio, não sou artista de circo. Tenho muito mais apetência para procurar a trajectória limpa do que provocar desequilíbrios e travessuras. Não obstante, a nova Hypermotard 698 Mono ajuda a soltar esse lado menos convencional da pilotagem. No seu conjunto, consegue uma eficácia extraordinária, mas obriga-nos a estar em cima do acontecimento. Trava muito, tem uma optima ligação entre o acelerador e a roda traseira e em todos os momentos conseguimos explicar-lhe o que queremos fazer, independentemente de termos 25 ou 50 anos. Comecei este teste a pensar que ia andar num brinquedo e acabei convencido da sua competência e, nesta fase da minha vida motociclística, é muito bom ser surpreendido. //

EQUIPAMENTO

Capacete NEXX X.WED 2 CARBON Zero Pro

Blusão REV'IT! Flare 2

Calças REV'IT! Jeans Lombard 3 RF

Luvras REV'IT! Volcano

Botas REV'IT! Arrow



**0€ ENTRADA,
0% JUROS
TAEG 3,8%**

Válido até 30/08/2024



Jet X 125cc



- ▶ 83,31€/mês
- ▶ 0% Entrada | TAEG 3,8%
- ▶ Mont. Financiado 2.999,00€
- ▶ Prazo 36 meses



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

Contrato de crédito automóvel, modelo SYM Jetx 125 ABS, PVP 2.999,00€, entrada inicial 000,00€, financiamento 2.999,00€, prazo de reembolso 36 meses, prestação mensal 83,31€. TAN 0,0% e TAEG 3,8%. MTIC 3.166,78€. 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 n° 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.



PrimaVerão

Campanhas acumuláveis? SYM!

Campanhas "Primavera SYM" e "SYM Summer Days" acumuláveis apenas nos modelos 50cc e 125cc. Para mais informações, consulta um concessionário oficial SYM.

SYM 711TH
Anniversary

WWW.SYM.PT





HYPERNAKED em escala reduzida

FB MONDIAL PIEGA 452

A competição no segmento de motos que permitem a condução a motociclistas com carta A2 ganhou ímpeto neste ano de 2024. Atualmente a proposta é vasta, abrangendo opções para todos os gostos e carteiras, desde as mais desportivas às mais polivalentes.

Texto: André Sanches Fotos: Marca



» [Galeria de fotos aqui](#)





A nova FB Mondial Piega 452 vem para criar mudança, tal como o seu nome se traduz no sentido figurado do italiano para português (curva, rumo, reviravolta). E que mudança a FB Mondial Piega pode causar. Com design italiano, mecânica ocidental e peso pluma, a Piega 452 vem para dar nas vistas e portanto acarreta consigo argumentos fundamentais, desde a aparência impactante com apêndices aerodinâmicos dignos de maiores cilindradas, passando pelas almofadas eletrónicas, pelo monobraço oscilante e pela travagem Brembo na frente, terminando com a cereja no topo do bolo, a dupla saída de escape sob o assento, que abafa com a sua deliciosa sonoridade os excessos condenados pela normativa Euro5 sob a qual está homologada.

Equipamentos que raramente são encontrados neste segmento limitado aos 47 cv de potência, tornam a Piega 452 uma moto fora da bolha que desequilibra as escolhas dos motociclistas. A procura da “mais potente” nesta categoria rege-se pela relação peso/potência e a FB Mondial Piega 452 gaba-se por ter uma das

melhores (se não mesmo a melhor das naked de este segmento), com aproximadamente 47 cv para apenas 177 kg a cheio. Na prática, estes números sentem-se, e ouvem-se, quando estamos aos seus comandos.

A Piega 452 é, na minha opinião, uma daquelas motos que nas fotos não faz jus àquilo que tem para oferecer. Na realidade a percepção é outra. Uma naked compacta e musculada, especialmente na secção frontal, com design bem conseguido e linhas fluidas. Mas no cerne do quadro tubular perimetral em aço, mora uma unidade motriz bicilíndrica com 449,5 cc, utilizada também pela CFMOTO, e que na Piega 452 apresenta uma aprimorada parametrização da injeção, a fim de conceder 46 cv de potência às 10.000 rpm e 39,1 Nm às 6.500 rpm.

A reconhecida cambota a 270º deste motor molda-lhe não só o seu carácter e som, como igualmente proporciona uma subida rápida das rotações até ao limitador. Uma resposta imediata ao acelerador Ride-by-Wire e uma entrega forte de binário desde os baixos regimes caracterizam da mesma forma esta unidade motriz que não revela vibrações excessivas, engasgos ou batidas a baixa velocidade.

Bem escalonada e auxiliada através da leve e ajustável manete esquerda da embraiagem, a caixa de >>



"A **PIEGA 452** É, NA MINHA OPINIÃO, UMA DAQUELAS MOTOS QUE NAS FOTOS NÃO FAZ JUS ÀQUILO QUE TEM PARA OFERECER."





"ALIADOS ÀS SUSPENSÕES, OS **PNEUS PIRELLI ANGEL GT** INSTALADOS PROMOVEM TAMBÉM A BOA ADERÊNCIA E RAPIDEZ NAS TROCAS DE DIREÇÃO"

6 velocidades é direta e com bom feeling no pedal. O ponto morto é fácil de engrenar e não encontramos mais nenhum ao longo das trocas de caixa.

Em harmonia com o motor e a caixa, a ciclística favorece o desempenho dinâmico e a ergonomia, ao proporcionar uma posição levemente desportiva, de pernas pouco recolhidas e tronco ligeiramente inclinado sobre o depósito, permite tirar bom partido de todo o conjunto em qualquer situação. Os seus dotes em curva são demonstrados com estabilidade, mesmo quando há transferência de massa, graças à curta distância entre eixos (1355 mm), à suspensão traseira composta por monobraço oscilante em alumínio com amortecedor instalado em bielas e *a forquilha invertida de 41 mm de diâmetro na dianteira, ambas bem afinadas de fábrica para usufruirmos dos 120 mm de curso que disponibilizam.

Aliados às suspensões, os pneus Pirelli Angel GT

instalados promovem também a boa aderência e rapidez nas trocas de direção, com as suas medidas de 160/60-17" atrás e 120/70-17" na frente.

Tudo o mencionado acima seria impossível de testar sem a pinça de travão de 4 pistões Brembo, instalada com montagem radial na roda da frente, e que morde um disco de 320 mm, enquanto a roda traseira apresenta uma pinça simples, pronta a morder o disco de 240 mm. A travagem da Piega 452 é muito eficaz, com uma boa dosagem, oferecendo uma mordida contundente dos discos, capaz de nos fazer sentir confiantes, mesmo numa condução de faca nos dentes.

Por tudo isto, não há que ter receios quando desejamos um pouco de adrenalina, porque a FB Mondial Piega 452 também dispõe de Controlo de Tração e ABS, ambos desligáveis no modo de condução "Piega", selecionado através do painel de instrumentos TFT de 5 polegadas de fácil interação, >>



449,5 CC
46 CV
6399 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)

TESTE FB MONDIAL PIEGA 452



realizada pelo comutador esquerdo que também é retro iluminado e que expõe as informações comuns e outras que permitem alterar a aparência do display, unidades de medida, pressão dos pneus, etc.

A FB Mondial Piega 452 parece uma hypernaked amigável. A diversão que propõe na condução que nos leva a raspar avisadores das peseiras sem estarmos com o receio de exagerar no acelerador na saída da curva ou a travagem forte na entrada das mesmas, fazem dela uma máquina ideal para os motociclistas que querem evoluir das 125cc. Em acréscimo está a aparência impactante, com apêndices aerodinâmicos, uma na jante traseira fechada e uma secção traseira compacta, com uma imagem geral contemporânea, complementada por iluminação em LED e cores distintas, fazem da Piega uma proposta bastante interessante no seu segmento.

Três características que acho importante mencionar acerca da FB Mondial 452 são a sua boa qualidade de construção, a ciclística que em conjunto com a unidade motriz e o sistema de escape são viciantes e capazes de puxar pelo motociclista para explorar elevados níveis de adrenalina e, por último, a possibilidade de ser possível desligar o ABS e o Controlo de Tração para um maior aproveitamento de todo o conjunto desta divertida máquina que conta com um preço de 6.399€.





Um segmento que até há bem poucos anos não tinha praticamente nenhuma expressão nos números de vendas, passou, em poucos anos, a ser um dos mais importantes do mercado, com todos os fabricantes a quererem a sua fatia do negócio.

Uma escolha óbvia para os jovens motociclistas que pretendem progredir na busca de sensações mais fortes e maior raio de ação, estas motos permitem uma aprendizagem de bases sólidas para quem ambiciona mais tarde vir a procurar grandes aventuras ou explorar elevadas doses de adrenalina.

Com modelos de diversas tipologias, para diversas utilizações, gostos e carteiras, estas são também motos para aqueles mais experientes que, com uma moto desportiva ou de viagem na sua garagem, necessitam de mobilidade acrescida para o seu dia-a-dia nas grandes urbes.

Das mais simples e modestas às mais sofisticadas e estilizadas, neste segmento encontram-se motos que permitem uma utilização mais intensa, mesmo com passageiro e carga, proporcionando uma utilização mais prática e uma manutenção mais económica.

Nas páginas seguintes vai encontrar 95 modelos que representam diversas soluções que seguramente lhe podem interessar. Será que se vai render a alguma? //



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)

Leia aqui o teste



APRILIA RS 457

Preço: € 7.190

Potência: 47,6 cv

Peso: 159 kg



BENELLI 502C

Preço: € 6.870

Potência: 47,6 cv

Peso: 220 kg



Leia aqui o teste



BENELLI TRK 502X

Preço: € 6.490

Potência: 47,6 cv

Peso: 235 kg



Leia aqui o teste



BENELLI TRK 502

Preço: € 6.190

Potência: 47,6 cv

Peso: 235 kg



BENELLI TRK 251

Preço: € 4.390

Potência: 25,8 cv

Peso: 176 kg



Leia aqui o teste



BENELLI LEONCINO 500 TRAIL

Preço: € 6.290

Potência: 47,6 cv

Peso: 207 kg



Leia aqui o teste



BENELLI LEONCINO 500

Preço: € 5.990

Potência: 47,6 cv

Peso: 207 kg (em ordem de marcha)



Leia aqui o teste



BENELLI IMPERIAL 400

Preço: € 4.490

Potência: 21 cv

Peso: 205 kg (em ordem de marcha)



BLUROC HERO 250

Preço: € 4.999

Potência: 22,7 cv

Peso: 148 kg



BENELLI LEONCINO 250

Preço: € 4.390

Potência: 25,8 cv

Peso: 164 kg (em ordem de marcha)



BLUROC V-BOB 250

Preço: € 5.599

Potência: 17 cv

Peso: 179 kg



BMW G 310 R

Preço: € 6.021

Potência: 34 cv

Peso: 164 kg



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)



BMW G 310 GS

Preço: € 6.706
Potência: 34 cv
Peso: 175 kg



BRIXTON CROMWELL 250

Preço: € 4.299
Potência: 16,8 cv
Peso: 145 kg



BRIXTON FELSBERG 250

Preço: € 4.399
Potência: 16,8 cv
Peso: 155 kg



BRIXTON CROSSFIRE 500

Preço: € 6.999
Potência: 47,6 cv
Peso: 190 kg



BRIXTON CROSSFIRE 500 X

Preço: € 7.299
Potência: 47,6 cv
Peso: 190 kg



BRIXTON CROSSFIRE 500 XC

Preço: € 7.799
Potência: 47,6 cv
Peso: 195 kg





[Leia aqui o teste](#)

CFMOTO 450MT

Preço: € 5.990

Potência: 41,5 cv

Peso: 175 kg



[Leia aqui o teste](#)

CFMOTO 450NK

Preço: € 5.790

Potência: 46,2 cv

Peso: 165 kg



CFMOTO 300NK

Preço: € 4.290

Potência: 27,5 cv

Peso: 151 kg



CFMOTO 450 CL-C

Preço: € 5.990

Potência: 43,6 cv

Peso: 183 kg



[Leia aqui o teste](#)

CFMOTO 300 CL-X

Preço: € 4.680

Potência: 27,5 cv

Peso: 155 kg



[Leia aqui o teste](#)

CFMOTO 450SR

Preço: € 6.490

Potência: 46,3 cv

Peso: 179 kg



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)



CFMOTO 450SR-S

Preço: € 6.790
Potência: 46,3 cv
Peso: 179 kg



FB MONDIAL PIEGA 452

Preço: € 6.399
Potência: 47
Peso: 176 kg



FB MONDIAL FLEX 300

Preço: S/D
Potência: 27,9 cv
Peso: 156 kg



HONDA CBR500R

Preço: € 7.750
Potência: 47 cv
Peso: 191 kg



HONDA NX500

Preço: € 7.575
Potência: 47 cv
Peso: 196 kg



HONDA CRF300L

Preço: € 5.950
Potência: 27,3 cv
Peso: 142 kg





HONDA CRF300 RALLY

Preço: € 7.175

Potência: 27,3 cv

Peso: 153 kg



Leia aqui o teste



HONDA CL500

Preço: € 6.890

Potência: 47 cv

Peso: 191 kg



HONDA CB500 HORNET

Preço: € 7.060

Potência: 47 cv

Peso: 188 kg



HONDA CB300R

Preço: € 5.700

Potência: 31 cv

Peso: 144 kg



HONDA CMX500 REBEL

Preço: € 7.450

Potência: 46 cv

Peso: 190 kg



HUSQVARNA SVARTPILEN 401

Preço: € 6.944

Potência: 44 cv

Peso: 159 kg



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)



HUSQVARNA VITPILEN 401

Preço: € 6.823
Potência: 44 cv
Peso: 151 kg



HYOSUNG BOBBER GV300S

Preço: € 4.587
Potência: 30 cv
Peso: 172 kg



KAWASAKI NINJA 500

Preço: € 6.970
Potência: 45 cv
Peso: 171 kg



KAWASAKI NINJA 500 SE

Preço: € 7.395
Potência: 45 cv
Peso: 171 kg



KAWASAKI NINJA 400

Preço: € 7.190
Potência: 45 cv
Peso: 168 kg



KAWASAKI NINJA 400 PERFORMANCE

Preço: € 8.095
Potência: 45 cv
Peso: 168 kg



Cool Life Cruising

CLC
450



Parte em busca da tua verdadeira essência

Mais do que uma cruiser, a 450CL-C é a fusão perfeita entre o detalhe e o clássico, combinando harmoniosamente o design cruiser com um espírito de liberdade sem limites. O seu design refinado presta homenagem ao charme clássico, enquanto o espírito de liberdade te leva onde mais desejares. Sentar-se na 450CL-C não é apenas uma questão de conforto, mas sim de descoberta da tua essência.

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



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)



KAWASAKI NINJA ZX-4RR

Preço: € 10.390

Potência: 103 cv

Peso: 189 kg



KAWASAKI Z500

Preço: € 6.290

Potência: 45 cv

Peso: 172 kg



KAWASAKI Z500 SE

Preço: € 6.690

Potência: 45

Peso: 172 kg



KAWASAKI Z400

Preço: € 6.790

Potência: 45 cv

Peso: 167 kg



KAWASAKI Z400 PERFORMANCE

Preço: € 7.650

Potência: 45

Peso: 167 kg



KAWASAKI ELIMINATOR 500

Preço: € 6.890

Potência: 45 cv

Peso: 176 kg





KAWASAKI ELIMINATOR 500 SE

Preço: € 7.295

Potência: 45 cv

Peso: 177 kg



KEEWAY V302 C

Preço: € 5.390

Potência: 30 cv

Peso: S/D



Leia aqui o teste



KEEWAY MBP M502N

Preço: € 5.990

Potência: 51 cv

Peso: S/D



Leia aqui o teste



KOVE 450 RALLY

Preço: € 9.490

Potência: 42 cv

Peso: 155 kg



KTM 390 ADVENTURE

Preço: € 8.279

Potência: S/D

Peso: S/D



KTM 390 DUKE

Preço: € 6.723

Potência: 44 cv

Peso: S/D



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)



KTM RC 390

Preço: € 7.225
Potência: 44 cv
Peso: 155 kg



Leia aqui o teste

MACBOR MONTANA XR5

Preço: € 6.999
Potência: 47 cv
Peso: 178 kg



MACBOR EIGHT MILE 500 SCRAMBLER

Preço: € 6.999
Potência: 47 cv
Peso: 175 kg



MACBOR EIGHT MILE 500 STREET

Preço: € 5.999
Potência: 47 cv
Peso: 175 kg



MASH TWO FIFTY

Preço: € 3.590
Potência: 17 cv
Peso: 141 kg



MASH FIVE HUNDRED

Preço: € 4.290
Potência: 27 cv
Peso: 160 kg





MITT 530TT

Preço: € 6.490
Potência: 47 cv
Peso: S/D



QJMOTOR SRK 400

Preço: € 5.490
Potência: 41 cv
Peso: 186 kg



QJMOTOR SRV 300

Preço: € 4.890
Potência: 31 cv
Peso: 164 kg



ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

Preço: € 5.887
Potência: 40 cv
Peso: 181 kg



ROYAL ENFIELD BULLET 350

Preço: € 5.187
Potência: 20 cv
Peso: 195 kg



ROYAL ENFIELD HNTR 350

Preço: € 4.187
Potência: 20 cv
Peso: 181 kg



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)

Leia aqui o teste



ROYAL ENFIELD SCRAM 411

Preço: € 4.887
Potência: 24 cv
Peso: 185 kg



Leia aqui o teste



ROYAL ENFIELD CLASSIC 350

Preço: € 5.087
Potência: 20 cv
Peso: 195 kg



Leia aqui o teste



ROYAL ENFIELD METEOR 350

Preço: € 4.687
Potência: 20 cv
Peso: 191 kg



ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450

Preço: € 5.247
Potência: 40 cv
Peso: 173 kg



SWM SIX 6

Preço: € 4.690
Potência: 30 cv
Peso: 169 kg



SWM HOKU 400

Preço: € 5.390
Potência: 45 cv
Peso: 154 kg





SWM GRAN MILANO

Preço: € 5.990

Potência: 64 cv

Peso: 188 kg



[Leia aqui o teste](#)

TRIUMPH SPEED 400

Preço: € 5.595

Potência: 39 cv

Peso: 170 kg



[Leia aqui o teste](#)

TRIUMPH SCRAMBLER 400 X

Preço: € 6.495

Potência: 40 cv

Peso: 179 kg



[Leia aqui o teste](#)

VOGE 525 DSX

Preço: € 6.187

Potência: 47 cv

Peso: 190 kg



[Leia aqui o teste](#)

VOGE 500DSX

Preço: S/D

Potência: 47 cv

Peso: 205 kg



VOGE 300DS

Preço: € 3.987

Potência: 28 cv

Peso: 170 kg



Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)

Leia aqui o teste



VOGE 300 RALLY

Preço: € 4.487
Potência: 28 cv
Peso: 158 kg



VOGE 525R

Preço: € 5.287
Potência: 47 cv
Peso: 198 kg



VOGE 500R

Preço: S/D
Potência: 46 cv
Peso: 198 kg



VOGE 525ACX

Preço: € 5.987
Potência: 47 cv
Peso: 198 kg



VOGE 525AC

Preço: € 5.587
Potência: 47 cv
Peso: 198 kg



Leia aqui o teste



VOGE 500AC

Preço: S/D
Potência: 47
Peso: 198 kg



QJMOTOR

SRK125S



3.190€*

ATENÇÃO AO DETALHE

- MOTOR MONOCILÍNDRICO COM REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA 15 CV
- ILUMINAÇÃO FULL LED
- DASHBOARD TFT MULTIFUNÇÕES DE 5"
- SISTEMA DE TRAVAGEM ABS
- SUSPENSÕES MULTI-LINK
- FORQUILHA INVERTIDA
- LIGAÇÃO USB E USB-C
- CONECTIVIDADE BLUETOOTH
- CORES DISPONÍVEIS PRETO CINZENTO BRANCO



QJ Motor Portugal
Recomenda:

MOTUL

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

Motos de caixa Carta A2 (>125-500cc)

Leia aqui o teste



VOGE 350AC

Preço: € 4.787
Potência: 40 cv
Peso: 165 kg



VOGE 300ACX

Preço: € 4.187
Potência: 28 cv
Peso: 170 kg



Leia aqui o teste



VOGE 300AC

Preço: € 3.787
Potência: 28 cv
Peso: 170 kg



YAMAHA MT-03

Preço: € 6.450
Potência: 42 cv
Peso: 167 kg



YAMAHA YZF R3

Preço: € 6.850
Potência: 42 cv
Peso: 169 kg



ZONTES 310T1

Preço: € 5.143
Potência: 35 cv
Peso: 159 kg





ZONTES 350GK

Preço: € 5.188

Potência: 39 cv

Peso: 188 kg



ZONTES 350TX

Preço: € 5.438

Potência: 39 cv

Peso: 196 kg



ZONTES 350R

Preço: € 4.999

Potência: 39 cv

Peso: 180 kg



ZONTES 350V1

Preço: € 5.179

Potência: 39 cv

Peso: 188 kg



ZONTES 350X

Preço: € 5.059

Potência: 39 cv

Peso: 180 kg



ZONTES 350S

Preço: € 5.179

Potência: 39 cv

Peso: 195 kg





Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

As pessoas QUE ENCONTRAMOS PELO CAMINHO

Viajar de moto não é um ato solitário; é um abrir da alma ao desconhecido, o contato com novos mundos, e, sobretudo, com novas pessoas. Para mim, a parte mais recompensadora de cada dia, depois de uma longa jornada, enfiada num capacete e observando o mundo à minha frente, é encontrar alguém que nunca vi antes, mas que me recebe com carinho e admiração.

Num mundo saturado de redes sociais, estamos cada vez mais longe do contato verdadeiro, aquele que se faz de pessoas reais. O mundo está cheio de pessoas admiráveis que encontramos pelo caminho, e esta viagem não foi diferente. Desta vez, optei por deixar as conversas banais para trás; estudei a história dos países para onde ia e queria saber mais. O que aprendi foi mais do que uma lição de vida; foi o sentimento de que a história se faz de homens e mulheres com um passado muitas vezes cheio de dor e medos, mas também de vitórias e coragem. Com a história feita, olham para o futuro com um sorriso no rosto e, mais do que isso, com a esperança de um mundo em paz.

"Nigdy więcej wojen!" (chega de guerras!), diz o amigo Marek, polaco, à mesa na casa MagicPlace, enquanto o amigo Krzysztof acena com a cabeça. Estamos todos sentados à mesma mesa com a anfitriã moldava, que nos presenteia com excelentes iguarias. O marido vai-nos servindo uma Pálinka, daquelas que nos tira qualquer dor nos rins, e o filho Cristian, que serve de intérprete, fala também ele da sua maravilhosa pátria, a Roménia, que acrescento, é cheia de estradas deslumbrantes.

A noite ainda agora começou e, mesmo que a chuva intensa comece a cair, as motos já estão arrumadas; amanhã logo se vê. Estamos a poucos quilómetros da Ucrânia; a conversa passa pela guerra, mas, aos poucos, torna-se cada vez mais alegre – a Pálinka faz os seus milagres. "Na zdrowie!" (saúde em polaco) e bebe-se mais um pouco. Os telemóveis e os seus tradutores ajudam nos lapsos de inglês, e entre copos e mais uma iguaria, fala-se para o telemóvel na esperança de que ele traduza alguma coisa de jeito.

A conversa que se prolonga é cheia de emoções e de história, que contrasta entre dor e sofrimento e a superação. Talvez seja esse o motivo de estar ali: depois do meu tumor na cabeça em 2017 estou na Roménia, a poucos quilómetros da fronteira da Hungria e da Ucrânia.

Mas as histórias que se entrecruzam à mesa trazem consigo uma lição muito mais importante. A amizade surge de pequenos nada, revelando que as fronteiras criadas pelos homens não fecham o coração. Independentemente dos credos e das políticas, nós, humanos, só queremos ser felizes (e uma moto ajuda).

O alojamento MagicPlace, perto de Satu Mare, era admiravelmente acolhedor, mas o que o diferencia de qualquer outro são as pessoas extraordinárias!

Quando o sol nasceu, era hora de arrancar, carregar as motos com tralha e seguir viagem. Porém, no meio da azáfama de carregar a "rodas altas", surgiu uma voz: "Hello, come and eat breakfast with us." Claro que não podia recusar e, mais uma vez, fui presenteadada com um pequeno-almoço primoroso.

Depois disso, seguimos para a Hungria, Eslováquia e Polónia. O objetivo era chegar a Cracóvia para visitar o campo de Auschwitz. Os amigos polacos desviaram o seu caminho até às montanhas Tatra, depois seguiram com a promessa de que, dentro de dias, voltaríamos a estar juntos para mais um banquete e assistir ao famigerado jogo da seleção portuguesa (Portugal-Geórgia).

Tudo estava pronto na pérgula do deslumbrante jardim: a Pálinka, as embalagens de presunto trazidas de Portugal, a comida polaca e uns ovos com espargos que fiz questão de preparar à moda alentejana, com a ajuda da encantadora anfitriã Elzbieta Rys e com o olhar atento e curioso da pequena filha Clara, estávamos preparados para mais um dia maravilhoso, independentemente do resultado do jogo.

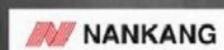
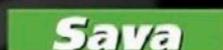
Com a minha Triumph "rodas altas", a Ducati e as Africa Twin dos polacos paradas no jardim, que nesse dia, paradas, viajaram mais do que em qualquer autoestrada. A eles, que de certeza vão ver esta crónica (com os seus tradutores), "Na zdrowie!". A vocês que leem a crónica, saúde, boas viagens e bons amigos! //



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

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

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



LOCALIZAÇÃO

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

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

EQUIPAMENTO HJC V10 FQ20 RETRO



Clássico COM TECNOLOGIA AVANÇADA

A PARTIR DO INÍCIO DE JULHO DE 2024, ESTARÁ DISPONÍVEL NO MERCADO O MAIS RECENTE CAPACETE DA LINHA V10 DA HJC, O FQ20 RETRO. ESTE NOVO MODELO PROMETE CONQUISTAR AQUELES QUE PROCURAM UM ESTILO CLÁSSICO ALIADO À TECNOLOGIA DE PONTA.

O capacete HJC V10 FQ20 Retro destaca-se pela sua calota em material compósito de fibra de vidro, que garante leveza, um ajuste superior e conforto inigualável. Ideal para uma experiência de condução mais agradável e segura, este capacete vem ainda equipado com uma viseira Pinlock incluída, que evita o embaciamento e proporciona uma visão clara em todas as condições meteorológicas.

Disponível em tamanhos que variam do XS

ao 2XL, o V10 FQ20 Retro é adequado para uma ampla gama de utilizações, sendo ainda homologado com a norma ECE 22.06, certificando que cumpre com os mais recentes padrões de segurança europeus.

O HJC V10 FQ20 Retro estará disponível nas lojas a partir do início de julho de 2024, com um preço de venda ao público recomendado de 399,90€.

Para mais informações e para adquirir o seu, visite os pontos de venda autorizados ou consulte o importador, a WBC. //



0% JUROS , 48 MESES
0€ ENTRADA , TAEG 5,6%

CAMPANHA PARA TODA A GAMA UM



NOVO MODELO
RENEGADE COMMANDO 300

P.V.P./VALOR FINANCIADO **4.390,00€**
ENTRADA **0,00€**

PRESTAÇÃO **91,46€**
TAN **0,00%**

PRAZO **48 MESES**
MTIC **4.842,34€**



Novo Motor de 300cc



Potência 27,5cv



Painel TFT



Iluminação LED

Exemplo para um contrato de crédito para Renegade Vegas 125 a 48 meses. PVP de 4.390€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 4.390,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 91,46€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 5,6%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 4.842,34€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 77,26€. 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.



Máximo CONFORTO

DESENHADAS PARA MOTOCICLISTAS QUE VALORIZAM TANTO A SEGURANÇA QUANTO O ESTILO, ESTAS CALÇAS OFERECEM UM NÍVEL DE ELASTICIDADE APRIMORADO QUE GARANTE O MÁXIMO CONFORTO SEM COMPROMETER A PROTEÇÃO.

A tecnologia envolvida na produção do tecido das REV'IT! Lombard 3 RF foi atualizada para manter o motociclista confortável em qualquer posição de condução. A elasticidade adicional evita também que as calças fiquem vincadas, permitindo-lhe passar do motociclo para as atividades diárias sem restrições.

As proteções do joelho são integradas e discretas, garantindo a proteção necessária sem o volume que normalmente é associado ao equipamento de motociclista. Os protetores de joelhos podem ser ajustados de acordo com a preferência de cada

utilizador para maior conforto e proteção.

Disponíveis em três cores (ganga-escura, preto e ganga-negra), estas calças combinam facilmente com qualquer roupa, tornando-as perfeitas tanto para conduzir como para uso casual.

As calças Lombard 3 estão disponíveis nos tamanhos do 28 ao 38, com um preço recomendado de 209,99€.

Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou visite o site da especialista em equipamentos para motociclistas. //



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Estilo **CASUAL**

A BMW MOTORRAD ANUNCIOU O NOVO CASACO DE MOTOCICLISMO SPANDAU, FABRICADO EM TECIDO DE GANGA, QUE COMBINA O MAIS ALTO GRAU DE SEGURANÇA E FUNCIONALIDADE COM UM VISUAL CLÁSSICO.

O casaco Spandau da BMW Motorrad distingue-se pela sua resistência à abrasão e pelas suas proteções discretas, proporcionando segurança sem comprometer o estilo.

Equipado com quatro bolsos exteriores e três bolsos interiores, o blusão Spandau oferece amplo espaço de armazenamento. Adicionalmente, dispõe de filas de botões de fecho com uma aba adicional sob o fecho de correr, garantindo maior proteção contra o vento e a chuva.

Uma das principais características funcionais do casaco é o fecho de correr de união, que permite combiná-lo com calças BMW Motorrad, proporcionando uma experiência ainda mais confortável e segura.

As proteções NP Flex nos ombros e cotovelos,

além de uma proteção dorsal NPL, que pode ser aplicada posteriormente, garantem a elevada segurança do motociclista.

O casaco é composto por 72% de algodão, 18% de nylon, 8% de elastomultiéster e 2% de elastano, o que lhe confere durabilidade e flexibilidade. O material interior é composto por 65% de poliéster e 35% de algodão, proporcionando conforto ao motociclista.

O preço de venda ao público recomendado do casaco Spandau é de 466€ com IVA incluído, tornando-o uma excelente opção para os motociclistas que procuram uma combinação de estilo, funcionalidade e segurança.

Para mais informações e para adquirir o casaco, visite os revendedores autorizados BMW Motorrad ou o site oficial. //



530
hpe

NOVA PIAGGIO MP3. A ORIGINAL.

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

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

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

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO®

piaggio.pt



Proteção PARA O VERÃO

AS LUVAS URBANAS DESPORTIVAS RITMO DA REV'IT!, SÃO SEMI-VENTILADAS E DE PUNHO CURTO MAS DESTACAM-SE PELA SUA SIMPLICIDADE E SEGURANÇA.

A REV'IT! apresenta as novas luvas Ritmo, ideais para quem procura um equilíbrio perfeito entre proteção e conforto durante os passeios de moto nos dias mais quentes.

As luvas Ritmo são compostas por uma mistura de materiais têxteis e de couro, proporcionando a flexibilidade e a proteção necessárias para as mãos. Os painéis de rede 3D, aliados à pele de cabra, asseguram uma excelente ventilação e liberdade de movimento, oferecendo também a tranquilidade de um certificado de segurança CE nível 1.

Em termos de segurança, estas luvas estão equipadas com inserções TPR com rede interior

para uma melhor ventilação na zona dos nós dos dedos, proteções SEESOFT na palma da mão e um protetor TPU rígido na zona superior.

As luvas Ritmo são perfeitamente compatíveis com muitos dos blusões desportivos da coleção Urban Sport da REV'IT!, tanto têxteis como em pele.

Disponíveis em quatro cores (amarelo/néon, preto, preto/cinza e preto/vermelho/néon), e numa ampla gama de tamanhos, desde XS até 4XL, as luvas Ritmo têm um preço de venda ao público recomendado de 99,99€. Para mais informações e um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou visite o site da fabricante. //



ZERO É
SEMPRE
ZERO



INCLUI TOP CASE

SKY TOWN 125 | PVP 2.790€

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

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





Silhueta ESTILIZADA

A REV'IT! LANÇOU AS CALÇAS REV'IT! VIOLET LADIES BF QUE SE DESTACAM PELO CORTE BOYFRIEND FIT, IDEAL PARA MOTOCICLISTAS QUE PREFEREM UM AJUSTE MAIS FOLGADO NA ZONA DAS ANCAS E DAS COXAS.

As calças Violet Ladies BF são uma adição inovadora à coleção da REV'IT! graças ao seu desenvolvimento com o objetivo de proporcionar elegância e conforto, seja durante a condução ou num momento de lazer. Diferentemente de um corte regular, as calças Violet Ladies BF possuem um design que afunila em direção aos tornozelos, definindo uma silhueta estilizada.

Equipadas de série com proteções SEESMART na zona da anca e proteções SEESMART ajustáveis em altura para os joelhos, as calças REV'IT! Violet Ladies BF oferecem certificação de segurança CE Classe AA, juntamente com tecido de camada única.

Fabricado com ganga elástica, Cordura, Coolmax e Thermolite, estas calças são adaptáveis a várias estações, mantendo a frescura nos dias quentes e proporcionando conforto térmico nos dias mais frios.

Disponíveis em duas cores, azul-escuro e preto, as calças REV'IT! Violet Ladies BF podem ser encontradas em tamanhos do 24 ao 36, com um preço de venda ao público recomendado de 199,99€.

Para mais informações e aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou visite o site da especialista em equipamentos. //

Kawasaki

GOOD TIMES

**0% JUROS | 48 MESES
0€ ENTRADA | TAEG 2,3%**

CAMPANHA VÁLIDA PARA TODA A GAMA



Z900RS

POR APENAS 290,63€/MÊS

0% JUROS | ENTRADA 0,00€ | TAN 0,0%

TAEG 2,3% | PRAZO 48 MESES

VALOR FINANCIADO 13.950,00€ | MTIC 14.570,76€

Exemplo para um contrato de crédito para Z 900 RS '23 a 48 meses. PVP de 13.950,00 €, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 13.950,00 €, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 290,63 €. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 2,3%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 14.570,76 €. A TAEG inclui o Imposto de selo no valor de 245,52 €. 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 n.º 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação e de transporte. Campanha válida para toda a gama Kawasaki.

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

@ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes

SEMPRE COM CESPRA

Recomendamos Equipamentos



Passeando pela Grécia/Balcãs A BELA DERVISH HOUSE...

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

Viajar com dor era tão desafiador e incapacitante que era admirável, até para mim, como eu conseguia encontrar formas de lidar com a situação. Felizmente eu consigo dormir com dor, fazendo uso da minha capacidade de superação e adaptabilidade, senão teriam sido dias de sofrimento e noites de insónia.

Lembro-me de sonhar que me estavam a esmagar o braço de formas sempre aterrorizantes, a cada noite com instrumentos diferentes, como em filmes de terror sucessivos.

A vantagem é que, ao acordar tudo parecia muito melhor, menos assustador e menos doloroso do que nos sonhos, e eu via-me cheia de alegria porque apesar de tudo o sofrimento real era menor e menos assustador que o sonhado.

Uma boa forma de encarar cada novo dia!

De manhã não estava calor nenhum.

Felizmente a minha casinha era quentinha e confortável, mas a gente abre a porta do quarto e está no quintal e isso é estranho! É quase como dormir numa tenda, só que com mais conforto e sem ter trabalho a montar a casa ou de gatinhar para a cama.

O parque de campismo está situado num sítio deslumbrante, na borda do Canyon Tara e está preparado para receber gente que quer aproveitar o rio Tara e toda uma série de desportos radicais aquáticos.

Na realidade o Camp Kljajevića Luka disponibiliza uma série de atividades aquáticas de aventura, como fazer rafting ou navegar de caiaque pelos rápidos do rio Tara.

Qualquer atividade radical estava fora do meu alcance, mesmo que eu tenha pensado inicialmente na hipótese de experimentar alguma.





Mas a reformulação dos planos iniciais da viagem fez com que eu apenas pudesse ficar ali por uma noite pois, além de não ter tanto tempo como desejaria, eu já sabia que não iria ter condições físicas para me aventurar...

Uma pena... pode ser que volte a passar por lá um dia.

No momento só me podia permitir passear em redor e apreciar os encantos do lugar.

Para mim a grande vantagem do parque, que podia aproveitar à vontade, era o simpático restaurante. No dia anterior fiquei lá até às tantas a comer e a beber e hoje iria lá tomar um belo pequeno-almoço.

Depois de toda a chuva que eu apanhara, durante todo o dia de ontem o meu telemóvel não se deixava carregar, soltando um apito forte cada vez que o tentava ligar a uma tomada ou à power-banc. Nunca me tinha acontecido tal, até porque dizem que ele é à prova de água. Mas ele continuava a dizer que tinha humidade no sistema, pedia para que o secassem com um secador (eu nem sabia que ele sabia escrever a pedir tal coisa!) e gritava!

Por isso passei o dia todo usando a bateria restante até ao limite. Cheguei ao parque muito preocupada pois, se não conseguisse carregá-lo, não teria bateria para continuar a fotografar hoje.

Por entre gestos e sinais pedi à menina do restaurante que me arranjasse algo para o secar, ela não falava inglês e não entendia por muito que me explicasse. Então liguei-o à corrente e, assim que ouviu o apito desesperado do telemóvel, ela pareceu entender, embora não conseguisse ler a mensagem que ele mostrava no visor. Voltou-me as costas e foi para a cozinha... fiquei à espera a ver o que ela iria trazer-me, na cozinha seguramente não havia um secador de cabelo.

Então ela apareceu com um prato fundo cheio de arroz e enfiou o meu telemóvel lá dentro! Extraordinário, há coisas que são mesmo universais, heim?

Não demorou nem uma hora e ele deixou-se ligar à corrente em silêncio.

Então foi como se se tivesse criado uma conexão entre a miúda e eu e a partir dali foi um serão fantástico, com jantar caprichado e oferta de licores da região e tudo!

E pronto, já que não podia fazer atividades físicas exigentes, podia, pelo menos, encher-me de comida em paz.

E por falar em encher-me de comida, era mesmo isso que eu estava a precisar pois já parecera que perdera alguns quilos...

Oh, e que bem sabia o gelo no meu pulso!

Era como se ele estivesse sempre febril e o gelo o acalmasse. As pessoas olhavam com curiosidade para o meu conjunto azul, não havia forma de esconder o que »





estava a fazer, por isso pousei tudo em cima da mesa.

Bom dia, mundo! Não gosto que me vejam comer ao pequeno-almoço, a minha mão está tão presa que nem consigo pegar direito no garfo. As pessoas ficam atónitas, como vou conseguir conduzir a minha moto com uma mão que não funciona direito? Sem problema, ao longo da manhã ela vai acordando para a vida, até ficar quase como nova.

De repente ouviram-se berros lá dentro, um homem ralhava com alguém, depois várias vozes ralharam também! Não conseguia entender o que diziam, mas era claro que estavam a enxotar um miúdo, pensei eu.

Mas quem saiu não foi um miúdo humano, foi um bichinho! A princípio pensei que era um cão, mas ao olhar melhor deu para perceber que não. O pobre pequeno, meio desamparado, veio encostar-se a mim. Mas quem correu com ele veio tirá-lo.

Só então pude ver melhor que carinha tinha. Seria da família das cabras? Dos cervos? Veados? O que és tu fofinho?

O bichinho estava tão desamparado que apeteceu-me pegar-lhe ao colo!

Vendo-me olhar para ele com pena os homens explicaram que ele era um chato, que fuçava em todos os cantos, se metia debaixo das pernas das pessoas e, se não o impedissem, ia tentar meter-se dentro dos armários

ou da despensa.

Tirei-lhe uma foto para pesquisar no Google Lens e descobri que era um Rupicapra bebé, também conhecido como camurça.

Dizem que são animais adoráveis, de pelagem macia, muito ágeis nas montanhas e com uma natureza brincalhona. Podem ser encontrados nas altas montanhas, desde os Pirenéus e Alpes até aos Balcãs.

Foi preciso ir tão longe para eu o ver, já que eles não se deixam observar facilmente de perto na vida selvagem. E ali estava um, que tinha de ser enxotado para não se meter no meio das pernas das pessoas, nem entrar pelas casas dentro. Tão fofinho!

E pronto, estava na hora de me pôr a andar.

As paisagens em redor do parque de campismo mereciam algumas pausas, fotos e desenhos, o tempo necessário para ginastificar a minha mão até ela recuperar um pouco mais de mobilidade, para poder aproveitar depois as estradas cheias de curvas que viriam a seguir.

Junto à ponte, no início da rua do parque, há uma placa muito simpática! Uma espécie de: “Bem-vindos motociclistas”.

E, do meio da ponte, pode-se ver o parque ao longe, numa clareira na borda do precipício do Canyon. Àquela distância parece tão pequeno que o assinaliei com uma setinha vermelha.

Que sítio privilegiado para se montar um parque de campismo! Seguramente que um dia irei voltar a hospedar-me ali.

A ponte é como uma varanda sobre o paraíso!

A Ponte Đurđevića Tara é um marco importante na história do país e da ex-Jugoslávia e esse foi um dos motivos que me fez reservar dormida junto a ela.

Foi erguida entre 1937 e 1940, em tempos do Reino da Iugoslávia e supervisionada por Belgrado. Atravessa Canyon Tara e fica 172 metros acima do rio. Quando foi concluída tornou-se a maior ponte rodoviária em cimento da Europa.

Estava-se em plena II Guerra Mundial e, com a invasão liderada pelos alemães em 1941, grande parte de Montenegro, incluindo o Canyon Tara, foi ocupada pelos italianos. O terreno montanhoso da zona favoreceu a guerra de guerrilha e, durante uma ofensiva italiana, os jugoslavos destruíram de forma cirúrgica um dos arcos próximos à margem, com o auxílio do engenheiro da ponte, Lazar Jaukovic, inutilizando a única passagem sobre o Canyon para impedir o avanço italiano. No entanto os italianos acabaram por tomar conta de tudo e, quando capturaram o engenheiro, executaram-no em cima da ponte...

Provavelmente um dia alguém contará esta história com >>>



LOMBAS E CURVAS

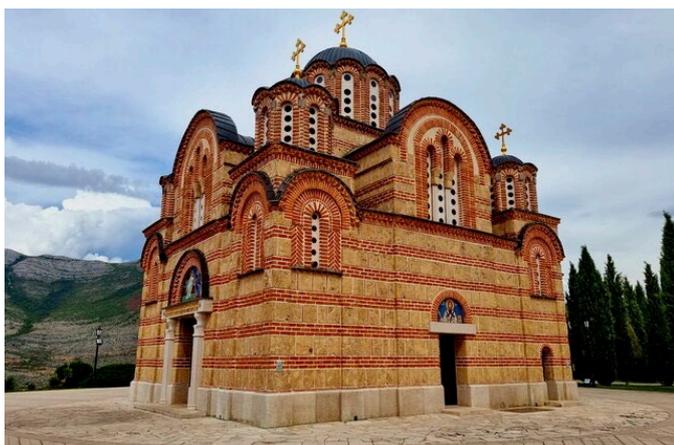
O seu concessionário Honda em Almada

Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com



NX500 | Curtas distâncias. Longas distâncias.



um “Reza a lenda...” pois a verdade é que a história está ligada à ponte, como as lendas estão ligadas a castelos, mosteiros e aldeias...

A ponte acabou por ser reconstruída em 1946.

Mas como eu não sou arquiteta nem engenheira, para além da ponte, foi a paisagem que me trouxe aqui.

O rio Tara e as montanhas em redor são tão extraordinários, que todo o tempo que passei a contemplar e a espreitar, foi pouco. Quando inicialmente decidi pernoitar junto ao Canyon, tinha em mente ir lá abaixo de moto, por um caminho que leva a uma igreja, e de lá poderia apreciar a ponte ao longe e tal...

Mas na hora de descer não tive coragem... ainda descí um pouco, mas o caminho era longo, íngreme e em terra batida.

A minha mão, meio inutilizada, e o trauma da queda que me quebrara o pulso, não me permitiram arriscar.

Quanto tempo iria demorar até o trauma passar?

Eu sou de choramingar pelo que perdi e sim, de aproveitar ao máximo o que tenho, por isso segui curtindo tudo o que podia, porque as estradas eram inspiradoras e cheias de curvas.

Montenegro é um país deslumbrante com estradas cénicas, montanhas imponentes e vales verdes, sempre com rios cristalinos a passar-lhes pelo meio. São paisagens que me encham as medidas e facilmente prendem por completo a minha atenção. Desde a primeira vez que explorei este pequeno recanto dos Balcãs que me encantei e sempre que volto me encanto de novo.

As paisagens deslumbrantes, a rica cultura e a hospitalidade calorosa dos montenegrinos tornam cada visita uma experiência única e memorável. É como se, a cada regresso, eu reencontrasse um pouco de mim que deixei para trás quando cá passei de outras vezes.

Então passei por um grupo de motociclistas que me cumprimentaram vivamente, mas, mais à frente, quando parei para tomar um café e eles chegaram, não reagiram! Pousaram as motos e ficaram no seu canto. Muitas vezes me acontece isso e não sei porquê. Como se não se sentissem confortáveis em falar-me como quando me cumprimentam de moto para moto! Será que se sentem incomodados junto de mim? Será que intimido outros motards?

Aproveitei o café e continuei desfrutando a minha pausa, com aqueles homens a olhar para mim de longe.

Não faz mal, se ninguém me liga eu também não ligo a ninguém e pronto!

Havia tanta paisagem fantástica para ver que isso nem era um problema, muito menos algo importante que me preocupasse. Até porque quando a beleza é realmente grande, o silêncio é a melhor companhia.

E lá estava o Slano jezero, lindo!

Nos arredores de Nikšić, há três lagos artificiais, incluindo o Lago Slano (Slano jezero), criado para suprir as necessidades da central hidroelétrica de Perućica. Nem parece uma estrutura artificial, com uma barragem em uma das extremidades. O lago é encantador, com uma beleza selvagem e natureza intocada ao redor. As águas são azuis cintilantes com várias ilhas e ilhotas pelo meio e margens verdes, que tornam o panorama quase irreal.

Há um miradouro, com um bar bem rustico, de onde se pode ver todo aquele panorama deslumbrante.

Claro que voltei a parar, mas não me atrevi a tomar mais um café, pois embora ele não pareça nada de especial, seguramente a cafeína me iria fazer querer correr mais do que a moto!

Passei mais uma fronteira e foi uma experiência inédita! O polícia que conferiu os documentos fez-me uma festa por ser uma Lady sozinha e, quando segui caminho, um motociclista croata colou-se a mim! Eu acelerei e ele também, eu reduzi e ele também. Até que parei para ver um mosteiro, ele parou também! Disse-me que era muito fixe viajar comigo, queria continuar. Nem penses homem, eu vim sozinha e quero continuar sozinha. Estava complicado descartá-lo! Então meti-me pelos quelhos da

cidade e deixei-o para trás. Nunca me tinha acontecido algo assim!

A seguir à fronteira estava a atravessar as montanhas de Klobuk, na Bósnia e Herzegovina.

Eu sabia que havia ali para baixo as ruínas de uma fortaleza medieval, mas não podia querer ver tudo.

Essa é uma experiência que levo comigo em cada viagem, nunca tentar ver tudo para não perder o prazer de viajar, por entre a ansiedade de correr de lado para lado.

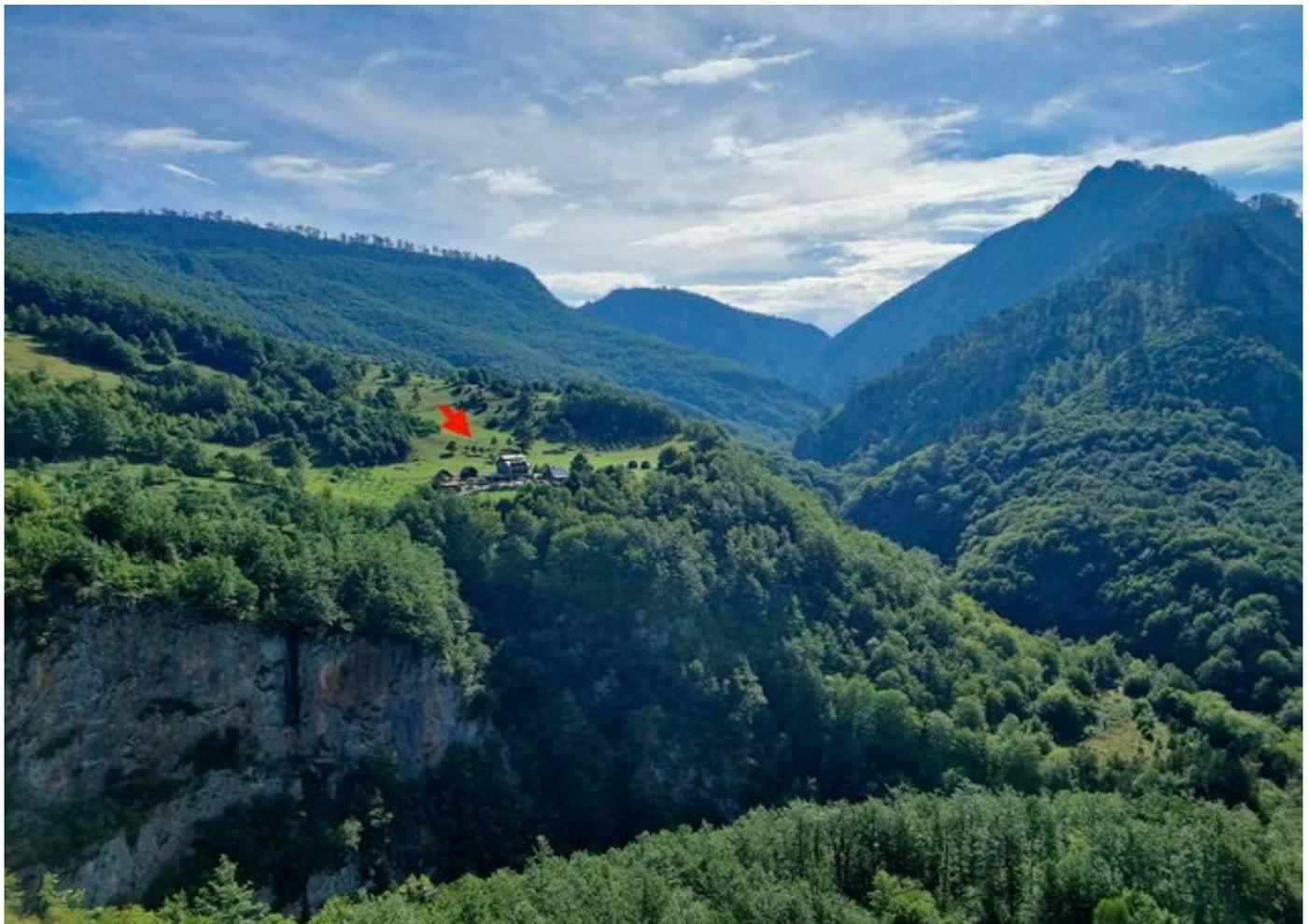
Então limito-me a fazer o que é possível sem lamentar o que não é.

Sem sair da minha estrada, o que se via era bonito o suficiente para seguir feliz o meu caminho, sem sacrificar demais a minha mão marota.

E cheguei a Trebinje. Já tinha passado perto, vinda de Dubrovnik a caminho de Sarajevo, mas não cheguei a explorar a cidade, apenas olhei de longe e pensei que um dia passaria por lá. E esse dia era hoje!

Trebinje é a cidade mais ao sul da Bósnia e Herzegovina, muito perto do mar Adriático e de Dubrovnik.

Na realidade, a Bósnia, apesar de ter uma extensa área próxima ao mar, possui apenas um pequeno trecho de costa. Assim, é sempre interessante seguir ao longo da >>



CRÓNICA

costa croata, atravessar uma fronteira, percorrer apenas 21 quilômetros na Bósnia e depois cruzar outra fronteira para retornar à Croácia.

Trebinje é atravessada pelo rio Trebišnjica, que já se chamou Arion.

O rio é um fenómeno único, com muitos trajetos à superfície e subterrâneos. Corre para o Mar Adriático pelo subsolo e reaparece muitas vezes à superfície. Com uma extensão de quase 190 km, metade dele corre por baixo de terra o que o torna o rio mais longo do mundo a fazer esta habilidade.

E é em Trebinje que ele é mais bonito e corre à superfície dando umas voltas e curvas.

Resumindo, eu estava junto a uma verdadeira celebração!

Fiz um picnic, ali ao lado, junto ao monumento a Luka Vukalovic, o herói nacional que defendeu a Herzegovina liderando os rebeldes que lutavam contra a opressão e infligiu pesadas derrotas aos otomanos em várias batalhas.

Ao andar por aqueles países tem-se mais noção de quanto lutaram todos contra o grande império Otomano.

Depois subi a colina Crkvina e as perspectivas sobre a cidade eram cada vez mais esplendidas!

No topo fica o complexo templo Hercegovačka Gračanica, dedicado à “Anunciação e Bem-Aventurada Virgem Maria”, o destino religioso mais visitado da Herzegovina Oriental.

Foi construído em 2000 para homenagear o desejo do famoso poeta Sérvio Jovan Dučić, que deixou declarado no seu testamento que queria ser enterrado nas colinas que rodeiam Trebinje.

Curioso como a história da zona se mistura com a da Sérvia e de Montenegro, afinal aquilo tudo era parte do Império Otomano, ou turco, que durou uma infinidade de tempo, mais de 6 séculos, e só por isso a história daqueles povos mistura-se quando eram um só povo.

E eu que reparo sempre nos números não pude deixar de achar curiosa a semelhança dos anos de início e de fim do Império: começou em 1299 e terminou em 1922!!!

No complexo, além da igreja, existe a torre sineira, o palácio do bispo, um anfiteatro, uma loja de souvenirs e o restaurante com esplanada que se espalha pela encosta abaixo em degraus.

E as vistas sobre a cidade são incríveis com a Ponte Otomanda de Arslanagić sobre o rio Trebišnjica, lá em baixo.

A ponte que foi movida, pedra por pedra nos anos 60,





do rio.

Quando achava que seria bom parar a moto, um homem saiu do seu jardim para me dizer que não parasse ali, que seguisse mais para a frente pois ainda estava longe e haveria lugar para a minha moto mais perto.

A mim parecia-me que já estava perto o suficiente, podia ver o grande muro formado pelo rochedo, que parecia tão perto. Mas lá segui as instruções do senhor, agradecendo a atenção.

E claro, ele tinha razão!

A rua empedrada ia dar a um caminho pedonal em cimento, que mais parecia o quintal de alguém. Dali para a frente não se circulava mais. Dois homens chamaram-me para eu estacionar a moto num terreno de terra batida ali ao lado, com cabine para pagamento do parque e tudo.

Oh senhores, eu não tenho dinheiro bósnio! E agora? Já me estava a imaginar ter de ir pôr a moto no fim do mundo e depois caminhar até lá, de novo.

Mas os homens mandaram-me pôr a moto ali mesmo, arrumando as cadeiras de plástico e a mesa de campismo no canto junto à cabine.

Ok, tudo bem, vou levantar dinheiro assim que possa para lhes pagar.

O ambiente surpreendeu-me, de alguma forma eu esperava que fosse um sítio cheio de turistas, mas sem nada mais do que a montanha, o rio e o tekke histórico!

CRÓNICA

Felizmente os turistas eram poucos, o que me surpreendeu.

Isto de estar a viajar já fora da época alta, tem as suas vantagens. Se eu pudesse sempre o faria ou em junho ou em setembro!

Também me surpreendeu a quantidade de restaurantes na margem direita do rio, com passagens e pontes entre eles, e as águas do rio a passarem em seu redor.

Fantástico, aquilo tudo era tão bonito e inspirador que decidi que iria jantar ali, sem nem me importar se depois seguiria viagem já de noite.

Então, depois de passar os restaurantes e seguir por um caminho invisível na encosta da margem, por trás das casas, lá estava o tekke e a nascente do rio.

O tekke histórico é um mosteiro do séc. XVI, uma construção lindíssima que combina elementos da arquitetura otomana com um estilo mediterrâneo.

O sítio por si só já é bonito, com a água turquesa muito transparente do rio e o penhasco acima, mas as construções ainda o tornam mais surreal!

Claro que me sentei ali a olhar em redor e a desenhar.

Às vezes os turistas não são muitos, mas há os suficientes para perturbar completamente o paraíso...

Uma fulana, vestindo roupas chamativas amarelo vivo,

e usando um pau de selfie com o imenso telemóvel na ponta, apareceu. E ela, sozinha, conseguia arruinar o momento, falando muito alto para o telemóvel, que devia estar a gravar as parvoíces que dizia. Nem sequer estava a falar do local ou algo relacionado a ele, apenas falava de si e de como era fantástico viajar. Certamente tretas de lives para o Insta.

Continuei a desenhar em silêncio, para não perturbar a sua algazarra. Estão aquela estúpida dirigiu-se mim, mandando-me sair dali para que ela pudesse ficar sozinha a filmar.

A sério?

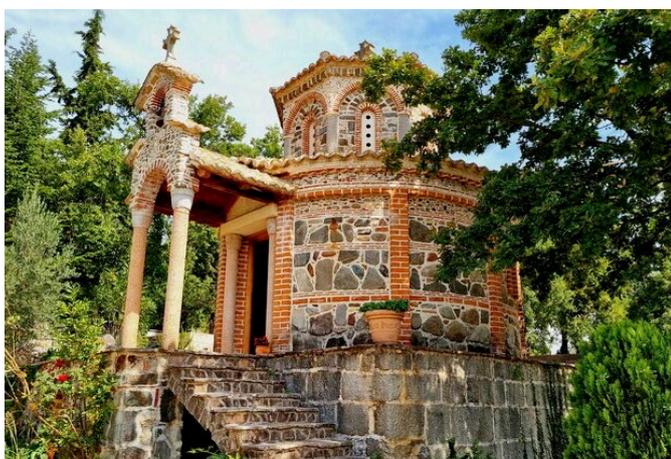
Oh rapariga, aproveita o que tens e em silêncio para não perturbares a minha paz, dá-te por feliz por eu nem estar na frente de paisagem nenhuma e cuida de não me captares na bosta da tua live, ou poderás ter problemas legais comigo, ok?

A mulher ficou visivelmente em choque, até esperei que me viesse com um “sabe com quem está a falar?” como acontece nos filmes, mas não, ela simplesmente afastou-se para a ponta do espaço e ouvi-a a falar com um tom muito mais baixo para a filmagem.

Acho que o meu aspeto intimida mesmo as pessoas. Respeitinho é bom e eu gosto!

O mosteiro Dervixe tem um grande significado como





marco espiritual e histórico. A sua construção ocorreu no contexto do misticismo islâmico, com os Dervixes desempenhando um papel crucial na orientação dos indivíduos para uma compreensão mais profunda da espiritualidade através das suas práticas, dado que o mosteiro era um local de adoração e meditação comunitária.

Na realidade a sua filosofia é de pura espiritualidade, vivendo em condições de grande pobreza e austeridade.

Já agora os dervixes mais famosos são os Dervixes Rodopiantes da Turquia, que rodam sobre si por horas, com saias brancas a fazer balão.

Para minha tristeza, não há multibancos por ali, nem existe a possibilidade de fazer pagamentos com cartão nos restaurantes... ainda pensei em negociar para pagar com euros, mas decidi que não valia a pena, o melhor era seguir para Čalići e jantar por lá.

Mas agora, como iria pagar aos homens o estacionamento? Catei a carteira à procura de moedas de euro, que são sempre aceites. Mas eles não quiseram o meu dinheiro, fizeram-me uma festa de despedida com acenos e lá segui o meu caminho.

Mais tarde percebi que o pagamento do estacionamento era de 2€, foi quanto eles deixaram de receber e ainda me fizeram uma festa!

Não estava longe do meu destino para aquele dia, mas ainda subi o desfiladeiro de Žitomislíci.

Às vezes tenho pena que meio nenhum consiga captar o que os meus olhos veem. Eu sei que existem muitas possibilidades, mas nunca me entusiasmei porque ficam sempre aquém do que eu vejo. E nunca me apetece perder tempo montando gadgets por isso também não o faria com outros mais sofisticados que comprasse.

A subida do monte e a perspetiva lá de cima, sobre Žitomislíci e o rio Neretva era deslumbrante! Merecia umas perspetivas de drone...

Cheguei a Čalići.

Estava instalada num centro pastoral na cidade das famosas aparições bósnias. Um rapaz muito simpático veio arrumar a esplanada para que eu pusesse a moto lá dentro, protegida do temporal que ele dizia estar a aproximar-se.

A residência estava cheia de peregrinos vindos de todos os pontos do planeta. Estaria a ser servido um jantar para todos, se eu quisesse poderia jantar também.

Excelente, vamos lá jantar em grupo.

O temporal chegou com chuvas e ventos fortes, mas podiam ouvir-se grupos passarem lá fora rezando alto. A fé não se deixa intimidar por temporais.

Amanhã vou explorar a cidade e visitar o Svetište Kraljice Mira o Santuário de Nossa Senhora Rainha da Paz. //



Às voltas NO DOURO

Mais de 750 participantes animaram a segunda edição do DouroOn2Wheels, que numa grande volta de moto a bom ritmo pretende dar a conhecer as belezas da região norte.



Uma nesguinha abaixo das 500 motos inscritas, muitas com dois a bordo, perfazendo a estimativa de organização de cerca de 750 participantes. Muita animação, muito convívio motard, muitas curvas e contracurvas negociadas a bom ritmo, que a etapa seguinte e o carimbo seguinte já aguardavam.

Assim foi esta segunda edição do DouroOn2Wheels, uma invenção de Vítor Soares, que praticamente sozinho mobilizou a ajuda dos nada menos que 19 municípios que constituem a CIM Douro e motoclubes locais, para pôr na estrada uma animada caravana de apaixonados deste tipo de passeios.

Uma olhadela superficial ao plantel dava logo ideia do participante médio: Equipamento técnico adequado, malas peçadas de autocolantes do Lés a Lés, Marrocos, Picos da Europa, Pinguins, um verdadeiro mapa de alguns dos mais comuns destinos que faziam, por comparação, este 590 Km pelas estradas do Douro, um passeio. Um passeio entremeado de muitas paragens para refresco, refeições com a proverbial hospitalidade transmontana: Um Porquinho aqui, um queijinho acolá, uma fatia de Bola

mais adiante.

Com tanta gente na estrada, alguma confusão seria de esperar. Na verdade, o natural ritmo de cada um acabou por resolver tudo pelo melhor: quando os primeiros se faziam à estrada, os últimos ainda estavam a chegar para o pequeno-almoço, e quando estes por sua vez partiam, os primeiros já iam duas etapas mais à frente, evitando o natural embaraço da chegada a qualquer uma terrinha de 500 motos ao mesmo tempo.

Por falar nas motos, um pouco de tudo, as aventuras bem equipadas de malas uma maioria, e desta as BMW GS quase 1 de cada 4 motos... depois, um pouco de tudo, Yamaha, Honda, Voge, Suzuki, Kawasaki, Ducati e até uma ou outra Harley-Davidson ou Triumph... Aceleras algumas, e tenho a certeza que também vi uma Jawa 350 que devia ser mais velha que a maioria dos participantes.

Tudo começou com a partida de Carrazeda de Ansiães, onde pela irrisória quantia de 25€ se receia um saco com o Passaporte a carimbar, T-shirt, colete refletor que identificava os participantes, e mais umas lembranças.

O primeiro objetivo foi Torre de Moncorvo, e por essa altura já sabia que a especialidade, de que to- >>



dos receberam um saquinho são as famosas amêndoas cobertas. Seguiu-se uma grande volta para Freixo de Espada à Cinta, quando nos começamos a aperceber que todos estes nomes são conhecidos, mas as terras não.

Passagem de raspão por Vila Nova de Foz Coa, mais um carimbo, a espetacular descida a Barca de Alva, onde o Douro aguarda sereno pelos turistas para o passeio de barco seguinte.

Rumo a S. João da Pesqueira do outro lado, Tabuaço e Penedono, castelo espetacular que ainda exhibe réplicas das máquinas de assalto, catapultas da era medieval a lembrar que cada uma destas praças teve de ser conquistada e defendida.

Sábado terminou com a chegada a Sernacelhe, pernoita após invasão das tasquinhas locais em busca do melhor que a gastronomia transmontana tem para oferecer...

Na manhã seguinte, um passeio ainda em modo zombie a caminho do pequeno-almoço a uns km de subida, no Santuário Senhora da Lapa, onde o Vice-Presidente da CIM Douro, João Paulo Fonseca, dirigiu algumas palavras à caravana, na presença de Carlos Santos, Pres. da Câmara de Sernacelhe... e de

novo na estrada, desta rumo a Moimenta da Beira, agora por estradas menos exigentes, depois paragem no Mosteiro de Tarouca (mais um carimbo!) e continuamos a descer para Armamar.

A paisagem rude de granito, mas dominada pelo homem com a ordenação de fileira após fileira de vinhas, contrasta com a beleza dos edifícios públicos onde vamos sendo recebidos, simbiose perfeita de matérias antigas com a luz do vidro moderno que no fundo, simboliza também o abraçar do futuro sem esquecer o passado.

Chegar ao centro de Lamego após a difícil subida (único setor em terra batida) da Barragem da Varosa e contemplar o Santuário da Senhora dos Remédios foi refrescante, com Peso da Régua, a paragem seguinte, mesmo ali ao lado... Seguiu-se Mesão Frio, Santa Marta de Penaguião, mais uma vez na margem do Douro, subida de novo para Vila Real, enfim, terra conhecida, Murça, Alijó e Sabrosa para o grande final.

O conceito deste passeio é espetacular, a realização um sucesso. Como em tudo há pontos passíveis de afinação, mas a organização está ciente disso e já a pensar como melhorar o próximo... Se a idade permitir, lá estaremos! //

VERÃO ELÉTRICO

ENTRADA 0€, TAN 0%
TAEG: 3,7%



CPX PRO

CPX Pro

- PVP 6.099,00€
- MTIC 6.428,46€
- MENSALIDADE 171,42€
- TAEG 3,7%
- 36 MESES

MONTANTE
FINANCIADO
6.099,00€



Crédito Automóvel c/ reserva de propriedade para financiamento de moto . PVP 6.099,00€(acresce IUC), entrada 0,00€, 36 mensalidades de 171,42€ (inclui 2,00€ com. gestão contrato), montante financiado 6.099,00€. Com. abertura contrato 150,00€ e IS à taxa legal em vigor. TAN 0,00%, TAEG 3,7%, MTIC 6.428,46€. **Campanha válida até 31/08/2024.** para o modelo CPX Pro (2 Baterias), limitada ao stock e concessionários aderentes. Crédito sujeito a aprovação pelo Cetelem, marca BNPP PF, SA, Sucursal Portugal (Registo BdP 848), junto do qual se deverá informar. A Moteo Portugal S.A. é intermediário de crédito a título vinculado, sem exclusividade (Registo BdP 6934) e todos os concessionários são intermediários de crédito a título acessório e sem exclusividade.



/vmotosocopt



@vmotosocopt

vmotosoco.pt

cetelem


VMOTO

O fim DE UMA ERA?



» [Galeria de fotos aqui](#)

Com o Aeroporto de Faro a ceder para este ano um outro terreno, que permitiu albergar com melhores condições os cerca de 20 milhares de inscritos, o Moto Clube de Faro conseguiu proporcionar mais uma grande festa do motociclismo.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Luís Duarte



Depois de as autoridades ambientais terem, no ano passado, inviabilizado a utilização de um terreno contíguo ao recinto da concentração, para acampamento dos motociclistas, devido à necessidade de proteger um cordão dunar aí situado, facto que muito preocupou a organização por falta de espaço para acolher os participantes, o terreno cedido este ano pelo aeroporto de Faro permitiu acomodar mais alguns milhares de motociclistas que, no total, quase ascenderam aos 20 milhares.

A exemplo dos anos anteriores tudo correu bem, com um cartaz musical variado, que incluiu nomes como Wolfmother, Katia Guerreiro, Tara Perdida, Iris e Tony Moore, entre outros, um Bike Show bem recheado, bons espetáculos, muita animação e um saudável ambiente de convívio e espírito motard, com todas as condições de segurança garantidas.

Destacou-se o dispositivo médico de apoio ao evento, centralizado no Hospital de Faro, que disponibilizou 42 médicos e cerca de 100 enfermeiros, além de ambulâncias e respetivos tripulantes e ainda socorristas »



REPORTAGEM 42ª CONCENTRAÇÃO DE FARO

da Cruz Vermelha Portuguesa, acompanhados por uma unidade móvel de saúde.

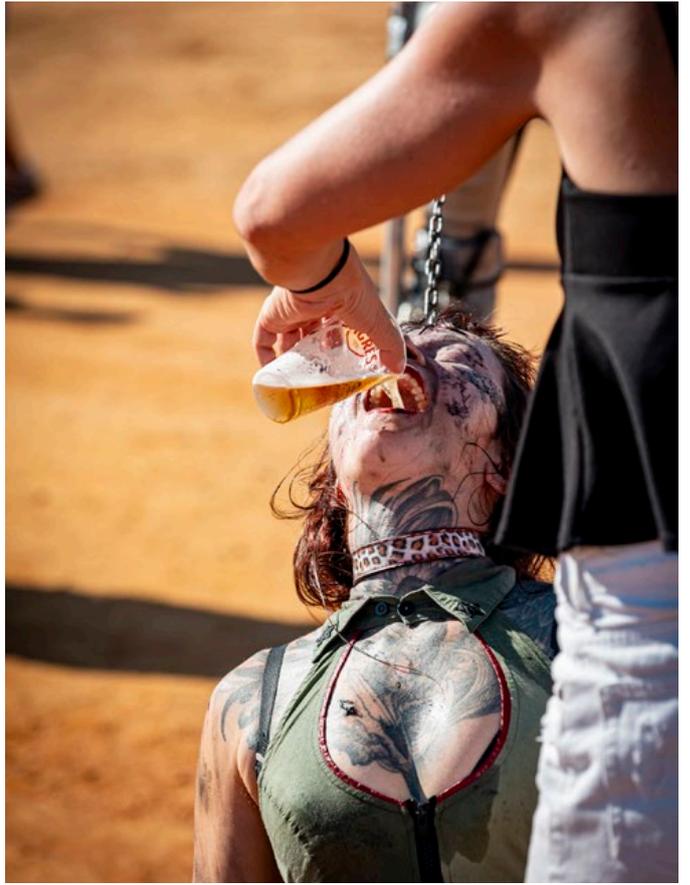
Apesar de tudo não foi possível salvar a vida dos ocupantes de duas motos que chocaram violentamente de frente, a poucos metros do recinto da concentração, resultando na morte de 3 pessoas, duas imediatamente no local e outra que, inicialmente em estado grave, viria também a falecer poucas horas depois.

Ciente da importância que a Concentração Internacional de Faro, tem para a cidade e mesmo para a região, a Câmara Municipal de Faro está em conversações para adquirir terrenos do Vale das Almas para construção de um parque de lazer e assim garantir também um espaço permanente e definitivo para a Concentração Internacional de Faro. Esta será sem dúvida uma grande ajuda para a futura direção, que irá suceder à actual, presidida pela de Zé Amaro, que já anunciou que não se irá recandidatar. Situação ainda mais complicada pela saída de outra peça fundamental do clube, sobretudo no que respeita à concentração, o Arnaldo “Braza” Tavares, que este ano reiterou a sua vontade de se dedicar exclusivamente à sua reforma, alegando o extremo cansaço e desgaste causado pela organização, montagem, desmontagem, logística e gestão dos recursos de um evento desta dimensão. //



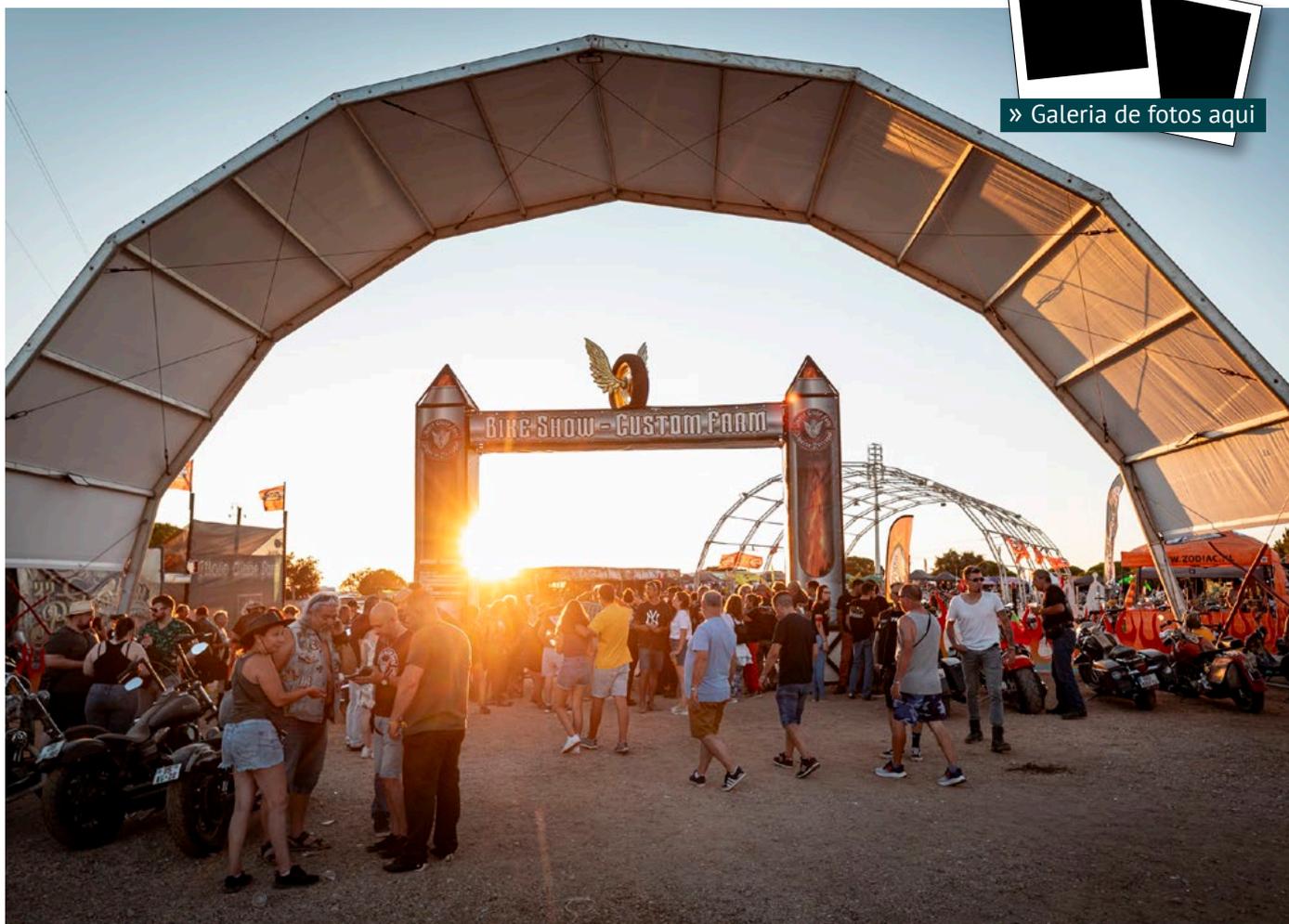






REPORTAGEM 41ª CONCENTRAÇÃO DE FARO





» [Galeria de fotos aqui](#)



Nova era para o Moto Clube de Faro

JOSÉ AMARO, LÍDER DO MOTO CLUBE DE FARO DESDE A SUA FUNDAÇÃO, EM 1982, VAI DEIXAR A PRESIDÊNCIA.

Durante a 42.^a Concentração Internacional de Motos de Faro, 2024, o presidente José Amaro anunciou a sua saída da direção do clube, pois não se irá recandidatar às eleições dos corpos sociais que vão ter lugar em novembro. O homem que durante mais de quatro décadas esteve ao leme do Moto Clube de Faro e que, navegando águas difíceis e muitas tormentas, conseguiu granjear fama e sucesso para o seu clube, para o motociclismo português e para a cidade de Faro, vai agora retirar-se e gozar de um merecido descanso, dando o lugar a uma nova geração. Mas não sem antes, fazendo uso da sua sabedoria e experiência, deixar um pedido a quem o for suceder:

“ não vejam isto (o Moto Clube de Faro) como uma maneira de ganhar dinheiro. Isto não é empresa nenhuma. Precisamos de arranjar dinheiro para pagar as despesas, mas não exageremos. Isto é um clube de motos com determinadas referências e é isso que é preciso preservar”.



H-D WLA diante de um tanque Destroyer do exército americano

Motos DE GUERRA

As utilidades da moto são sobejamente conhecidas de todos. Seja por recreação lúdica ou transporte, no desporto ou no dia a dia, pelas suas características – leveza, agilidade, facilidade de utilização – torna-se uma “ferramenta” sem igual para o desempenho de determinadas actividades ou funções. É assim na vida civil, mas também foi assim na vida militar, em especial na Segunda Guerra Mundial onde aliados e forças do eixo a utilizaram como veículo de apoio e arma táctica.

Texto: Vitor Sousa

Seis modelos merecem destaque entre os que estiveram ao serviço naqueles terríveis anos de 1939 a 1945: a BMW R75 e a Zundapp KS750 pelo 'Reich', a Norton 633 WD 'Big 4' e a BSA M20 nas forças armadas do Reino Unido e 'Commonwealth', a Harley-Davidson WLA e a Indian 741 pelos Estados Unidos.

Preâmbulo

A utilização das motos como veículo de apoio à actividade militar remonta ao início do Século XX quando os veículos equipados com motor de combustão substituíram a força animal (e a bicicleta). Fosse para transporte de carga, reboque de artilharia, transporte de tropas ou correio, o camião, o automóvel e a moto rapidamente ganharam o seu espaço na logística militar.

A primeira referência à utilização da moto 'em combate' remonta à Revolução Mexicana, liderada por Pancho Villa, em 1916, já a 'Grande Guerra' começara, mas ainda sem a participação dos EUA. Curiosamente, no ataque a Columbus (cidade americana do Novo México), o revolucionário utilizou a rapidez e a agilidade da moto para perpetrar pequenos ataques e não apenas como veículo de apoio ou transporte. Os Estados Unidos responderam e a

Expedição Punitiva liderada pelo General John 'Black Jack' Pershing, à ordem do Presidente Woodrow Wilson, deu caça a Villa durante 11 meses (sem sucesso) recorrendo, também ela, à moto para avançar nos terrenos mais tortuosos do território mexicano. Terá sido este o primeiro grande confronto histórico entre a Indian e a Harley-Davidson (modelo J), que equipavam, respectivamente, os exércitos de Villa e Pershing? (toda uma outra história...)

A verdade é que, após este "ensaio geral", a moto rapidamente ganhou o seu espaço por via das suas qualidades de facilidade de manobra e utilização, mecânica simples, rapidez e capacidade de superação em terrenos difíceis. Indo onde os veículos de quatro rodas, maiores e mais pesados, tinham mais dificuldade em chegar, a moto tornou-se o veículo de excelência para os mensageiros que conseguiam entregar com rapidez as ordens do Estado Maior ou do Quartel-General, nos regimentos e serviços ou, como se veio a demonstrar entre 1914 e 1918, na linha de frente, quando a artilharia inimiga cortava constantemente as linhas telegráficas.

A Primeira Guerra Mundial foi, de facto, o palco de reconhecimento da utilidade da moto ao serviço das unidades. Numa guerra eminentemente estática, de trincheiras, o serviço de mensageiro foi >>>



A H-D equipada com o side-car especialmente desenvolvido para o exército por William Harley, com instalação de uma metralhadora pesada (1916)

A marca britânica Douglas forneceu mais de 70.000 motos ao exército britânico durante a Grande Guerra



Mensageiras do Auxiliary Territorial Service (ATS) durante a II Guerra Mundial

o mais requerido, a par do policiamento de áreas sensíveis, mas a moto provara já no México, e viria a demonstrá-lo posteriormente ainda com maior acuidade, a sua utilidade como arma táctica, equipada com 'side-car' para transporte de metralhadoras pesadas ou morteiros e integrada em forças de reconhecimento, raids ou 'golpes de mão'.

As marcas, então em franco desenvolvimento, aproveitaram a guerra para um 'boost' de produção até aí nunca visto. Em Inglaterra, a Douglas (que viria a falir em 1957) forneceu 70.000 unidades dos seus modelos 2 3/4hp e 4hp e a Triumph cerca de 30.000 do modelo H (cuja fiabilidade lhe viria a granjear o cognome de 'Trusty'); na Alemanha, a TWN (Triumph Werke Nuremberg, independente da casa inglesa que lhe dera origem) e a NSU, e nos Estados Unidos a Indian (mais de 50.000 unidades do modelo Powerplus BigTwin), a Harley-Davidson (cerca de 20.000 do modelo J) e a Excelsior (3.500 do modelo 19) destacaram-se nesse campo.

Este choque produtivo e o recurso à moto em condições extremas de utilização provocou, de imediato, um salto evolutivo na qualidade e na tecnologia que se viria a reflectir directamente na produção

"civil" das diferentes marcas nas décadas de 1920 e 1930. Essa evolução seria de novo posta à prova a partir de 1939, com o deflagrar da II Guerra Mundial.

Na segunda parte deste artigo iremos dissecar as principais "armas" das forças em confronto, começando pelas máquinas ao serviço da Wehrmacht (exército) e demais forças militarizadas do 'Reich'. // (continua)



Mensageiro do exército americano em teste off-road equipado com máscara de respiração numa, WLA (1939)

PIAGGIO BEVERLY 400

URBAN CROSSOVER

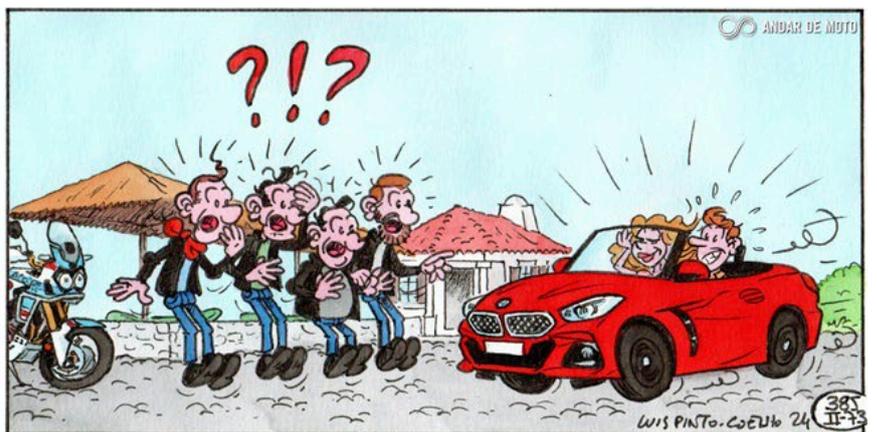


Vinte anos após a primeira geração lançada em 2001, a nova Piaggio Beverly é renovada sem perder a garra desportiva e o design elegante que escreveram a história da mobilidade urbana. Hoje, a Beverly torna-se uma crossover que combina a versatilidade e a aderência de uma roda alta com o desempenho e o conforto de uma GT de luxo. Uma nova fórmula que oferece a cada condutor e passageiro os mais altos níveis de potência e conforto.



PIAGGIO

piaggio.pt



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

O belo som do alcatrão A RASGAR A PELE

Quando muita coisa nos começa a fazer comichão e a enervar é sinal de que estamos a ficar velhos, ou que a experiência nos torna mais inteligentes?

Abriu a época do chinelo, do calção e da roupa leve, da pele a sentir a deslocação do ar fresco enquanto rodamos punho, das viagens leves sem casacos apertados, luvas quentes e roupa justa.

A sensação de viajar de moto sem casacos, luvas, calças e demais acessórios é inigualável e viciante no verão. Concordo! Mas é das maiores irresponsabilidades que vejo na estrada.

Homens, mulheres, crianças, basta sair de casa para ver tudo “à vontadinha”. E defendo que cada um sabe de si, que a nossa liberdade de escolha não tem de ser questionada ou criticada, mas será que alguns riscos valem a pena?

Há 3 anos tive um acidente de moto grave. Ia a 30 e um carro que entrou em contramão atingiu-me. As minhas luvas, de qualidade, com reforço rígido em cima, ficaram totalmente rasgadas. O alcatrão comeu 3 camadas desse reforço. O meu casaco, de pele, com todas as proteções ficou irreconhecível na zona do braço. O alcatrão comeu a pele, o forro, e parte da proteção do cotovelo.

Nas minhas botas, estilo militar, ficou um buraco.

Podia detalhar mais..., mas não vale a pena. O exercício é: Como teria ficado a minha pele, carne, ligamentos, ossos, se fosse de t-shirt, chinelos e

calções.

Alguém pensa nisto? Pior ainda, pensa: Como ficará o meu filho/filha, que transporto à vontadinha, se isto acontecer?

E não valem os argumentos: vou devagar; tenho anos disto; é já ali.

Eu circulava a 30, foi a 5 minutos de casa, a culpa não foi minha e a minha experiência de nada me serviu no momento.

Há alguns anos parei para ajudar um senhor que caiu. O alcatrão comeu o casaco (polar) dele, a pele, a carne e quase a totalidade do osso do cotovelo.

Vale a pena?

Infelizmente, quem tem um círculo de amigos amantes das duas rodas já provavelmente perdeu alguém num acidente de moto, ou conhece alguém. Eu já, mais do que uma vez. E todos os dias, antes de sair de casa me lembro disso e pergunto: vale a pena?

O ano passado morreram mais 25,3% de pessoas em acidentes de moto e houve mais 36,5% de feridos graves face a 2022, dados da ANSR.

Não costumo escrever textos sérios, mas fiquei perturbada com algumas coisas que vi no fim de semana. E isto pode ser conversa de velha, de piegas, de careta. Mas na verdade é conversa de quem já sentiu a dor e a perda e juro-vos, não vale a pena.

Tudo muda em segundos.

Boas curvas, bom verão //

TRANSALP

HONDA



Campanha válida para o stock existente. Valor da documentação não incluído. Visite já o seu concessionário oficial Honda.

Compre a sua Honda a preço de verão

TRANSALP

**AGORA POR:
9.550€**

**POUPE:
1.150€**