



HYPER VIAJANTES

» **BMW S 1000 XR** » **SUZUKI GSX-S1000 GX** » **YAMAHA TRACER 9 GT+**

FRENTE-A-FRENTE

APRILIA RS 457 vs CFMOTO 450SR



- » **TESTE**
VOGE SR1 ADV
- » **DOSSIER**
MOTOS 501 CC - 900 CC
- » **HISTÓRIA**
MOTOS DE GUERRA - 2ª PARTE
- » **TOM VITOÍN**
AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

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

Tirar o motociclista da tasca

Era um agradável final de tarde de verão. A esplanada estava cheia e o trânsito do “regresso a casa” ia progressivamente diminuindo, reduzindo substancialmente a poluição ambiente e sonora, permitindo um maior estado de relaxamento e descontração, enquanto a clientela jantava ou se preparava para tal. Do fundo da rua começou a ouvir-se o troar inconfundível de um analógico motor Evolution de uma Haley-Davidson... a escape livre.

Nas paredes dos prédios o som ressoava e, ali perto, o alarme de um carro disparou, elevando o ruído para a faixa vermelha da escala de decibéis de qualquer sonómetro. Quando passou, todas as cabeças da esplanada se viraram em busca de qualquer sinal que provasse que aquilo que estavam a ouvir não era prenúncio do fim do mundo. Enquanto o ruído se afastava, os comentários “da geral” não se fizeram esperar, nenhum abonando a favor do sujeito que conduzia a barulhenta moto nem da sua mãe. Quase, por vergonha alheia, tive vontade de esconder os meus capacetes, quando alguns comensais das mesas vizinhas me lançavam olhares reprovadores. Ainda os comentários não tinham acabado e já o barulho começava a soar mais perto. A moto tinha dado a volta ao quarteirão e, com toda a esplanada descrente, a mal dizer a sua pouca sorte, estava agora parada, no meio da pequena rua, a emitir aquele insuportável ruído. Tranquilamente o

condutor avaliava o espaço disponível para estacionar o seu monstro roncante, de traseira para o passeio, ali mesmo, a menos de um metro das primeiras mesas da esplanada. E se o pensou pior o fez, demorando o tempo que a manifesta pouca experiência exigiu para tal, em várias manobras acompanhadas de acelerações desnecessárias. Já no fim de estacionado, exibindo o pneu traseiro completamente careca, ainda deixou o motor a trabalhar, enquanto tirava da cabeça aquilo que estava a usar como capacete, olhando em redor, nitidamente à procura de algo ou alguém nas imediações. Finalmente rodou o punho naquela aceleradela sexual que muitos costumam dar, antes de desligarem o motor. Ténis no lugar das botas, sem luvas, jeans puídos, camisa estilo lumberjack, aberta com o enorme bandulho de fora, anéis em todos os dedos e grossa corrente ao pescoço serviam de equipamento de proteção. Entretanto, sobre o silêncio, o fumo e o cheiro dos gases do escape iam-se dissipando. Passaram-se uns bons segundos até que o tilintar dos talheres e dos copos se reiniciasse. Ainda pensei chamar a atenção do sujeito para o facto de ter feito tanto barulho e mandado os fumos da moto, durante tanto tempo, para cima das pessoas que ali estavam a comer, a menos de um metro. Mas depois pensei que não valia a pena, porque não, nunca iria conseguir tirar a tasca entranhada naquele sujeito. //

10 MOTO NEWS

APRESENTAÇÃO

- 26 DUCATI PANIGALE V4
- 34 YAMAHA MT-09 Y-AMT
- 36 CFMOTO 675 SR-R
- 38 ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450
- 42 MAGBOR ROCKSTER 410
- 44 FM FACTORY TORQUE
- 46 KYMCO CV-R5
- 48 LINHAI BUCK 125 E 125 ADV

COMPARATIVO

- 50 BMW S 1000 XR VS SUZUKI GSX-S1000 GX VS YAMAHA TRACER 9 GT+
- 64 CFMOTO 450SR VS APRILIA RS 457

TESTE

- 74 VOGÉ SR1 ADV

DOSSIER

- 82 MOTOS 501 CC - 900 CC

HISTÓRIA

- 138 MOTOS DE GUERRA - 2ª PARTE

CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: TIRAR O MOTOCICLISTA DA TASCA
- 6 PEDRO ALPIARÇA: A PENDURA
- 8 VITOR SOUSA: AINDA (E SEMPRE) A SEGURANÇA RODOVIÁRIA
- 112 ADELINA GRAÇA: OS CONTRATEMPOS
- 130 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS AS APARIÇÕES DE MEDUGORJE E A COSTA DA CROÁCIA
- 142 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 144 SUSANA ESTEVES: MOTOCICLISTA MODERNO OU PURISTA?





**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

A pendura

Nos últimos quilómetros aquele som estridente, como se um plástico estivesse a ser amarrotado, surgiu nos intervalos da conversa. A estrada que se desenrolava à nossa frente revelava-nos pequenas baías com praias desertas de mar turquesa, um cenário quase irreal. A discussão voltava sobre o facto de sermos ou não capazes de mergulhar naquelas águas, e sobre o quão estranho era termos imagens com perfume mediterrânico nas longínquas terras altas. E, a cada silêncio, o reaparecer daquele estranho restolhar. Ainda liguei e desliguei o intercomunicador, com receio que as bâtegas de água que tínhamos apanhado o tivessem danificado. Quando encontramos o miradouro perfeito, percebi.

Saindo elegantemente da moto, uma mão segurava um pacote do que pensei serem batatas fritas, enquanto a outra (sem luva) encaixava uns estranhos aperitivos por debaixo do capacete. Repito, por debaixo do capacete.

– O que é que estás a comer? É esse o barulho que eu estou a ouvir há meia hora?

– Torresmos. Eles aqui têm torresmos tipo snack... Adoooooro!! Comprei há pouco na bomba, queres?

Não havia muito mais a fazer do que sorrir e dar graças por existirem pequenas embalagens de felicidade na Escócia. A minha companheira estava genuinamente satisfeita com aquele pequeno prazer, e esse conforto emocional dizia-me que o pior já tinha passado. Nos primeiros dias da viagem tinha enjoado de forma épica

durante as mais de 24h do ferry que nos tinha trazido do norte de Espanha, para depois sofrer com mais 24h de chuva incessante em cima de um veículo exposto aos elementos. As palavras - “Há quem esteja a beber daiquiris no México” foram proferidas. Afinal de contas, esta era a nossa Lua de Mel.

Tenho saudades de viajar com a minha pendura. Mantenho um respeito enorme por aqueles que conseguem ir sentados no banco de passageiro de um veículo do qual abdicam do controle, sem garantias de segurança maiores do que o próprio equipamento. Eu sei o quanto odeio estar naquela posição. Talvez por isso estimo cada viagem que fizemos (antes dos descendentes aparecerem), e anseio por todas as outras que iremos fazer. O fascínio de andar de moto merece ser partilhado, e todas as restantes camadas que revestem estas aventuras (a gastronomia, a descoberta de novos locais e experiências) são absolutamente únicas, como se depois do esforço viesse a maior das recompensas.

Se existe algum conselho que vos posso dar (na minha parca experiência como peregrino das duas rodas), é que façam a primeira rotunda devagar. Aquela mesmo perto da vossa casa, onde a jornada começa, não deem tudo a perder nos primeiros metros. Treinem a fluidez para aproveitarem as melhores estradas e protejam-se para chegarem a bom porto. Mas a primeira rotunda, façam-na devagar. Ninguém quer começar o dia a ouvir um “mais uma dessas, voltas para trás e pões-me em casa!” ... //



GO WITH GREEN POWER

CHANGE the GAME



NOVOS MODELOS

Z7 Hybrid | *Ninja 7 Hybrid*

A PRIMEIRA* MOTA HÍBRIDA** DO MUNDO

A Z7 Hybrid e a Ninja 7 Hybrid mudam verdadeiramente o jogo, introduzindo uma nova era na experiência de condução: uma moto de cilindrada média mas com a aceleração de uma superdesportiva de 1000 cc (com e-boost), economia de combustível equivalente à de uma 250 cc e uma condução desportiva com mudanças por botão a que se juntam três modos de condução de carácter distinto e uma série de características inovadoras a serem exploradas na sua condução.

*Modelos de produção em massa (excluindo scooters) de um dos principais fabricantes de motores em 6 de outubro de 2023, com base numa pesquisa da Kawasaki Motors, Ltd.

**Os potentes sistemas híbridos combinam um motor de combustão interna (ICE) com um motor elétrico para uma condução de alta performance. Graças à sua grande capacidade de bateria, são capazes de funcionar apenas com eletricidade.

Para mais informações visite www.kawasaki.pt

@ /kawasakiportugal ou f /kawasaki.pt

Multimoto



Kawasaki
Let the good times roll

Recomendamos Lubrificantes

SEBRAX

SEBRAX

Recomendamos Equipamentos



Vitor Sousa
Jornalista

Ainda (e sempre) A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A segurança rodoviária é um tema que preocupa os portugueses. Há décadas. Infelizmente, parece não preocupar o suficiente. O suficiente para se desmontarem determinados mitos e ir contra interesses instalados. Um assunto que exige uma mudança de mentalidade (e de atitude) que permita enfrentar o problema, sem tabus nem condicionalismos. Essa mudança tantas vezes anunciada e nunca concretizada.

Apesar dos esforços desenvolvidos pela Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária ansr.pt nos anos mais recentes – certamente motivados pelo dinamismo do seu actual Presidente, Rui Ribeiro – a ‘questão’ está longe de se ver resolvida. Pelo contrário. Os problemas antigos subsistem, surgem novos e a vontade de agir esbarra em muralhas lobistas, ou marés políticas, que impedem a concretização de um plano verdadeiramente eficaz.

Aos problemas de sempre, junta-se um conjunto de ‘novos desafios’. Uns trazidos pela evolução tecnológica, outros por mudanças na sociedade, em especial no pós-COVID. São os ‘sistemas de entretenimento’ de série nos automóveis (e motos) que contribuem para uma cada vez maior imersão nos mesmos e fuga de atenção da estrada e da condução, as funcionalidades crescentes dos telefones inteligentes e a sua utilização em condução (incluindo as mensagens escritas), as ‘ajudas’ à navegação que levam o condutor a agir sem pensar à voz de comando do GPS, o aumento exponencial dos serviços TVDE, em muitos casos com “encartados” ao volante que não falam uma palavra de português mas passaram testes de certificação

(a lei vai mudar, parece, e o IMT vai assumir exames presenciais... o que não é, necessariamente, um factor de alívio), o enxame de entregadores de alimentos, etc, etc...

Mais tudo aquilo que vimos discutindo há décadas, sem resolução: degradação do estado das vias e ineficaz, tardia e desajustada conservação das mesmas, estradas mal desenhadas, acessos problemáticos, sinalização inexistente, gasta ou confusa, abuso das velocidades, em especial nas localidades, desrespeito ou ignorância do Código da Estrada, despreocupação total na prática de manobras perigosas, condução sob influência do álcool, sem seguro de veículo e muitas vezes sem carta...

Porém – e esta é uma opinião pessoal baseada em muitos anos de conversas e análises neste campo – os maiores problemas da segurança rodoviária em Portugal são, basicamente, dois. É verdade, apenas dois. Nucleares, de base. E sem a resolução dos quais, com planos eficazes e sérios, nada irá mudar. Podemos aumentar o número de radares, reduzir as velocidades máximas, melhorar todas as estradas, mas se não actuarmos no sistema de ensino da condução e não acabarmos com o sentimento de impunidade existente nada mudará.

Por partes.

Primeiro: o ensino. É uma tecla em que se bate há muito tempo. Com razão. Todos sabemos que ninguém aprende a conduzir numa escola de condução. Não se fica a conhecer a dinâmica do veículo nem a do ambiente rodoviário. Aprende-se (mal) para passar num exame. Exame esse, fortemente condicionado

por humores ou cansaço (legítimo) dos examinadores. O fortíssimo lóbi das escolas de condução resiste a que se façam as reformas profundas e necessárias no ensino da condução. 'O ensino para a segurança rodoviária começa na escola' é um cliché demasiadas vezes repetido e, por isso, cada vez menos levado a sério. Mas é verdadeiramente aí que tudo tem de começar. E o ensino técnico, nas escolas de condução, tem de ser muito mais sério e rigoroso. Para que o exame também o seja. É todo um modelo que tem de ser mudado. Aprender a dominar a máquina, em diferentes condições, e a 'ler' a estrada e os outros.

Chegámos ao ponto em que são as entidades privadas (como a escola da Honda Portugal e o ACM acm2r, com no caso das motos) que fazem a formação de base que falta a todos (!!!) os condutores que saem encartados do exame oficial.

Segundo: a impunidade. Toda a gente faz o que quer no trânsito: traços contínuos, sinais Stop, rotundas, prioridades, semáforos, estacionamento, atropelamentos (com fuga), vale tudo... Pergunto, quantas patrulhas preventivas da PSP ou da GNR vemos na cidade ou na estrada durante um dia normal? A resposta raramente

deixará de ser: nenhuma! Isso não existe. Só vemos a autoridade na estrada em Operações Stop, ou em carros descaracterizados em perseguições na Auto-Estrada, ambas com o mesmo objectivo: cobrança de fundos para o Estado (outra forma de imposto, como os radares e as portagens, aliás).

Um carro-patrulha estacionado com um agente visível fora dele, de frente para o tráfego, em locais sensíveis, faz mais pela segurança rodoviária que algumas centenas de milhares de Euros investidos em campanhas! Acautelar em vez de punir. Essa é a verdadeira prevenção.

A que juntaria, neste ponto, a consideração séria do crime rodoviário. Matar um motociclista que embate contra um carro que faz uma inversão de marcha em cima de um duplo traço contínuo, matar uma pessoa na passadeira e fugir, conduzir sem habilitação, sem seguro e ébrio, são crimes que não se resolvem (pelo exemplo que dão) com trabalho comunitário e penas suspensas. Sem a repressão (sim, sem medo das palavras) séria e responsável de quem mata e fere para a vida na estrada nunca mais sairemos do "fartar vilanagem"! //





A 5ª edição do Touratech Rally está a chegar

A 5ª EDIÇÃO DO TOURATECH RALLY APROXIMA-SE, PROMETENDO UMA AVENTURA ÚNICA PELAS PAISAGENS MAIS DESLUMBRANTES DE PORTUGAL.

Em 2024, de 25 a 27 de Outubro, pela primeira vez, o percurso do do Touratech Rally vai atravessar as belas serras da Freita, Arada e Caramulo, oferecendo aos participantes a oportunidade de explorar lugares inusitados e trilhas desafiantes que tornarão esta edição verdadeiramente inesquecível.

A base de operações deste evento será o Palace Hotel & SPA – Monte Rio, em São Pedro do Sul. Este será o local de partida para as cinco etapas desta aventura e onde os participantes vão regressar no final de cada dia. Este cenário idílico servirá como ponto de encontro e descanso para os participantes, proporcionando todo o conforto necessário após longos dias de exploração.

Como já é tradição, serão oferecidos três prémios na abertura das inscrições. Para se habilitar a ganhar, é necessário ser muito rápido e seguir as várias etapas do processo de inscrição.

Primeiro, a inscrição. O link para a inscrição ficará disponível no dia 24 de julho de 2024, às 12:00H, na página do evento. De seguida, preencha o formulário e aguarde enquanto a equipa Touratech confirma e valida as inscrições por ordem de chegada. Por ultimo, é so ficar ao email. As respostas serão realizadas por ordem de entrada às inscrições, e depois é somente preciso pagar e enviar o comprovativo conforme solicitado.

Para o sorteio, serão consideradas as primeiras dez inscrições completas que seguirem todos os passos indicados. Depois de tudo concluído, resta aguardar pela listagem dos três vencedores sorteados.

- 1º Prémio: Oferta da inscrição para “O Nosso Dakar 2025”

- 2º Prémio: Um saco impermeável da Touratech de 30 litros.

- 3º Prémio: Uma bolsa de bagagem traseira Touratech iBarra Sport, ideal para estes eventos. //

MOTRON



X-NORD

125 3,499 € **

125 TOURING 3,699 €

NOMAD

125 3,299 € **

Leave Boring Behind



Motron.Motorcycles/



Motron.Motorcycles/

IMPORTADOR:

MOTOXPERT

RECOMENDAÇÃO

AMSOIL

**

Acréscimo Despesas de Legalização e Transporte.



Harley-Davidson na EICMA 2024

A HARLEY-DAVIDSON ANUNCIOU QUE IRÁ PARTICIPAR NOVAMENTE NO SALÃO DE MILÃO EICMA 2024.

A **ICÔNICA** marca de motos americana estará presente na 81.ª edição do Salão Internacional de Motos, pela primeira vez desde 2019.

No seu stand imersivo totalmente redesenhado, a Harley-Davidson irá expor diversas motos Harley-Davidson, dando aos entusiastas a oportunidade de ver os modelos mais recentes, incluindo a família Grand American Touring com as novas Road Glide e Street Glide.

Para além das motos, a nova e imersiva experiência dará aos fãs da marca a oportunidade de interagir com a Harley-Davidson de uma forma diferente, recorrendo à sua rica história de 121 anos.

“Estamos entusiasmados por regressar à EICMA este ano. A Harley-Davidson é mais do que motos, é uma marca de lifestyle com a comunidade no seu núcleo e a EICMA é uma oportunidade fantástica para nos ligarmos aos nossos clientes e a outros entusiastas apaixonados por motos”, comenta Kolja Rebstock,

Vice-Presidente Regional da Harley-Davidson para a Europa, Médio Oriente e África.

A EICMA 2024 será realizada em Milão de 5 a 10 de novembro de 2024, ano em que completa 110 de existência. //





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)**.

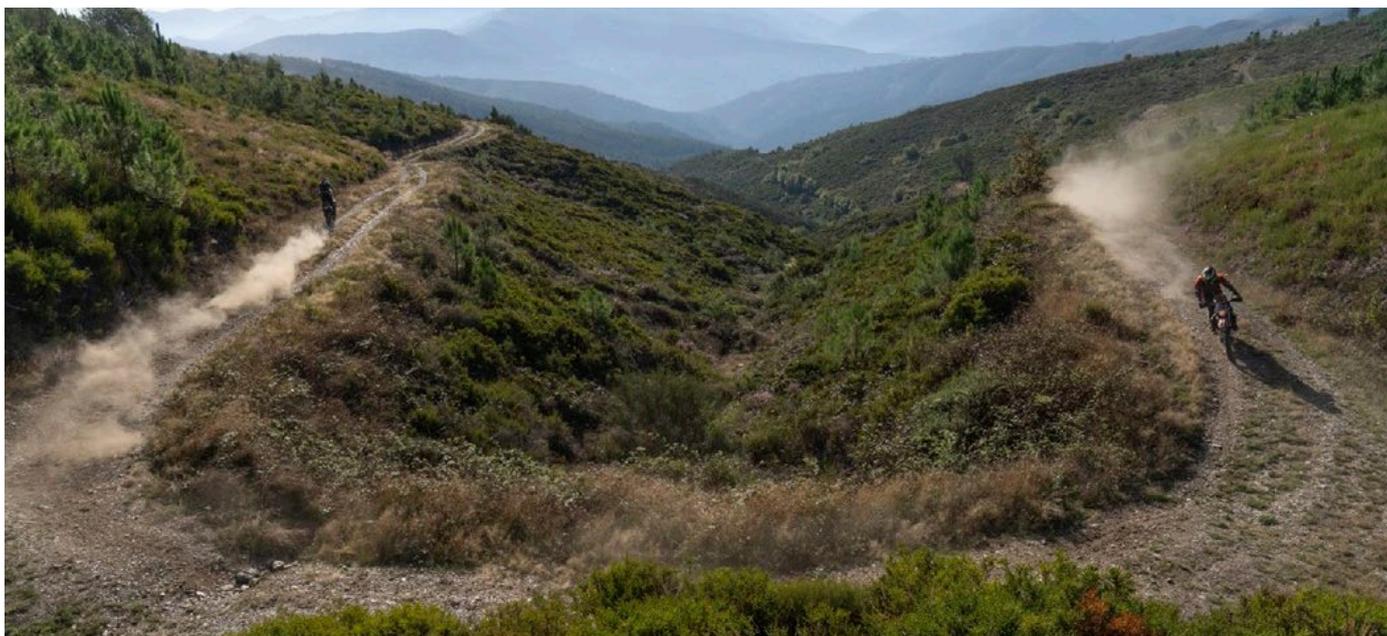
Sem rival no que toca às 2 e 3 rodas, esta é a scooter perfeita para entrar no futuro, através de uma experiência de condução refinada, **possível de conduzir também com Carta B**.

Vem experimentá-la num Concessionário Autorizado Piaggio.



PIAGGIO[®]

piaggio.pt



9.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road - Travessia de Portugal ganha contornos internacionais

AS INSCRIÇÕES PARA O 9.º PORTUGAL DE LÉS-A-LÉS OFF-ROAD ESTÃO A DECORRER A BOM RITMO, COM A EDIÇÃO DESTE ANO A PROMETER UMA AVENTURA AINDA MAIS EMOCIONANTE.

O EVENTO, que terá lugar entre os dias 2 e 5 de outubro de 2024, levará os participantes de Vila Pouca de Aguiar a Albufeira, num percurso que este ano ganha uma dimensão internacional inédita.

Pela primeira vez na história do Lés-a-Lés Off-Road, os participantes irão atravessar a fronteira, com a primeira etapa a terminar em Valverde del Fresno, Espanha. Este marco inovador oferece uma nova experiência aos muitos inscritos, que incluem não só portugueses, mas também uma significativa representação internacional de espanhóis, franceses, italianos, alemães e suíços.

O trajeto inicial, que se estende por cerca de 300 quilómetros, começa em Vila Pouca de Aguiar. Os mototuristas seguirão por paisagens deslumbrantes, passando pela serra da Padrela, a região mineira de Jales e a barragem da Valeira, até chegarem a São João da Pesqueira. Este percurso técnico e exigente continuará por Vila Nova de Foz Côa, Almendra, Figueira de Castelo Rodrigo, Almeida e Castelo Mendo, sempre acompanhando o rio Côa até ao Sabugal,

antes de cruzarem a fronteira.

As inscrições, limitadas a 300 participantes, estão abertas até meados de setembro no site do evento. Para facilitar a logística e proporcionar maior conforto, os organizadores disponibilizam um serviço de transporte de motos e bagagem, com pontos de recolha e entrega em Lisboa, Porto e Faro. Este serviço, oferecido por uma empresa especializada, assegura o transporte de sacos ou malas fixas nas motos, aliviando o desgaste dos pneus de perfil todo-o-terreno.

Os participantes têm ainda a possibilidade de envolver a família e amigos, inscrevendo-os como equipa de apoio. Estes terão acesso aos parques fechados no final das etapas, aos jantares dos quatro dias e às t-shirts do evento, promovendo uma maior integração e espírito de comunidade.

O 9.º Portugal de Lés-a-Lés Off-Road promete ser uma experiência inesquecível, combinando aventura, paisagens deslumbrantes e uma forte componente internacional, consolidando-se como um dos eventos mais aguardados do calendário de motociclismo de Portugal. //

450NK *with the* EURO 2006



Ferozmente Urbana

Prática, ágil, fácil e agradável de conduzir, a 450NK é perfeita para enfrentar a selva urbana e curvas acentuadas. O seu ecrã TFT a cores de 5" garante uma interação e controlo totais. Tal como a sua variante desportiva 450SR, chegou para redefinir o conceito das motos de média cilindrada. Preparado?

PVP: 5.790€ IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte, ISV e IUC.





Vmoto apresenta nova tecnologia que completa a sua gama de ofertas

A VMOTO, EMPRESA GLOBAL ESPECIALIZADA NA PRODUÇÃO DE MOTOS ELÉTRICAS, COM DESIGN ÚNICO E INOVADOR, REVELOU O PROTÓTIPO DE UMA NOVA BATERIA DE CARREGAMENTO ULTRARRÁPIDO.

FOI DURANTE uma conferência de imprensa internacional, realizada no Circuito de Misano, em Itália, que o grupo australiano Vmoto organizou um teste comparativo entre veículos elétricos (EV) e veículos com motor de combustão interna (ICEV), demonstrando como os veículos elétricos estão prontos e maduros para a mobilidade urbana.

A nova bateria Superfast de carregamento rápido é mais pequena e leve do que a versão base usada na gama Vmoto e consegue reduzir significativamente o tempo de carregamento de 0 a 80% para apenas 30 minutos.

Esta inovação amplia a oferta de soluções de mo-



bilidade urbana da Vmoto, uma vez que tanto a nova bateria de carregamento rápido quanto a bateria de série continuarão em produção. Assim, a mesma scooter poderá ser equipada com duas soluções diferentes, permitindo que os motociclistas escolham a bateria que melhor se adequa às suas necessidades.

A nova bateria de carregamento rápido é particularmente útil para clientes empresariais (B2B), reduzindo o tempo de inatividade das motos, enquanto a bateria original já em uso na gama permanecerá como a solução para o uso diário.

A revelação do protótipo contou com a presença de Jorge Lorenzo, cinco vezes campeão de MotoGP e de Dario Marchetti, Embaixador Mundial da Vmoto. A versão final da nova bateria será apresentada na EICMA 2024.

Após a conferência de imprensa, jornalistas e concessionários internacionais de toda a Europa tiveram a oportunidade de realizar um teste comparativo entre três motos Vmoto e três motos a gasolina. O teste tinha como objetivo mostrar como as motos elétricas já são competitivas com os modelos a gasolina na mobilidade urbana, focando-se na manobrabilidade, aceleração e experiência de condução.

Para mais informações acerca da nova bateria da Vmoto pode aceder ao site da fabricante ou entrar em contacto com o importador nacional, a Moteo. //



CAISMOTOR

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

KTM

DUKE
125 / 390

f @ /caismotor





KTM regressa à EICMA em 2024

A KTM ESTÁ DE REGRESSO À EICMA, O RENOMADO SALÃO DE MOTOS EM MILÃO, COM UMA EXIBIÇÃO IMPRESSIONANTE QUE ABRANGE UMA ÁREA DE 1.635 M².

PARA celebrar o 110.º aniversário da EICMA, que ocorrerá de 5 a 10 de novembro de 2024, a KTM promete transformar os vastos pavilhões do certame com as cores vibrantes das suas marcas: "laranja" (KTM), "azul" (Husqvarna Mobility), "vermelho" (GASGAS) e "preto" (MV Agusta).

A gama diversificada de modelos que a fabricante austríaca apresentará sublinha o compromisso da KTM AG com a inovação, desempenho e versatilidade no setor das motos. Com a apresentação das últimas inovações, modelos e conceitos criativos, o portfólio de 2025 da KTM AG está pronto para cativar todos os amantes do motociclismo.

A KTM destacará a velocidade e o desempenho característicos dos seus modelos, alinhados com a mentalidade "Ready to Race". A gama expandida de 2024 da KTM DUKE, assim como as versões remodeladas

de 2025 das KTM SX-F FACTORY EDITIONS e da gama EXC Enduro, evidenciarão ainda mais o compromisso da marca com a procura da excelência em motocross e enduro.

Os visitantes também poderão explorar uma gama de modelos Adventure com tecnologias inovadoras e outras novidades.

A Husqvarna apresentará os modelos Vitpilen e Svartpilen, agora revistos e com um design elegante, e versões de 125 cc a 801 cc. A marca sueca também exibirá a sua gama de aventura expandida, incluindo o modelo Norden 901, o Norden 901 Expedition e uma seleção dos mais recentes modelos off-road. Além disso, a Husqvarna revelará uma nova moto que sublinha a sua visão futurista.

A GASGAS convida todos os entusiastas a viver o espírito emocionante do "Get on the Gas!". No stand

da marca, os visitantes poderão admirar a extensa gama off-road das motos vermelhas, que vai desde modelos para iniciantes até campeões experientes. Além dos modelos de trial, off-road e motocross, será apresentado também um novo protótipo inovador.

A MV Agusta é sinónimo de elegância e desempenho, com motos icónicas como a Superveloce, a F3 e a lendária Brutale. Os novos modelos Superveloce Arsham e Enduro Veloce representam uma procura intransigente pela perfeição. A MV Agusta também olha para o futuro com uma moto conceito, marcando o início de uma nova era para a famosa marca "Made in Italy". Com um design inovador e tecnologia excepcional, a MV Agusta está a definir novos padrões na indústria das motos.

Florian Kecht, Chief Sales Officer da KTM AG, afirmou: "A nossa presença na EICMA já era muito aguardada. Com a nossa impressionante linha de motos e as mais recentes tecnologias das nossas quatro marcas, é hora de regressar após cinco anos com dinamismo e estilo. Queremos mostrar não apenas os nossos modelos mais recentes, mas também as histórias e desenvolvimentos por trás de cada um deles. Queremos que os nossos stands sejam um espaço de diversidade e proporcionem uma experiência total. Queremos mover, entusiasmar

e inspirar cada motociclista."

A EICMA 2024 promete ser um evento imperdível para todos os apaixonados por motos, com a KTM AG agora a confirmar a sua presença, que, tal como a Harley-Davidson e a BMW, também estava fora da EICMA desde 2020. A Harley-Davidson anunciou também recentemente a sua presença na EICMA 2024. //



LOMBAS E CURVAS

O seu concessionário Honda em Almada



Rua Dom Sancho I nº 36
2800-714 Almada

215 865 685
lombasecurvas.com

 **HONDA**

NX500 | Curtas distâncias. Longas distâncias.



Harley-Davidson aumenta produção na Tailândia

A HARLEY-DAVIDSON ANUNCIOU QUE VAI AUMENTAR A PRODUÇÃO DE MOTOS NA TAILÂNDIA, UMA DECISÃO QUE ESTÁ A CAUSAR GRANDE INSATISFAÇÃO ENTRE OS TRABALHADORES SINDICALIZADOS DAS SUAS FÁBRICAS NOS ESTADOS UNIDOS, PARTICULARMENTE EM WISCONSIN E PENSILVÂNIA. A MEDIDA CONTRARIA A PROMESSA FEITA PELA EMPRESA HÁ ALGUNS ANOS DE QUE NUNCA FABRICARIA MOTOS NO ESTRANGEIRO DESTINADAS AO MERCADO AMERICANO.

BRIAN BRYANT, presidente da Associação Internacional de Maquinistas e Trabalhadores Aeroespaciais (IAM), expressou a sua indignação, afirmando que esta decisão representa uma "traição" aos trabalhadores americanos e ao legado da empresa como ícone dos Estados Unidos.

"A decisão da Harley-Davidson de enviar o nosso trabalho e empregos para a Tailândia é um golpe duro para os trabalhadores americanos. No passado,

a empresa justificou a construção da fábrica na Tailândia para servir apenas os mercados asiáticos e europeus. Agora, vemos que essas promessas não foram cumpridas", disse Bryant.

A transferência de mais produção da gama Sport, incluindo os modelos Sportster, Nightster e Pan America, para a Tailândia poderá afetar significativamente os fornecedores americanos da Harley-Davidson, resultando, provavelmente, em perdas de empregos

nas fábricas nos Estados Unidos. Bryant foi claro na sua posição, afirmando que o sindicato utilizará todos os recursos ao seu dispor para combater esta decisão, exigindo que a produção destes modelos permaneça nos Estados Unidos.

Em resposta, a Harley-Davidson confirmou a mudança, mas negou que esta vá impactar o emprego nas instalações americanas. A empresa revelou ainda que, além dos 89 milhões de dólares que recebeu em subsídios do Departamento de Energia dos EUA, planeia investir 9 milhões de dólares adicionais nas suas fábricas nos EUA para fortalecer as suas capacidades de produção de produtos essenciais, como as motos de turismo, trikes e Softail, que continuarão a ser fabricados em solo americano.

A Harley-Davidson iniciou operações na sua fábrica na Tailândia no final de 2018, em resposta a uma tarifa de 31% imposta pela União Europeia sobre motos fabricadas nos EUA, uma retaliação às tarifas sobre o aço e alumínio europeus implementadas pelo então Presidente Donald Trump. Desde então, a empresa tem enfrentado dificuldades em expandir o seu negócio e controlar os custos, num contexto em que o mercado de motos nos EUA tem envelhecido e em que os jovens consumidores são

cada vez mais escassos.

Esta nova mudança na produção é vista pelos trabalhadores e sindicatos como mais um passo na deslocalização do trabalho americano, uma tendência que tem gerado grande controvérsia e oposição. //



O ESPÍRITO AVENTUREIRO LEVADO ATÉ À ESTRADA

BATLAX
ADVENTURE TRAIL

AT41

NOVO



- Combina a mais recente tecnologia (Rear 3LC) para garantir estabilidade, quilometragem e desempenho incrível em todos os tipos de clima
- Excelente tração, aderência e comportamento de travagem em piso molhado
- Design Off Road que completa o visual "Aventura" com uma ampla gama de medidas



BRIDGESTONE EUROPE NV/SA
SUCURSAL EM PORTUGAL
Para mais informações visite a nossa página
www.bridgestone.pt

LUSOMOTOS
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
R. do Barreiro, N.º 31 | 3780-621 Aguiçã • Anadia - Portugal
Tel. (+351) 231 510 860 geral@lusomotos.com | www.lusomotos.com

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Inteligência Artificial utilizada a favor da segurança rodoviária

A POLÍCIA DE DEVON E CORNWALL, EM INGLATERRA, IMPLEMENTOU UMA NOVA TECNOLOGIA PARA TORNAR AS ESTRADAS MAIS SEGURAS PARA TODOS OS CONDUTORES.

AS FORÇAS policiais de Devon e Cornwall, Inglaterra, estão a utilizar inteligência artificial (IA) para identificar infrações de condução perigosa, numa tentativa de aumentar a segurança nas estradas das duas regiões. Com a chegada de milhares de turistas à zona, nesta altura do ano, o objetivo é especialmente proteger os motociclistas.

Três câmaras de IA Acusensus, instaladas em estruturas independentes, estão a ser operadas ao longo dos 21.700 quilómetros da rede rodoviária regional. Esta é a primeira utilização a longo prazo desta tecnologia fora da Austrália, onde foi inicialmente testada.

O sistema utiliza duas câmaras: uma para captar uma imagem frontal do veículo e outra para fornecer uma vista aérea. As imagens são analisadas por IA para determinar se ocorreu alguma infração. A polícia de Devon e Cornwall está particularmente focada em apanhar condutores que utilizem telemóveis ou que conduzam sem cinto de segurança.

Durante uma fase de testes, realizada entre fevereiro e março de 2024, o sistema Acusensus detetou 408 infrações relacionadas com o não uso de cintos de segurança e 162 infrações de uso de telemóvel ao volante.

O sistema será utilizado em vários locais nas duas

regiões inglesas ao longo dos próximos 12 meses. Tendo em conta que, com base em estatísticas, os acidentes com motociclos na Europa ocorrem maioritariamente com terceiros envolvidos, será esta uma medida de segurança a ser implementada em Portugal?

Adrian Leisk, Chefe de Segurança Rodoviária da Polícia de Devon e Cornwall, afirmou: *“A grande maioria dos condutores em Devon e Cornwall são cuidadosos e respeitadores, mas sabemos que a distração com telemóveis e a falta de uso de cinto de segurança representam um perigo sério para todos os utilizadores da estrada. Para aqueles que utilizam telemóveis ao volante, esperamos que estas câmaras enviem uma mensagem clara: serão apanhados.”*

Alison Hernandez, Comissária de Polícia e Criminal de Devon, Cornwall e das Ilhas de Scilly, e também presidente da parceria de segurança rodoviária Vision Zero South West, comentou sobre a introdução deste sistema nas estradas dos condados: *“É quatro vezes mais provável ter um acidente ao usar um telemóvel enquanto se conduz, razão pela qual é ilegal. Ao adotarmos novas tecnologias, como o sistema Acusensus, temos a oportunidade de melhorar o comportamento dos condutores e, consequentemente, tornar as nossas estradas mais seguras para todos.” //*



THE LUXURY OF FREEDOM*



* O LUXO DA LIBERDADE

AK 550 Premium



AAK 550 Premium é uma maxiscooter de alta qualidade que oferece tecnologia, conforto e desempenho. Com um design elegante e moderno, este modelo é ideal para aqueles que procuram uma scooter poderosa, seja para curtas como para longas distâncias.

AK 550 PREMIUM - ELEGÂNCIA E PERFORMANCE!

Importador Multimoto

[instagram.com/kymcoportugal](https://www.instagram.com/kymcoportugal) [facebook.com/kymcopt](https://www.facebook.com/kymcopt)

Recomendamos Lubrificantes CEPSA

A Indian celebra o legado da FTR750

A INDIAN MOTORCYCLE ANUNCIOU O FIM DE UMA ERA GLORIOSA NO MUNDO DAS CORRIDAS DE FLAT TRACK, APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS REGRAS DA AMERICAN FLAT TRACK (AFT) QUE EXIGEM MOTORES DE PRODUÇÃO EM SÉRIE. COM ESTAS MUDANÇAS, A EMBLEMÁTICA MOTO DE COMPETIÇÃO DA MARCA, A FTR750, TORNAR-SE-Á INELEGÍVEL PARA COMPETIR, ENCERRANDO ASSIM UM CAPÍTULO DE DOMÍNIO SEM PRECEDENTES NA MODALIDADE.

LANÇADA em 2016, a FTR750 foi concebida para trazer a Indian Motorcycle de volta às competições profissionais após uma pausa de 60 anos. Em apenas oito temporadas, a FTR750 estabeleceu-se como a moto de flat track mais dominante da história, conquistando sete títulos consecutivos na categoria SuperTwins e acumulando mais de 100 vitórias em 135 corridas. O modelo também garantiu 286 pódios em 129 corridas, com uma impressionante taxa de sucesso de 96% em pódios.

"Desde 1901, as corridas fazem parte do ADN da Indian Motorcycle", afirmou Gary Gray, vice-presidente de Corridas e Serviços da marca. "A FTR750 foi a moto que reestabeleceu a Indian Motorcycle Racing e devolveu à marca uma posição de domínio competitivo."

A FTR750 não só revitalizou a tradição da icónica Indian Wrecking Crew, mas também revolucionou o cenário das corridas de flat track, cimentando o seu lugar como a máquina mais dominante do paddock da AFT.

Jared Mees, campeão reinante da categoria SuperTwins, desempenhou um papel fundamental neste

sucesso. Como piloto de fábrica da Indian desde 2017, Mees foi uma peça-chave no desenvolvimento da FTR750, colaborando estreitamente com os engenheiros da Indian Motorcycle e da S&S Cycle. Ao longo da sua carreira com a FTR750, Mees conquistou cinco títulos de campeão. Agora, com três corridas restantes na temporada de 2024 e uma vantagem de seis pontos, Mees procura fechar este capítulo histórico com um recorde perfeito e alcançar o seu 10.º título de carreira.

A Indian Motorcycle também se destacou pelo apoio às equipas privadas, distribuindo mais de 4 milhões de dólares em incentivos desde 2017. Ao todo, 45 pilotos competiram com a FTR750, incluindo nomes lendários como Brad Baker, Briar Bauman, Shayna Texter-Bauman, Jeffrey Carver Jr., Sammy Halbert e o próprio Mees.

Embora as novas regras da AFT marquem o fim da era da FTR750 nas competições, o legado da Indian Motorcycle no flat track continua a brilhar, garantindo o seu lugar na história do desporto motorizado. //



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.

Uma maravilha DA ENGENHARIA

A Ducati eleva as motos superdesportivas de estrada a um novo patamar com a Panigale V4 de 2025, acabada de apresentar.



» [Galeria de fotos aqui](#)

Nascida da evolução da moto que venceu o Campeonato Mundial de Superbike por dois anos consecutivos, a nova Panigale V4 foi completamente repensada em termos de design, base técnica e ergonomia. Este desenvolvimento tira pleno partido dos benefícios decorrentes da evolução dos pneus, aerodinâmica e eletrónica, graças também à experiência da Ducati Corse.

A incessante busca por desempenho, típica do mundo das competições, influenciou profundamente a evolução do design da moto. Na nova Panigale V4, estilo e tecnologia fundem-se perfeitamente com o objetivo de melhorar a performance. Uma moto que desperta admiração à primeira vista graças às soluções técnicas concebidas pelos engenheiros da Ducati.

“Enriquecer a vida das pessoas através de motos tecnologicamente sofisticadas e caracterizadas por uma beleza sensual é a missão da Ducati,” declarou Claudio Domenicali ao apresentar a moto durante a Ducati World Première. *“Poucas motos, como a nova Panigale V4, a sétima geração das Superbikes Ducati, conseguem cumprir esta missão. Uma moto*

que continua uma história de sucessos e modelos inesquecíveis, representando a máxima expressão dos nossos valores de Estilo, Sofisticação e Performance.”

A nova Ducati Panigale V4 promete oferecer as sensações de condução de um piloto profissional graças a soluções eletrónicas e tecnológicas inéditas, em grande parte derivadas do MotoGP. Soluções como o motor V4 com distribuição desmodrómica e cambota contra rotante, ou o quadro e a eletrónica ainda mais próximos dos da Desmosedici GP oficial. Uma moto capaz de amplificar as habilidades de condução, quer seja um profissional ou um amador, oferecendo confiança para explorar os próprios limites em circuitos.

A Panigale V4 segue o caminho evolutivo traçado pela Ducati nas competições de MotoGP, onde a Desmosedici se tornou a moto mais desejada da categoria, com a qual, em 2023, sete dos oito pilotos conseguiram vencer pelo menos uma corrida.

A nova Panigale V4 S pesa apenas 187 kg, dois a menos que o modelo anterior, e ganha 0,5 cv (216 no total) apesar da mais restritiva homologação Euro5+. As inovações tecnológicas, combinadas >>



APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V4*



com estas melhorias, permitiram a um painel de pilotos de diferentes habilidades baixar o seu melhor tempo em um segundo completo durante um teste comparativo realizado no circuito de Cremona.

Com a chegada da sétima geração das motos desportivas Ducati, desde a 851 até hoje, o desenvolvimento da superdesportiva Ducati marca um ponto de viragem importante. Do anterior pacote aerodinâmico aplicado a uma moto com um design já completo, a Ducati passou para um método de design aerodinâmico integrado, através de uma visão global em que os perfis aerodinâmicos se encaixam perfeitamente nas

linhas da moto.

A nova carenagem reduz a resistência aerodinâmica em 4% e protege melhor o piloto em linha reta, mantendo-o numa espécie de "bolha" de ar calmo. As asas de duplo perfil de alta eficiência estão perfeitamente integradas com as formas da carenagem dianteira, mantendo a contribuição em termos de downforce inalterada em relação ao modelo anterior. A mudança na parte frontal da carenagem em relação à roda dianteira torna a moto mais ágil nas mudanças de direção a alta velocidade, enquanto a melhoria na forma do para-lamas, a montante dos radiadores, aumenta a eficácia do sistema de arrefecimento,

especialmente do radiador de óleo.

A posição de condução da nova Panigale V4 foi desenvolvida com o duplo objetivo de garantir a máxima integração do motociclista na aerodinâmica da moto e melhorar o controlo da Panigale V4. O conjunto assento-depósito, graças a uma maior amplitude, oferece mais liberdade de movimento longitudinal e facilita o posicionamento nas carenagens, também graças a uma recessão profunda na parte superior que evita interferências com a proteção do queixo do capacete.

Ao mesmo tempo, a área traseira do depósito, combinada com as coberturas laterais e a forma do assento, suporta melhor o motociclista durante as fases de travagem, entrada e contorno de curvas, sem limitar os movimentos do corpo nas outras fases. O piloto encontra maior facilidade para se ancorar com os joelhos, para contrapor a desaceleração e para se inclinar para fora do assento quando a moto está em curva, reduzindo assim o esforço nos braços e, portanto, a fadiga geral. Os apoios para os pés foram



NOVOS MODELOS



WWW.TOXMOTO.PT

VIPER 110CC

ELÉTRICA



VIPER 125CC



VIPER 800E

IMPORTADOR: **MOTOXP**ERT

f toxracing

toxracing_pt



APRESENTAÇÃO *DUCATI PANIGALE V4*

movidos 10 mm para dentro em relação à atual Panigale V4, aumentando a distância ao solo e permitindo ao piloto posicionar os pés e pernas mais internamente, melhorando a penetração aerodinâmica.

A nova Ducati Panigale V4, mais potente e leve que o modelo anterior, foi criada para proporcionar aos entusiastas sensações incomparáveis. O seu motor, o Desmosedici Stradale, é estritamente derivado da moto Ducati de MotoGP, com a qual partilha numerosas soluções técnicas, a começar pela arquitetura. É um V4 a 90° com distribuição desmodrômica, cambota contra rotante e temporização Twin Pulse, que dá à Panigale V4 um som muito semelhante ao da Desmosedici GP.

No motor Desmosedici Stradale da nova Panigale V4, o diagrama de distribuição foi revisto, com cames de perfil diferente e um valor de levantamento mais alto. O alternador e a bomba de óleo são os mesmos que os montados na Panigale V4 R, enquanto a caixa de velocidades partilha componentes com a Superleggera V4. As trompetas de admissão de comprimento variável têm uma maior extensão, com um valor de 25 mm na configuração curta (-10 mm) e 80 mm na longa (+5 mm).

O motor Desmosedici Stradale, homologado com Euro5+, entrega 216 cv de potência às 13.500 rpm e 120 Nm de binário às 11.250 rpm. Valores que aumentam em configuração de pista: ao adotar o escape de competição Ducati Performance by Akrapovič, a potência máxima sobe para 228 cv.

A Panigale V4 sempre foi a moto superdesportiva de estrada mais próxima de uma MotoGP. Em 2022, Francesco Bagnaia registou um melhor tempo de 1m35.8s durante a Lenovo Race of Champions, uma competição aprovada pela FIM, no asfalto de Misano. Um tempo inferior a 4 segundos do recorde absoluto de corrida de MotoGP: 1m31.8s, estabelecido pelo próprio Francesco Bagnaia na sua Ducati Desmosedici GP.

Para tornar a Panigale V4 ainda mais competitiva, os engenheiros da Ducati Corse definiram novos objetivos de rigidez para o quadro e braço oscilante, para poder explorar todo o potencial dos novos pneus slick utilizados nas Superbikes.

Os engenheiros da Ducati Corse definiram a rigidez lateral ideal para manter a aderência em ângulos de inclinação agora superiores a 60°, mantendo ao mesmo tempo altos valores de rigidez longitudinal para explorar o binário do motor durante a aceleração e a potência de





travagem.

Para isso, o quadro foi modificado e um novo braço oscilante (Ducati Hollow Symmetrical Swingarm) foi desenvolvido. Leve e com um design inovador, graças a uma geometria específica, este permitiu manter a posição do escape sob o motor, uma solução única no panorama global das motos superdesportivas de estrada. Esta solução confirma a abordagem da Ducati, baseada em estilo, sofisticação e performance, capaz de superar o compromisso entre estilo e performance.

O novo braço oscilante reduz a rigidez lateral (-37% em comparação com o anterior braço oscilante de um só lado) e o peso, melhorando a tração na saída das curvas e a sensação do motociclista durante a aceleração. O conjunto braço oscilante-jante traseira forjada pesa 2,7 kg a menos que a versão anterior e é mais eficaz na colocação da potência no chão. Na Panigale V4 S, as jantes em liga de alumínio forjado com cinco raios tangenciais, inspiradas nas da Desmosedici GP, pesam apenas 2,95 e 4,15 kg para a frente e traseira, respetivamente.

O quadro principal é mais leve (3,47 kg em comparação com os anteriores 4,2 kg) e foi remodelado em termos de rigidez em comparação com o modelo anterior (-40% lateralmente). Como resultado, oferece ainda mais confiança em inclinação e é mais eficaz na hora de acertar o apex e fechar a curva.

As suspensões eletronicamente controladas Öhlins NPX/TTX de terceira geração da Panigale V4 S ampliam a sua gama de ajustes, oferecendo configurações mais confortáveis para uso em estrada e são mais eficazes ao rodar nos limites de um circuito. Ao mesmo tempo, a maior velocidade das válvulas hidráulicas oferece uma resposta mais precisa e exata em cada situação de condução.

A nova Ducati Panigale V4 é a primeira moto no mundo equipada com pinças de travão dianteiras Brembo HypureTM. Mais leves (-60 gramas por par) e mais performantes, as pinças Brembo HypureTM dissipam o calor gerado pela travagem de forma mais eficaz, oferecendo um desempenho mais consistente e, portanto, maior eficácia para o piloto na busca pelos seus próprios limites. Outra estreia mundial importante é o sistema de travagem eCBS Race, desenvolvido pela Bosch em colaboração com a Ducati. Nos níveis dedicados ao uso em circuito, este último pode ativar o travão traseiro segundo estratégias que reproduzem as técnicas dos pilotos profissionais e, portanto, experimentar >>



a possibilidade de atrasar o ponto de travagem na pista em comparação com a ausência do sistema. Em particular, o sistema continua a ativar o travão traseiro mesmo após a libertação do travão dianteiro na entrada e contorno de curvas, como os profissionais conseguem fazer ao usar o controlo do guiador.

O compromisso constante com a inovação eletrónica levou a Ducati a desenvolver o Vehicle Observer (DVO). O Ducati Vehicle Observer simula a entrada de mais de 70 sensores, refinando assim as estratégias de controlo eletrónico, que podem alcançar uma eficácia sem precedentes na produção em série. A precisão extrema desta funcionalidade permite que os controlos intervenham de forma quase preditiva para satisfazer prontamente os pedidos do piloto na busca pelo máximo desempenho.

O DVO, desenvolvido pela Ducati Corse no MotoGP, estima as forças do solo atuando sobre a moto e as cargas que pode suportar em várias condições de pilotagem, integrando a informação da plataforma inercial IMU de forma ainda mais precisa.

Além disso, a Ducati Panigale V4 de 2025 está equipada com um pacote completo de controlos eletrónicos: Ducati Traction Control DVO, Ducati Slide Control, Ducati Wheelie Control DVO, Ducati

Power Launch DVO, Engine Brake Control e Ducati Quick Shift 2.0. O sistema DQS 2.0 usa uma estratégia baseada apenas no sensor de posição angular da caixa de velocidades, podendo assim usar uma haste de câmbio sem microrrelevos e oferecendo ao motociclista uma sensação mais direta com menor curso.

O painel de instrumentos é completamente novo. O painel digital tem uma dimensão de 6,9" com uma relação de aspeto de 8:3 e oferece máxima legibilidade. O vidro protetor usa a tecnologia Optical Bonding para garantir uma leitura fácil em fundo preto, mesmo durante o dia.

Na nova Panigale V4, a sensação de estar numa Desmosedici GP é reforçada pelo novo display Track no painel de instrumentos. A interface dedicada ao uso em pista é, de facto, desenhada para apoiar o motociclista na procura pelo máximo desempenho. Graças ao tamanho e formato "amplo" do novo painel, uma série de novos parâmetros pode ser exibida num lado do ecrã:

"g-Meter", que indica em tempo real o valor da aceleração lateral quando inclinado, e longitudinalmente durante a aceleração e travagem.

"Power&Torque", que exhibe a percentagem de potência e binário entregues naquele momento em comparação com os valores máximos disponíveis,

dado o mudança engrenada.

“Lean angle”, que mostra os ângulos de inclinação instantâneos acompanhados pelo nível de abertura do acelerador e pela pressão exercida no travão.

O Modo de Informação Track pode exibir o desempenho cronológico em tempo real. Aproveitando o sistema GPS, o painel de instrumentos exibe os tempos de volta, sendo capaz de gerir três splits, que podem ser definidos pelo piloto usando o botão de flash durante a primeira sessão. O painel de instrumentos exibe a tabela de tempos dos splits, com ícones T1, T2 ou T3 indicando o desempenho obtido naquele setor da pista usando os mesmos códigos de cores (branco, cinza, laranja, vermelho) usados no MotoGP.

Ao regressar às boxes, a nova aquisição de dados DDL completa a experiência. O sistema, desenvolvido pela 2D em colaboração com a Ducati, regista todos os parâmetros relevantes para a condução a partir da linha CAN da Panigale, cruzando-os com um sistema GPS de

última geração capaz de desenhar as trajetórias percorridas com grande precisão. Os dados podem então ser analisados usando software externo com templates e relatórios criados pela Ducati Corse, para aperfeiçoar o desempenho na pista.

A nova Panigale V4, oferecida em configuração monolugar com kit de passageiro disponível como acessório, chegará aos concessionários em setembro de 2024, mas ainda não dispomos de informação de preço. //



TERRA FORCE-EP



TERRA FORCE-EP PRO



TERRA FORCE-EP 2 SM



O lado negro

SEM MANETE DE EMBRAIAGEM

A Yamaha continua a redefinir o mundo das motos desportivas com o lançamento da MT-09 Y-AMT. Esta nova versão integra a inovadora Transmissão Manual Automatizada da Yamaha (Y-AMT).

Desde o seu lançamento, a MT-09 tem sido sinónimo de emoção e performance no segmento das motos naked de média cilindrada. Em 2024, a Yamaha eleva ainda mais a fasquia com a MT-09 Y-AMT, que permite

ao motociclista concentrar-se exclusivamente na performance da máquina, graças ao seu revolucionário sistema de transmissão Y-AMT.

A MT-09 Y-AMT é a primeira moto da Yamaha a incluir a Y-AMT, um sistema eletrónico que redefine o processo de mudanças de caixa, permitindo que estas sejam feitas com os dedos ou de forma totalmente automática. Esta tecnologia proporciona mudanças de velocidade rápidas e sem interrupções, aumentando a ligação entre o motociclista e a moto.

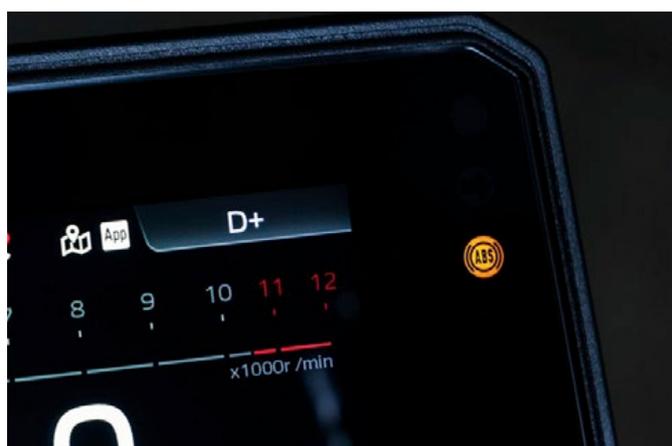
Mantendo o motor de três cilindros CP3 de 890cc, a Yamaha MT-09 Y-AMT oferece uma performance vigorosa combinada com a comodidade de uma transmissão automática. O sistema elimina a necessidade da manete de embraiagem tradicional e do pedal das mudanças, permitindo ao motociclista focar-se apenas na condução.

A MT-09 Y-AMT está equipada com um conjunto avançado de tecnologias que incluem: Sistema de controle de tração (TCS) com três níveis; Sistema de controle de escorregamento (SCS); Sistema de controle de elevação (LIF) da roda dianteira; Sistema de controle de travagem (BC); e Unidade IMU de seis eixos, herdada da R1, que monitora e ajusta a performance da moto.

O design da MT-09 Y-AMT reflete a atitude agressiva da gama MT, com um quadro leve em alumínio e suspensões ajustáveis para uma condução desportiva. O sistema Smart Key permite ligar e bloquear a moto com um simples toque, enquanto o ecrã TFT a cores de 5 polegadas oferece conectividade com smartphone e navegação.

A MT-09 Y-AMT permite alternar facilmente entre modos de condução manual e automático, proporcionando flexibilidade para diferentes condições e estilos de condução. Os modos D+ e D oferecem uma experiência personalizada, desde uma condução urbana mais suave até uma performance desportiva intensa.

A MT-09 Y-AMT estará disponível em três opções de cores: Tech Black, Midnight Cyan e Icon Blue. A versão de 35 kW (para licença A2) também estará disponível. Para informações sobre preços e datas de entrega, os interessados devem contactar o distribuidor nacional Yamaha ou entrar em contacto com um concessionário autorizado. //





Mais REFINADA

A CFMOTO está prestes a lançar a sua nova aposta no segmento das motos desportivas com a 675 SR-R, uma tricilíndrica que promete agitar o mercado. O modelo definitivo será apresentado no Salão de Milão (EICMA) deste ano, com a comercialização prevista para 2025.

A CFMOTO 675 SR-R não é uma novidade para os aficionados, tendo sido apresentada como protótipo há cerca de um ano. Desde então, a CFMOTO tem trabalhado para aperfeiçoar esta moto desportiva que visa competir diretamente com os gigantes europeus e japoneses do setor.

A ficha técnica revela alguns números interessantes: uma potência máxima de 94 CV (70 kW) e um binário máximo de 70 Nm, com um peso a seco de 175 kg, que com todos os líquidos, atinge os 195 kg.

Embora no EICMA de 2023 a CFMOTO tenha anunciado que o modelo teria mais de 100 CV, a versão atual parece ter sido ajustada, possivelmente para melhor se adequar às necessidades do mercado, por exemplo, para ser compatível com a carta de condução A2.

Comparando com modelos históricos, como a Triumph Daytona 675, que atingia 123 CV, ou com a atual Daytona 660, que oferece 95 CV, a CFMOTO 675 SR-R parece posicionar-se como concorrente direta da Triumph e da Honda CBR 650 R.

Com um binário máximo de 70 Nm disponível às 8 250 rpm, o foco da CFMOTO parece estar na resposta em médios regimes, em vez de apostar numa performance exclusivamente de alta rotação.

O quadro é construído em aço, com um braço oscilante em alumínio fundido. A distância entre



eixos é de 1 400 mm, o que deverá contribuir para uma condução ágil e precisa.

Entre os destaques do equipamento de série, a 675 SR-R inclui quickshifter, embraiagem deslizante e cronómetro para circuito. Os pneus CST, desenvolvidos especificamente para este modelo, são do tipo semi-slick, prometendo uma combinação de aderência, durabilidade e leveza.

A apresentação da versão final da CFMOTO 675 SR-R no EICMA 2024 será certamente um dos momentos altos do evento, com os entusiastas das duas rodas ansiosos pela chegada deste modelo ao mercado em 2025. //





» Galeria de fotos aqui



Urbana E DESCONTRAIDA

A Royal Enfield acaba de lançar o seu novo modelo, uma Roadster denominada Guerrilla 450, que promete uma experiência de condução instintiva e intuitiva, afirmando-se como uma verdadeira declaração de independência no mundo das motos.

Construída sobre a plataforma Sherpa estreada na Himalaian 450, a Guerrilla 450 combina o motor com um chassis dinâmico e modos de condução versáteis. Com uma cilindrada de 452cc, entrega 40 cv de potência e 40 Nm de binário ao longo de toda a faixa de rotações, garantindo uma condução ousada e animada.

A Guerrilla 450 foi concebida para ser responsiva e proporcionar uma experiência de condução pura, ideal tanto para o trânsito urbano como para passeios de fim de semana em estradas sinuosas ou até mesmo viagens mais longas.

Siddhartha Lal, Diretor Geral da Eicher Motors Ltd., destacou a sofisticação e o desempenho do Guerrilla 450: "é a nossa visão das roadsters modernas. Uma moto mecanicamente rica em carácter e extremamente sofisticada, combinando desempenho, versatilidade e uma condução que inspira confiança."

B Govindarajan, CEO da Royal Enfield, também elogiou o novo modelo: "A Guerrilla 450 é uma roadster repleta de carácter e confiança. Desenvolvida em paralelo com a Himalayan.

A Guerrilla está afinada para a perfeição tanto na condução urbana quanto nos passeios de fim de semana. É uma moto que cresce com o motociclista, oferecendo uma performance incrível e um manobrabilidade elevada."

A Royal Enfield Guerrilla 450 apresenta um design neo-retro, com um assento de passageiro elevado, um depósito de combustível de 11 litros, iluminação em LED e uma silhueta esculpida e distintiva. A ergonomia foi pensada para acomodar diferentes estilos de condução, proporcionando uma postura mais ereta, para uma condução relaxada, ou ligeiramente mais inclinada, para uma condução mais desportiva. A suspensão dianteira é composta por uma forquilha com 43 mm de diâmetro e na traseira instala um monoamortecedor.

O modelo oferece modos de condução



APRESENTAÇÃO ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450



dinâmicos: Performance e Eco, adaptando-se às preferências do condutor e às condições da estrada. As versões superiores vêm equipadas com o novo painel de instrumentos Tripper Dash, um sistema de infotainment de 4 polegadas que inclui navegação, controlo de música, previsões meteorológicas e informações detalhadas da moto.

Para complementar o estilo e a funcionalidade da Guerrilla 450, a Royal Enfield lançou uma linha de acessórios e vestuário. Destacam-se as proteções de motor, assentos, ecrãs defletores

fumados e espelhos pretos. O novo blusão Crossroader, com sliders em titânio, oferece segurança e conforto com um estilo desportivo.

A Royal Enfield Guerrilla 450 representa uma nova era para os motociclistas, combinando tradição com inovação. Com a sua engenharia de ponta e design arrojado, esta moto promete redefinir a diversão de conduzir. As reservas já estão abertas e as primeiras unidades serão entregues em agosto de 2024. Para mais informações entre em contacto com um concessionário autorizado Royal Enfield. //



X-804 RS

ULTRA CARBON

**A MAIS ELEVADA
PRESTAÇÃO DESPORTIVA
NUM CAPACETE INTEGRAL**

NOLAN

**CONHEÇA-O
MELHOR**



goldenbat.pt



Estilo E DESEMPENHO

A Macbor acaba de lançar a nova ROCKSTER 410, ampliando a sua oferta na gama média de motos Cruiser. Esta moto vem juntar-se à família Rockster, que já conta com dois modelos de 125cc.



A Macbor Rockster 410 apresenta três fortes razões que fazem deste modelo uma aposta segura: níveis de potência e binário que competem diretamente com motos de maior cilindrada, uma surpreendente relação peso/potência, e a crescente procura por motos de média cilindrada no segmento Cruiser, especialmente por motociclistas que estão a fazer a transição das 125cc.

Equipada com um motor de 401 cc, a Rockster 410 oferece uma potência de 42 cv(31,5 kW) às

9500 rpm. Entre as características de destaque desta nova moto encontram-se controlo de tração (TCS), painel de instrumentos TFT de 5" com conectividade "mirroring", iluminação Full LED, comandos retroiluminados, manetes de travão e embraiagem reguláveis, e entrada USB.

Com um preço de venda ao público (PVP) de 5.199€ (IVA incluído), a Rockster 410 já está disponível para entrega imediata nos concessionários oficiais da Macbor, em quatro cores distintas: vermelho, preto mate, cinzento e verde mate. //



APRESENTAÇÃO *FM FACTORY TORQUE 1/1*



A moto elétrica MAIS POTENTE DO MUNDO

A FM Factory Torque 1/1 estará disponível a partir de dezembro de 2024, apenas sob encomenda.

Os motores elétricos oferecem uma entrega imediata de potência e binário, algo que está a ser adotado pelos grandes fabricantes de automóveis para alcançar acelerações de cortar a respiração e prestações verdadeiramente radicais. Uma tendência que também está a chegar ao mundo das motos e, como prova disso, temos a FM Factory Torque 1/1.

A Torque 1/1 pode gabar-se, por agora, de ser a moto mais potente do mundo, embora não se saiba ao certo qual é a sua potência nominal. No entanto, a espetacular moto elétrica da FM Factory oferece 850 Nm de binário e uma aceleração dos 0 aos 100 km/h em apenas 2,9 segundos, o que deixa bem claras as capacidades deste modelo. No entanto, a sua produção artesanal implica que a Torque 1/1 só possa ser adquirida sob encomenda, por clientes abastados, uma vez que o seu preço de venda é de aproximadamente 101.000 euros.

A Torque 1/1 é um dos grandes projetos da FM Factory, que é uma sucursal da Filante Motors, uma empresa italiana especializada em soluções para a mobilidade elétrica, desde sistemas de propulsão e gestão de software de controlo a produtos completos como esta moto.

Uma moto onde se pode ver a influência do design milanês, um primeiro atrativo para

os colecionadores que desejem adquirir este modelo produzido totalmente à mão, com materiais da mais alta qualidade e acabamentos personalizados e exclusivos.

No entanto, o ponto mais impressionante da FM Factory Torque 1/1 é a sua autonomia declarada de aproximadamente 400 quilómetros e um sistema de carregamento rápido que permite ter a moto pronta em apenas 20 minutos.

Resta saber se todos estes dados se confirmam, mas para conhecer mais detalhes da FM Factory Torque 1/1 teremos de esperar pela edição de 2024 do EICMA, onde será exposta e todos os seus detalhes serão revelados //





Uma scooter DE AVENTURA

A KYMCO revelou recentemente a CV-R5, uma scooter de aventura com um design impressionante que promete revolucionar o segmento. O modelo, apresentado em Taiwan, deverá ser lançado em 2025.

Com uma estética que não deixa ninguém indiferente, a KYMCO CV-R5 destaca-se pelas suas carenagens elegantes e robustas. Estas estendem-se desde o farol até ao motor, criando uma peça única e fluida que se funde harmoniosamente com o seu ecrã para-brisas. Outro detalhe destacado são os faróis dispostos verticalmente, um sobre o outro.

A unidade motriz, com 427 cc, é capaz de gerar um binário máximo de 40,2 Nm às 5.000 rpm. A marca taiwanesa ainda não confirmou se este motor já é utilizado noutros modelos de 400 cc ou se se trata de um motor completamente novo. O que é certo é que a CV-R5 virá equipada com todos os dispositivos tecnológicos esperados: ABS de dois canais, iluminação full LED, controlo de tração, cruise control e um painel TFT a cores com vasta informação.

A KYMCO CV-R5 está equipada com uma forquilha invertida com acabamento dourado e o braço oscilante utiliza um amortecedor com sistema progressivo, concebido para proporcionar uma condução mais estável e controlada.

O sistema de travagem é igualmente robusto,



com um duplo disco na frente e um único disco na traseira, garantindo uma travagem segura e eficaz.

A versão final da KYMCO CV-R5 deverá ser oficialmente apresentada em novembro de 2024, durante o prestigiado Salão de Milão. Se tudo correr conforme o planeado, este motociclo crossover poderá chegar ao mercado em 2025. //



APRESENTAÇÃO LINHAI BUCK 125 E 125 ADV



Das duas PARA AS QUATRO RODAS

A Linhai, conhecida pela sua forte presença no segmento de ATV & UTV, está a expandir a sua gama de scooters com o lançamento do Buck 125 ADV.

O novo modelo Buck 125 ADV da Linhai promete trazer uma combinação de robustez e aventura, complementando a linha desportiva e aerodinâmica da Buck 125 já existente.

Ambos os modelos, Buck 125 e Buck 125 ADV, partilham a mesma motorização e ciclística. Equipados com um motor monocilíndrico de 125 cc a 4 tempos e refrigeração por líquido, que entrega uma potência de 11,5 cv (8,5 kW) às 8.500 rpm. Esta configuração faz com que a nova scooter seja uma boa opção tanto para deslocações urbanas diárias como para escapadelas fora de estrada.

A Buck 125 apresenta um perfil desportivo e utilitário bem definido, contando com iluminação full LED e um espaço generoso tanto para o passageiro como para transporte de bens sob o assento. Já a Buck 125 ADV destaca-se pelo seu nível de performance e equipamento, incluindo um sistema de travagem ABS e controlo de tração (TCS), que garantem uma condução segura e fácil. Além disso, a versão ADV vem equipada de série com sistema Keyless, ecrã TFT, iluminação full LED, comandos retroiluminados, topcase à cor de alumínio com forros interiores e proteções de mão.

O preço de venda ao público (PVP) da Buck 125 é de 2.590,00€, disponível nas cores Azul, Branco e Preto. Por sua vez, a Buck 125 ADV, com o seu carácter aventureiro, está disponível por 3.190,00€ nas cores Cinza e Preto.

Com esta nova adição à sua linha de produtos, a Linhai reforça a sua oferta "on road" através da rede de concessionários oficiais em Portugal, proporcionando opções práticas e utilitárias para os seus clientes. //



Infinito E MAIS ALÉM

A estrada interminável à nossa frente. Três máquinas com vontade de disparar em direcção ao horizonte, confiantes na sua celeridade e servidas de um conforto que lhes permite endurance. Estas são as Sport-Tourings mais espigadas do nosso mercado, com uma recém chegada a desafiar as versões mais afinadas da concorrência.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luís Duarte



S 1000 XR vs GSX-S1000 GX vs TRACER 9 GT +

Uma jante dianteira de 17" que promete agilidade e acutilância, suspensões electrónicas que são exímias a caminhar na linha ténue que separa a desportividade do conforto, um triângulo ergonómico que nos poupa o corpo, capacidade de carga e um motor com muito, muito músculo. Estes são os ingredientes fundamentais para criar a receita perfeita de uma Sport-Touring moderna. Estas são as motos que geralmente escolhemos para enfrentarmos aqueles longos dias de asfalto,

e em que as estradas mais reviradas fazem parte do menu. Seguir bem carregado com bagagem e pendura a caminhos dos Picos de Europa, e no Desfiladero de los Beyos aterrorizar os espelhos de uma desportiva local. Civilizadamente, de acordo com a imagem que vende. Afinal de contas, (e aos olhares mais desatentos) quase que parecem umas banais trail, certo? Contabilizando os anos, a BMW S 1000 XR e a Yamaha Tracer 9 são veteranas no segmento (já vão na sua segunda iteração) sendo que a Suzuki GSX-S1000 GX é a mais recente novidade. Luvas calçadas, viseira descida, playlist >>





"APESAR DE FAZEREM VIRAR MUITAS CABEÇAS, ESTAS MOTOS ESTÃO LONGE SER SER AS MAIS VENDIDAS NO MERCADO. "

escolhida, e todo um mundo por descobrir. Resta saber qual a melhor ferramenta para despachar serviço...

BMW S 1000 XR

Foi no ano de 2015 que a BMW apresentou a S 1000 XR. Sem rodeios classificou-a como uma superdesportiva sensata e não podiam estar mais perto da verdade. Nascida em berço de ouro (partilha o quadro e o motor da RR), o seu foco direccionava-a para um espectro mais utilizável fora da realidade dos circuitos, com mais controlo e sobretudo, conforto. Nesta sua mais recente versão, o motor ganhou mais 5 cv (O tetracilíndrico em linha de 999 cc debita agora 170 cv às 11000 rpm e 114 Nm às 9250 rpm), um redesenho na estética (com o novo bico frontal no centro das atenções), no formato do assento e no desempenho das suspensões.

Estas alterações apenas refinam o produto, e esse era o objectivo, porque na mesma altura a marca bávara lançava mais um unicórnio adornado com a letra "M", captando todas as atenções. Cheia de

carbono, com o bloco motriz mais avançado (este sim, com a tecnologia ShiftCam - abertura variável das válvulas) e com a electrónica específica da RR, a M 1000 XR chegava para roubar as luzes da ribalta. Mas os mais atentos irão reparar que a possibilidade turística que define este conceito apenas será possível no modelo S, significando que aqueles que querem viajar terão de substituir os 30 cv (os valores de potência que as separam) pela possibilidade de conseguirem montar umas práticas malas laterais! Há dramas piores no mundo, até porque (como veremos mais adiante), performance não é algo que esteja em falta...

SUZUKI GSX-S 1000 GX

A Suzuki apelidou a sua nova coqueluche de "Crossover Desportiva", com o claro objectivo de diferenciar o aparecimento da GX sem menosprezar a sua génese, a GT. Desaparecem os avanços e surge um guiador mais largo e recuado, desaparecem as carenagens e fisionomia "rasteirinha" e umas suspensões com maior curso e cérebro digital assumem grande parte do



MOTOS NOVAS



Características
Dados técnicos
Preços

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



ANDAR DE MOTO



"NESTA SUA MAIS RECENTE VERSÃO, O MOTOR GANHOU MAIS 5 CV (O TETRACILÍNDRICO EM LINHA DE 999 CC DEBITA AGORA **170 CV ÀS 11000 RPM**")

protagonismo tecnológico.

A GSX-S 1000 GX continua a escrever a história de sucesso do velhinho motor que servia a K5, provando (mais uma vez) que as boas peças de engenharia conseguem adaptar-se à passagem do tempo. Os seus 152 cv (e os 106 Nm de binário) não foram abafados pela furiosa avalanche das normas de emissões e ruído, e este tetracilíndrico em linha sobrevive convicto e cheio de atitude. A grande novidade é a estreia de um sistema integrado de suspensões electrónicas sob a supervisão atenta da já tradicional (para o segmento) unidade de medição inercial. Adaptativas, moduláveis e que transformam de forma indelével a experiência de condução, este é sem dúvida um dos ex-libris deste modelo. Tendo sempre em conta a solidez mecânica que a marca tão bem nos habituou.

YAMAHA TRACER 9 GT+

À partida, a inclusão da Tracer 9 neste comparativo poderia deixar transparecer alguma displicência da nossa parte ao ignorar o claro défice de potência em relação às suas rivais. O CP3 (um tricilíndrico em linha com cambota desfasada) entrega os seus 120 cv de forma empenhada, mas mais do que isso, esta moto ganhou o seu espaço como "best seller" graças ao seu equilíbrio e à sua facilidade de utilização. A versão GT+ faz uso de um sensor/radar dianteiro para acrescentar características importantes no âmbito da segurança (tem a capacidade de realizar uma travagem de emergência automaticamente) e de conforto em grandes





» Galeria de fotos aqui



999 CC
170 CV
20 450 €

» Mais dados técnicos aqui



"A GRANDE NOVIDADE É A ESTREIA DE UM SISTEMA INTEGRADO DE **SUSPENSÕES ELECTRÓNICAS** SOB A SUPERVISÃO ATENTA DA JÁ TRADICIONAL UNIDADE DE MEDIÇÃO INERCIAL."

tiradas. As alterações na geometria efectuadas nesta última geração deram-lhe a estabilidade necessária para o fantástico motor poder fazer a ciclística trabalhar de forma competente, permitindo-nos explorar os seus limites de forma bastante intuitiva. A Yamaha conseguiu criar um modelo que serve de referência para o segmento, por tudo o que consegue fazer sem ter necessidade de se gabar com exuberâncias desnecessárias. Funciona bem, ponto. Existe maior elogio do que a eficácia?

ATÉ AO INFINITO E MAIS ALÉM

Neste contexto, em que encontramos três máquinas sem medo de enfrentar longas jornadas, gostaríamos de vos poder dizer que percorremos as melhores estradas da península Ibérica, que visitámos lugares incríveis e que descobrimos novas tiras de asfalto dignas de entrar no Olimpo motociclístico...e que regressamos duas semanas depois cheios de certezas e de histórias para vos contar. Muito embora tal não seja verdade, o que é facto é que conseguimos realizar um bom número de kms aos seus comandos. E é para isto que elas são feitas, para dias grandes, que se transformam em grandes dias.

A posição ergonómica é bastante díspar entre elas, com um espectro que balança entre o mais desportivo ao mais relaxado. A BMW começa por nos prometer fortes sensações assim que nos sentamos no seu assento. Estamos mais altos, mais focados no eixo dianteiro e com a sensação de que estamos "montados" e não "encaixados". É esta percepção de desportividade latente que >>



» [Galeria de fotos aqui](#)



999 CC
152 CV
17 999 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"A VERSÃO GT+ FAZ USO DE UM **SENSOR/RADAR** DIANTEIRO PARA ACRESCENTAR CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES NO ÂMBITO DA SEGURANÇA"



nos recorda que a sua génese como moto de pista (sem que exista algum constrangimento no capítulo do conforto), como se tivesse um claro propósito de nos querer fazer andar rápido. O seu centro de gravidade sente-se o mais elevado, e será aquela que mais nos desafia nas manobras a baixas velocidades, por isso mesmo. A Suzuki revela alguns resquícios da GT, sendo que os poisa-pés mais elevados revelam um maior ângulo nas pernas (o joelho técnico nos momentos mais entusiastas acaba por surgir de forma natural e sem esforço) e a acessibilidade ao solo é a mais favorável deste trio. A turística-desportiva da casa de Iwata tem a posição mais natural e é aquela em que temos menos necessidade de nos adaptar. A Yamaha permite inclusivamente alguns ajustes (nomeadamente na posição da base do guiador e na altura dos poisa-pés).



Em andamento a Suzuki revela alguns dos seus habituais truques, tais como o ligar do motor com apenas um pequeno toque no botão da ignição e a embraiagem assistida no momento do arranque. Simpático. Qualquer um destes motores revela uma dócil convivência nos baixos regimes. O acto de passear sem engasgos de acelerador ou preocupações com rotações demasiado baixas, permite acreditar que vamos conseguir andar devagar o suficiente para olhar para a paisagem, e isso faz parte da sua natureza. Quando passamos umas horas na Auto-estrada, a Suzuki fará com queiramos investir num assento mais confortável (disponível no catálogo de acessórios). Também vamos adorar a protecção aerodinâmica (e o seu ajuste fácil) do deflector na Yamaha. Na BMW ensaiada o vidro desportivo do pack M funcionava mais como adereço do que protecção... >>





» Galeria de fotos aqui



890 CC
120 CV
16 900 €

» Mais dados técnicos aqui



"A POSIÇÃO ERGONÓMICA É BASTANTE DÍSPAR ENTRE ELAS, COM UM ESPECTRO QUE BALANÇA ENTRE O MAIS **DESPORTIVO** AO MAIS **RELAXADO**."

Muito embora todas venham equipadas com cruise control, a Yamaha merece uma nota de destaque pelo facto do seu ter a capacidade de ser adaptativo (gerindo automaticamente a distância ao veículo que segue à nossa frente, modelando a sua velocidade), com um funcionamento irrepreensível e muito fácil de interagir. Neste capítulo de comunicação Homem/Máquina a BMW continua a ser imbatível na utilização da sua "rodinha mágica" para aceder a todos os parâmetros e ficamos com a certeza de que a Suzuki está um passo à frente da concorrência ao disponibilizar navegação integrada através de uma app dedicada (com o uso de um smartphone, obviamente).

Nos pisos mais exigentes, gostámos do comportamento de todas as suspensões presentes, cada uma delas apresentando níveis de refinamento diferentes. Se a GX nos acaricia com a subtilidade de um sistema skyhook (capaz de se adaptar às irregularidades independentemente da parametrização escolhida), já a XR deixa bem vincadas as diferentes amplitudes dos seus modos, com o confortável Road a distanciar-se do desportivo Dynamic Pro. A Tracer permite

que as suas suspensões deixem transparecer as flexões mecânicas do conjunto e serão talvez as menos sofisticadas (marginalmente) do trio, mas contribuem para uma ótima ligação com o asfalto.

DE PUNHO TRANCADO E SEM APETRECHOS

Temos muita electrónica disponível para além dos habituais mapas de condução e das IMU's. A título de exemplo, a Yamaha disponibiliza um assistente de derrapagem em aceleração, a Suzuki controla a injeção quando detecta desequilíbrios na direcção a altas velocidades e a BMW permite-nos definir o nível da intervenção do ABS. São estes os indícios que nos permitem acreditar que estas são máquinas bem capazes de andar rápido.

O motor mais explosivo, sem grandes surpresas, é o da XR. Se não existe grande paixão nos baixos regimes, quando passamos as 7k rotações percebemos o porquê de encontramos tantas a fazerem track-days. Balística, entusiasmante e super assertiva quando lhe pedimos respostas. É a que nos dá vontade de travar mais tarde (os travões são absolutamente infalíveis, seja na potência ou na mordacidade), de procurar os apex mais tardios em ângulo, e de apontar à saída da



curva pendurados no acelerador viciados nos rateres das passagens de caixa. Resta a questão. Havia necessidade disto tudo? Ainda por cima bem feito?

A Suzuki e a Yamaha respondem com mais sensatez e razoabilidade a esta pergunta. A primeira serve-se de um motor cheio e pujante nos médios regimes (daqueles quatro cilindros à antiga, onde parece que surfamos uma onda de binário interminável), e a segunda consegue acompanhar as restantes com umas baixas contundentes e uma linearidade à prova de bala. A nível ciclístico a Suzuki é a mais estável, e que tem apetência por curvas de maior apoio (tem menos facilidade em carregar a frente nas secções mais encadeadas), a BMW a que requer mais esforço físico nas transferências de massa e a Yamaha a que nos dá maior feedback mecânico sobre tudo o que está acontecer, e este factor é muito importante quando estamos a castigar pneus.

Qualquer uma destas três é capaz de criar longos sorrisos, patrocinados pela sua entrega e dedicação à arte de bem curvar. Cada uma à sua maneira, são exímias trapezistas no frágil limbo »



COMPARATIVO *BMW VS SUZUKI VS YAMAHA*

entre o desportivismo e o conforto de um “turismo entusiasmado”.

O DELICADO EQUILÍBRIO ENTRE A RAZÃO E A EMOÇÃO

Se existe uma classe de motos que tenda a agradar a um largo horizonte de utilizadores, é esta. Não só apela aos que desistiram das desportivas para algo mais razoável, como agrada bastante aqueles que querem evitar os maus caminhos do fora de estrada sem perder as características de conforto mais próximas de uma trail.

Falemos então de valores e de equipamento...

A BMW S 1000 XR começa nos 20.450 €, a Suzuki GSX-S 1000 GX nos 17.999 € e a Yamaha Tracer 9 GT+ nos 16.900 €.

Na Yamaha, as malas laterais de origem e a tecnologia do radar dianteiro são trunfos que podemos lançar para a mesa de café quando a

conversa divergir para o tamanho da...potência. A Suzuki encontra-se numa fase muito feliz da sua produção motociclística, e a GX é a prova disso mesmo. As suspensões electrónicas como chamariz, associadas à solidez da sua construção fazem com que se torne muito apetecível para aqueles (e não só!) que sempre tiveram a marca como referência. A BMW S 1000 XR tem uma pequena grande questão que só a emoção pode resolver. A unidade ensaiada tinha um conjunto de extras (entre eles o pack M que continha decoração específica, escape Akrapovic, ecrã desportivo, poisa-pés e manetes maquinadas, jantes forjadas, etc) que a colocava a par com o valor de uma exclusiva M 1000 XR. Parece a eterna discussão dos adoradores de picante na comida: existe um mínimo? Da nossa parte, como sempre, esperamos ter ajudado a escolher a vossa próxima companheira de viagens. Ou então, encontramos-nos numa qualquer estrada de serra mais próxima! //



RACE STAR DLX FLEX



DEDICATED RACER

O Race Star DLX Flex apresenta agora a tecnologia fotocromática Bell ProTint™ no seu escudo Panovision óptico de classe 1, bem como novos bolsos para altifalantes e almofadas de bochecha de densidade tripla para dar a este capacete de corrida alguns estílo street. Desde uma concha de fibra de carbono 3k até ao nosso revestimento Flex patenteado para uma gestão progressiva da energia, este capacete está repleto de tecnologia de ponta para proporcionar um desempenho de primeira qualidade.



BOLSA PARA CAPACETE INCLUIDA

Vendido com o escudo instalado ProTint™ Panovision™. Escudos acessórios disponíveis.



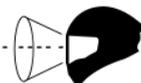
Gestão da energia Flex™



Concha 3K Carbon



Proteção Photochromatic



Proteção Panovision™



Forro CoolJade™



Magnefusion™ Cheekpads



DOT

ECE
22.06



DESCOBRIR EM myBihr.com

SIMPLICIDADE DESPORTIVA ou sofisticação tecnológica?



APRILIA RS 457 VS CFMOTO 450SR

No crescente mercado de motos de média cilindrada, destacam-se duas opções pela combinação de desempenho e acessibilidade: a CFMoto 450SR e a Aprilia RS 457. Ambas são ideais para quem possui a carta A2 e procura uma moto que equilibre diversão e praticidade. Embora semelhantes em alguns aspectos, cada uma traz algo único para a mesa.

Texto: André Sanches **Fotos:** Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





Vamos diretos ao assunto: se há algo que aprecio numa moto, é o seu carácter. A CFMOTO 450SR brilha com um motor de 449,5cc que, honestamente, parece querer devorar a estrada. Com 47 cv, o limite máximo permitido para a carta A2, a 450SR oferece uma entrega de potência direta, especialmente notável nos médios e altos regimes. A ausência de modos de condução e controlos eletrónicos significa uma experiência mais natural, em que somos apenas nós, a moto e a estrada. A embraiagem deslizante é uma adição valiosa, ideal para quem gosta de enfrentar curvas

sem receio de bloquear a roda traseira.

Por outro lado, a Aprilia RS 457, com seu pedigree italiano, oferece uma experiência diferente. O motor de 457cc também entrega 47 cv, mas de uma forma mais refinada e civilizada, com uma resposta muito disponível em toda a faixa de regime. O sistema Ride by Wire permite escolher entre três modos de condução (Eco, Sport e Rain), ajustando a moto conforme as condições da estrada e o estilo de condução. Para quem valoriza a tecnologia ao serviço da performance, a Aprilia proporciona uma experiência mais controlada e sofisticada.

No que toca à ciclística, nestes dois modelos sobressaem as suspensões firmes e os respetivos





"NO QUE TOCA À CICLÍSTICA, NESTES DOIS MODELOS SOBRESSAEM AS **SUSPENSÕES FIRMES** E OS RESPETIVOS QUADROS RÍGIDOS."





"SEJA SIMPLICIDADE DESPORTIVA OU
SOFISTICAÇÃO TECNOLÓGICA, AMBAS
PROMETEM **MUITA DIVERSÃO...**"



quadros rígidos. A CFMOTO 450SR parece ter sido desenhada com isso em mente, apresentando uma forquilha invertida e um monoamortecedor traseiro montado numa estrutura multi-link. A sensação de confiança em curvas rápidas é notável e os travões Brembo garantem uma travagem eficaz de fácil dosagem, mesmo nas situações mais exigentes.

Por outro lado, a Aprilia RS 457 surpreende com um quadro em alumínio, oferecendo leveza e agilidade para mudanças rápidas de direção. O baixo peso sente-se (159 kg a seco) e refina a forma como a moto se comporta na estrada, muito perspicaz no ataque às curvas. Embora o disco de travão único na frente possa parecer uma escolha arriscada, faz sentido ao lidar com curvas apertadas, reduzindo a massa giroscópica e facilitando mudanças rápidas de direção (isto serve»

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

COMPARATIVO APRILIA RS 457 vs CFMOTO 450SR



também para a CFMOTO 450SR).

A tecnologia é um ponto forte da Aprilia RS 457. Para a geração Z, o controlo de tração ajustável em três níveis e a possibilidade de desligar o ABS na roda traseira podem ser decisivos, especialmente para quem gosta de levar a moto ao limite, obviamente num circuito. O ecrã TFT de 5 polegadas, repleto de informações úteis, incluindo um cronómetro de voltas, é uma adição atraente para quem gosta de monitorizar seu desempenho.

A CFMoto 450SR adota uma abordagem mais simples e há uma beleza nisso. O ecrã TFT é claro e moderno, e a moto dispõe de uma aplicação que permite acompanhar a telemetria em tempo real no smartphone, mantendo as coisas interessantes sem complicar demasiado.

Quando se trata de conforto, a CFMoto 450SR

*"A **APRILIA RS 457** EXIBE O ELEGANTE TOQUE CLÁSSICO ITALIANO, COM UMA AERODINÂMICA FUNCIONAL E REFINADA."*

surpreende, especialmente em trajetos citadinos. A posição de condução desportiva não compromete o conforto, permitindo longas horas de condução sem grande fadiga, sendo espaçosa o suficiente para alternar entre uma postura relaxada e uma posição de ataque quando necessário.

A Aprilia RS 457 combina o melhor dos dois mundos. A posição dos avanços é elevada o suficiente para conforto no dia a dia, mas também favorece uma postura aerodinâmica quando o condutor se inclina sobre o depósito, pronto para enfrentar uma reta ou uma curva rápida. Além disso, as peseiras mais baixas permitem maior liberdade de movimento, revelando-se ideal para percursos mais longos.

O design é um aspecto interessante para qualquer moto desportiva. A CFMoto 450SR é agressiva e moderna, com asas aerodinâmicas





457 CC
47 CV
7 190 €

» Mais dados técnicos aqui

COMPARATIVO APRILIA RS 457 vs CFMOTO 450SR



e linhas angulares que lhe conferem um ar provocador. A iluminação totalmente LED complementa o visual futurista, tornando-a impossível de ignorar.

A Aprilia RS 457 exibe o elegante toque clássico italiano, com uma aerodinâmica funcional e refinada. Cada detalhe parece ter um propósito, desde as guelras laterais que reduzem o arrasto até o design geral que evoca motos mais potentes, como a icónica RS 660.

O preço também é um fator importante. A CFMoto 450SR destaca-se como a opção mais acessível, com preços em torno dos 6.500€. Para quem procura uma moto desportiva com carácter sem comprometer o orçamento, esta é uma escolha tentadora. No entanto, a Aprilia

*"A **CFMOTO 450SR**
É AGRESSIVA E
MODERNA, COM ASAS
AERODINÂMICAS E
LINHAS ANGULARES QUE
LHE CONFEREM UM AR
PROVOCADOR."*

RS 457, embora um pouco mais cara, justifica o investimento com sua tecnologia avançada e acabamentos premium.

Então, qual escolher? Depende do que mais se valoriza. Se o objetivo é simplicidade e uma dose saudável de adrenalina, a CFMoto 450SR é uma escolha direta e emocionante. Se a sofisticação tecnológica e um toque de engenharia italiana o cativam, a Aprilia RS 457 oferece uma experiência mais refinada e completa.

Em suma, ambas as motos têm muito a oferecer. A escolha resume-se ao que o motociclista valoriza e ao que faz sentido para o seu estilo de vida. Seja simplicidade desportiva ou sofisticação tecnológica, ambas prometem muita diversão, na estrada ou no circuito. //

449,5 CC
47 CV
6 490 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





Aventureira EM PART-TIME

VOGE SR1 ADV

A Voge vai além do asfalto ao apresentar a scooter aventureira SR1 ADV, equipada com suspensões de longo curso e pneus mistos. Além disso, eleva também o nível de equipamento da conhecida SR1, em que se baseia, introduzindo um novo painel de instrumentos a cores com navegação e um exclusivo defletor aerodinâmico ajustável eletricamente. No entanto, o preço mantém-se acessível, fixando-se nos 2.987 euros.

Texto: André Sanches **Fotos:** Luís Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





A

Voge expandiu a sua gama de modelos de 125cc, respondendo à procura dos motociclistas, com um design atraente, performance consistente, elevado nível de equipamento e tecnologia, a um preço acessível. Após

o lançamento da naked 125R e da versátil SR1, surge agora a scooter aventureira SR1 ADV.

Na SR1 ADV, a Voge optou por não manter a imagem da cidadina SR1, apresentando uma aparência totalmente nova, com um design mais agressivo, da autoria do italiano Massimo Zaniboni. Destacam-se os faróis duplos de LED achatados e as guias luminosas em forma de sobrelhas, assim como o sistema de ignição sem chave.

Uma novidade na Voge SR1 ADV é o defletor frontal ajustável em altura, através de um motor elétrico, permitindo várias posições intermédias. A SR1 ADV é, assim, uma das poucas scooters de 125cc com pára-brisas ajustável por motor elétrico, ajustável através de dois botões. Esta nova carenagem frontal inclui ainda, de série, uma câmara de vídeo a bordo, com uma resolução de



1080p.

Além disso, o guiador é em tubo de alumínio e oferece ajuste ergonómico. Os comandos foram atualizados, incluindo os novos botões para regular o pára-brisas, ajustar a hora e as funções do painel de instrumentos e até tirar fotos com a câmara.

O novo painel de instrumentos LCD a cores, agora com conectividade Bluetooth, mostra chamadas e mensagens recebidas e oferece navegação passo a passo através da app Voge Global. Na SR1 ADV este sistema também inclui novos avisos, como o de proximidade de uma estação de serviço ou de uma portagem.

A secção traseira da Voge SR1 ADV apresenta uma nova assinatura luminosa LED, e o depósito de combustível foi aumentado para 9 litros, melhorando a autonomia. Sob o assento, mantém-se o espaço para um capacete jet e outros pertences, e na frente há uma tampa de acesso à bateria. Adicionalmente, há um pequeno espaço de arrumação no lado esquerdo e um gancho retrátil para objetos na parte de dentro da carenagem frontal.



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N.º3 A
1070-099 Lisboa - Portugal

HORÁRIOS

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

TELEFONES

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

E-MAIL

geral@motocenter.pt

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO



"A TRASEIRA DA **VOGE SR1 ADV** APRESENTA UMA NOVA ASSINATURA LUMINOSA LED, E O DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL FOI AUMENTADO PARA 9 LITROS"



As suspensões foram reforçadas para uso fora de estrada, aumentando o curso e a distância ao solo. Mais firmes do que as da sua irmã SR1, estas filtram bem as irregularidades do terreno e transmitem segurança durante a condução

Os travões, com discos de 240 e 220 mm, oferecem boa potência e dosagem, complementados por ABS de dois canais, que põem à prova a aderência dos pneus mistos, os quais demonstraram bom desempenho em asfalto e proporcionam uma ligeira aderência em terrenos soltos.

Embora a sensação seja de que é mais alta devido ao maior curso das suspensões, a altura do assento é de apenas 770 mm, 5 mm mais baixa do que na SR1. A posição de condução nesta altura é confortável, especialmente em trajetos urbanos, com a possibilidade de ajustar os pés em duas >>

124,9 CC
11,6 CV
2 987 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



TESTE VOGÉ SR1 ADV



plataformas e com fácil acesso dos mesmos ao solo para os motociclistas de estatura média.

O motor é o mesmo utilizado na Voge SR1, um monocilíndrico refrigerado a líquido, a debitar 11,6 cv de potência e 11 Nm de binário, adaptado à norma Euro 5, e que continua a oferecer prestações muito aceitáveis. Equipado com sistema de controlo de tração desligável, oferece um acréscimo de segurança e performance em pisos escorregadios.

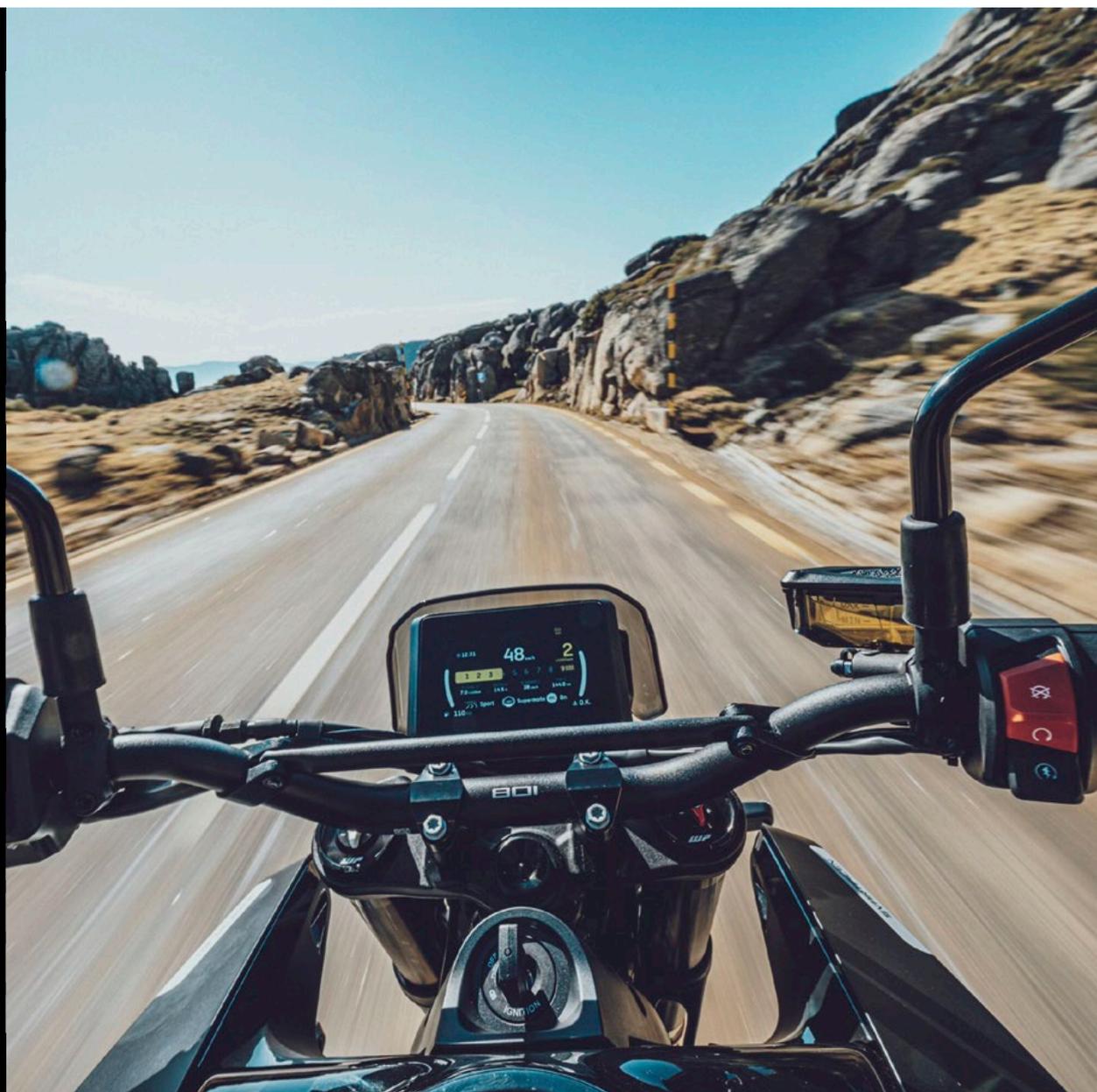
Apesar da sua imagem robusta e de aventura, o ambiente ideal da SR1 ADV é a cidade, onde se destaca pela sua agilidade e facilidade de manobra devido ao seu baixo peso (141 kg em ordem de marcha). Em estrada, consegue atingir velocidades de aproximadamente 100 km/h, mantendo estabilidade e segurança.

Com consumos médios de cerca de 3 L/100 km, e um depósito com uma capacidade de 9 litros de combustível, a Voge SR1 ADV proporciona uma autonomia respeitável que a torna ideal para aventuras de longo curso.

O preço da SR1 ADV é de 2.987 €, com garantia de cinco anos. Está disponível em vermelho ou cinzento antracite. //







Este mês apresentamos-lhe toda a oferta de motos do nosso mercado no segmento de média cilindrada. Um dos mais maiores e mais diversificados sectores do mercado das duas rodas. Das scooters às turísticas, das desportivas às cruiser, neste segmento vale tudo.

Não admira que o mercado disponibilize tantas opções neste segmento das motos com cilindradas entre os 501 e os 900 centímetros cúbicos, vulgarmente referido como média cilindrada.

Fazem parte de um mercado em crescimento que, nos últimos anos, tem sido literalmente invadido por marcas novas que têm, entre outros méritos, o de obrigarem os fabricantes europeus e japoneses a lançarem novos modelos das mais diversas tipologias, nem que para isso algumas marcas tenham que realizar parcerias com fabricantes asiáticos, já que os custos de desenvolvimento e produção na Europa tornariam esses modelos extremamente caros e pouco concorrenciais.

Estas são as motos de entre as quais a maioria dos motociclistas portugueses pode escolher, aquelas que melhor servem os propósitos de uma utilização diária, polivalente e racional, muitas delas a permitem também viajar com bastante conforto ou entrar em aventuras mais radicais, sem grandes esforços financeiros, seja na compra, na manutenção ou na utilização.

Entre elas encontramos os mais variados tipos de motorizações, de tipologias, de pedigree e preços. Uns modelos mais utilitários, outros mais excêntricos ou exóticos, uns mais modestos e outros mais requintados, opções não faltam para que possa abraçar o prazer de andar de moto. //



Motos 501cc - 900cc



AJP PR7 650 ADVENTURE

Preço: € S/D
Potência: S/D
Peso: 148 kg



Leia aqui o teste



APRILIA RS 660

Preço: € 11.899
Potência: 100 cv
Peso: S/D



Leia aqui o teste



APRILIA TUONO 660

Preço: € 10.990
Potência: 95 cv
Peso: 181 kg



Leia aqui o teste



APRILIA TUAREG 660

Preço: € 12.199
Potência: 80 cv
Peso: 204 kg



Leia aqui o teste



BENELLI 752S

Preço: € 8.790
Potência: 76 cv
Peso: 226 kg



BENELLI LEONCINO 800

Preço: € 8.590
Potência: 76 cv
Peso: S/D





BENELLI LEONCINO 800 TRAIL

Preço: € 8.990
Potência: 76 cv
Peso: S/D



Leia aqui o teste

BENELLI TRK 702

Preço: € 7.590
Potência: 70 cv
Peso: 232 kg



Leia aqui o teste

BENELLI TRK 702 X

Preço: € 7.890
Potência: 70 cv
Peso: 235 kg



Leia aqui o teste

BMW F 900 XR

Preço: € 12.676
Potência: 105 cv
Peso: 219 kg



BMW F 900 R

Preço: € 9.665
Potência: 105 cv
Peso: 211 kg



BMW F 800 GS

Preço: € 11.250
Potência: S/D
Peso: 227 kg



Motos 501cc - 900cc

Leia aqui o teste



BMW F900 GS

Preço: € 13.950

Potência: 105 cv

Peso: S/D



BMW F900 GS ADVENTURE

Preço: € 15.400

Potência: 105 cv

Peso: S/D



Leia aqui o teste



CFMOTO 800MT EXPLORE

Preço: € 12.790

Potência: 90 cv

Peso: 231 kg



Leia aqui o teste



CFMOTO 800MT SPORT

Preço: € 10.980

Potência: 90 cv

Peso: 231 kg



Leia aqui o teste



CFMOTO 800NK

Preço: € 8.790

Potência: 94 cv

Peso: 189 kg



CFMOTO 700CL-X ADVENTURE

Preço: € 7.990

Potência: 69 cv

Peso: 203 kg



Leia aqui o teste



CFMOTO 700CL-X HERITAGE

Preço: € 7.590

Potência: 69 cv

Peso: 196 kg



CFMOTO 700CL-X SPORT

Preço: € 8.570

Potência: 69 cv

Peso: 205 kg



Leia aqui o teste



CFMOTO 700MT

Preço: € 6.790

Potência: 65 cv

Peso: 220 kg



Leia aqui o teste



CFMOTO 650GT

Preço: € 6.990

Potência: 55 cv

Peso: 226 kg



Leia aqui o teste



CFMOTO 650MT

Preço: € 6.970

Potência: 55 cv

Peso: 218 kg



CFMOTO 650NK

Preço: € 6.590

Potência: 55 cv

Peso: 206 kg



Motos 501cc - 900cc

Leia aqui o teste



DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO

Preço: € 13.145

Potência: 77,5 cv

Peso: 151 kg



DUCATI SCRAMBLER

Preço: € 10.445

Potência: 73 cv

Peso: 191 kg



Leia aqui o teste



HONDA CBR650R

Preço: € 9.900

Potência: 95 cv

Peso: 209 kg



HONDA CBR600RR

Preço: € 12.000

Potência: 121 cv

Peso: 193 kg



Leia aqui o teste



HONDA XL750 TRANSALP

Preço: € 10.700

Potência: 91,8 cv

Peso: 208 kg



HONDA X-ADV

Preço: € 13.330

Potência: 59 cv

Peso: 236 kg





HONDA NC750X

Preço: € 8.940

Potência: 59 cv

Peso: 214 kg



Leia aqui o teste



HONDA CB750 HORNET

Preço: 8.030

Potência: 91 cv

Peso: 190 kg



HONDA CB650R

Preço: € 9.100

Potência: 95 cv

Peso: 202 kg



HONDA FORZA 750

Preço: € 12.325

Potência: 59 cv

Peso: 235 kg



HUSQVARNA SVARTPILEN 801

Preço: € S/D

Potência: 103 cv

Peso: 181 kg



Leia aqui o teste



HUSQVARNA NORDEN 901

Preço: € 16.228

Potência: 104 cv

Peso: 204 kg



Motos 501cc - 900cc



HUSQVARNA 701 SUPERMOTO

Preço: € 13.442

Potência: 74 cv

Peso: 148 kg



HUSQVARNA 701 ENDURO

Preço: € 13.238

Potência: 74 cv

Peso: 147 cv



KAWASAKI NINJA ZX-6R

Preço: € 13.590

Potência: 122 cv

Peso: 198 kg



KAWASAKI NINJA 650

Preço: € 8.595

Potência: 67 cv

Peso: 193 kg



KAWASAKI Z650

Preço: € 7.390

Potência: 67 cv

Peso: 188 kg



KAWASAKI Z650RS

Preço: € 8.795

Potência: 67 cv

Peso: 187 kg



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  

Motos 501cc - 900cc



KAWASAKI W800

Preço: € 10.990

Potência: 47 cv

Peso: 221 kg



KAWASAKI VERSYS 650

Preço: € 8.870

Potência: 67 cv

Peso: 219 kg



KAWASAKI VULCAN S

Preço: € 8.390

Potência: 61 cv

Peso: 229 kg



KOVE 800X PRO

Preço: € 9.899

Potência: 95 cv

Peso: 190 kg



KTM 690 SMC R

Preço: € 13.316

Potência: 74 cv

Peso: 150 kg



KTM 690 ENDURO R

Preço: € 13.123

Potência: 74 cv

Peso: 149 kg





KTM 890 ADVENTURE

Preço: € 15.931
Potência: 104 cv
Peso: 200 kg



KTM 890 ADVENTURE R

Preço: € 17.322
Potência: 104 cv
Peso: 200 kg



KTM 890 SMT

Preço: € 15.899
Potência: 104 cv
Peso: 194 kg



KTM 790 DUKE

Preço: € 10.878
Potência: 93 cv
Peso: 174 kg



KTM 990 DUKE

Preço: € 15.933
Potência: 121 cv
Peso: 179 kg



KYMCO AK550 PREMIUM

Preço: € 11.990
Potência: 50 cv
Peso: 238 kg



Motos 501cc - 900cc



KYMCO CV3

Preço: € 13.490
Potência: 50 cv
Peso: 282 kg



MASH SIX HUNDRED

Preço: € 5.590
Potência: 39 cv
Peso: 181 kg



MASH X-RIDE CLASSIC

Preço: € 5.490
Potência: 40 cv
Peso: 177 kg



MASH X-RIDE TRAIL

Preço: € 5.990
Potência: 40 cv
Peso: 167 kg



MITT CUSTOM 808

Preço: € 8.390
Potência: 56 cv
Peso: S/D



MITT CUSTOM 808 BIG FOOT

Preço: € 9.390
Potência: 56 cv
Peso: S/D





MOTO GUZZI V85 TT

Preço: € 5.990

Potência: 76 cv

Peso: 230 kg



MOTO GUZZI V85 TT TRAVEL

Preço: € 13.999

Potência: 76 cv

Peso: 243 kg



MOTO GUZZI V85 TT EVOCATIVE

Preço: € 12.699

Potência: 76 cv

Peso: 230 kg



Leia aqui o teste

MOTO GUZZI V7 STONE

Preço: € 9.199

Potência: 65 cv

Peso: 218 kg



MOTO GUZZI V7 STONE TEN

Preço: € 10.399

Potência: 66 cv

Peso: 218 kg



MOTO GUZZI V7 STONE CORSA

Preço: € 10.299

Potência: 65 cv

Peso: 218 kg



Motos 501cc - 900cc



MOTO GUZZI V7 SPECIAL

Preço: € 9.999
Potência: 65 cv
Peso: 223 kg



MOTO GUZZI V9 ROAMER

Preço: € 10.999
Potência: 65 cv
Peso: 210 kg



MOTO GUZZI V9 BOBBER

Preço: € 10.999
Potência: 65 cv
Peso: 210 kg



MOTO GUZZI V9 BOBBER SPECIAL EDIT.

Preço: € 12.299
Potência: 65 cv
Peso: 210 kg



MOTO MORINI CALIBRO BAGGER

Preço: S/D
Potência: 69 cv
Peso: 200 kg



MOTO MORINI CALIBRO CUSTOM

Preço: S/D
Potência: 69 cv
Peso: 200 kg



Leia aqui o teste



MOTO MORINI X-CAPE

Preço: € 7.490

Potência: 60 cv

Peso: 213 kg



MOTO MORINI SEIEMMEZZO STR

Preço: € 7.390

Potência: 61 cv

Peso: 200 kg



MOTO MORINI SEIEMMEZZO SCR

Preço: € 7.590

Potência: 41 cv

Peso: 200 kg



MV AGUSTA BRUTALE RR

Preço: € 19.850

Potência: 140 cv

Peso: 175 kg



Leia aqui o teste

MV AGUSTA BRUTALE R

Preço: € 15.950

Potência: 112 cv

Peso: 175 kg



MV AGUSTA DRAGSTER R

Preço: € 17.950

Potência: 112 cv

Peso: 175 kg



Motos 501cc - 900cc



MV AGUSTA DRAGSTER RR SCS

Preço: € 23.500
Potência: 140 cv
Peso: 176 kg



Leia aqui o teste



MV AGUSTA DRAGSTER RC SCS

Preço: € 23.900
Potência: 140 cv
Peso: 175 kg



MV AGUSTA TURISMO VELOCE RC SCS

Preço: € 25.200
Potência: 110 cv
Peso: 199 kg



MV AGUSTA TURISMO VELOCE LUSSO SCS

Preço: € 24.750
Potência: 110 cv
Peso: 199 kg



MV AGUSTA TURISMO VELOCE R

Preço: € 18.250
Potência: 110 cv
Peso: 191 kg



MV AGUSTA F3 RC

Preço: € 24.600
Potência: 147 cv
Peso: 165 kg



VERÃO NAKED SUZUKI



GSX-S 125

~~Antes 4.499€~~
Agora 3.999€



SV 650

~~Antes 7.899€~~
Agora 7.199€



GSX-S 8S

~~Antes 8.999€~~
Agora 7.999€



GSX-S 1000

~~Antes 13.499€~~
Agora 12.299€

Campanha válida até 30 de Setembro 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



Motos 501cc - 900cc



MV AGUSTA F3 RR

Preço: € 25.150

Potência: 147 cv

Peso: 173 kg



MV AGUSTA F3 R

Preço: € 19.500

Potência: 147 cv

Peso: 173 kg



MV AGUSTA SUPERVELOCE

Preço: € 23.100

Potência: 147 cv

Peso: 173 kg



MV AGUSTA SUPERVELOCE S

Preço: € 27.900

Potência: 147 cv

Peso: 173 kg



MV AGUSTA SUPERVELOCE 98

Preço: € 31.649

Potência: 147 cv

Peso: 173 kg



PIAGGIO MP3 530 EXCLUSIVE

Preço: € 13.199

Potência: 44 cv

Peso: 280 kg





QJMOTOR SRT 800X TRAIL

Preço: € 8.990

Potência: 76 cv

Peso: 260 kg



QJMOTOR SRT 800

Preço: € 8.490

Potência: 76 cv

Peso: 254 kg



QJMOTOR SRT 700X

Preço: € 7.990

Potência: 73 cv

Peso: 240 kg



QJMOTOR SRT 700

Preço: € 7.490

Potência: 73 cv

Peso: S/D



QJMOTOR SRT 550X

Preço: € 6.990

Potência: 47 cv

Peso: 235 kg



QJMOTOR SRT 550

Preço: € 6.590

Potência: 47 cv

Peso: 235 kg



Motos 501cc - 900cc



QJMOTOR SRK 700

Preço: 6.890

Potência: 73 cv

Peso: 196 kg



Leia aqui o teste



ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650

Preço: € 7.947

Potência: 47 cv

Peso: 241 kg



Leia aqui o teste



ROYAL ENFIELD INTERCEPTOR 650

Preço: € 6.987

Potência: 47 cv

Peso: 217 kg



ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650

Preço: € 7.187

Potência: 47

Peso: 212 kg



Leia aqui o teste



ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650

Preço: € 7.587

Potência: 47 cv

Peso: 240 kg



Leia aqui o teste



SUZUKI GSX-8R

Preço: € 9.999

Potência: 83 cv

Peso: 205 kg



Leia aqui o teste



SUZUKI GSX-8S

Preço: € 8.999

Potência: 83 cv

Peso: 202 kg



Leia aqui o teste



SUZUKI V-STROM 800

Preço: € 10.499

Potência: 83 cv

Peso: 223 kg



Leia aqui o teste



SUZUKI V-STROM 800DE

Preço: € 11.499

Potência: 83 cv

Peso: 230 kg



SUZUKI V-STROM 650XT

Preço: € 9.699

Potência: 71 cv

Peso: 216 kg



SUZUKI V-STROM 650A

Preço: € 7.999

Potência: 71 cv

Peso: 213 kg



Motos 501cc - 900cc



Leia aqui o teste

SYM MAXSYM TL 508

Preço: € 10.499
Potência: 45 cv
Peso: 227 kg



Leia aqui o teste

TRIUMPH TIGER 900 GT

Preço: € 14.195
Potência: 108 cv
Peso: 222 kg



Leia aqui o teste

TRIUMPH TIGER 900 GT PRO

Preço: € 16.495
Potência: 108 cv
Peso: 222 kg



Leia aqui o teste

TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

Preço: € 17.295
Potência: 108 cv
Peso: 228 kg



Leia aqui o teste

TRIUMPH TIGER SPORT 660

Preço: € 9.695
Potência: 81 cv
Peso: 206 kg



Leia aqui o teste

TRIUMPH SPEED TWIN 900

Preço: € 9.795
Potência: 60 cv
Peso: 216 kg





125 DSR EX



PARTE À AVENTURA, SEM OLHARES AO PISO! DA TERRA AO ASFALTO

**A DSR EX garante máxima emoção.
O seu quadro esbelto e rígido permite enfrentar
os limites off-road com total controlo.**

PVP: 3.390€

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.

 Toda a gama em 125cc

 Potência 14,7cv

 Refrigeração líquida

 Conduz com carta de automóvel

 **Multimoto**

 www.umiberica.com/pt/

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

Recomendamos lubrificantes  **CEPSA**

Motos 501cc - 900cc

Leia aqui o teste



TRIUMPH SCRAMBLER 900

Preço: € 11.645
Potência: 64 cv
Peso: 223 kg



Leia aqui o teste



TRIUMPH TRIDENT 660

Preço: € 8.495
Potência: 81 cv
Peso: 189 kg



TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R

Preço: € 11.095
Potência: 120 cv
Peso: 189 kg



Leia aqui o teste



TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RS

Preço: € 13.495
Potência: 130 cv
Peso: 188 kg



Leia aqui o teste



TRIUMPH DAYTONA 660

Preço: € 9.895
Potência: 93 cv
Peso: 201 kg



Leia aqui o teste



VOGE 900DSX

Preço: € 8.888
Potência: 95 cv
Peso: 215 kg



Leia aqui o teste



VOGE 650DS

Preço: € 7.187

Potência: 47 cv

Peso: 219 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA YZF-R7

Preço: € 9.700

Potência: 73 cv

Peso: 188 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA MT-09 SP

Preço: € 12.950

Potência: 119 cv

Peso: 194 kg



YAMAHA MT-09 Y-AMT

Preço: 11.695

Potência: 119 cv

Peso: 196 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA MT-09

Preço: € 10.895

Potência: 119 cv

Peso: 193 kg



YAMAHA MT-07

Preço: € 7.950

Potência: 73 cv

Peso: 184 kg



Motos 501cc - 900cc

Leia aqui o teste



YAMAHA XSR900 GP

Preço: € 13.850

Potência: 119 cv

Peso: 200 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA XSR900

Preço: € 11.595

Potência: 119 cv

Peso: 193 kg



YAMAHA XSR700 LEGACY

Preço: € 9.395

Potência: 73 cv

Peso: 190 kg



YAMAHA XSR 700

Preço: € S/D

Potência: 73 cv

Peso: 188 kg



YAMAHA TÉNÉRÉ 700 WORLD RALLY

Preço: € 14.450

Potência: 74 cv

Peso: 219 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA TÉNÉRÉ 700 WORLD RAID

Preço: € 13.450

Potência: 73 cv

Peso: 220 kg





YAMAHA TÉNÉRÉ 700 RALLY EDITION

Preço: € 12.700

Potência: 74 cv

Peso: 203 kg



YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXTREME

Preço: € 12.150

Potência: 73 cv

Peso: 205 kg



YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXPLORE

Preço: € 11.995

Potência: 73 cv

Peso: 211 kg



YAMAHA TÉNÉRÉ 700

Preço: € 10.950

Potência: 73 cv

Peso: 205 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA NIKEN GT

Preço: € 18.500

Potência: 114 cv

Peso: 270 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA TRACER 9 GT+

Preço: € 16.900

Potência: 119 cv

Peso: 223 kg



Motos 501cc - 900cc

Leia aqui o teste



YAMAHA TRACER 9 GT

Preço: € 14.895

Potência: 119 cv

Peso: 220 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA TRACER 9

Preço: € 12.250

Potência: 119 cv

Peso: 213 kg



YAMAHA TRACER 7 GT

Preço: € 10.495

Potência: 73 cv

Peso: 203 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA TRACER 7

Preço: € 9.450

Potência: 73 cv

Peso: 197 kg



Leia aqui o teste



YAMAHA TMAX TECH MAX

Preço: € 15.895

Potência: 47 cv

Peso: 220 kg



YAMAHA TMAX

Preço: € 13.560

Potência: 47 cv

Peso: 218 kg



TC
MAX

CAFÉ RACER, COM ALMA 100% ELÉTRICA

Antes ~~5.699€~~

Agora **4.499€**



2023
awards
MCN



16 anos
ELÉTRICA
=125cc

SABE TUDO AQUI



Campanha válida até dia 30 de setembro de 2024 para os modelos TC Max – Jante de Alumínio e TC Max – Jante de Raios. Campanha limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor. Despesas de Legalização e Transporte e não incluídas.



/vmotosocopt



@vmotosocopt

vmotosoco.pt



VMOTO



Adelina Graça

Duas rodas, duas asas

Os Contratempos

Vivemos numa sociedade repleta de desafios, metas e, inevitavelmente, desilusões. Todos os dias, o pequeno ecrã bombardeia-nos com variadas formas de tristeza, sejam elas guerras, incêndios ou sistemas que falham. O trabalho, cada vez mais exigente, raramente recompensa o esforço.

Às vezes, é difícil manter um sorriso nos lábios. No entanto, talvez seja exatamente por isso que aprendemos a valorizar nossas companheiras de aventura: aquelas que nos conduzem até o fim da rua, arrancando sorrisos do fundo das nossas emoções.

É necessário aguardar o fim do dia, ou da semana, para reencontrar a máquina que, com um rosnar desafiante, nos reergue o espírito. É preciso sair, explorar, permitir que o coração se encha de felicidade a cada ronco do motor, a cada engrenagem engatada, a cada brisa que passa, a cada paisagem e a cada cumprimento de outros motociclistas que, nas suas motos, nos acenam com alegria.

As "más ondas" dissipam-se com o vento que atravessa o capacete, e aos poucos, a paz e o sorriso retornam àqueles que realmente sabem o que os faz felizes. Nós, motards, temos essa sorte — a sorte de saber o que queremos e o que nos traz alegria. Infelizmente, outros podem passar a vida inteira a procurar essa resposta.

Quando olhamos para ela na garagem, sabendo que não poderemos andar naquele dia, a emoção e o sonho impulsionam a planear novas aventuras. Mas, no dia em que saímos porta fora, por vezes sem destino marcado, sabemos que nesse dia vamos ser felizes.

Atrevo-me a acabar esta crónica dizendo que o processo de crescimento pessoal e autoconfiança, passa também pela introspeção que fazemos atrás do pequeno vidro do capacete e que tantas vezes nos leva a relativizar todas as loucuras do dia a dia, trazendo de volta a felicidade. //



**0€ ENTRADA,
0% JUROS
TAEG 3,7%**

Aproveita de 20/05/2024 a 30/09/2024



Jet X 125cc



- ▶ 88,87€/mês
- ▶ 0% Entrada | TAEG 3,7%
- ▶ Mont. Financiado 3.199,00€
- ▶ Prazo 36 meses



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

**Contrato de crédito automóvel, modelo SYM Jetx 125 ABS, PVP 3.199,00€, entrada inicial 000,00€, financiamento 3.199,00€, prazo de reembolso 36 meses, prestação mensal 88,87€. TAN 0,0% e TAEG 3,7%. MTIC 3.370,30€. Comissão de abertura 115,00€. Condições válidas até 30/09/2024. Moteo Portugal S.A. é Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório registado sob o nº 6934 junto do BdP. Financiamento sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informação contacte a Cofidis registada no BdP com o nº921.

*A escolha inteligente.



WWW.SYM.PT



**THE SMART
CHOICE***



Prático e ACESSÍVEL

O NOVO CAPACETE SPRINT EASY EVO APRESENTA UM DESIGN MODERNO E FUNCIONALIDADES AVANÇADAS, MANTENDO O CONFORTO E A SEGURANÇA.

Fabricado com materiais resistentes e leves, como a calota em ABS, o capacete modular Sprint Easy Evo oferece excelente proteção e tem um peso total de 1500±50 g. O seu interior é totalmente removível e lavável, garantindo um ambiente fresco e higiénico.

Equipado com uma viseira de policarbonato anti-riscos e anti-embaciamento, o capacete Sprint Easy Evo proporciona uma visão clara em todas as condições meteorológicas. O sistema de

viseira dupla e o Pinlock integrado asseguram uma proteção adicional contra o embaciamento.

As entradas de ar frontais e os extratores traseiros são projetados para uma ventilação otimizada, mantendo o motociclista fresco e confortável, independentemente das condições climáticas. O fecho micrométrico garante um ajuste seguro e fácil.

O Sprint Easy Evo está disponível por 129,89 €, em tamanhos que vão de XS a XXL, e nas cores Branco, Cinza Mate e Preto Mate. //

EQUIPAMENTO *BMW MOTORRAD SIDEPOD AIR*



Verão IMPARÁVEL

A BMW MOTORRAD APRESENTA O CASACO SIDEPOD AIR, UM EQUIPAMENTO DE MOTO DESPORTIVO QUE PROMETE SER A ESCOLHA IDEAL PARA OS MOTOCICLISTAS, DURANTE OS DIAS MAIS QUENTES.

Com um design atrativo e funcionalidade otimizada, o casaco Sidepod AIR é uma combinação de estilo, conforto e segurança.

O grande forro com acabamento de rede do casaco Sidepod AIR assegura a ventilação, permitindo aos motociclistas manterem-se frescos mesmo nas condições mais quentes. Um ponto de destaque visual é o design vistoso, disponível nas icónicas cores M da BMW, que confere um aspeto desportivo e moderno.

O casaco apresenta diversas funcionalidades que aumentam o conforto e a praticidade para os motociclistas. O tecido de rede 3D nas costas garante uma circulação ideal do ar, proporcionando uma sensação de frescura constante.

O fecho de correr de união BMW Motorrad padronizado de 40 cm facilita a união do casaco com calças compatíveis, assegurando

uma proteção completa. O material elástico nos antebraços e na face interior das mangas proporciona uma maior liberdade de movimentos e conforto durante a condução.

A segurança não foi deixada ao acaso no design do Sidepod AIR. Este casaco inclui protetores SC 1/KA em tecido preto nos cotovelos e ombros, oferecendo uma proteção adicional em caso de queda. Além disso, está preparado para a adição de um protetor de costas NP para maior segurança. O casaco é certificado segundo a classe de proteção AA, garantindo que cumpre com os exigentes padrões de segurança europeus.

O casaco Sidepod AIR está disponível numa ampla gama de tamanhos, desde o 46 ao 60, para garantir um ajuste perfeito a todos os motociclistas. O preço de venda ao público recomendado é de 404,00€, já com IVA incluído.

Para mais informações entre em contacto com um revendedor autorizado BMW Motorrad. //

TRK
702X

V2024/0612 | Imagens não contratuais.



A NOVA ERA DA AVENTURA

Sobe a fasquia e viaja sem limites com a TRK 702! A verdadeira máquina de aventura, projetada para oferecer um equilíbrio entre desempenho em estrada e off-road. Robusta, moderna, versátil e repleta de carácter, vem equipada com um potente e responsivo motor de 2 cilindros de 698cc com 70cv de potência. A suspensão de longo curso permite flutuar sobre os mais exigentes percursos, proporcionando uma condução suave e muito estável. Argumentos de sobra para enfrentar e dominar quaisquer condições.

Descobre-a num concessionário Benelli.

TRK
702



**DESCONTO 50%
KIT DE MALAS
ORIGINAIS BENELLI**

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

ZERO ENTRADA. ZERO JUROS.

**ZERO DESCULPAS
PARA UMA NOVA PAIXÃO**

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

Exemplo para um contrato de crédito TRK 702 a 48 meses. PVP de 7.590,00€, entrada inicial de 0,00€, montante financiado de 7.590,00€, reembolsado em 48 prestações mensais constantes de 158,13€. Comissão de abertura de contrato no valor de 375€. Taxa Fixa. TAN 0,000%. TAEG 3,5%. Montante Total Imputado ao Consumidor (MTIC) de 8.098,82€. A TAEG inclui o Imposto de Selo no valor de 133,58€. Campanha válida até 31/08/2024. Proposta sujeita a aprovação. A alteração do montante financiado refletir-se-á nos cálculos financeiros. Para mais informações consulte a BBVA Instituição Financeira De Crédito S.A.. A imagem pode não corresponder ao modelo em campanha. A Multimoto Motor Portugal S.A. está registada junto do Banco de Portugal sob o nº 0002590 e atua como Intermediário de Crédito a título acessório em regime de não exclusividade. Valores com IVA incluído. O PVP não inclui despesas de documentação, transporte, ISV e IUC. Campanha válida para toda a gama Benelli, não acumulável com outras campanhas em vigor.

*Limitado ao stock existente.



Mais vale PREVENIR

O CADEADO DE DISCO COM ALARME INTEGRADO AUVRAY B-LOCK 06 INOX PROMETE A SEGURANÇA DA MOTO CONTRA ROUBOS.

Com o aumento dos furtos de motos, a segurança é uma prioridade crescente para os motociclistas. Contudo, o Auvray B-Lock 06 foi desenvolvido para proporcionar tranquilidade aos motociclistas, oferecendo características de segurança que são simultaneamente eficazes e inovadoras.

O cadeado é fabricado em aço inoxidável de qualidade, com um pino inox de 6 mm extremamente resistente a cortes ou quebras, garantindo a proteção da moto. Os materiais de alta qualidade impedem ainda a corrosão, assegurando que o cadeado B-Lock 06 se mantenha eficaz por longos períodos.

O pino de 6 mm adapta-se a uma ampla variedade de modelos de motos, garantindo que

o B-Lock 06 possa ser utilizado em diferentes marcas e modelos de discos de travão. Além disso, com características impermeáveis, o B-Lock 06 proporciona proteção fiável em condições meteorológicas adversas, como chuva ou humidade intensa.

Equipado com um sistema de alarme de 120 dB, o Auvray B-Lock 06 atua como um poderoso dissuasor para potenciais roubos e alerta imediatamente as pessoas nas proximidades em caso de tentativa de manipulação. O mecanismo de disparo sensível, com sensores de alta precisão, é ativado por qualquer movimento ou tentativa de violação, minimizando alarmes falsos e proporcionando uma resposta rápida.

O Auvray B-Lock 06 Inox está agora disponível por 59,00€. //

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



Trabalho **DE EQUIPA**

A INSTA360 E A CARDO SYSTEMS ANUNCIAM UMA PARCERIA EMOCIONANTE QUE PROMETE TRANSFORMAR A FORMA COMO OS MOTOCICLISTAS CAPTAM E PARTILHAM AS SUAS AVENTURAS NA ESTRADA E FORA DELA.

A colaboração entre as duas marcas combina o melhor da tecnologia de câmaras de ação e sistemas de comunicação para motociclistas, melhorando a experiência daqueles que gostam de documentar as suas viagens em duas rodas.

As câmaras de ação da Insta360, conhecidas pela sua impressionante qualidade de imagem e funções inovadoras, destacam-se no mercado pela durabilidade e versatilidade. Estas câmaras, que incluem modelos de 360° e grande angular, são ideais para captar os momentos mais emocionantes em estrada ou em trilhos cheios de adrenalina.

Por sua vez, a Cardo Systems proporciona soluções sem fios que mantêm os utilizadores

ligados de forma segura. Com a tecnologia DMC (Dynamic Mesh Communication), os motociclistas podem comunicar entre si, ouvir música ou seguir indicações de navegação sem esforço.

A união destas duas marcas cria uma solução integrada que permite captar e partilhar aventuras de moto de forma ainda mais simples e eficaz, seja em percursos citadinos ou em viagens mais desafiantes fora de estrada.

Com suporte nativo já implementado para a Insta360 X4, com capacidade de 8K, e para a câmara de ação alimentada por IA (inteligência artificial) Insta360 Ace Pro, basta montar a câmara no capacete ou na moto, conectar o Cardo e começar a aventura.

A nova parceria foi lançada no BMW Motorrad

Days, onde a Insta360 e a Cardo partilharam um stand. No evento, os visitantes puderam conhecer as últimas inovações de ambas as marcas e assistir a demonstrações ao vivo de como os seus produtos funcionam em conjunto para melhorar a experiência de condução.

Christoph Strucken, Gestor Regional da DACH na Cardo Systems, expressou a sua satisfação com a parceria: "Estamos entusiasmados por esta colaboração com a Insta360. Inspirados pela conectividade dos nossos produtos, juntos elevaremos o nível de serviço para os nossos clientes, proporcionando novas e entusiasmantes oportunidades."

Patrick Neugebauer, Diretor de Marketing da Insta360 na Alemanha, também destacou o potencial da parceria: "Trabalhar com a Cardo acelera a nossa capacidade de servir melhor os motociclistas em todo o mundo. Estamos ansiosos por ver até onde esta colaboração nos levará."

Além de disponibilizar tutoriais e demonstrações exclusivas, a parceria entre a Insta360 e a Cardo promete trazer novos produtos

e funcionalidades ao mercado. As duas marcas estão comprometidas em continuar a inovar, proporcionando aos motociclistas ferramentas que lhes permitam captar e partilhar a sua paixão pelas motos de forma única e envolvente.

Para mais informações sobre a Insta360, visite o respetivo site oficial. Para explorar a linha completa de produtos da Cardo Systems, consulte [//](http://cardosystems.com)



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



Máxima proteção E CONFORTO

A MACNA LANÇOU O CONJUNTO DE BLUSÃO E CALÇAS SYNCHRONE, QUE SE DESTACAM PELA RESISTÊNCIA A IMPACTOS E À ABRASÃO.

Além de oferecer alta adaptabilidade às condições meteorológicas variáveis, graças à construção Twin Shell, o casaco e as calças Macna Synchrono garantem proteção otimizada sem sacrificar a liberdade de movimentos do motociclista.

Nas áreas críticas, como ombros, cotovelos e joelhos, o equipamento Synchrono está equipado com protetores R.I.S.C. de nível 2 CE, conhecidos pela excelente capacidade de absorção de impacto. Estes protetores são anatomicamente moldados para envolver e proteger toda a articulação do motociclista, mantendo-se no lugar durante uma eventual queda.

Os protetores apresentam uma estrutura hexagonal única que proporciona respirabilidade e uma melhor distribuição das forças de impacto. Para serem classificados como nível 2, a força máxima transmitida deve estar abaixo dos 20 kN (kilonewtons). Com valores médios bem abaixo deste limite, os protetores R.I.S.C. estão

atualmente entre os mais seguros do mercado.

O casaco Synchrono também está preparado para proteções adicionais. Um protetor de costas R.I.S.C., anatomicamente moldado, pode ser inserido no compartimento designado. A área do peito possui dois bolsos para protetores de peito R.I.S.C., que se conectam automaticamente ao fechar o casaco.

A camada exterior é feita de um tecido ripstop forte, também utilizado nas áreas do blusão mais propensas ao contacto com o asfalto. Além disso, o casaco inclui um tecido de malha 3D que oferece maior ventilação sem comprometer a resistência à abrasão.

Para reforçar os ombros e cotovelos, o casaco usa nobuck, um couro sintético frequentemente utilizado nas palmas das luvas de moto devido à sua resistência à abrasão, flexibilidade e durabilidade.

Pode obter mais informações sobre este novo equipamento junto de um revendedor oficial Macna ou no site da marca.//



*Marcas
Importadores
Catálogos
Preços*



ACESSÓRIOS

EQUIPAMENTO



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



ANDAR DE MOTO



Um compacto

COMPRESSOR DE AR PORTÁTIL

A MIDLAND ACABA DE LANÇAR O ENERPUMP, UM INOVADOR COMPRESSOR DE AR PORTÁTIL QUE PROMETE SER O ALIADO PERFEITO PARA OS MOTOCICLISTAS AVENTUREIROS.

O Midland Enerpump distingue-se pela sua versatilidade. Equipado com uma bateria integrada de 4000 mAh, não serve apenas para encher pneus, mas também se transforma num power bank. Isto permite carregar dispositivos eletrónicos em qualquer momento e lugar, garantindo que estes nunca fiquem sem bateria nas aventuras.

Com uma pressão máxima de 150 PSI (10 bar), o Midland Enerpump é capaz de encher rapidamente os pneus em menos de um minuto. Além disso, inclui uma lanterna LED, que se revela extremamente útil em condições de baixa iluminação.

O Enerpump tem um ecrã LCD digital que mostra a pressão dos pneus em tempo real,

permitindo um controlo preciso durante o processo de enchimento. Quando totalmente carregado, o pequeno compressor de ar portátil da Midland pode permanecer em standby durante seis meses sem ser utilizado. É importante referir que este é fabricado em PVC extremamente resistente, garantindo durabilidade e robustez.

O Midland Enerpump apresenta um design compacto e pode ser facilmente transportado num bolso pequeno ou debaixo do assento, garantindo praticidade.

Com esta inovação, a Midland continua a reforçar o seu compromisso com a qualidade e a segurança dos seus utilizadores.

Para mais informações acerca do Midland Enerpump, visite o site oficial da marca. //



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



Proteção **DESCONTRAÍDA**

A REV'IT! LANÇOU AS NOVAS CALÇAS RILAN TF, UM MODELO QUE PROMETE COMBINAR CONFORTO, ESTILO CONTEMPORÂNEO E MÁXIMA SEGURANÇA.

Com um corte tapered fit, as calças REV'IT! Rilan TF proporcionam um ajuste confortável na cintura e nas coxas, graças a um design mais relaxado nestas áreas, enquanto se tornam mais estreitas entre o joelho e o tornozelo.

As calças Rilan TF são um equipamento de proteção individual disfarçado de calças de ganga de alta qualidade. Inspiradas pela moda vintage, estas calças apresentam um visual "reparado" que lhes confere um toque retro, sem deixar de lado a robustez necessária para a proteção na estrada.

Desenvolvidas com ganga elástica Cordura e incorporando elementos Coolmax e Thermolite, estas calças oferecem não só conforto, mas

também uma proteção eficaz em caso de queda.

As calças REV'IT! Rilan TF estão equipadas com proteções de joelho ajustáveis em altura e, para os motociclistas que desejam um nível de proteção adicional, há a possibilidade de adicionar proteções na zona da anca. As costuras triplas nas áreas de maior risco reforçam ainda mais a durabilidade e a segurança das calças.

Disponíveis numa única cor, azul-vintage, as calças Rilan TF estão disponíveis nos tamanhos do 28 ao 38, com um preço de venda ao público recomendado de 219,99€.

Para mais informações ou para um aconselhamento personalizado, os interessados devem contactar um distribuidor autorizado REV'IT! ou aceder ao site da marca. //

QJMOTOR



FORT 4.0

5.490€

Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 24,4 kW de potência (33,5 CV)
Suspensões KYB
ABS de duplo canal
Painel de Instrumentos com ecrã TFT de 7" e funcionalidade mirroring
Viseira ajustável eletricamente
Iluminação Full LED
Sistema Keyless
Entrada USB
Espaço para dois capacetes debaixo do assento

+INFO



LTR 125

2.990€

Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 10,8 kW de potência (14,9 CV)
ABS de duplo canal
Painel de Instrumentos com ecrã LCD
Iluminação Full LED
Sistema Start & Stop
Entrada USB
Top Case de série

+INFO



MTX 125

2.990€

Motor Monocilíndrico com refrigeração líquida e 10,8 kW de potência (14,9 CV)
Sistema Micro-Híbrido
ABS de duplo canal
Painel de Instrumentos com ecrã TFT de 5" e funcionalidade mirroring
Controlo de tração TCS
Iluminação Full LED
Sistema Keyless
Entrada USB e USB-C
Sistema Start & Stop
Comandos retro iluminados
Top Case de série

+INFO



A QJ OFERECE-TE ALGO ÚNICO:
6 ANOS DE GARANTIA SEM EXTRAS
EM TODA A NOSSA GAMA ATUAL.*

Garantia de 6 anos com limitação de quilometragem (limite de 50.000 km para modelos de 125cc e 75.000 km para modelos acima de 125cc). *Excepto veículos de uso comercial.



Alta PROTEÇÃO

AS LUVAS SAND 4, DA MARCA REV'IT!, DESENHADAS PARA COMPLEMENTAREM NA PERFEIÇÃO O CONJUNTO SAND 4 H2O, TÊM VINDO A POSICIONAR-SE COMO UMA OPÇÃO UNIVERSAL PARA OS AMANTES DAS VIAGENS.

As luvas REV'IT! Sand 4 oferecem uma excelente aderência aos punhos, respiração e ventilação, garantindo que as mãos permanecem frescas e secas mesmo com temperaturas elevadas. São construídas num tecido perfurado elástico e altamente resistente à abrasão. As articulações estão protegidas por inserções em TPR, desenhadas para dirigir o ar para o interior da luva, existindo também furos nas pontas dos dedos que reforçam esta função.

Nas palmas das mãos a proteção foi reforçada com a inclusão de uma camada em PWR e existe ainda um deslizador TPR. A cada vez mais

importante função de conectividade é garantida através dos materiais condutores posicionados na ponta dos dedos que permitem utilizar ecrãs táteis.

O ajuste das luvas Sand 4 é facilitado pela presilha colocada na parte posterior da luva e pela cinta elástica existente no pulso.

As luvas Sand 4 estão disponíveis em quatro combinações de cores (preto/castanho, cinza/preto, cinza-claro/preto e preto), nos tamanhos que variam de XS a 4XL, com um preço de venda ao público recomendado de 109,99€. Para mais informações e para um aconselhamento adequado, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou visite o site oficial da marca. //

QJMOTOR

SRV125



~~3.390€~~

2.990€*

ATENÇÃO AO DETALHE

- Refrigeração Líquida
- 15 CV
- ABS
- Full LED



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



Passeando pela Grécia/Balcãs AS APARIÇÕES DE MEĐUGORJE E A COSTA DA CROACIA

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

5 de setembro de 2022
Eu estava no coração do lugar sagrado! Podia senti-lo mesmo sem sair do meu quarto. Lá fora ouviam-se as pessoas que passavam orando alto. Acho que as ouvi um pouco por toda a noite. Aparentemente o mau tempo não tinha perturbado em nada os grupos de crentes no seu vai-e-vem.

Sabia que estava no caminho para a colina das aparições, muito perto mesmo, e a agitação no meu alojamento começara cedo também, pois aquela gente toda ia seguir para lá.

Na sala de refeições havia grupos de pessoas a tomar o pequeno-almoço, preparados para subir à colina.

Eu não iria até à colina. Apenas ia explorar a agitação religiosa da vila e depois seguiria o meu caminho para a costa.

A minha motita lá estava, agora no seu canto iluminado pelo sol.

Temera ter pela frente outro dia de chuva, mas ela tinha-se esgotado durante a noite e hoje estava um belíssimo dia de sol!

Junto à igreja o ambiente religioso intensifica-se.

Há várias imagens da Nossa Senhora, mas a mais emblemática, junto à igreja, é muito bonita e venerada.

A Nossa Senhora de Međugorje, ocupa um lugar significativo no coração de muitos crentes como a Rainha da Paz. As aparições da Virgem testemunhadas por seis crianças croatas em 1981 cativaram a atenção do mundo e suscitaram discussões sobre





fé, paz e espiritualidade.

As aparições ocorreram durante o regime comunista ateu da ex-Jugoslávia, que reprimia rigorosamente manifestações religiosas em público. Muitas perseguições ocorreram e, na aldeia, várias pessoas sofreram com isso, muitas sendo mesmo presas. Dizem que, durante os primeiros anos, a polícia impediu as pessoas de subirem a colina.

Polícias armados e com cães ficavam no sopé do monte Podbro, conhecido como “a colina das aparições”, para desencorajar as pessoas de subirem para rezar, pois acreditavam que o que estava a acontecer em Međugorje era uma tentativa de destruir o Estado comunista.

A igreja paroquial é dedicada a São Tiago Maior,

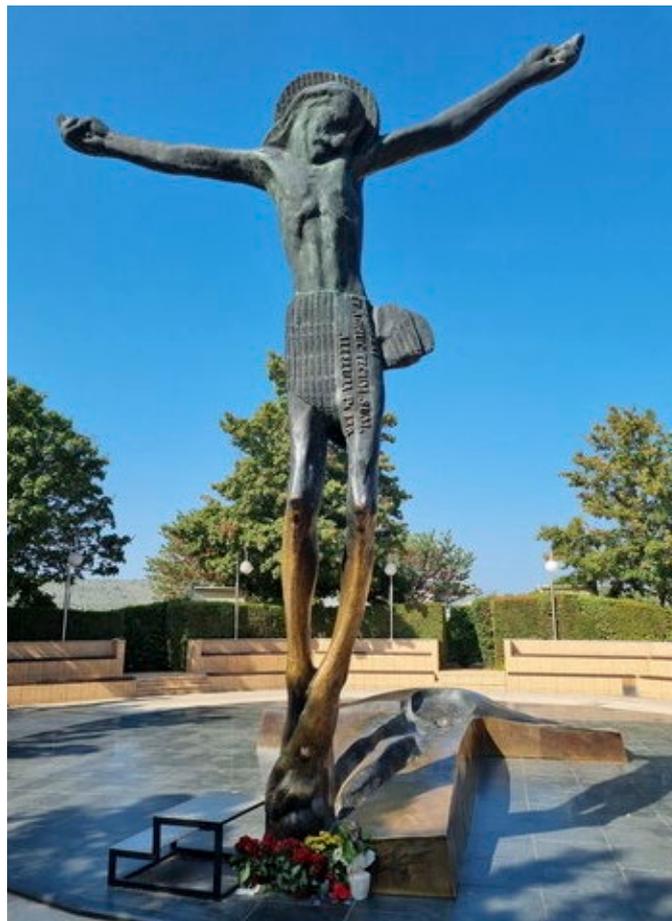
padroeiro dos peregrinos, e é um ponto de encontro para os devotos locais e para todos os que viajam até lá em busca de uma conexão mais profunda com Nossa Senhora.

A construção atual, erguida em 1969, substituiu a antiga igreja edificada um século antes, que se degradou já que o terreno era propenso a deslizamentos de terra.

A imponência e o tamanho da igreja contrastavam com o pequeno número de paroquianos da época em que foi construída, o que levanta a possibilidade de os construtores terem tido uma visão profética do crescimento espiritual e da importância que o local alcançaria nos anos seguintes, dizem os crentes.

Quando as aparições começaram, a igreja ficava >>





isolada no meio dos campos. Com o tempo, esses campos foram-se tornando em áreas de construção e a pequena vila cresceu em redor da igreja.

A Igreja é conhecida como o “confessionário do mundo”, com vinte e cinco confessionários, onde padres de todas as nações ouvem confissões em todos os idiomas do mundo.

E lá estava o altar de Nossa Senhora com fiéis em fila para rezar.

Após as aparições marianas, o número de peregrinos aumentou, levando à reorganização dos arredores, incluindo a construção de um altar exterior atrás da igreja e uma área de oração com cerca de 5.000 lugares sentados.

Depois segue-se um jardim, ladeado por diversas capelinhas de construção moderna, a caminho do cemitério. São várias dedicadas a diferentes momentos da vida de Cristo e Maria. Então, ao fundo, o caminho estreita e podem-se ver diversas construções com exposições de imagens emblemáticas do local e sua história. Ali pude ver como tudo era tão simples, a lembrar as imagens muito mais antigas do início da história das aparições de Fátima!

Apesar de não ter sido reconhecida oficialmente pela Igreja Católica, a devoção a Nossa Senhora de

Medjugorje cresceu significativamente ao longo dos anos, com relatos de conversões, curas e experiências espirituais profundas entre os peregrinos.

O cemitério fica logo a seguir. Um homem veio ter comigo e, num inglês rudimentar, disse-me que me ia levar à campa. Não entendi logo onde ele me queria levar, mas segui-o. Percebi depois que ele me levaria à campa do padre Slavko.

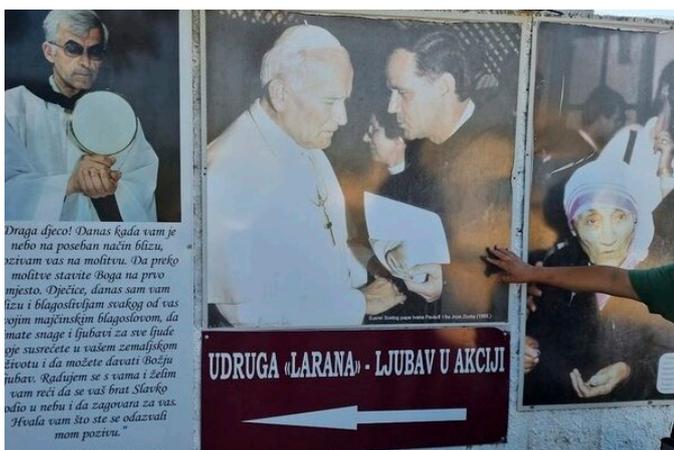
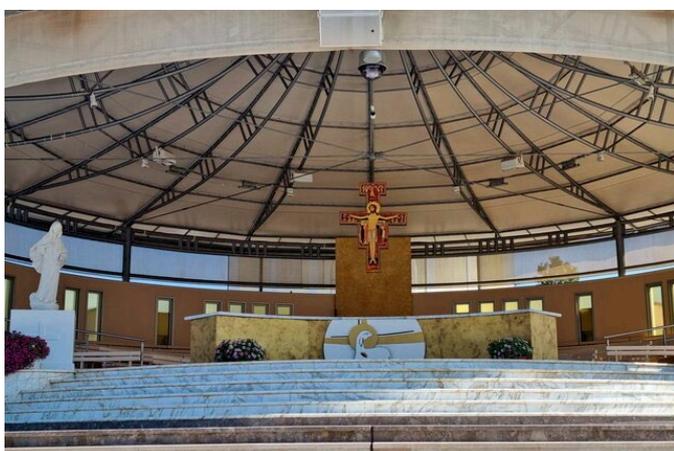
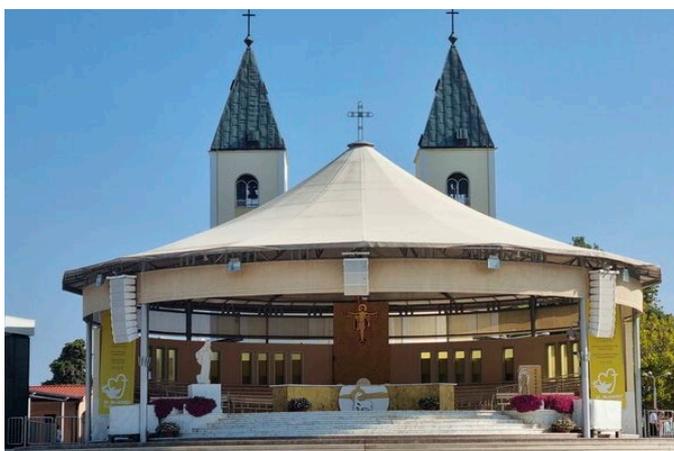
O padre Slavko Barbarić, que também era frade franciscano, foi o diretor espiritual dos videntes até falecer em 2000. Ele substituiu o primeiro padre que acompanhou os videntes, e que foi afastado por estar envolvido num escândalo sexual. Então Slavko Barbarić continuou treinando os videntes e sendo diretor espiritual do lugar.

Embora a sua história esteja cheia de idas e vindas, dúvidas e incertezas, continua a ser venerado.

Há vários recantos por ali, como o pequeno jardim onde se levanta a estátua de Cristo Ressuscitado.

Muito interessante a forma como é sugerida a ressurreição, com uma superfície de bronze no chão, onde a silhueta de Cristo está escavada. Definitivamente a gente “vê que ele se levantou” dali.

As pessoas sobem os degrauzinhos ao lado da estátua e tocam-na nas pernas, enquanto rezam.



Por isso ela tem as pernas douradas até aos joelhos, polidas pelas muitas mãos que as tocam.

E voltamos à zona exterior de celebração com todos aqueles bancos em semicírculo.

Dá que pensar a história do local e em tudo o que aprendi antes de lá chegar e depois de falar com várias pessoas por lá...

Desde que a história de Nossa Senhora de Medjugorje teve início, há 40 anos, as crianças (que hoje são gente adulta e pais de filhos) relataram aparições diárias. E acredita-se que Nossa Senhora transmite mensagens para os crentes locais e para o mundo por meio dos videntes, até os dias de hoje.

Além de partilharem as mensagens de Nossa Senhora, cada vidente recebe Dela uma intenção de oração distinta como orações pelos doentes, pelos jovens, pelos descrentes, pelas famílias, pelos sacerdotes e pelas almas no purgatório.

Pelo que sei, os videntes continuam vivos e bem, e frequentemente juntam-se aos sacerdotes e peregrinos em oração.

No entanto, ao contrário de outros casos semelhantes aprovados pelo Vaticano, a Senhora de Medjugorje ainda é hoje objeto de controvérsia, tanto tempo depois de as primeiras aparições terem sido registadas. No centro desta discussão está o primeiro padre envolvido, que foi acusado de abusos sexuais e excomungado pela Igreja em 2020.

Outra das dificuldades para a igreja aceitar plenamente as aparições como confiáveis, está no facto de elas se manterem permanentemente e quase diariamente, quando normalmente aparições são momentos raros e pontuais. O Papa Francisco disse mesmo que a mãe de Jesus não era “chefe dos correios” para enviar mensagens diária a horas certas.

Assim, até hoje as aparições nunca foram confirmadas pelo Papa nem pela Igreja Católica, mas as peregrinações continuam a ser permitidas e a



cada ano o volume de peregrinos vindos de todos os cantos do mundo aumenta. Atualmente, mais de um milhão de peregrinos de 120 países visitam Medjugorje anualmente.

Por aquela altura, já estava cansada da história e só queria ir embora. E tal como pensara de manhã, não tinha qualquer vontade de subir à colina das aparições. O clima seria de muita fé e oração e eu não queria meter-me no meio disso para não perturbar o ambiente.

Por isso pus-me a andar para a costa.

Passar uma fronteira onde vão controlar passaporte é sempre uma experiência que me deixa na expectativa. Desta vez fizeram-me a pergunta da praxe: “your friends?” Havia mais motos e o homem queria que fossem meus amigos! “No friends, I’m alone”. Depois vieram outras perguntas típicas, tipo de onde eu vinha... meu deus, nunca sei o que responder, de onde venho hoje? De onde sou? Ah, concluiu ele, vens do outro lado de Espanha! Yes, that’s it ...”

Eu estava a viajar com passaporte, porque o tinha feito para ir mais longe... infelizmente as circunstâncias não mo permitiram e levei-o comigo na mesma. Para além disso eu gosto da configuração do passaporte, que me permite pôr dentro coisas

e documentos importantes que tenho de mostrar por vezes, e assim estão todos juntos, como carta verde e a carta de condução.

E não, o que eu mais gosto na costa da Croácia não é Dubrovnik, é a própria costa!

Já a percorri por diversas vezes e, a cada vez que o faço, se torna mais difícil para mim passar na região de Dubrovnik.

Todo o encanto de passar na estrada, parar e olhar lá para baixo, e ver a cidade que se estende sobre o mar, como uma pequena península, foi desaparecendo ao longo dos anos, à medida que a sua fama foi crescendo como destino turístico amplamente publicitado. Há muito que eu comecei a passar sem nem parar, furando por entre motos e carros, vendedores ambulantes e roulettes estacionadas mais na estrada que na berma, seguindo o meu caminho como se não houvesse nada interessante ali para mim.

Por isso hoje não terei qualquer pena de chegar à costa mais à frente, perto, mas longe o suficiente para seguir pela costa croata, o mais sozinha possível.

A Croácia, possui uma costa deslumbrante sobre o mar Adriático, que me encanta sempre, não importa quantas vezes lá passe.

A região costeira, conhecida como Dalmácia, é famosa pelas suas praias de cascalho e águas cristalinas de um azul-turquesa inigualável.

Claro que para além da beleza natural das praias, a Dalmácia é também um local histórico e culturalmente rico, com cidades e aldeias antigas encantadoras e uma culinária deliciosa que combina influências mediterrâneas e europeias.

Mas desta vez iria apenas percorrer a costa e deliciar-me com o prazer da condução num verdadeiro paraíso!

Além do território continental, a Croácia tem mais de 1.000 ilhas ao longo da deslumbrante Costa Dálmata.

Eu estava tão contente por não haver ninguém a fazer aquele caminho comigo! Não me apetecia sequer ver casas nem aldeias, apenas seguir em piloto automático por ali fora.

Aquilo é ilhas, ilhotas, rochas e rochedos por to- >>



CRÓNICA

dos os lados.

Será que, na contagem das mil ilhas estão incluídos os rochedos e as rochinhas?

O fascínio das rotas costeiras, como aquela, está na combinação das paisagens deslumbrantes e a liberdade da estrada aberta, sobretudo quando não há mais ninguém na estrada para além da gente, como naquele dia.

Apenas percorrer aquela costa é uma experiência inesquecível, repleta de paisagens deslumbrantes e vilarejos pitorescos. E nunca significa apenas fazer um caminho para chegar a um destino.

Nada de corridas cheias de adrenalina, apenas deixar a moto rolar e apreciar o caminho!

Novi Vinodolski, que belo sítio para comer! Escolho, sempre, bem os sítios onde faço os meus picnics, a menos que esteja morta de fome e tenha de comer com o máximo de urgência, porque aí até sou capaz de comer montada na moto.

As coisas giras que a gente vê quando viaja calmamente apenas deixando a moto correr.

A princípio pareceu-me um moscardo (avião) que voava na minha direção!

Cruzes, se os moscardos fossem daquele tamanho

estávamos todos tramados, a considerar pela quantidade deles que vêm contra nós quando estamos em movimento!

Pausa para refletir!

E cheguei a Rijeka, uma cidade encantadora com um charme único que facilmente conquista qualquer um. Já lá tinha estado antes, há muitos anos, mas apenas de passagem. Hoje queria aproveitar para explorar em redor, procurar um sítio onde me sentar e passar um pouco do meu serão.

A rua Korzo é o verdadeiro coração da cidade, onde se encontram os principais cafés, bares, restaurantes e lojas, criando um ambiente animado e acolhedor.

É a rua principal de Rijeka, paralela ao mar e à avenida Riva, que eu percorri vezes sem conta, até encontrar um sítio para pousar a moto.

A mistura única de história e modernidade torna a cidade encantadora.

O Gradski Toranj – Torre da Cidade, está ali, no centro da Korzo. A torre destaca-se mesmo estando cercada por construções mais modernas. A sua construção remonta à Idade Média, possivelmente sobre os alicerces das antigas portas da cidade. A fachada da torre hoje é barroca, como um portal





espetacular.

Encontrei o sítio certo para me sentar, comer e relaxar, longe das multidões de turistas que testam a minha paciência, com a sua algazarra. Foi um serão muito fixe!

A dada altura o barman viu-me a tirar fotos do local e ofereceu-se para me fotografar. Sinto-me, sempre, tão descuidada em viagens, com o rosto marcado pelo sol, cabelo desgrenhado e roupas pouco convencionais, mas aceitei!

Agradei ao rapaz pela gentileza e trocamos algumas palavras. Perguntou-me de onde eu vinha.

A tal pergunta que eu nunca sei como responder: de onde venho hoje, de onde eu venho nesta viagem ou de onde eu venho do ponto de partida?

Ele ficou surpreendido pela minha dúvida, são coisas assim tão diferentes? quis saber.

Muito diferentes, senão veja: Hoje venho da Bósnia, mais propriamente de Medjugorje; nesta viagem, venho da Grécia, que foi o país que mais explorei, e o meu ponto de partida é Portugal, norte de Portugal mais propriamente, lá na terra onde se produz o vinho do Porto!

Ok, entendi, exclamou ele espantado.

E fui para casa que tinha feito muitos quilómetros e estava mortinha por pôr gelo neste braço... //

Leia aqui:
Motos de Guerra
1ª parte



A 'Guerra RELÂMPAGO'

Nos primeiros anos da guerra na Europa, novas táticas e novas armas iriam revolucionar a forma de combater. Na liderança do processo, a 'Wehrmacht' deu à moto uma utilização única.

Texto: Vitor Sousa

Na sua veloz cavalgada pelos países europeus em Maio e Junho de 1940, no dealbar da II Guerra Mundial, o exército nazi pôs em prática um conceito tático que rompeu com os cânones existentes à época e ridicularizou as defesas ocidentais (tal como fizera, antes, em Setembro de 39, com as polacas).

A rapidez da sua ofensiva ultrapassava os tempos de resposta, as linhas de defesa e as comunicações dos aliados, tendo ‘varrido’ o Luxemburgo, a Holanda, a Bélgica e a França e conseguido um armistício em menos de 50 dias. O princípio que assistia a esta manobra era de uma simplicidade genial: os exércitos devem deslocar-se à velocidade dos seus veículos, não à das suas tropas apeadas. Idealizada pelo General Heinz Guderian viria ficar conhecida como ‘Blitzkrieg – guerra relâmpago’ e assentava em três pilares: rapidez de manobra, ataques de grande capacidade destrutiva e efeito surpresa. Esta avalanche armada visava desmoralizar, desorganizar e confundir o adversário.

Fortemente apoiada nos tanques Panzer (diminutivo de Panzerkampfwagen – veículo blindado de combate), e com forte cobertura aérea (sobretudo pelos temíveis Stuka, bombardeiros de mergulho) esta tática teve ainda um forte contributo de outro veículo: a moto.

Como vimos no artigo anterior, quando da I Guerra Mundial, a moto teve um papel predominantemente logístico no confronto, de apoio às manobras dos exércitos numa guerra de trincheiras, estática, serviu para policiamento e teve um papel determinante, sim, nas comunicações, conduzidas por hábeis mensageiros.

No conceito de manobra de Guderian, a moto tinha

um papel mais activo. Esta guerra motorizada, necessitava de intervenções rápidas para controlar pontos fulcrais (estradas, pontes, cruzamentos...) e a moto – quase sempre equipada com side-car onde era montada uma metralhadora pesada – desempenhava esse papel na perfeição. Era, igualmente, um veículo ideal para acções de reconhecimento. Beneficiando da sua rapidez, facilidade de manobra e pequeno volume, tornava-se um alvo difícil de atingir e facilmente camuflável.

Duas marcas competiram pelo fornecimento às forças armadas do ‘Reich’ nestes tumultuosos anos de 1939 a 1945 e dois modelos mereceram destaque pela sua valia e operacionalidade: a BMW, com a R75 e a Zundapp, com a KS750.

BMW R 75

Max Fritz, o “pai” da moto BMW, inspirou-se numa Douglas Boxer do tempo da I Guerra Mundial para ‘inventar’ a sua R32, em 1923. Pegou no bicilíndrico oposto da moto inglesa e ‘virou-o’ para um posicionamento longitudinal (sentido de orientação da cambota), com os cilindros ‘para fora’. Desse modo resolveu um dos problemas crónicos da moto inglesa – a refrigeração – e criou espaço para a introdução de um veio de transmissão, mais duradoura e resistente que as soluções de correia ou corrente de elos. Ideal para a utilização em terrenos agrícolas, nas colónias alemãs em África e, pela acessibilidade e fácil manutenção do conceito, também pelas forças policiais e militarizadas.

Com a ascensão de Hitler ao poder, a indústria alemã conheceu um desenvolvimento brutal. O ditador exigia que as diferentes empresas competissem entre si de >>



Um par de motos Zundapp em território francês



Forças motorizadas que participaram na parada dos Campos Elísios, em Paris, a 14 de junho de 1940

modo a acelerar o desenvolvimento e os feitos do “povo alemão”. Enquanto nas ‘quatro rodas’, Auto Union e Mercedes se degladiavam pela glória nas pistas, nas ‘duas’ a BMW (que produzia, sobretudo, motores para a aviação), a Zundapp (fundada em 1917), a NSU, a DKW e a TWN (Triumph Werke Nuremberg, fundada por Siegfried Bettmann, o mesmo que fundara a Triumph Motorcycles em Inglaterra mas, entretanto, separadas) disputavam o lugar de primazia. A TWN acabou por se focar na produção de veículos equipados com motores de pequena cilindrada a dois tempos, deixando às suas rivais essa disputa pelo fornecimento em grande número de unidades às forças armadas.

Em Munique, Fritz evoluiu rapidamente o seu conceito inicial na década de 1920 e 1930. As R42 e R52 posicionaram a marca. E em 1938 chegou a encomenda oficial do Reich para a produção de uma moto militar. No ano seguinte, e a poucos meses do eclodir do conflito, a BMW foi à Ilha de Man vencer o Senior TT, através de Georg Meyer, aos comandos de uma BMW de 500cc sobrealimentada. Estava conquistado o prestígio.

A moto militar da Bayerisch Motoren Werke (Fábrica de Motores da Baviera) mais bem sucedida seria a R75. Tratava-se de uma evolução da R71 “civil”, adoptando uma distribuição de válvulas à cabeça em

vez das válvulas laterais, ganhando em desempenho e fiabilidade. A cilindrada seria de 745cc, debitava 26cv, e deveria poder ser equipada com um side-car com transmissão, através de um diferencial com bloqueio, e caixa de velocidades com opção on/off-road e marcha-atrás. Esta moto, porém, só entrou em produção em 1941, o que significa que não teve papel activo na ‘Blitzkrieg’ de 1940. Aí esteve em acção a R12 – mais básica.

A R75 conquistaria grande reputação, não apenas na Europa, mas também nas areias da Tunísia ao serviço do ‘Áfrika Korps’, na lama ucraniana ou na neve russa, em duras condições de combate. Aliás, a eficácia da R75 era de tal forma, que os próprios exércitos aliados não hesitaram em produzir as suas próprias versões da R75 alemã. A Harley-Davidson foi a que se saiu melhor, com o modelo XA, mas também a Indian produziu uma cópia, a 841. Ambas equipadas com motor boxer longitudinal, 740cc, side-car, transmissão por veio, mas válvulas laterais em vez de ‘à cabeça’. Não foram produzidas em grande número, nem tiveram o mesmo impacto que outros dos seus modelos (como veremos em artigo futuro). A União Soviética produziu a Dnepr M72, que viria a ser replicada posteriormente pela Ural. Até a Douglas, que servira de inspiração à R23 de Fritz, construiu uma



"*TAL COMO A **BMW R75**,
TAMBÉM A **ZUNDAPP
KS750** SÓ ENTROU EM
ACÇÃO EM 1941*"

'boxer' longitudinal no pós-guerra (Mark V). Também a China comunista viria, mais tarde, a produzir uma réplica da BMW R75, a Chang Jiang CJ750.

O sucesso da R75 como veículo multiusos do exército alemão ficou bem provado na influência que teve em termos de harmonização do seu uso em conjunto com outros veículos de unidades móveis (especialmente de reconhecimento), 'golpes de mão' e controlo de pontos sensíveis. Pode dizer-se que a moto com side-car (que já havia sido testada antes, na verdade) deu uma nova utilidade ao veículo de duas (e três..) rodas nas forças armadas. A BMW R 75 contribuiu sobremaneira para tal.

Estava prevista a produção de mais de 20.000 unidades deste modelo, mas os fortes bombardeamentos dos aliados em 1944/45 acabaram por atingir gravemente a fábrica de Eisenach. A produção terminou nas 16.500 unidades (algumas fontes referem 18.000).

ZUNDAPP KS750

A outra grande máquina de guerra do Reich da indústria motociclística foi a Zundapp KS750. Embora a marca de Nuremberga fosse mais antiga, e mais conceituada, na produção de motociclos, numa medida de economia do esforço de guerra, o Alto Comando do Exército (Oberkommando des Heeres – OKH) forneceu

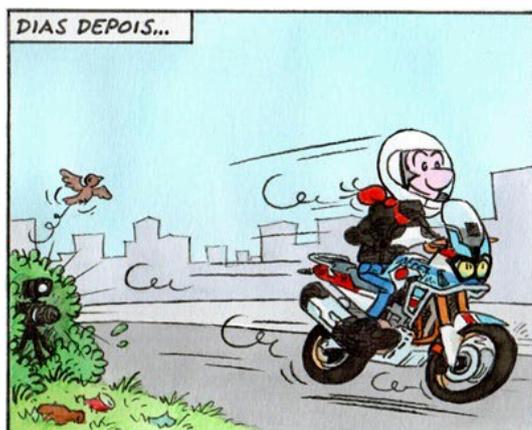
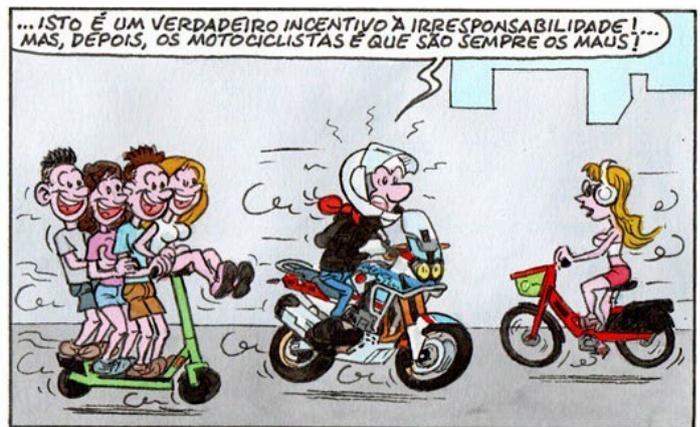
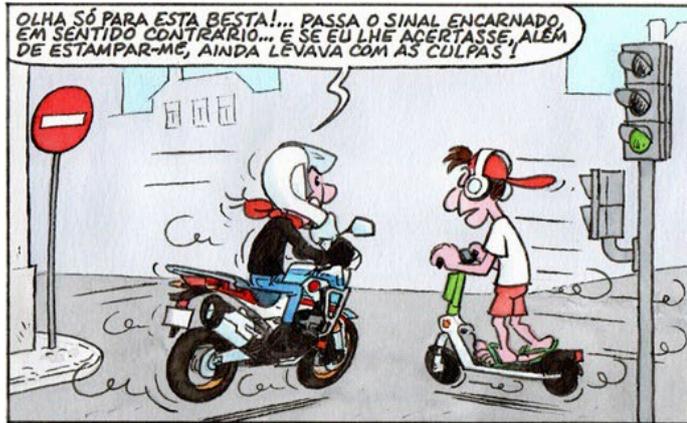
as mesmas características na sua nota de encomenda à Zundapp e à BMW e procurou, desde o início, que as duas marcas se entendessem para a produção conjunta de moto "por medida" para a Wehrmacht.

Seguindo caminhos muito semelhantes – não podia deixar de ser – consta que a solução apresentada pela Zundapp batia a da BMW, nomeadamente na transmissão conjunta moto/side-car... O projecto acabou por ser muito semelhante, como pretendido, com as duas marcas a partilharem numerosos componentes, facilitando assim a logística do exército. Por isso, também, é muito difícil distinguir ambas as motos em fotografias da época.

Tal como a BMW R75, também a Zundapp KS750 só entrou em acção em 1941. As qualidades táticas e a eficácia na manobra da Zundapp era em tudo idêntica à da sua rival de Munique. Foram igualmente produzidas mais de 18.000 unidades até 1945.

A Zundapp viria a produzir uma outra moto, a K800, muito idêntica no essencial à 750, mas dotada de um motor longitudinal de quatro cilindros. Exactamente a mesma solução técnica que a Honda viria a adoptar para a sua primeira Gold Wing em... 1974. Seria a única moto com um motor tetracilíndrico no palco da II Guerra Mundial. // (continua)

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD



MOTOS **USADAS**



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



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

Motociclista MODERNO OU PURISTA?

Apetece-me comprar uma moto! Não tenho nem dinheiro para isso, nem necessidade de uma moto nova, mas apetece-me muito. E como tal, quando os apetites surgem, a tendência é olhar mais atentamente para tudo o que mexe (leia-se, de 2 rodas e “alguns” cavalos).

Mas dei por mim a pensar, se dinheiro não fosse um problema, que moto escolheria? Uma mais moderna e muito bem equipada tecnologicamente. Uma clássica, pura e linda. Ou um misto?

Atualmente, temos motos mais inteligentes que o comum smartphone. A BMW R 1250 RT, por exemplo, coloca-nos à frente um ecrã enorme, cheio de avisos e alarmes, tem controlo de velocidade de cruzeiro adaptativo e até um sistema de deteção de colisão. É basicamente como viajar com a mãe ao lado...

A Ducati Multistrada V4 tem funcionalidades de segurança assistidas por radar, inúmeros sistemas eletrónicos de ponta e até controlo por voz.

Acredito que há algo nas motos que mexe com a alma. O rugido do motor, o vento, a ligação nua, crua e sem filtros entre o condutor e a máquina. Será que tudo isto não vem “estragar” esta ligação, ou é algo que vale a pena, mais não seja por tornar a condução mais segura e mais acessível para todos?

Até um estudo da Comissão Europeia diz que as características de segurança avançadas dos motociclos podem reduzir os acidentes até 20%.

Mas depois, há o outro lado da moeda. Os puristas não querem motociclos “inteligente”. Moto que é moto não tem mudanças automáticas, é

simples, barulhenta e robusta. Ninguém precisa de um ecrã para saber a que velocidade vai, ela sente-se nos ossos, nem de sensores que avisam dos radares, as multas aparecem depois.

Olha a velha Zundapp, um clássico adorado por muitos, com charme e carácter. A Harley-Davidson Iron 883, um ícone simples e cru. São modelos que apenas pedem duas coisas: estrada e atitude! Pedem espírito. Será que a tecnologia não estraga isso?

Isto parece discurso de velha, mas não é. Sou muito techie em quase tudo, mas acredito que há laços difíceis de cortar. Se a tecnologia nos traz mais conforto, maior segurança na estrada e até nos permite poupar em combustível, porque não? Mas onde está a linha que separa? O tal meio-termo onde conseguimos o melhor dos dois mundos?

Será que precisamos de inovações? Dão jeito, não podemos negar. Mas precisamos delas? Provavelmente não. Porque quando à nossa frente está apenas a estrada, a única coisa que realmente importa é a viagem em si. E isso, meus amigos, é algo que nunca vai mudar.

Por isso, um brinde à estrada, à viagem e ao que o futuro nos trazer. Se calhar poucos têm a sorte de ter a moto dos seus sonhos. Mas no final do dia, não se trata do que está entre as pernas - trata-se do que sentimos no coração (juro que não li nada disto numa porta de WC).

Ou seja, de forma menos poética e mais crua: com tecnologia ou sem, rodem punho, sejam livres, vivam ao máximo.

Boas curvas //

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€**