



## DAVID **OU GOLIATAS?**

HONDA XL 750 TRANSALP **VS** HONDA CRF 1100L AFRICA TWIN

### TESTE

DUCATI SCRAMBLER  
800 NIGHTSHIFT



### » TESTE

HONDA CB 650R E-CLUTCH

### » DOSSIER

MOTOS >900 CC

### » HISTÓRIA

MOTOS DE GUERRA - 3ª 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*

## Nos braços da antecipação

Há quem realmente acredite que quando anda de moto tem um anjo a protegê-lo. Até há o ditado que aconselha que não se deve conduzir mais rápido do que o dito anjo consegue voar. Mas mesmo que o anjo tenha revelado qual é a sua velocidade máxima, seria conveniente que ele avisasse quando está de serviço, para evitarmos também todos aqueles graves acidentes que acontecem a baixa velocidade ou até mesmo estando parado.

Eu confio mais na antecipação. Ter os olhos bem postos no trânsito, nos retrovisores, nas bermas e passeios, numa sequência que deve ser treinada para sair automática e não permitir distrações, que é fundamental para garantir a integridade física de quem anda de moto.

Além disso, com a visão periférica é necessário ir tomando consciência do movimento dos peões e dos animais que podem, e geralmente o fazem, atravessar o nosso caminho sem qualquer aviso prévio. E ainda há que ter atenção ao piso, para evitar buracos, ou carris de ferro ou distorções ou ainda derrames no asfalto.

Voltando aos ditados, os ingleses têm um dos que mais se aproxima da verdade. “Gray haired bikers don’t get that way from pure

luck”, que é como quem diz: os motociclistas não chegam a velhos apenas por sorte. Claro que não. A sorte ajuda, sem dúvida, porque o azar de estar na hora errada no local errado acontece a muitos. Mas a sorte não deve ser desafiada.

Para ajudar a sorte, e aumentar as probabilidades de chegar a casa são e salvo com a moto intacta, a antecipação é a solução. É importante ter consciência que qualquer coisa pode estar ou vir a, repentinamente, obstruir a saída da próxima curva, que algum veículo em sentido contrário pode vir a fazer a curva fora de mão, ou que pode passar um semáforo vermelho ou não parar num sinal de Stop. Tal como é fundamental ter consciência que a estrada pode estar mais degradada ou escorregadia.

Estas são antecipações que seguramente vão aumentar a esperança de vida de qualquer motociclista. Mas sobretudo é fundamental ter a consciência de que somos humanos e que cometemos erros. Por muita experiência que se tenha, o cansaço, o desconforto e a falta de sono ou o excesso de confiança, são ameaças que nunca devem ser menosprezadas. //

10 MOTO NEWS

## APRESENTAÇÃO

- 28 DUCATI MULTISTRADA V4
- 32 YAMAHA R1 RACE E R1 GYTR
- 34 SUZUKI V-STROM 800 DE HERITAGE
- 36 BLACK FURY
- 38 BANDIT9 EVE ODYSSEY

## COMPARATIVO

- 42 HONDA XL 750 TRANSALP VS HONDA CRF 1100L AFRICA TWIN

## TESTE

- 52 DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT
- 60 HONDA CB 650 R E-CLUTCH

## DOSSIER

- 68 MOTOS >900 CC

## HISTÓRIA

- 132 MOTOS DE GUERRA - 3ª PARTE

## CRÔNICA

- 3 ROGÉRIO CARMO: NOS BRAÇOS DA ANTECIPAÇÃO
- 6 PEDRO ALPIARÇA: O GRUPO
- 8 VITOR SOUSA: A HISTÓRIA REPETE-SE?
- 102 ADELINA GRAÇA: ENSINAMENTOS QUE ABREM CAMINHOS
- 124 GRACINDA RAMOS: PASSEANDO PELA GRÉCIA/BALCÃS A ESLOVÊNIA E A BELA LJUBLJANA
- 146 TOM VITOÍN: AS ODISSEIAS DE UM MOTARD
- 148 SUSANA ESTEVES: ESTACIONAMENTO PARA MOTOCICLOS: UM PRESENTE QUERIDO OU ENVENENADO?



ANDAR DE MOTO  
SUPLEMENTO

## FAZEDORES

José Fernandes  
Rogério Carmo  
António Soares

Miguel Ferreira  
André Sanches  
Pedro Alpiarça  
Luís Pinto Coelho  
Vitor Sousa  
Luís Duarte

Paulo Jorge  
Susana Esteves  
Adelina Graça  
Márcia Monteiro  
Gracinda Ramos  
Pedro Duque

PARA VER FICHA TÉCNICA CLIQUE AQUI



**BMW  
MOTORRAD**

**BMW  
MOTORRAD**

**100**  
YEARS

MAKE LIFE A RIDE

# MÁQUINA INFERNAL

## NOVA BMW M 1000 R

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

**5** ANOS  
GARANTIA



\*A tua vida é uma viagem.

**MAKE LIFE A RIDE\***

[bmw-motorrad.pt](http://bmw-motorrad.pt)



**Pedro Alpiarça**  
*Senior Test Rider*

## O grupo

**E**xistem dois tipos de motociclistas. Os que gostam de andar em grupo e os que apenas se imaginam como lobos solitários. Claro que existem mais categorias e estereótipos, mas por favor não me estraguem o clichê. Pessoalmente, gosto de me considerar um híbrido (uma coisa muito moderna nos dias que correm), sendo perfeitamente capaz de acompanhar um grupo de ecléticos amigos de forma velozmente prazerosa, mas fujo a sete pés de qualquer ajuntamento ou concentração em duas rodas. É muita gente junta ou concentrada. Muita moto por metro quadrado e pouco asfalto livre para escolher trajetórias e, tradicionalmente, nestes contextos abusa-se das máquinas sem nenhuma espécie de pudor mecânico (ou mesmo amor mecânico, entenda-se), num bárbaro fenómeno que nunca conseguirei entender.

Sempre me habituei a embalar o espírito em longas tiradas sozinho. O meu ritmo, a minha comunhão com a moto escrita com borracha num curvilíneo tapete negro. Mas a partilha desses momentos ganhava a sua relevância quando encontrava outros tantos loucos que me percebiam, andar de moto era (a milhas de distância do propósito exibicionista das grandes multidões) afinal uma religião com mais seguidores. E esses, os tais do grupo, encontrei-os no sítio mais improvável. Noutros contextos mais alados, a farda e a hierarquia eram esquecidas quando nos apercebíamos da paixão comum.

Passaram pouco mais de dez anos que me juntei a eles. Dez anos em que revirámos o país de Norte

a Sul, ligando as melhores estradas aos melhores restaurantes, ligando a vontade de estarmos juntos ao prazer de conduzirmos as nossas motos. Muito embora sejamos todos colegas, o nosso escritório nunca é o mesmo, o que significa que muitas vezes só nos encontramos nessas ocasiões. Parecemos, inevitavelmente, miúdos (os mesmos que se encontravam no bairro para andar de bicicleta, lembrem-se disso?)...

Quis o infortúnio que um dos passeios deste ano atravessasse uma das zonas mais afectadas pelos incêndios de final de verão, e se pensarmos na infeliz periodicidade desta hecatombe, deixamos de acreditar em coincidências. Perante o cenário dantesco, a mudança de azimute seria compreensível, a paisagem ardida e o drama humano deitariam por terra qualquer boa disposição mototurística. Pois então, que se faça algo. Estas pessoas sabem mover mundos e fundos, e rapidamente juntaram todas as letras da palavra solidariedade. Às famílias dos soldados da paz que perderam a vida a lutar pelos outros foi entregue aquilo que sempre nos parece muito pouco para tanta dor.

Tenho muito orgulho nesta pertença. Do olhar sagaz do mais veterano à excitação descontrolada do mais novo, da poderosa GS à atrevida Ducati Scrambler, da gargalhada nervosa que surge quando tentamos acompanhar os mais rápidos ao espírito de corpo de quem não deixa ninguém ficar para trás, tudo faz parte da partilha. Grupos há muitos, mas o meu é o melhor de todos. //

# MOTRON



## X-NORD

125 3,499 € \*\*

125 TOURING 3,699 €

## NOMAD

125 3,299 € \*\*

**Leave Boring Behind**

 [Motron.Motorcycles/](https://www.facebook.com/Motron.Motorcycles/)

 [Motron.Motorcycles/](https://www.instagram.com/Motron.Motorcycles/)

IMPORTADOR:

**MOTOXPERT**

RECOMENDAÇÃO

**AMSOIL**

\*\* Acresce Despesas de Legalização e Transporte.



Vitor Sousa  
Jornalista

## A história REPETE-SE?

**N**os anos 60 e 70 do século passado, a indústria japonesa, reformada e potenciada, cultural e economicamente, no pós-II Guerra Mundial, invadiu o mercado mundial de motos e passou a dominá-lo em poucos anos. Será que estamos a assistir à repetição da História com os fabricantes chineses?

No 'timeline' da indústria motociclística há um ponto que muda todo o paradigma: o lançamento, em 1969, da Honda CB 750 'Four'. O culminar de um processo evolutivo que começara na década de 1940, após a tragédia de Hiroshima e Nagasaki, como necessidade local da criação de meio de transporte socialmente acessível num país devastado. A Honda, a partir de 1946, e a Yamaha desde 1955, lideraram um processo que viria a ter ainda na Suzuki e na Kawasaki (ambas, tal como a Yamaha, já existiam antes dedicando-se a outros ramos de actividade) importantes 'players'. Começaram pelas motos de pequena cilindrada, mas ao ganharem 'balanço' técnico e financeiro, aventuraram-se nas motos 'grandes', utilizando uma estratégia simples: copiar, e depois melhorar, os produtos que se distinguiam na indústria das duas rodas, à época; principalmente as motos das marcas inglesas, cuja produção dominava o segmento das maiores cilindradas.

Cimentando a sua evolução no desenvolvimento tecnológico e numa filosofia de trabalho que enraizava numa cultura própria de união, sacrifício e dedicação, não demorou muito até que passassem a oferecer ao mercado – incluindo o mais exigente mercado europeu – motos com mais qualidade de construção, mais fiáveis, com melhores componentes, mais rápidas, seguras e confortáveis e, a partir

de determinada altura, até muito mais apelativas esteticamente. Depois da CB 750, as marcas japonesas 'perderam a vergonha' e passaram a concorrer directamente com os grandes construtores europeus. O 'velho continente' voltou a fazer justiça à expressão e deixou-se arrastar. Primeiro, não percebendo o 'tsunami' que aí vinha, mantendo-se fiel a métodos de produção e princípios técnicos ultrapassados, e depois não conseguindo reagir, porque a política laboral europeia, fortemente influenciada pelos sindicatos, tornava, logo à partida, o confronto directo com a máquina produtiva japonesa demasiado desigual.

As marcas inglesas faliram, e só algumas outras europeias se mantiveram em actividade, quase residual, graças às intervenções estatais ou apoiadas noutros sectores de negócio (os automóveis, por exemplo, como era o caso da BMW).

Será que, na actualidade, estamos a assistir a algo semelhante, mas desta vez com os construtores chineses a assumirem a ameaça?

Sim... e não.

O panorama actual é completamente diferente. Os japoneses, apesar da capacidade de produção e da rede comercial que construíram, não conseguiram manter o domínio avassalador do mercado, o qual assistiu, neste século XXI, ao ressurgimento das marcas europeias. Apostando no design, na história e na tradição, inovando tecnologicamente, escolhendo os melhores materiais, com um marketing inteligente, construtores como a BMW, a Ducati, a Vespa, a Triumph ou a Moto Guzzi renasceram das cinzas e conquistaram um lugar importante e destacado no panorama geral. Mas esta aposta na qualidade e na tradição - no 'nome de família' - tem um custo, e em

mercados fortemente concorrenciais e mais fracos economicamente, como os do sul da Europa, o factor 'preço de venda ao público' pode fazer a diferença entre o sucesso e o fracasso.

Os construtores chineses – como os indianos – produzem quantidades 'pornográficas' de veículos de duas rodas. Antes da pandemia, a China produzia mais de 20 milhões de motos por ano! Beneficiando de uma política de 'capitalismo de estado', a China comunista começou a aventurar-se nos segmentos de maior cilindrada para conquistar o mercado ocidental, tentando ganhar prestígio e ultrapassar a desconfiança com que historicamente é encarada.

Então, nos últimos anos, aconteceram dois fenómenos raros: por um lado, as marcas chinesas (algumas concentradas em enormes grupos industriais) começaram a desejar criar qualidade, para além da produção barata, por outro – e talvez mais importante – nesse processo, adquiriram ou estabeleceram parcerias com marcas europeias, absorvendo políticas de design, atenção ao detalhe na produção e produzindo de acordo com os padrões mais exigentes da indústria europeia, numa constante permuta de

conhecimento e vantagens, também para os europeus que encontraram aí um sistema de produção mais barato do que o seu.

BMW (Loncin), Piaggio (Zongshen), KTM (CF Moto) são apenas exemplos de quem não hesitou em fazer esse caminho. E há, até, parcerias entre os maiores construtores japoneses e grupos chineses.

Para termos uma ideia de como o paradigma está de novo em mudança, atentemos ao exemplo português. Há cinco anos apenas (2019), no top-10 das marcas mais vendidas em Portugal no segmento acima dos 125cc, havia apenas uma marca com ligações à China: a Benelli (propriedade da Qianjiang), sendo esta, na verdade, e apesar disso, uma marca europeia. Em 2024, no Top-10 estão três (CF Moto, Benelli e Voge... e QJ em P11, a subir rapidamente).

Aos construtores chineses faltam ainda as referências estéticas e atenção ao detalhe que apelam ao cidadão europeu (copiar, por vezes mal, não chega) e vencer a barreira da desconfiança sobre a fiabilidade, algo que só o tempo resolverá. Quando isso acontecer – e parece que vai mesmo acontecer – a China será a nova dominadora do mercado mundial de motos. //





## Inspeções de motos na AR

A FMP FOI RECEBIDA EM S. BENTO PARA APRESENTAR A SUA POSIÇÃO SOBRE AS INSPEÇÕES AOS MOTOCICLOS E ALERTAR PARA AS REAIS CAUSAS DA SINISTRALIDADE ENTRE OS MOTOCICLISTAS.

**NO PASSADO** dia 12 Setembro 2024, a Federação de Motociclismo de Portugal esteve numa audiência com a Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação da Assembleia da República apresentando a sua posição relativamente às Inspeções Periódicas Obrigatórias aos Motociclos, e entregou aos deputados um dossier com toda a documentação factual que contraria as bases de fundamentação da implementação das IPOM, assim como um conjunto de argumentos, medidas e recomendações importantes para a melhoria da prevenção da sinistralidade e da segurança dos motociclistas portugueses.

A documentação agora entregue à Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação, é uma ferramenta importante para a tomada de decisões conscientes na implementação de soluções para os problemas reais dos motociclistas portugueses.

É que, ao abrigo do disposto no nº 2 do Artigo 2, capítulo I da diretiva 2014/45/UE do parlamento europeu, Portugal pode não aceitar as Inspeções Periódicas Obrigatórias aos Motociclos, seguindo o exemplo da Irlanda, Finlândia e Países Baixos, que já fizeram uso desta possibilidade.

Tendo em vista o referido, Portugal também tem reunidas as condições (mais até que os países mencionados) para comunicar à Comissão Europeia o seu direito de exclusão e evitar as referidas inspeções, destinadas aos

veículos com mais de 125cc de cilindrada.

Cabe assim, ao atual governo, dar continuidade à defesa do interesse público dos motociclistas, impedindo uma vez mais que a sinistralidade rodoviária, que no caso dos motociclistas tem vindo paulatinamente a diminuir, seja usada para justificar medidas que não se centrem na sua prevenção.

Para tal, o governo deverá focar-se no estudo das causas da sinistralidade e na adoção de medidas preventivas eficazes para combater a sinistralidade, e não nas IPO que comprovadamente o não vão conseguir.

A Federação Europeia de Associações de Motociclistas - FEMA também já explicou porque as IPO a motos não melhoram a segurança rodoviária.

Os deputados, que já tinham recebido em audiência parlamentar a Autoridade Nacional dos Centros de Inspeção Automóvel (ANCIA), mostraram alguma dúvida relativamente ao facto de as inspeções às motos poderem vir a beneficiar a segurança dos motociclistas, reconheceram a notável diminuição na sinistralidade registada nos veículos de duas rodas ao longo dos últimos anos, mas mostraram preocupações quanto às modificações efectuadas nas motos e ao aumento do número de estafetas de diversas empresas, nomeadamente estrangeiros, cuja atitude no trânsito é sobejamente conhecida e altamente condenável. //

# QJMOTOR

## SRK125S



# 3.190€\*

### ATENÇÃO AO DETALHE

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

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



QJ Motor Portugal  
Recomenda:

**MOTUL**



## Inauguração do Museu Midland: 65 Anos de Histórias e Emoções

O MUSEU MIDLAND CONVIDA TODOS A EMBARCAR NUMA EMOCIONANTE VIAGEM ATRAVÉS DO TEMPO, REVELANDO A EVOLUÇÃO DA MARCA DESDE OS SEUS PRIMEIROS PASSOS COMO PIONEIRA NO MUNDO DA COMUNICAÇÃO ATÉ SE TORNAR UMA LÍDER INCONTESTÁVEL NA INOVAÇÃO MODERNA.

**NO MUSEU**, é possível explorar os marcos que permitiram criar alguns dos produtos Midland mais icônicos, dispositivos que mudaram a forma como as pessoas se comunicam em todo o mundo. Descubra como a história da Midland tem sido uma inspiração constante para continuar a avançar, sempre procurando novas tecnologias e soluções que melhorem a vida de todos os que escolhem a Midland.

Esta é uma viagem emocionante e evocativa através das etapas-chave da história da Midland, uma rota extraordinária que percorre as épocas e a evolução de uma marca com uma longa tradição.

Explore os momentos marcantes e reviva a história da Midland através dos seus produtos mais icônicos. Desde os primórdios até às últimas inovações, descubra como estas ferramentas ajudaram a transformar a marca ao longo dos anos, tornando-a no que é hoje.

Atravessamos a ponte que une épocas passadas com as promessas do futuro. De pioneira no campo da comunicação a inovadora moderna, a Midland continua a influenciar o curso da comunicação. No Museu Midland, pode explorar a história da marca e descobrir como esta continua a inspirar-se no passado para moldar o futuro.

Visite o museu online da Midland aqui. //

# MOTO GUZZI

# V85



# 1.500€

DE DESCONTO

+

**OFERTA DA PRIMEIRA MANUTENÇÃO**

Campanha válida para Moto Guzzi V85 E5 de 1 de outubro a 30 de novembro nos Concessionários Moto Guzzi aderentes.



MOTO GUZZI®



## Akrapovič inicia nova parceria com a Harley-Davidson

A AKRAPOVIČ INICIA, NESTA TEMPORADA, UMA NOVA COLABORAÇÃO QUE LEVARÁ O FABRICANTE ESLOVENO DE SISTEMAS DE ESCAPE A COMPETIR NUM CAMPEONATO DE CORRIDAS COMPLETAMENTE NOVO, TORNANDO-SE PARCEIRO OFICIAL DA HARLEY-DAVIDSON FACTORY RACING.

**ESTA** nova parceria permitirá à Akrapovič fornecer sistemas de escape completos, construídos a partir de titânio de alta qualidade, desenhados e fabricados com as mais recentes tecnologias, tudo em instalações de ponta na Eslovénia. Estes sistemas foram criados especificamente para a Harley-Davidson Factory Racing e para a sua moto preparada para competição, a Road Glide de 2024.

Desenvolvidos em estreita colaboração entre engenheiros da Akrapovič e da Harley-Davidson Factory Racing, estes sistemas de escape personalizados foram concebidos com foco no desempenho e na leveza.

A Akrapovič e a Harley-Davidson Factory Racing darão início à sua parceria nos Estados Unidos, esta semana, no Circuito das Américas, no Texas, onde a nova colaboração irá competir no Campeonato MotoAmerica Mission King of the Baggers 2024, com os pilotos Kyle Wyman e James Rispoli.

O "King of the Baggers" é um emocionante campeonato que coloca em competição motos de turismo American V-Twin preparadas para corrida, equipadas com carenagens,

defletores aerodinâmicos e malas laterais.

Com um histórico de 176 campeões mundiais a conquistarem os seus títulos com sistemas de escape Akrapovič em diversas séries de motos e carros, a transição para este novo campeonato será apoiada pelo vasto conhecimento acumulado pela Akrapovič ao longo de mais de trinta anos de experiência em corridas sobre duas e quatro rodas.

Miha Jeraj, Diretor do Departamento de Corridas da Akrapovič: "Após mais de trinta anos a competir em várias séries, incluindo Grands Prix e campeonatos mundiais de superbike, estamos a entrar num novo segmento de competição para nós. Estamos altamente motivados e entusiasmados por nos juntarmos à Harley-Davidson Factory Racing para melhorar ainda mais o desempenho da Road Glide. É uma grande honra para nós fazer parte de uma parceria com uma marca tão icónica no seu próprio país, e estamos ansiosos por este novo capítulo de corridas para a Akrapovič e por fazer parte das emocionantes corridas que o 'Mission King of the Baggers' oferece aos fãs." //

**TRK  
702X**



## CHEGOU A NOVA ERA DA *Aventura*

Viaja sem limites com a nova **TRK 702 X!** Esta Trail com carácter off-road vem equipada com argumentos de sobra, como as jantes raiadas e uma grande capacidade de carga que a tornam apta às mais prolongadas aventuras. O potente e responsivo motor de 2 cilindros de 698 cc com refrigeração líquida aponta aos 70 cv de potência às 8.000 rpm, controlado por um altamente eficaz sistema de travagem de duplo disco na dianteira.

**PVP de 7.890,00€**

(IVA incluído. Acresce Documentação/ Transporte, ISV e IUC).  
Disponível nas cores Branco, Cinza, Verde e Bege

Descobre-a num concessionário Benelli.



## União Europeia reforça apoio institucional ao motociclismo

DUAS DAS PRINCIPAIS ORGANIZAÇÕES DE MOTOCICLISMO NA EUROPA, A ASSOCIAÇÃO EUROPEIA DE FABRICANTES DE MOTOCICLETAS (ACEM), REPRESENTANDO A INDÚSTRIA, E A FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE MOTOCICLISMO (FIM), REPRESENTANDO OS PILOTOS E O DESPORTO, JUNTARAM-SE NA NOITE PASSADA PARA ORGANIZAR UM EVENTO CONJUNTO, COM O OBJETIVO COMUM DE MELHORAR A MOBILIDADE, EM CONJUNTO COM LÍDERES DAS INSTITUIÇÕES DA UNIÃO EUROPEIA, EM BRUXELAS.

**MICHELE COLANINNO**, Presidente da ACEM e CEO da Piaggio, e **Jorge Viegas**, Presidente da FIM, juntamente com representantes de destaque da Comissão Europeia e do Parlamento Europeu, Magda Kopczykńska e Bernd Lange, respetivamente, proferiram discursos em que destacaram a contribuição dos veículos de duas rodas para alcançar os objetivos da UE em termos de estradas e cidades.

Antes das próximas discussões políticas e legislativas, a ACEM e a FIM apresentaram a sua visão para o benefício dos utilizadores, da indústria e, sobretudo, da sociedade. Concretamente, o plano estratégico para o setor motociclístico assenta em cinco pilares que abrangem segurança rodoviária, sustentabilidade, competitividade industrial, investigação e inovação, turismo e desportos motorizados.

No entanto, são necessários esforços adicionais de ambas as partes para atingir as ambições imediatas. Enquanto utilizadores vulneráveis da estrada, os motociclistas necessitam de prioridades dedicadas nos planos de mobilidade e segurança rodoviária a nível europeu, nacional e local. Além disso, as características intrinsecamente leves e pequenas de ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos fazem deles verdadeiros aliados para uma mobilidade eficiente em áreas urbanas e periurbanas, através da sua inclusão em futuros Planos de Mobilidade Urbana Sustentável.

A componente social do evento, apresentada pela correspondente da Reuters Julia Payne, contou com a presença especial do bicampeão mundial de Superbikes, James Toseland. Como piloto profissional, ele descreveu os valores dos desportos motorizados e de lazer, proporcionando uma oportunidade única para as instituições públicas e fabricantes alcançarem os cidadãos europeus. Neste sentido, apenas uma combinação de legisladores, políticos e empresas a trabalhar para um objetivo comum ajudará a transformar "Conduzindo juntos pela Europa" numa realidade.

Ao comentar sobre o evento, os presidentes de ambas as organizações felicitaram o sucesso da receção

e da exposição das suas soluções de mobilidade às instituições da UE.

Michele Colaninno, Presidente da ACEM e CEO da Piaggio, afirmou: *"Conduzir juntos pela Europa também significa inovação. A indústria motociclista está empenhada em continuar a desenvolver veículos de mobilidade e lazer inovadores, mas precisamos de políticas realistas que integrem plenamente estes veículos na mobilidade futura. A competitividade deve estar no centro do próximo mandato político europeu, apoiando os fabricantes na adaptação às futuras legislações, enquanto continuamos a promover o crescimento e a criar empregos qualificados"*.

Jorge Viegas, Presidente da FIM, declarou: *"Há 120 anos, a FIM tem estado na vanguarda do desenvolvimento e melhoria do motociclismo e foi bom poder mostrar isso aos membros do Parlamento Europeu e da Comissão Europeia na noite passada. Foi também importante destacar que o desporto motociclístico não é apenas uma ferramenta de marketing ou de pesquisa, mas também uma importante atividade cultural e económica que apoia a hospitalidade, o turismo e as economias rurais. Esta mensagem foi clara e esperamos que os políticos compreendam a necessidade de proteger e promover esta atividade no futuro." //*

**CAISMOTOR**

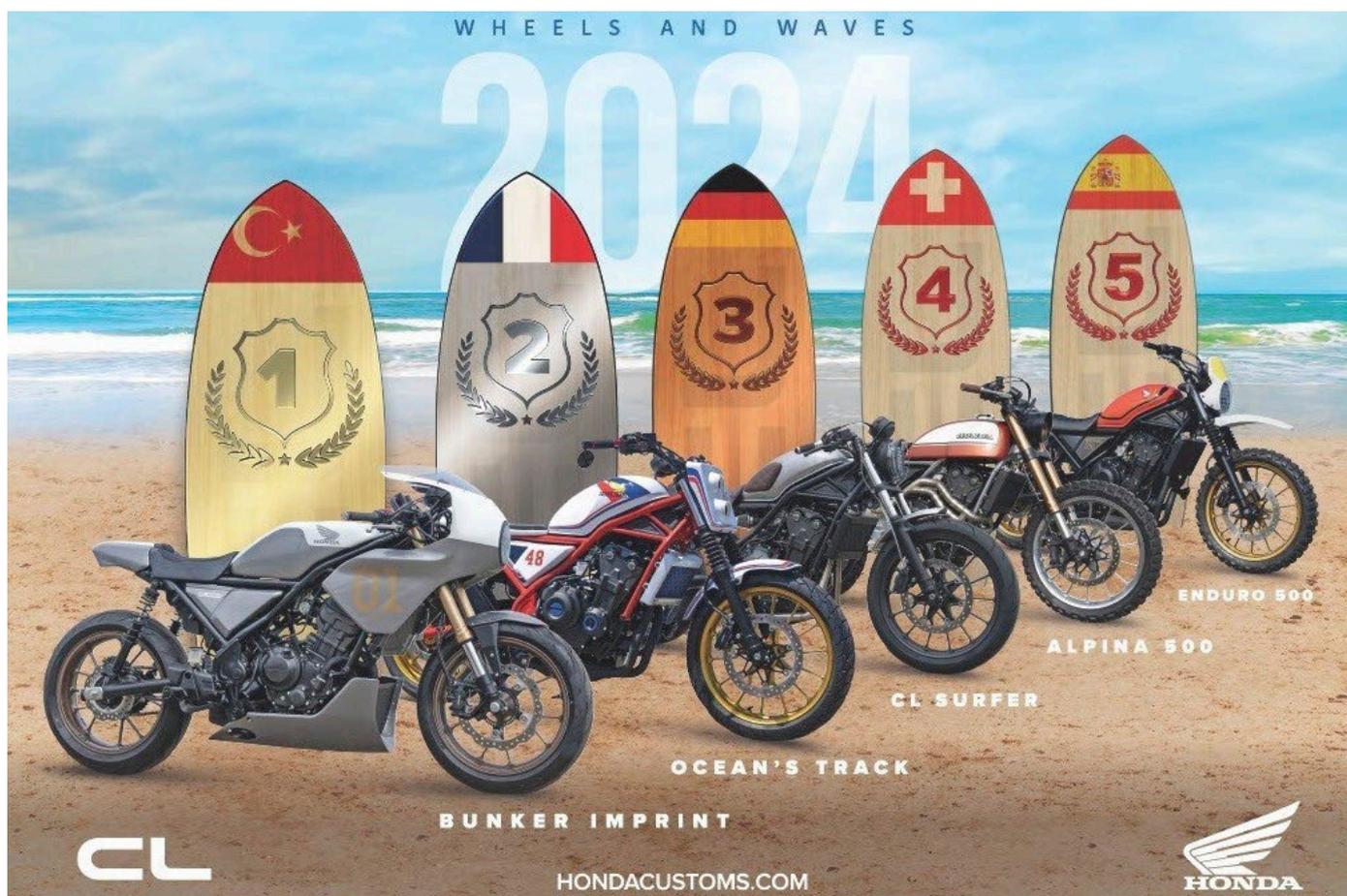
**ESTAMOS EM BENFICA, CASCAIS E LISBOA.  
VISITE-NOS! CAISMOTOR.COM**

**KTM**

**DUKE  
125 / 390**

f @ /caismotor





## “Bunker Imprint” vence o Concurso Honda Customs de 2024

A EDIÇÃO DE 2024 DA COMPETIÇÃO HONDA CUSTOMS REUNIU 16 MOTOS DE 9 PAÍSES EUROPEUS EXIBIDAS ONLINE E NO FESTIVAL WHEELS AND WAVES EM BIARRITZ. ESTE ANO, O CONCURSO FOCOU-SE NOS MODELOS CL500 E CL250, COM A “BUNKER IMPRINT” DA TURQUIA A CONQUISTAR O PRIMEIRO LUGAR, RECEBENDO 37% DOS VOTOS GLOBAIS.

A “OCEAN’S TRACK”, criada pelo concessionário francês Oceane Motos, ficou em segundo lugar com 20% dos votos, enquanto a “CL Surfer” da Alemanha completou o pódio. No total, o site registou mais de 25.500 votos durante o verão, um aumento de 18% em relação ao ano anterior.

A “Bunker Imprint”, criada pela Bunker Custom Cycles da Turquia, destacou-se pela sua abordagem única, transformando uma CL250 de série numa café racer retro contemporânea. A moto conta com meia care-

nagem personalizada em nylon reforçado com fibra de vidro, produzida através de impressão 3D, novos painéis laterais, carenagem inferior esculpida para ocultar o escape, nova traseira e banco redesenhado.

A vitória da “Bunker Imprint” reflete o crescente interesse pelo motociclismo na Turquia, onde o mercado de motos e scooters cresceu significativamente, atingindo mais de 530 mil unidades em 2023.

Em segundo lugar, a “Ocean’s Track”, da França, combina o estilo flat track americano com características

de motos de acrobacia. A criação do concessionário Oceane Motos inclui quadro e braço oscilante vermelhos, jantes douradas, faróis duplos de LEDs e banco individual.

A "CL Surfer", da Alemanha, fechou o top 3 com um design inspirado no surf e nas praias de Biarritz, apresentando depósito prateado metalizado, guarda-lamas com uma faixa azul, avanços em vez de guidador



e banco em pele castanha.

Outras motos destacadas incluem a "Alpina 500", da Suíça, criada pela Meister Engineering, e a "Enduro 500", da Espanha, desenvolvida pelo concessionário Stil Moto.

O site da Honda Customs continuará a exibir todas as motos participantes e permitirá que os visitantes descarreguem imagens das suas favoritas como papel de parede. //



# NOVOS MODELOS



[WWW.TOXMOTO.PT](http://WWW.TOXMOTO.PT)

**VIPER 110CC**



**VIPER 125CC**

**VIPER 800E**

IMPORTADOR: **MOTOXP**PERT

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

o [toxracing\\_pt](https://www.instagram.com/toxracing_pt)





## FAMEL lança ronda de investimento para revitalizar a icónica marca

A FAMEL, HISTÓRICA MARCA DE MOTOCICLOS EM PORTUGAL, ACABA DE ABRIR UMA RONDA DE INVESTIMENTO COM O OBJETIVO DE REVITALIZAR A SUA IMAGEM E TRAZER DE VOLTA À ESTRADA A EMBLEMÁTICA XF-17, AGORA EM VERSÃO ELÉTRICA.

**ESTA** iniciativa de investimento visa reforçar a presença da FAMEL no mercado de motociclos elétricos, alinhando-se com a crescente procura de soluções de mobilidade ecológica.

O Fundo NOVUS, gerido pela Magnify Capital Partners, em parceria com o Banco Português de Fomento, já investiu 2,45 milhões de euros nesta nova fase da FAMEL, a que se juntará o capital de entidades privadas. Com o término desta ronda, a marca estará preparada para acelerar o seu plano estratégico de revitalização, visando uma forte posição no mercado de motociclos elétricos e contribuindo para um futuro mais sustentável.

«A recuperação da FAMEL não é apenas sobre a

produção de motos; é sobre reacender uma paixão e um legado», afirma Joel Sousa, CEO e Cofundador da FAMEL. Sousa sublinha que «com o renascimento da icónica XF-17, a FAMEL não só preserva a sua herança, como também se adapta à nova tendência de procura de soluções de mobilidade sustentáveis e eficientes».

António Vieira da Silva, Fundador e Presidente da Magnify Capital Partners, salienta que «a ronda de investimento estabelece uma base sólida para a FAMEL se destacar no crescente mercado de mobilidade elétrica, não apenas em Portugal, mas também nos mercados internacionais». Com a crescente procura por veículos elétricos e o apoio governamental a veículos de baixa emissão, a FAMEL encontra-se numa posição

privilegiada para captar uma parte significativa deste mercado emergente.

A nova versão da XF-17, além de ser elétrica, incluirá componentes maioritariamente europeus, com 50% dos mesmos produzidos em Portugal, reduzindo significativamente a pegada ecológica do produto. Além disso, a marca prevê a integração de materiais sustentáveis em futuras versões e a adoção de um modelo de negócio com uma forte vertente de personalização, incentivando a utilização prolongada do veículo e promovendo um estilo de vida sustentável.

A produção da nova XF-17 será iniciada em Anadia, perto de Águeda, uma região conhecida por ser o maior produtor de bicicletas da Europa. A FAMEL pretende aproveitar a vasta capacidade industrial e o know-how do setor das duas rodas na região, além da rapidez e qualidade dos seus parceiros locais em produzir em larga escala.

Fundada em 1949, em Águeda, Portugal, a FAMEL rapidamente se destacou como um dos principais fabricantes de motos do país. Após um período de interrupção, a marca está agora pronta para revolucionar o setor da mobilidade, combinando tradição com inovação e assumindo um papel de relevo no mercado global de veículos elétricos. //



## **LOMBAS E CURVAS**

O seu concessionário Honda em Almada

A photograph of a silver Honda NX500 motorcycle parked in a modern building lobby. The motorcycle is the central focus, shown from a three-quarter front view. In the background, three people (two men and one woman) are walking towards the camera. The setting is a bright, open space with large windows and concrete pillars.

Rua Dom Sancho | nº 36  
2800-714 Almada

**215 865 685**  
[lombasecurvas.com](http://lombasecurvas.com)



**NX500** | Curtas distâncias. Longas distâncias.



## European Harley Owners Group Rally regressa à Croácia em 2025

A HARLEY-DAVIDSON ANUNCIOU QUE A 31ª EDIÇÃO DO EUROPEAN HARLEY OWNERS GROUP (H.O.G.) RALLY SERÁ REALIZADA DE 12 A 15 DE JUNHO DE 2025 EM MEDULIN, NA CROÁCIA. ESTE EVENTO, QUE ACONTECE ANUALMENTE EM DIFERENTES LOCALIDADES, REÚNE INÚMEROS MOTOCICLISTAS E FÃS DA HARLEY-DAVIDSON DE TODA A EUROPA E DO MUNDO. A EDIÇÃO DE 2024, REALIZADA EM SENIGALLIA, ITÁLIA, REGISTOU UM NÚMERO RECORDE DE PARTICIPANTES.

**MEDULIN**, situada na península da Ístria, no norte da Croácia, é uma pitoresca estância balnear com fácil acesso a partir de várias cidades europeias, incluindo Pula, Zagreb, Trieste e Portorož. Conhecida pelas suas deslumbrantes paisagens costeiras, águas cristalinas, grutas e praias, a localidade oferece ainda diversas atrações turísticas, como as ruínas romanas de Pula.

O European H.O.G. Rally 2025 em Medulin promete uma ampla gama de atividades e iniciativas gratuitas, incluindo três noites de música ao vivo. O evento também contará com a presença de concessionários Harley-Davidson de toda a Europa, e a oportunidade de conhecer a nova gama de motos de 2025.

Kolja Rebstock, Vice President and Managing Di-

rector EMEA da Harley-Davidson, declarou: “Depois do Harley Owners Group Rally 2024 em Senigallia, o qual bateu recordes, estamos entusiasmados por anunciar que o evento de 2025 decorrerá em Medulin, um local maravilhoso na península da Ístria. Estamos confiantes de que todos irão desfrutar das viagens de moto e da hospitalidade croata. Realizámos o European Rally na Croácia em 2014 e fomos recebidos de forma extraordinária. Esperamos uma receção ainda melhor em 2025.”

Medulin promete ser um destino inesquecível para todos os entusiastas da Harley-Davidson no próximo European H.O.G. Rally.

Para mais informações visite o site da Harley-Davidson.//



# MOBILIDADE URBANA



## **SKY TOWN 125**

A Sky Town 125 vem equipada com um novo motor ainda mais potente e amigo do ambiente. Minimalista, compacta, citadina e fácil de manobrar.

**SKY TOWN 125 - MOBILIDADE URBANA!**



**PVPR 2.790€**

IVA incluído. Acresce Documentação, Transporte e ISV.



## Ducatis de MotoGP vendidas em leilão

UM PAR DE MOTOS DE FÁBRICA DUCATI GRAND PRIX, ANTERIORMENTE PILOTADAS POR CASEY STONER E LORIS CAPIROSSI, FOI VENDIDO POR UM TOTAL DE 603.750 LIBRAS (716.618 €) DURANTE UM LEILÃO NO FIM DE SEMANA DO RECENTE FESTIVAL DE SILVERSTONE.

**A MAIS** cara das duas foi a Ducati GP7 de Stoner, reconhecida pela sua temporada vitoriosa do campeonato de 2007. Esta máquina foi vendida por 402.500 libras (477.745 €), tornando-se uma das motos mais caras de sempre vendidas em leilão no Reino Unido.

A GP7 está equipada com um motor de 799 cc, V4 a 90 graus, desmodrômico DOHC, que produz cerca de 200 cv. Este exemplar específico possui ainda um quadro em treliça usado na temporada de corridas de 2007, mantendo ainda o autocolante de verificação técnica da ronda espanhola do campeonato de 2007.

Com um peso a seco de 148 kg, a GP7 conquistou 11 vitórias nessa temporada, 10 por Stoner e uma pelo seu companheiro de equipa, Capirossi, que terminou a época em sétimo lugar.

Atualmente, a moto possui jantes de 17 polegadas para facilitar a montagem de pneus, embora as rodas originais de 16,5 polegadas façam parte do pacote de compra. Recentemente, foi habilitada pelo especialista em Ducati, Dave Allenby, e pode ser utilizada em desfiles e demonstrações sem necessidade de suporte de fábrica.

Noutra parte do leilão, a Desmosedici GP3 de Capirossi, de 989 cc, de 2003, foi vendida por 201.250 libras (238.872 €), tendo ambas as motos sido adquiridas por um comprador internacional abastado. Tal como a GP7, esta máquina está em condições de funcionamento e pode ser conduzida, se desejado.

A GP3 é uma moto importante na história da Ducati,

marcando o ano em que a marca italiana regressou à classe principal do Grande Prémio. Pilotada por Capirossi, conseguiu uma vitória no ano de estreia (2003), com a marca a terminar em segundo lugar no campeonato mundial de construtores.

"Estamos mais do que satisfeitos com o resultado destas duas motos de MotoGP que foram vendidas hoje, e é muito apropriado que tenham sido vendidas em Silverstone, casa do MotoGP britânico", afirmou Mark Bryan, Gerente de Motos da Iconic Auctioneers. "Foram vendidas a um comprador internacional, o que demonstra o alcance global do nosso marketing."

Os protótipos de competição foram vendidos como parte de um leilão maior, que contou com 34 motos. Entre os lotes, havia de tudo, desde uma MV Agusta Supervelocce 800 assinada pelo 15 vezes campeão mundial de Grande Prémio, Giacomo Agostini, até uma minibike Benelli Hurricane 65 de 1971, todas passando pelo martelo no domingo, 25 de agosto.

Não é a primeira vez, este ano, que ambas as Ducatis de competição estiveram disponíveis para compra, tendo sido anteriormente apresentadas na Iconic Auctioneers Spring Motorcycle Sale, na Shuttleworth Collection, a 7 de abril.

A próxima oportunidade para comprar ou leiloar uma moto com a Iconic Auctioneers será no NEC Classic Motor Show, a 10 de novembro. Visite o site da empresa para mais informações. //

# VERSYS1000SE AVENTURA RECHEADA



Kawasaki

Oferta Pack Grand Tourer



Top Case 47lts com Bolsa Interior



Encosto Top Case



Malas Laterais 28lts



Bolsas Interiores



Faróis Nevoeiro LED



Kit Chave Única



Suporte GPS



Proteção de Depósito



Proteção de Motor

VALOR DA OFERTA  
**1.850€**

Kawasaki  
GENUINE PRODUCTS

Campanha válida até 31 de Outubro 2024, limitada ao stock existente. Não acumulável com outras campanhas em vigor. Saiba mais no concessionário Kawasaki da sua área de residência ou em [www.kawasaki.pt](http://www.kawasaki.pt)



## Moto em tributo a Steve McQueen pela Lord Drake Kustoms

O FAMOSO PERSONALIZADOR DE MOTOS ESPANHOL, FRANCISCO ALI MANEN, VOLTA A ESTAR NAS MANCHETES EM TODO O MUNDO GRAÇAS A MAIS UMA DAS SUAS OBRAS. DESTA VEZ, TRATA-SE DE NADA MAIS, NADA MENOS, DO QUE DE UMA MOTO EM TRIBUTO AO ICÔNICO ATOR STEVE MCQUEEN.

**FRAN** Manen (proprietário da Lord Drake Kustoms) é um apaixonado por Steve McQueen, pelas cores "GULF" e pelos Porsches, pelo que tinha uma ideia clara ao criar este tributo ao lendário ator, que chamou de "RACING IS LIFE".

A Lord Drake Kustoms, com instalações em Málaga e Miami (EUA), realizou esta obra particular na sua oficina em Vélez-Málaga. A partir de uma Harley Davidson Sportster, criaram uma impressionante café racer dedicada e inspirada no filme de Steve McQueen, "Le Mans" de 1971, que também faz referência a um dos grandes carros da história da competição, o Porsche 917 "GULF" com o número 20, conduzido

por McQueen nesse filme.

Para quem viu o filme, a frase "Racing is life... anything that happens before or after is just waiting" ("Correr é a vida... tudo o que acontece antes ou depois é apenas esperar") é certamente familiar, daí o nome "RACING IS LIFE", com o qual Fran Manen batizou esta bela máquina de duas rodas.

Steve McQueen era tão apaixonado pelo mundo do automobilismo que este hobby marcou a sua carreira cinematográfica, deixando para a posteridade cenas como a fuga de motorizada em *The Great Escape* (1963) ou a fantástica perseguição pelas ruas de São Francisco, entre o Ford Mustang GT 390 Fastback de McQueen

e o Dodge Charger 440 Magnum dos gangsters em Bullitt (1968).

Mas foi no filme Le Mans (1971) que a participação de McQueen foi tal que filmou quase todas as cenas, não permitindo a presença de duplos, e onde chegou a afirmar: "Não tenho a certeza se sou um ator que compete ou um piloto que representa". Por isso, Francisco Ali Manen usou este filme como fonte de inspiração para o seu tributo a um dos seus grandes ídolos.

A nível técnico, destaca-se o excelente trabalho realizado nesta Harley Davidson Sportster pela equipa da Lord Drake Kustoms, especialmente na secção traseira, que foi desenvolvida manualmente em aço, bem como no depósito de combustível.

As jantes com raios grossos, feitas por medida para esta Harley Sportster, conferem um toque espetacular a todo o trabalho de transformação desta moto, tal como o impressionante filtro de ar de dupla entrada ou o sistema de escape de competição.

Quanto às cores do modelo RACING IS LIFE, a escolha foi óbvia: uma moto GULF, neste caso, uma Harley Gulf (uma réplica do Porsche 917 de McQueen no filme), nem mais, nem menos.

A Lord Drake Kustoms criou uma série limitada de

5 unidades deste modelo. A primeira já tem dono (um colecionador privado e entusiasta de McQueen nos Estados Unidos), a segunda unidade, que em breve começará a ser fabricada, foi adquirida por um cliente residente em Abu Dhabi, e as restantes unidades ainda estão disponíveis para quem desejar possuir um tributo único ao grande Steve McQueen. //



**A**  
**ACCESS**  
MOTOR

**xtreme**  
**Shade Xtreme 600**

distribuidor oficial  **LUSOMOTOS**  
VEÍCULOS E ACESSÓRIOS

# Ainda mais

## TECNOLÓGICAS E DESPORTIVAS



» [Galeria de fotos aqui](#)



A Ducati revelou oficialmente as suas novas Multistrada V4, V4 S e V4 Pikes Peak 2025, no mais recente episódio da série Ducati World Première 2025. Estes novos modelos trazem consigo significativas melhorias em eficiência, conforto e tecnologia, reafirmando o compromisso da marca com a inovação e a performance.

**A** Multistrada V4 2025 destaca-se pela introdução de uma tecnologia de desativação prolongada dos cilindros traseiros, que permite uma redução no consumo de combustível de até 6%, aumentando a autonomia da moto. Este sistema desativa os cilindros traseiros não apenas quando a moto está parada, mas também durante a condução a baixa carga, reativando-os automaticamente quando necessário. O motor V4 Granturismo, com 170 cv, continua a ser uma

referência em termos de potência e fiabilidade, com intervalos de manutenção a cada 60.000 km.

Outro destaque é o dispositivo de rebaixamento automático, que torna a Multistrada V4 mais fácil de manobrar a baixas velocidades e em paragens, baixando a altura da moto até 30 mm. Além disso, o novo sistema de suspensão semiativa Skyhook DSS EVO, com um sensor extra na forquilha, melhora a resposta da suspensão em tempo real, garantindo uma condução mais confortável e estável em estradas irregulares.

A Multistrada V4 S 2025 mantém-se como





"A MULTISTRADA V4 PIKES PEAK FOI PROJETADA PARA OS ENTUSIASTAS DA PERFORMANCE DESPORTIVA, COM UMA SUSPENSÃO **ÖHLINS SMART EC 2.0** OTIMIZADA"

um modelo avançado, equipada com um radar dianteiro e traseiro, permitindo funcionalidades como o Adaptive Cruise Control (ACC) e o Blind Spot Detection (BSD). O novo Forward Collision Warning (FCW) foi adicionado ao sistema, alertando o condutor para potenciais colisões. A segurança é reforçada com o Ducati Brake Light, que aciona automaticamente os piscas em travagens de emergência.

No design, a Multistrada V4 foi redesenhada, com uma frente mais agressiva e um farol duplo inspirado nas icônicas Ducati 916 e 1098. A ponteira de escape também foi redesenhada, proporcionando um som mais desportivo.

A Multistrada V4 foi concebida para maximizar o conforto do passageiro, com as malas laterais e a top case reposicionadas para oferecer mais espaço para as pernas. A moto é altamente personalizável, com opções de bancos de diferentes alturas e um kit de suspensão rebaixada, permitindo ajustá-la a diversas configurações de carga e motociclistas.

Em termos de tecnologia, a nova interface do painel TFT a cores de 6,5 polegadas foi melhorada, permitindo um controlo mais intuitivo das funções da moto, incluindo navegação, aquecimento dos punhos e dos bancos. A Ducati Vehicle Observer (DVO), derivada da experiência em MotoGP, melhora a segurança e a performance, ajustando

eletronicamente as funções de ABS, Ducati Wheelie Control (DWC) e Ducati Traction Control (DTC).

Já a Multistrada V4 Pikes Peak foi projetada para os entusiastas da performance desportiva, com uma suspensão Öhlins Smart EC 2.0 otimizada, uma roda dianteira de 17 polegadas e jantes em alumínio forjado, garantindo agilidade e precisão nas curvas. O novo modo de condução Race, exclusivo desta versão, ajusta o mapeamento do motor para uma condução mais desportiva, com uma resposta mais direta do acelerador e um limitador de rotações ajustado para mudanças de caixa mais agressivas.

Com o seu design inspirado nas motos de competição Ducati MotoGP, Superbike e Motocross, a V4 Pikes Peak apresenta gráficos desportivos e um monobraço oscilante, sublinhando o

seu caráter competitivo. A ponteira de titânio Akrapovič, as peças em fibra de carbono e a anodização dourada da forquilha são alguns dos detalhes que realçam a sua exclusividade.

Os novos modelos estarão disponíveis nos concessionários a partir de outubro de 2024, nas cores Ducati Red, Thrilling Black e Arctic White para a V4 e V4 S, enquanto a Pikes Peak será oferecida numa única versão com acabamento exclusivo inspirado no MotoGP.

Com estas inovações, a Ducati eleva o nível da Multistrada V4, oferecendo uma moto que combina conforto, performance desportiva e a mais recente tecnologia, pronta para enfrentar qualquer estrada com segurança e estilo.

Para mais informações, entre em contacto com um concessionário autorizado Ducati. //



# APRESENTAÇÃO *YAMAHA R1 RACE E R1 GYTR*



## Evolução DA LENDA



A Yamaha revelou as suas mais recentes máquinas de corrida, a R1 RACE e a R1 GYTR, continuando a história de sucesso que a marca japonesa tem vindo a construir nas pistas desde 1955. Estas motos representam a próxima geração de desempenho, completamente focadas na competição e no uso em circuito, nomeadamente na Europa.

A ligação da Yamaha ao mundo das corridas começou pouco após a sua fundação, com a vitória da Y-A1 na Mount Fuji Ascent Race, em 1955. Desde então, a marca tornou-se sinónimo de sucesso nas pistas, desde competições locais até ao topo da velocidade mundial. Essa dedicação tem moldado cada moto produzida pela Yamaha, especialmente a gama Supersport.

A R1, lançada em 1998, é um ícone dessa tradição. Com quase três décadas de vitórias e inovação tecnológica, a R1 evoluiu continuamente, beneficiando dos avanços derivados da MotoGP e do Mundial de Superbike (WorldSBK). Desde 2015, a R1 acumulou títulos em campeonatos como o Mundial de Superbike, MotoAmerica e British Superbike, consolidando-se como uma das motos mais bem-sucedidas do desporto motorizado.

A nova R1 RACE, projetada para 2025, é o próximo passo na evolução da lendária R1, inspirada diretamente na YZR-M1 de MotoGP. Com asas aerodinâmicas em fibra de carbono, desenvolvidas pela Yamaha Factory Racing, esta moto oferece não só uma maior estabilidade em alta velocidade, mas também um visual moderno que espelha as motos de competição.

A suspensão KYB de nova geração, com forquilhas invertidas e ajustáveis, melhora a precisão e a estabilidade da R1 RACE, enquanto o sistema de travagem Brembo de competição, incluindo pinças monobloco Stylema, garante um poder de travagem incomparável, permitindo ao motociclista explorar ao máximo o potencial da moto em circuito.

Equipada com o motor CP4 de 998 cc, que produz 200 cv, a R1 RACE oferece uma condução precisa e controlada, ideal para pilotos que procuram o melhor desempenho. O sistema de controlo de aceleração YCC-T com APSG e o pack eletrónico avançado, com funções como Controlo de Tração, Quickshift e modos de seleção de potência, foram desenvolvidos com base na competição, oferecendo uma experiência de condução personalizada e otimizada para pista.

Com a introdução das novas R1 RACE e R1 GYTR, a Yamaha demonstra, mais uma vez, o seu compromisso com o mundo das corridas, garantindo que a lendária linha R1 continua a dominar as pistas.

Para mais informações entre em contacto com um concessionário autorizado Yamaha. //





# Edição limitada E EXCLUSIVA PARA PORTUGAL

A Suzuki acaba de revelar a nova V-Strom 800 DE Heritage, uma edição especial limitada a apenas 25 unidades, disponível exclusivamente para o mercado português.

Inspirada na lendária Suzuki DR650 Djebel de 1991, esta edição especial combina o design clássico com a tecnologia de ponta da Suzuki, criando uma moto que promete proporcionar uma experiência única e emocionante aos verdadeiros amantes da aventura.

Com um preço de 13.499,00€ (IVA incluído), a V-Strom 800 DE Heritage destaca-se pela exclusividade, sendo lançada em duas versões distintas: Adventure e Tourer. Ambas partilham o visual "Heritage", autenticado com uma placa que certifica o caráter especial deste modelo, e vêm equipadas com um conjunto de acessórios Crosspro, incluindo barra de proteção, proteção de motor, proteção de radiador e proteção da bomba de travão. No entanto, cada versão foi concebida para responder a diferentes tipos de aventuras, com acessórios específicos para cada uma delas.

A versão Adventure foi desenvolvida para aqueles que procuram ultrapassar todos os limites em qualquer tipo de terreno. Além do visual exclusivo, esta versão inclui decoração Heritage autenticada, acessórios Crosspro como barra de proteção, proteção de motor, proteção

de radiador e proteção da bomba de travão, uma ponteira de escape Akrapovic, traseira curta rally by Hessler e pneus Continental TKC 70.

Pensada para longas viagens, a versão Tourer oferece máximo conforto e conveniência em cada quilómetro. Esta versão inclui a decoração Heritage autenticada, os acessórios Crosspro com barra de proteção, proteção de motor, proteção de radiador e proteção da bomba de travão, conjunto de três malas Suzuki em alumínio, suportes e fechos de segurança para as mesmas.

Equipadas com um potente motor bicilíndrico paralelo de 776 cc e suspensão de longo curso, ambas as versões mantêm o equilíbrio perfeito entre performance e conforto que fez da V-Strom 800 DE uma das motos mais premiadas da atualidade, com destaque para os três títulos conquistados no Best Moto 2023, da revista Motorcycle.com, e a vitória no prestigiado Alpen Masters.

Esta edição limitada promete elevar a V-Strom 800 DE a um novo patamar de exclusividade. Com apenas 25 unidades disponíveis, a Suzuki convida os apaixonados pela aventura a garantir a sua antes que esgote junto dos concessionários autorizados. //





# Fúria NEGRA



» [Galeria de fotos aqui](#)

Em Madrid, Espanha, o customizador Pepo Rosell, da XTR Pepo, mostra que, quando se trata de personalização de motos, a moderação não faz parte do seu vocabulário.

**C**onhecido pelas suas criações audaciosas e coloridas, Pepo Rosell apresenta a "Black Fury", uma transformação radical de uma Royal Enfield Continental GT 650 de 2019, que capta a atenção pelo seu design ousado e inovador.

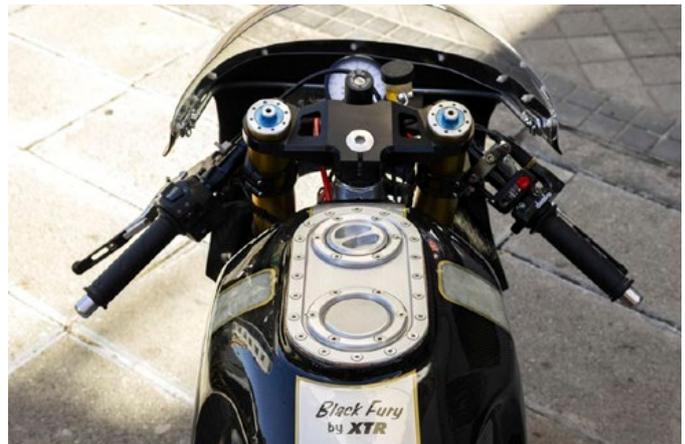
A "Black Fury" começou como uma Continental GT 650 comum, mas o que vemos agora é o resultado de uma profunda metamorfose, em que nenhum detalhe foi deixado ao acaso. O processo de personalização incluiu o desmantelamento completo da moto original, eliminando componentes de fábrica como a suspensão, os travões e todas as carenagens, desde os guarda-lamas até ao depósito de combustível. O subquadro traseiro e o braço oscilante também foram removidos, dando lugar a componentes feitos por medida.

Rosell desenvolveu um novo subquadro para iniciar o projeto e criou um braço oscilante personalizado com peças de um modelo da Ducati Pantah. Suportes de amortecedores feitos por medida foram adicionados e combinados com um par de amortecedores Öhlins ajustáveis com reservatórios externos. Na dianteira, a transformação é igualmente impressionante, com mesas de alumínio feitas por medida que sustentam forquilhas Öhlins invertidas.

O sistema de travagem da GT 650 foi melhorado significativamente, agora com pinças radiais Brembo e discos flutuantes duplos na dianteira. Na traseira, uma pinça Brembo complementa o conjunto, operada através de mangueiras de Kevlar da Fren Tubo e cilindros mestres de uma Ducati 1098. As jantes originais foram substituídas pelas de uma Triumph Daytona 675 R, equipadas com pneus ContiSportAttack da Continental.

Para garantir uma postura de condução desportiva, foram colocados avanços em posição baixa e poisa-pés usinados em CNC. O destaque da "Black Fury", no entanto, são as novas carenagens, totalmente fabricadas em fibra de carbono pela equipa da XTR Pepo. Um depósito de combustível feito à mão, com uma tampa desportiva, domina o centro da moto, à frente de um assento em couro preto de alta qualidade. Atrás do assento, uma secção traseira angular abriga um farol retangular, com a bateria posicionada de forma pouco convencional no topo.

Na parte frontal, a moto exhibe uma carenagem de estilo vintage com dois faróis, sustentados por



suportes de alumínio. O motor também foi alvo de melhorias, recebendo cames da S&S, pistões de alta compressão e um módulo de mapeamento de combustível Power Commander da Dynojet. Filtros de ar DNA e um escape curto e personalizado foram adicionados para melhorar o fluxo de ar.

A "Black Fury" representa o espírito audacioso e a criatividade ilimitada de Pepo Rosell e da XTR Pepo, fazendo jus ao nome com uma aparência feroz e um desempenho igualmente impressionante. //

# Obra DE ARTE

A Bandit9 deu uma nova vida à sua moto EVE Odyssey, com um quadro ainda mais fino em alumínio escovado à mão, moldado como uma bala de precisão.



» [Galeria de fotos aqui](#)



**N**o último ano, muita coisa aconteceu a Daryl Villanueva, o responsável máximo da Bandit9. Ele e a sua equipa de design dedicaram-se a melhorar a EVE Odyssey, feita de alumínio de grau espacial, o mesmo utilizado nas naves espaciais da NASA. O trabalho envolveu engenharia minuciosa e uma busca constante por forma a integrar todos os componentes mecânicos, elétricos e estruturais numa estrutura contínua, singular e desenvolvida internamente, esculpida como uma verdadeira obra de arte.

E valeu a pena. A versão renovada da EVE Odyssey da Bandit9 surge com um design revitalizado. Mantém a icónica forma de projectil de alta velocidade, mas está mais aerodinâmica, assemelhando-se mais a uma bala de arma de precisão do que ao projectil de 9 mm que inspirou a sua antecessora. O depósito está fundido a este quadro de alumínio, projetado e fabricado de raiz. A equipa de design também escondeu o escape dentro do novo quadro, e um monobraço oscilante flui para o corpo, finalizado com o emblema de aço escovado à mão da Bandit9.

A Bandit9 adicionou um monoamortecedor à EVE Odyssey aprimorada, para estabilizar a moto em curvas acentuadas. A equipa de design transformou a forquilha numa peça que se assemelha a uma escultura de arte moderna, tornando-a apelativa ao olhar e funcional ao mesmo tempo. Esconde a suspensão telescópica, que ajuda a tornar a condução mais suave, absorvendo as irregularidades da estrada. A moto está ainda equipada com uma transmissão manual de quatro velocidades e pode atingir velocidades até 110 km/h, com um consumo de cerca de 1,5 L/100 km.

Muitos dos componentes da moto são personalizadas: o guiador de aço, os punhos, as alavancas e os interruptores em alumínio; os espelhos de ampla visão; os faróis e luzes de travão LED brancos; e os indicadores de sinalização.

A troca da tampa do depósito de combustível convencional por uma magnética facilita a abertura, eliminando a necessidade de rodá-la. Os mostradores tradicionais foram substituídos por um subtil velocímetro digital. Até os botões dos comutadores revelam criatividade, como uma pulseira, selando a abordagem artesanal da nova EVE Odyssey. >>





Até agora, a EVE Odyssey da Bandit9 está disponível para encomenda e é enviada para todo o mundo, com as primeiras entregas já realizadas.

A Bandit9 dedicou um ano ao desenvolvimento da moto EVE Odyssey. A equipa de design teve de descobrir como unificar o depósito, o assento, os sinalizadores e todas as outras partes que, convencionalmente, estão separadas no quadro de uma moto, num corpo único com uma apresentação minimalista. É seguro dizer que a Bandit9 conseguiu. "Esta é a verdadeira magia por detrás da nova EVE", afirma Daryl Villanueva. "Ao criar o nosso próprio quadro, não ficámos dependentes de estruturas pré-determinadas

por ninguém. Isto não é uma peça modificada ou personalizada. É um produto totalmente novo."

Para Daryl Villanueva, a série EVE é sinónimo da Bandit9. Não é apenas um produto da marca, mas a própria marca. "Tenho a certeza de que vamos encontrar uma forma para ir ainda mais além. Por agora, precisamos de uma pausa. A EVE Odyssey é um enorme esforço de equipa, e não podia estar mais orgulhoso das pessoas que a tornaram possível. O meu único desejo é que estejam igualmente orgulhosos do trabalho que fizeram. Na minha opinião, esta é a melhor peça que já criámos, e penso que é apenas o começo", conclui o diretor. //



"O TRABALHO ENVOLVEU  
**ENGENHARIA MINUCIOSA**  
E UMA BUSCA  
CONSTANTE POR FORMA  
A INTEGRAR TODOS OS  
COMPONENTES"



# David vs Goliath



## HONDA TRANSALP vs HONDA AFRICA TWIN

Desenhando uma tangente ao lado do óbvio, certamente se aperceberam que estas motos são da mesma marca. Mais gritante ainda, pertencem ao mesmo segmento. Então porquê este jogo das diferenças? Simplesmente porque no centro de uma decisão muitas vezes precisamos de descobrir os argumentos certos, sobretudo aqueles que fazem mais sentido para determinado utilizador.

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



» [Galeria de fotos aqui](#)





**M**esmo não sendo profundos conhecedores da Bíblia, certamente que já ouviram falar da história de David e Golias, relatando a improvável vitória de um mero soldado que derrotou um gigante com uma simples pedra. O uso certo de uma funda para acertar em cheio no meio da testa de tão difícil adversário, deu corpo à parábola das conquistas improváveis, em que o elemento subestimado acaba por vencer graças à sua atitude destemida e assaz engenhoso.

Não querendo à partida revelar que a história

se repete na batalha entre estes dois modelos, a analogia acaba por fazer sentido quando olhamos para o desafio. A Honda idealizou a Transalp e a Africa Twin com objectivos e públicos alvo diferentes, mas no entanto, estas máquinas são ambas capazes de fazer o mesmo. Vamos então folhear a brochura e perceber o que oferecem...

A CRF 1100L Africa Twin sofreu algumas alterações para este ano, mas manteve o purismo aventureiro da jante 21", diferenciando-se da proposta mais estradista (com jante 19", suspensões electrónicas e maior capacidade do depósito) da sua irmã gêmea conhecida como Adventure Sports. O seu motor foi trabalhado a nível da abertura de válvulas, do módulo electrónico da injeção e do

sistema de escape, compatibilizando-a com a nova norma europeia de emissões Euro 5+. Muito embora não exista ganho de potência (mantêm-se os 100 cv), os valores de binário aumentaram 7% (subiram para os 112 Nm) e surgem mais cedo no espectro de rotações (agora às 5500 rpm).

Um novo ecrã ajustável em 5 posições facilita-nos a vida nas tiradas mais longas e as jantes montam agora pneus sem câmara de ar (tubeless). A caixa de velocidades de dupla embraiagem (o conhecido sistema DCT) está disponível em ambas as versões. No campo da electrónica nada mudou, continuamos a ter uma IMU dedicada a fazer trabalhar as ajudas, e um ecrã táctil com capacidade de navegação por mapa (com app específica da marca, compatível com Android Auto e Apple Car Play).

A Africa Twin mantém a sua personalidade aprazível, que sempre se revelou fácil de explorar, sendo perdulária no limite e uma das mais acessíveis maxi-trail do segmento.

A XL 750 Transalp chegou há pouco mais de um ano. O seu legado merecia uma sólida continuidade e o mercado acolheu-a de forma muito positiva. E não é para menos, visto que o segmento das trail de média cilindrada está mais forte do que nunca, um verdadeiro circo de feras. Mantendo uma geometria simpática e acessível, a sua jante dianteira de 21" (neste caso montando pneus com câmara de ar) sugere uma polivalência direccionada para o fora de estrada. A sua plataforma é partilhada com a Hornet, cujo ex-libris é o bicilíndrico paralelo de 755 cc que bebita 91,8 cv e 75 Nm. Estes valores motrizes associados aos seu >>

*"A HONDA IDEALIZOU A TRANSALP E A AFRICA TWIN COM OBJECTIVOS E PÚBLICOS ALVO DIFERENTES, MAS NO ENTANTO, ESTAS MAQUINAS SÃO AMBAS CAPAZES DE FAZER O MESMO. "*





"NUM CONTEXTO DE QUOTIDIANO CIDADINO, AMBAS SÃO CAPAZES DE NOS **FACILITAR A VIDA** NOS TORTUOSOS MOMENTOS DE TRÂNSITO CERRADO. "

baixo peso (208 kg a cheio), fazem com que tenha exactamente a mesma relação peso/potência que a Africa Twin (que pesa 231 kg na versão sem DCT), e nas próximas linhas iremos explicar-vos o que isso significa...

Aparte da sua simplicidade geral, temos os requisitos mínimos para podermos moldar-lhe a personalidade, com mapas de condução que modelam as ajudas electrónicas convencionais (sem IMU) e um ecrã TFT colorido com capacidade de conectividade a um smartphone (com possibilidade de navegação simplificada, vulgo "turn-by-turn").

A Transalp destaca-se graças ao fantástico motor que monta. As suas linhas clássicas e algo discretas escondem uma moto que gosta de nos desafiar, mas sempre com o azimute apontado a uma surpreendente facilidade de condução.

É chegado o momento de perceber onde estão os quase 5k euros que as separam (Africa Twin desde 15325 € e Transalp desde 10700 €), e acreditem que não foi um trabalho fácil porque este David consegue facilmente colocar um Golias de sobreaviso..

Num contexto de quotidiano citadino, ambas são capazes de nos facilitar a vida nos tortuosos momentos de trânsito cerrado. A posição de condução é mais "espaçosa" na AT, estamos com os braços mais abertos e com as pernas mais esticadas, sendo que existe também uma sensação de maior volumetria do conjunto. Os motores são responsivos e complacentes nas baixas rotações, as embraiagens são leves e a caixa de velocidades funciona directa, suavemente e sem soluços. Nos momentos de maior aperto, a Transalp ganha vantagem pela sua maior agilidade e sensação de centro de gravidade mais baixo. Não



# ENDLESS EVOLUTION



## C5



[WWW.GOLDENBAT.PT](http://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 HONDA TRANSALP vs HONDA AFRICA TWIN



só vamos mais perto do chão (são 40 mm de diferença na distância ao solo), como temos uma menor distância entre eixos. Curiosamente colocamos com a mesma facilidade (com o assento da Africa Twin na posição mais baixa) os pés no chão, visto que os 850 mm de altura são iguais nas duas unidades. A Honda não trabalha ao acaso, nem nós acreditamos em coincidências...

A afinação das suspensões da Transalp privilegia o conforto (sendo que na África Twin temos regulação total em ambos os eixos, uma solução técnica de qualidade superior), e conseguimos rolar tranquilamente sem medo de maiores sobressaltos. A capacidade de carga dá-nos uma margem de confiança extra, no caso de quisermos montar uma Top-Case ou até mesmo se quisermos fazer faenas no meio dos automóveis com malas laterais.

Mas este tipo de solução rima com estrada aberta, explorar o mundo, ou apenas levar a patroa a almoçar fora. Aqui nota-se uma clara vantagem da máquina maior, em que a estabilidade derivada de uma maior inércia revela-se crucial para um maior conforto de rolamento. Outros parâmetros favorecem a experiência, tais como o cruise control ou a possibilidade de podermos ajustar o ecrã deflector para desviar a carga aerodinâmica do capacete. Até mesmo a presença das protecções de punhos mostra-se contextual neste cenário. O maior binário do motor 1100 ajuda nas recuperações e dá-nos uma maior sensação de segurança, sabendo que podemos contar com o punho direito sem termos de passar de caixa. O formato do assento e a sua densidade não merece quaisquer comentários depreciativos em ambos os modelos, assim como a ausência de vibrações indesejáveis nos regimes em que rodamos a velocidades “legais”.

Quando começamos a colocar questões mais sérias à ciclística, o espectro muda radicalmente. Nas secções mais encadeadas, a Transalp deixa de ser a miúda sonsa que toca flauta na banda da escola e salta para cima da mesa com vontade de pagar shots de tequila a toda a gente!

Que motor. A sua vontade incontrolável de subir de rotação e a explosividade que não consegue conter, transfigura a experiência de condução e ficamos na dúvida se a ciclística irá acompanhar toda esta exuberância. Era imperativo um quick-shifter de série, e uma suspensão traseira com mais afinação do que meramente a pré-carga, porque rapidamente percebemos que estamos a dar-lhe bolas a mais para tão delicado malabarismo. E a culpa é do bloco motriz, que não nos deixa ficar sossegados. No outro lado >>>

A rider wearing a black helmet and protective gear is riding a red, white, and blue Honda Africa Twin motorcycle on a paved road. The motorcycle is in motion, with a blurred background of trees and a clear blue sky. The rider is leaning slightly forward, and the motorcycle's front fairings and wind deflector are prominent. The overall scene conveys a sense of adventure and performance.

1084 CC  
102 CV  
15 325 €

» Mais dados técnicos aqui

## COMPARATIVO HONDA TRANSALP vs HONDA AFRICA TWIN



da trincheira, a Africa Twin assegura-nos que tudo irá correr bem, mesmo se lhe pedirmos para falar latim.

Estável, sempre bem plantada, o seu motor menos explosivo serve-se do binário para carregar velocidade em ângulo, muito embora seja ligeiramente mais lenta nas mudanças de direcção. A maior eficácia do seu envelope dinâmico é sustentada pelo equilíbrio geral do conjunto, ao invés do claro - e divertido - improvisado a que estamos sujeitos na Transalp (até mesmo no campo da travagem temos uma maior mordacidade e uma acutilância mais desportiva). A analogia que pinta o cenário é a de levarmos ao parque um Pastor Alemão ou um Jack Russel Terrier (o cão do filme "A Máscara", lembram-se?)...

Quando acabou o asfalto e a poeira se levantou, outra mudança de paradigma foi observada. O que poderíamos esperar ser uma vantagem da Transalp, a sua agilidade, foi abafada pela neutralidade de reacções da Africa Twin. Passamos a explicar. A África Twin passeia toda a sua elegância nestas condições de baixo atrito. As suspensões filtram as irregularidades e potenciam a tracção da roda traseira, e a sua boa distribuição de massas ajudam a prever o movimento seguinte para recuperar o controlo da máquina. Tudo acontece de modo fluido. No caso da Transalp as reacções são sempre mais bruscas, muito por culpa da acção da suspensão posterior e da explosividade do motor. Nada de assustador, entenda-se, até porque depois de nos habituarmos a este divertido rodeo, desligamos toda a electrónica para potenciar ao máximo a diversão. Ainda sobre a electrónica, depois de nos adaptarmos ao estapafúrdio número de botões existentes nos seus comutadores, a Africa Twin revela uma maior sofisticação no funcionamento das suas ajudas. Também gostaríamos que a Transalp viesse equipada de origem com uma protecção de cárter, sobretudo para protecção dos colectores.

Estas serão as principais características que definem as diferenças entre estas duas propostas da marca da asa dourada. A Africa Twin exala um enorme equilíbrio geral, com muito poucas falhas a apontar, ao passo que a Transalp consegue resolver quase todas as suas carências no catálogo de acessórios. Dizemos este quase...porque a distância ciclística e tecnológica é evidente. Honestamente, não é menos moto por isso, e a sua atitude compensa alguma falta de refinamento em relação à grande rainha do deserto. Um David que se agiganta perante um Golias que acaba por lhe ganhar respeito. Lembram-se de mencionarmos que têm a mesma relação peso/potência? //



755 CC  
91,8 CV  
10 700 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



# Elegância RETRO

*DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT*

Aquando do lançamento da gama Scrambler, a Ducati quis passar a mensagem de um estilo de vida mais descontraído e voltado para a personalização, ideal para uma nova geração que valoriza mais a estética do que a performance. Será que conseguiu?

Texto: André Sanches Fotos: Luis Duarte



» [Galeria de fotos aqui](#)





**A** concorrência direta da Nightshift não é muito evidente. Quem procura uma Scrambler da Ducati, o seu dilema é escolher entre a Icon, a Nightshift ou a Desert Sled. O motor das Ducati Scrambler tem uma configuração em V a 90°, arrefecido a ar, baseado no motor da antiga Ducati Monster 796. Com uma potência de 72 cv às 8250 rpm e um binário de 66,2 Nm às 5700 rpm, esta unidade motriz não se destaca pela potência, mas pela sua fiabilidade e charme.

A entrega de potência é suave e previsível, com um razoável binário disponível a baixas rotações, o que torna a moto perfeita para conduzir de forma descontraída. Apesar de não proporcionar um desempenho extremo, os 72 cv que o pequeno pompone disponibiliza são mais do que suficientes para provocar sorrisos, confiando na agilidade da sua ciclística.

A simplicidade da Ducati Scrambler Nightshift é uma das suas grandes qualidades. Basta ligar o motor e partir para a estrada. A caixa de





"QUEM PROCURA UMA SCRAMBLER DA DUCATI,  
O SEU DILEMA É ESCOLHER ENTRE A **ICON**, A  
**NIGHTSHIFT** OU A **DESERT SLED**. "





*"OS PNEUS PIRELLI MT60, COM UM VISUAL OFF-ROAD, FUNCIONAM SURPREENDENTEMENTE BEM EM VÁRIAS CONDIÇÕES"*

velocidades é precisa e a embraiagem tem um accionamento leve, tornando a moto divertida e prática para o uso urbano. O som do escape, apesar de ser controlado pelas restrições da norma Euro-5, ainda oferece um toque nostálgico de personalidade.

Como seria de esperar de um motor L-twin de baixa rotação, o consumo de combustível é moderado. A Ducati afirma que a Nightshift consome cerca de 5,2 l/100 km. Com um depósito de 13,5 litros, a autonomia ronda os 240 km, o que é mais do que aceitável para este segmento.

Apesar do visual da Nightshift ser mais agressivo, com espelhos nas extremidades do guiador e um estilo retro, a posição de condução é bastante relaxada. O guiador reto coloca o condutor numa posição um pouco mais avançada, mas sem ser desconfortável, mesmo em deslocações mais

longas.

A suspensão traseira, ajustável apenas em pré-carga, é confortável sem sacrificar a estabilidade. A Nightshift pesa 173 kg a seco, o que a torna ágil e fácil de manobrar, seja em estradas rápidas ou no trânsito urbano.

Os pneus Pirelli MT60, com um visual off-road, funcionam surpreendentemente bem em várias condições, oferecendo boa aderência e confiança ao motociclista. A leveza e agilidade da moto, combinadas com a suspensão equilibrada, tornam-na muito divertida de conduzir.

A Scrambler Nightshift está equipada com um disco de travão único de 330 mm à frente e ABS em curva. Este sistema de travagem é eficiente e não intrusivo, garantindo segurança sem comprometer o prazer de condução.

Além do ABS em curva, a Nightshift vem



803 CC  
72 CV  
12 645 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)



## TESTE *DUCATI SCRAMBLER NIGHTSHIFT*



equipada com piscas em LED e uma porta USB debaixo do assento. Não conta com controlo de tração, o que pode decepcionar alguns, mas a sua suave entrega de potência e a excelente aderência dos pneus compensam a ausência dessa tecnologia.

A Ducati Scrambler Nightshift continua a apresentar as qualidades que tornaram esta linha tão popular: facilidade de condução, diversão, leveza e um motor cheio de carácter.

Apesar do preço algo elevado, associado ao prestígio da marca, a Nightshift continua a ser uma excelente escolha para quem procura entrar no mundo Ducati, seja como primeira moto, uma segunda moto mais prática para o dia-a-dia urbano, ou simplesmente como complemento de uma coleção.

Tal como os outros modelos da gama Scrambler, a Nightshift é altamente personalizável. Está disponível uma vasta gama de acessórios, desde escapes a componentes estéticos, permitindo ao seu proprietário adaptar a moto ao seu gosto pessoal.

Além disso, a Ducati também tem uma linha de vestuário e acessórios de moda, para complementar o estilo único da Scrambler. //







# A embraiagem MÁGICA

*HONDA CB 650 R E-CLUTCH*

A Honda foi sempre pioneira no desenvolvimento de novas tecnologias ao serviço das duas rodas. Aproveitando o restyling das suas desportivas tetracilíndricas de média cilindrada, a marca da asa dourada surpreendeu o mundo com o aparecimento da E-clutch, um novo sistema de embraiagem automática electrónica. À boleia da naked CB 650 R, vamos testá-la.

Texto: Pedro Alpiarça Fotos: Luis DUarte





"TODA A **ILUMINAÇÃO** É LED, COM AS ÓPTICAS DIANTEIRAS E TRASEIRAS DE GRANDES DIMENSÕES QUE ASSEGURAM UMA BOA VISIBILIDADE. "

Imaginemos a seguinte receita. Uma embraiagem dupla (DCT), um sistema de quick-shifter e uma caixa de velocidades convencional que foram cuidadosamente misturados e colocados no clássico forno de um bloco motriz tetracilíndrico.

O resultado é a nova E-Clutch, uma embraiagem electrónica que nos fará descansar a mão esquerda para todo o sempre. Isto é...se assim o desejarmos.

Imaginar um mundo onde podemos ter o controlo das mudanças engrenadas com o habitual selector de pé, sem nunca deixarmos o motor ir abaixo nos momentos de maior distração (ou de pura nabice) é algo saído de um livro de magia do miúdo com o raio da cicatriz na testa. Adiante...

A nova Honda CB 650 R foi um dos modelos escolhidos para dar luz a esta inovação. Na verdade apenas passou por um ligeiro restyling estético (no

farol dianteiro, farolim traseiro e nas entradas de ar junto ao depósito) assim como um remapeamento do motor para melhorar a entrega nos baixos regimes, algo que a arquitectura deste bloco sempre agradece. Outro dos melhoramentos foi o mostrador digital TFT colorido (com capacidade de ligação ao smartphone via app dedicada) já conhecido nas novas Hornet e Transalp.

A razão pela qual a marca da asa dourada decidiu mostrar esta inovação numa plataforma tão intemporal, deve-se sobretudo à suavidade da sua entrega. Esta tecnologia acaba por se revelar bem mais simples do que o digital apelido possa indicar.

Existem dois pequenos motores que fazem actuar os pratos de embraiagem de acordo com parâmetros específicos: posição do acelerador, mudança engrenada, pressão do pé no selector e velocidade da roda. O sistema em si apenas acrescenta mais 2 Kg ao peso total da moto



649 CC  
94 CV  
9400 €

» [Mais dados técnicos aqui](#)





*"EXISTEM DOIS PEQUENOS MOTORES QUE FAZEM ACTUAR OS PRATOS DE EMBRAIAGEM DE ACORDO COM PARÂMETROS ESPECÍFICOS"*

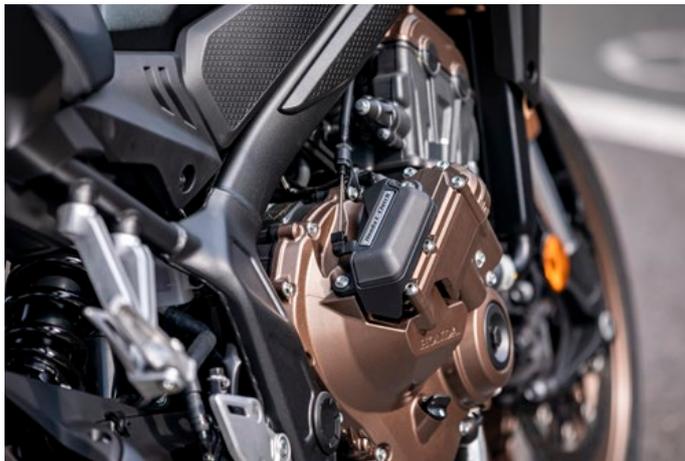
e o mesmo fica posicionado (de modo pouco protuberante) no lado direito do motor, por cima da tampa da embraiagem.

O resultado prático desta inovação é muito mais intuitivo do que possa indiciar a complexidade do seu conceito. Basta esquecer a manete esquerda. A primeira velocidade engrena-se com o motor a trabalhar (na primeira vez, a medo, obviamente), e aceleramos para dar início ao movimento. As restantes passagens caixa são feitas adoptando o princípio de um quick-shifter.

Mas existem aqui pormenores subtis que têm bastante interesse. Em toda a experiência conseguimos perceber o requinte tecnológico de sentirmos a embraiagem a ser efectivamente

utilizada. Numa subida sentimos o deslizar da mesma para suavizar o arranque, tal como o faríamos manualmente, prolongando o "ponto de embraiagem". Se pararmos com outra velocidade engrenada que não a primeira, o sistema não deixa o motor morrer e avisa-nos, de forma bastante clara no mostrador, que temos de reduzir as mudanças. Até podemos sentir a embraiagem a trabalhar quando rolamos em 2ª quase parados, situação bastante comum quando manobramos no meio do trânsito. Outra das epifanias que descobrimos foi a possibilidade de podermos engrenar uma mudança abaixo com o acelerador parcialmente aberto, numa situação de ultrapassagem por exemplo (um quick-shifter convencional não o deixa fazer). Genialmente»





"OUTRO DOS MELHORAMENTOS FOI O **MOSTRADOR DIGITAL TFT COLORIDO** (COM CAPACIDADE DE LIGAÇÃO AO SMARTPHONE ..."

simples. A qualquer momento, podemos accionar a manete e tomar conta dos acontecimentos ou até mesmo desligar o E-Clutch no menu interno.

A CB 650 R ganha uma nova dimensão com esta tecnologia. O seu motor tetracilíndrico, com a sua identidade própria, está cada vez mais isolado. O mundo é agora dos bicilíndricos. Mas a sua falta de urgência na resposta é compensada com uma linearidade ímpar, que dá muito gozo ao ser explorada até às mais altas rotações. E o som que emana é absolutamente sagrado.

O seu conjunto ciclístico acompanha esta desportividade latente com a cerimónia adequada, confortável que baste sem deixar de ser acutilante quando necessário.

Até a posição das pernas mais encolhida, dá-nos a liberdade de escolhermos o momento de sairmos fora da moto para curvar, sem que se sinta estranheza corporal nas alturas em que temos de nos portar decentemente.

A qualidade de construção está uns furos acima da concorrência e os pormenores continuam a fazer a diferença (de salientar o bonito conjunto de colectores e os tons cobre utilizados no motor).

O novo sistema E-clutch da Honda é muito mais do que iniciar o movimento ao estilo de um DCT, e passar de caixa com um Quick-shifter. O cérebro electrónico consegue ter a sensibilidade de utilização convencional da embraiagem.

Gostei bastante e surpreendeu-me, confesso. Por mais 300€ é sem dúvida uma mais valia, sobretudo se pensarmos que equipar o modelo com um convencional quickshifter custará quase o mesmo (250 €) sem ter as mesmas vantagens dinâmicas e práticas. Estimada Honda, venham mais modelos com E-Clutch por favor, nós ficámos fãs...//



# MOTOS NOVAS



*Características*  
*Dados técnicos*  
*Preços*

Todas  
as informações  
sobre **motos**  
**novas**  
estão aqui em  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



ANDAR DE MOTO



Este segmento de mercado é aquele em que todas as marcas apostam forte na performance, em tecnologia e no design. Cobrindo todas as tipologias de motociclo e com ofertas para os diferentes estilos, propósitos e tamanhos de carteira, nas páginas seguintes vai poder ver o que de melhor existe no mundo das motos.

**D**esde os modelos repletos de cromados aos modelos repletos de tecnologia, dos mais desportivos aos mais capazes de dar voltas ao mundo, passando por aqueles que à sua passagem não deixam ninguém indiferente, é neste segmento que as marcas apostam forte para exibirem o seu nível de engenharia, a mestria do seu fabrico, a sua capacidade de inovação e a qualidade dos seus produtos. Por essa razão são as que mais frequentemente evoluem para novos modelos, aquelas cuja manutenção é mais onerosa e as que exibem etiquetas de preço mais impressionantes. São na sua generalidade motos que requerem bastante experiência de condução e grande disponibilidade financeira para que possam ser verdadeiramente desfrutadas. //



Motos >900cc

Leia aqui o teste



**APRILIA TUONO V4**

Preço: € 17.399  
Potência: 175 cv  
Peso: 209 kg



Leia aqui o teste



**APRILIA RSV4**

Preço: € 20.999  
Potência: 201 cv  
Peso: 202 kg



**BMW R 1250 RS**

Preço: € 17.326  
Potência: 136 cv  
Peso: 243 kg



Leia aqui o teste



**BMW S 1000 XR**

Preço: € 20.450  
Potência: 170 cv  
Peso: 227 kg



Leia aqui o teste



**BMW S 1000 RR**

Preço: € 21.645  
Potência: 210 cv  
Peso: 197 kg



**BMW M 1000 XR**

Preço: € 26.880  
Potência: 201 cv  
Peso: 223 kg





### BMW M 1000 R

**Preço:** € 23.580  
**Potência:** 210 cv  
**Peso:** 199 kg



### BMW M 1000 RR

**Preço:** € 34.665  
**Potência:** 212 cv  
**Peso:** 192 kg



Leia aqui o teste



### BMW R 1250 RT

**Preço:** € 22.770  
**Potência:** 136 cv  
**Peso:** 279 kg



Leia aqui o teste



### BMW K 1600 GT

**Preço:** € 28.335  
**Potência:** 160 cv  
**Peso:** 343 kg



### BMW K 1600 GTL

**Preço:** € 30.456  
**Potência:** 160 cv  
**Peso:** 358 kg



### BMW K 1600 B

**Preço:** € 28.590  
**Potência:** 160 cv  
**Peso:** 344 kg



Motos >900cc



**BMW K 1600 GRAND AMERICA**

Preço: € 31.821  
Potência: 160 cv  
Peso: 367 kg



Leia aqui o teste



**BMW R 1250 R**

Preço: € 16.426  
Potência: 136 cv  
Peso: 239 kg



Leia aqui o teste



**BMW S 1000 R**

Preço: € 16.840  
Potência: 165 cv  
Peso: 199 kg



Leia aqui o teste



**BMW R 18**

Preço: € 22.176  
Potência: 91 cv  
Peso: 345 kg



**BMW R 18 CLASSIC**

Preço: € 24.646  
Potência: 91 cv  
Peso: 365 kg



**BMW R 18 ROCTANE**

Preço: € S/D  
Potência: 91 cv  
Peso: S/D





### BMW R 18 B

**Preço:** € 30.176  
**Potência:** 91 cv  
**Peso:** 398 kg



Leia aqui o teste



### BMW R18 TRANSCONTINENTAL

**Preço:** € 31.805  
**Potência:** 91 cv  
**Peso:** 427 kg



### BMW R 12

**Preço:** € 15.905  
**Potência:** 95 cv  
**Peso:** 227 kg



### BMW R 12 NINET

**Preço:** € 18.815  
**Potência:** 109 cv  
**Peso:** 220 kg



### BMW R 1250 GS ADVENTURE

**Preço:** € 21.700  
**Potência:** 136 cv  
**Peso:** 268 kg



### BMW R 1300 GS

**Preço:** € 21.160  
**Potência:** 145 cv  
**Peso:** 237 kg (a seco)



Motos >900cc



**BMW R 1300 GS ADVENTURE**

Preço: € S/D

Potência: 145 cv

Peso: 268 kg (a seco)



**BRIXTON CROMWELL 1200**

Preço: € 10.999

Potência: 83 cv

Peso: 235 kg



**BRIXTON CROMWELL 1200 X**

Preço: € 11.499

Potência: 83 cv

Peso: 236 kg



Leia aqui o teste



**DUCATI DIAVEL V4**

Preço: € 27.345

Potência: 168 cv

Peso: 236 kg



**DUCATI XDIAVEL DARK**

Preço: € 21.895

Potência: 160 cv

Peso: 247 kg



**DUCATI XDIAVEL S**

Preço: € 26.195

Potência: 160

Peso: 249 kg





### DUCATI XDIAVEL NERA

Preço: S/D

Potência: 160 cv

Peso: 247 kg



### DUCATI HYPERMOTARD 950

Preço: € 15.495

Potência: 114 cv

Peso: 200 kg



### DUCATI HYPERMOTARD 950 SP

Preço: € 18.795

Potência: 114 cv

Peso: 178 kg



### DUCATI HYPERMOTARD 950 RVE

Preço: € 16.445

Potência: 114 cv

Peso: 200 kg



### DUCATI MONSTER

Preço: € 12.645

Potência: 111 cv

Peso: 188 kg



Leia aqui o teste

### DUCATI MONSTER+

Preço: € 13.045

Potência: 111 cv

Peso: 188 kg



Motos >900cc

Leia aqui o teste



**DUCATI MONSTER SP**

Preço: € 15.595  
Potência: 111 cv  
Peso: 186 kg



**DUCATI MULTISTRADA V4**

Preço: € 20.495  
Potência: 170 cv  
Peso: 240 kg



**DUCATI MULTISTRADA V4 S**

Preço: € 24.595  
Potência: 170 cv  
Peso: 243 kg



**DUCATI MULTISTRADA PIKES PEAK**

Preço: € 31.445  
Potência: 170 cv  
Peso: 239 kg



Leia aqui o teste



**DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY**

Preço: € 27.895  
Potência: 170 cv  
Peso: 260 kg



**DUCATI MULTISTRADA V2**

Preço: € 15.495  
Potência: 113 cv  
Peso: 222 kg



# **MOTO CENTER**<sup>®</sup>

ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO

## **A VOSSA OFICINA MOTO CENTER!**



**NESTE OUTONO/INVERNO,  
MARQUE UMA “REVISÃO”  
PARA A SUA MOTA**

### **Morada**

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

### **Contactos**

Telefone: 217271590  
217271584

### **Email**

geral@motocenter.pt

Motos >900cc

Leia aqui o teste



**DUCATI MULTISTRADA V2 S**

Preço: € 15.495  
Potência: 113 cv  
Peso: 225 kg



**DUCATI MULTISTRADA V4 S GRAND TOUR**

Preço: € 27.795  
Potência: 170 cv  
Peso: S/D



**DUCATI MULTISTRADA V4 RS**

Preço: € 38.195  
Potência: 180 cv  
Peso: S/D



**DUCATI SUPERSPORT 950**

Preço: € 15.395  
Potência: 110 cv  
Peso: 210 kg



**DUCATI SUPERSPORT 950 S  
(TESTE)**

Preço: € 17.595  
Potência: 110 cv



**DUCATI PANIGALE V2**

Preço: € 19.995  
Potência: 155 cv  
Peso: 200 kg





### DUCATI PANIGALE V4

**Preço:** € 27.595

**Potência:** 215 cv

**Peso:** 198,5 kg



### DUCATI PANIGALE V4 S

**Preço:** € 33.195

**Potência:** 215 cv

**Peso:** 195,5 kg



### DUCATI PANIGALE V4 R

**Preço:** € 40.495

**Potência:** 218 cv (240,5 cv pista)

**Peso:** 193,5 kg



### DUCATI STREETFIGHTER V4

**Preço:** € 23.995

**Potência:** 208 cv

**Peso:** 201,5 kg



### DUCATI STREETFIGHTER V4 S

**Preço:** € 27.495

**Potência:** 208 cv

**Peso:** 197,5 kg



### DUCATI STREETFIGHTER V2

**Preço:** € 18.995

**Potência:** 153 cv

**Peso:** 200 kg



Motos >900cc

Leia aqui o teste



**DUCATI DESERTX**

Preço: € 16.895  
Potência: 110 cv  
Peso: 223 kg



**DUCATI DESERTX RALLY**

Preço: € 21.745  
Potência: 110 cv  
Peso: S/D



**H-D ROAD KING SPECIAL**

Preço: € 29.600  
Potência: 93 cv  
Peso: 366 kg



**H-D STREET GLIDE**

Preço: € 32.700  
Potência: 107 cv  
Peso: 368 kg



**H-D ROAD GLIDE**

Preço: € 32.700  
Potência: 107 cv  
Peso: 380 kg



**H-D ROAD GLIDE LIMITED**

Preço: € 35.000  
Potência: 87 cv  
Peso: 423 kg





### H-D ULTRA LIMITED

Preço: € 34.800  
Potência: 87 cv  
Peso: 416 kg



### H-D SOFTAIL

Preço: € 17.600  
Potência: 86 cv  
Peso: 297 kg



Leia aqui o teste



### H-D STREET BOB

Preço: € 18.200  
Potência: 94 cv  
Peso: 297 kg



### H-D LOW RIDER S

Preço: € 23.600  
Potência: 105 cv  
Peso: 308 kg



### H-D LOW RIDER ST

Preço: € 25.300  
Potência: 105 cv  
Peso: 327 kg



### H-D SPORT GLIDE

Preço: € 20.900  
Potência: 82 cv  
Peso: 317 kg



Motos >900cc



**H-D FAT BOB**

Preço: € 23.000  
Potência: 93 cv  
Peso: 306 kg



**H-D BREAKOUT**

Preço: € 30.500  
Potência: 102 cv  
Peso: 310 kg



**H-D FAT BOY**

Preço: € 27.100  
Potência: 94 cv  
Peso: 317 kg



**H-D HERITAGE CLASSIC**

Preço: € 27.700  
Potência: 94 cv  
Peso: 330 kg



**H-D PAN AMERICA 1250**

Preço: € 20.000  
Potência: 150 cv  
Peso: 245 kg



**H-D PAN AMERICA 1250 SPECIAL**

Preço: € 21.300  
Potência: 150 cv  
Peso: 258 kg





### H-D NIGHTSTER

**Preço:** € 16.300  
**Potência:** 89 cv  
**Peso:** 221 kg



Leia aqui o teste



### H-D NIGHTSTER SPECIAL

**Preço:** € 17.300  
**Potência:** 89 cv  
**Peso:** 225 kg



Leia aqui o teste



### H-D SPORTSTER S

**Preço:** € 18.300  
**Potência:** 121 cv  
**Peso:** 228 kg



### HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE

**Preço:** € 23.000  
**Potência:** 217 cv  
**Peso:** 200 kg



### HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP

**Preço:** € 27.000  
**Potência:** 217 cv  
**Peso:** 201 kg



### HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP C.E.

**Preço:** € 33.500  
**Potência:** 217 cv  
**Peso:** 200 kg



Motos >900cc

Leia aqui o teste



**HONDA NT1100**

Preço: € 15.000  
Potência: 102 cv  
Peso: 238 kg



**HONDA GL1800 GOLD WING**

Preço: € 30.200  
Potência: 126 cv  
Peso: 367 kg



**HONDA GL1800 GOLD WING TOUR**

Preço: € 39.000  
Potência: 126 cv  
Peso: 367 kg



**HONDA CB1000R**

Preço: € 14.350  
Potência: 145,5 cv  
Peso: 213 kg



**HONDA CB1000R BLACK EDITION**

Preço: € 15.860  
Potência: 145,5 cv  
Peso: 214 kg



**HONDA CMX1100 REBEL**

Preço: € 11.100  
Potência: 85 cv  
Peso: 223 kg





NOVO 2024

SZ-R  
EVO

PROTEÇÃO **COMO**  
PRIORIDADE



Rounder, Smoother & Stronger Shell  
**R75**  
SHAPE

PINLOCK 120  
Included

DESCOBRIR EM **myBihr.com**

ARAIHELMET.EU | @ARAIEU | f t i o

Motos >900cc



**HONDA AFRICA TWIN**

Preço: € 15.325  
Potência: 102  
Peso: 231 kg



**HONDA AFRICA TWIN ADVEN. SPORTS**

Preço: € 19.425  
Potência: 102 cv  
Peso: 243 kg



**INDIAN SCOUT CLASSIC**

Preço: € 15.690  
Potência: 105 cv  
Peso: 252 kg



**INDIAN SCOUT BOBBER**

Preço: € 15.390  
Potência: 105 cv  
Peso: 246 kg



**INDIAN SPORTS SCOUT**

Preço: € 15.690  
Potência: 105 cv  
Peso: 248 kg



**INDIAN SUPER SCOUT**

Preço: € 18.990  
Potência: 105 cv  
Peso: 268 kg





### INDIAN 101 SCOUT

Preço: € 18.990  
Potência: 111 cv  
Peso: 249 kg



### INDIAN SCOUT

Preço: € 15.490  
Potência: S/D  
Peso: 256 kg



### INDIAN SCOUT BOBBER 1133CC

Preço: € 15.890  
Potência: S/D  
Peso: 252 kg



### INDIAN SCOUT BOBBER TWENTY

Preço: € 16.690  
Potência: S/D  
Peso: 260 kg



### INDIAN SCOUT ROGUE

Preço: € 16.190  
Potência: S/D  
Peso: 250 kg



### INDIAN FTR

Preço: € 11.990  
Potência: S/D  
Peso: 233 kg



Motos >900cc



**INDIAN FTR SPORT**

Preço: € 17.190  
Potência: S/D  
Peso: 237 kg



Leia aqui o teste



**INDIAN FTR R CARBON**

Preço: € 18.990  
Potência: S/D  
Peso: 235 kg



**INDIAN CHIEF DARK HORSE**

Preço: € 19.390  
Potência: S/D  
Peso: 304 kg



**INDIAN CHIEF BOBBER DARK HORSE**

Preço: € 21.790  
Potência: S/D  
Peso: 315 kg



**INDIAN SUPER CHIEF LIMITED**

Preço: € 24.590  
Potência: S/D  
Peso: 335 kg



Leia aqui o teste



**INDIAN SPORT CHIEF**

Preço: € 22.490  
Potência: S/D  
Peso: 311 kg





### INDIAN SPRINGFIELD

Preço: € 30.290  
Potência: S/D  
Peso: 376 kg



### INDIAN SPRINGFIELD DARK HORSE

Preço: € 30.790  
Potência: S/D  
Peso: 358 kg



### INDIAN CHIEFTAIN DARK HORSE

Preço: € 32.790  
Potência: S/D  
Peso: 373 kg



### INDIAN CHIEFTAIN LIMITED

Preço: € 32.290  
Potência: S/D  
Peso: 373 kg



### INDIAN CHALLENGER DARK HORSE

Preço: € 33.390  
Potência: S/D  
Peso: 381 kg



### INDIAN CHALLENGER LIMITED

Preço: € 32.890  
Potência: S/D  
Peso: 381 kg



Motos >900cc



**INDIAN ROADMASTER**

Preço: € 34.390  
Potência: S/D  
Peso: 398 kg



**INDIAN ROADMASTER DARK HORSE**

Preço: € 35.190  
Potência: S/D  
Peso: 403 kg



**INDIAN ROADMASTER LIMITED**

Preço: € 34.990  
Potência: S/D  
Peso: 403 kg



**INDIAN PURSUIT DARK HORSE**

Preço: € 35.790  
Potência: S/D  
Peso: 373 kg



**INDIAN PURSUIT LIMITED**

Preço: € 35.290  
Potência: S/D  
Peso: 416 kg



**KAWASAKI NINJA ZX-10RR**

Preço: € 31.490  
Potência: 203 cv  
Peso: 207 kg





# C5

## CARBONO

### ENDLESS EVOLUTION

**MOTORRAD**

**BEST BRAND 2023**

Category: Helmet

- **SEGURO:** Homologação ECE-R 22.06 e P/J (Integral/jet)
- **INTELIGENTE:** preparado para receber o sistema de comunicação plug & play Schubert SC2 com tecnologia MESH 2.0
- **CONFORTÁVEL:** conforto incomparável graças aos seus forros customizáveis e sem costuras, com certificação OEKO-TEX® 100
- **SILENCIOSO:** apenas 85 db(A) numa moto naked a 100 km/h

Saiba mais



**SCHUBERTH**

Motos >900cc



**KAWASAKI NINJA ZX-10R**

Preço: € 22.250  
Potência: 203 cv  
Peso: 206 kg



**KAWASAKI Z H2**

Preço: € 20.495  
Potência: 200 cv  
Peso: 239 kg



**KAWASAKI Z H2 SE**

Preço: € 23.495  
Potência: 200 cv  
Peso: 240 kg



**KAWASAKI Z 900**

Preço: € 10.890  
Potência: 125 cv  
Peso: 212 kg



**KAWASAKI Z900 SE**

Preço: € 12.490  
Potência: 125 cv  
Peso: 213 kg



**KAWASAKI Z900 RS**

Preço: € 13.950  
Potência: 111 cv  
Peso: 215 kg





**KAWASAKI Z900 RS SE**

**Preço:** € 15.950  
**Potência:** 111 cv  
**Peso:** 215 kg



**KAWASAKI NINJA H2R**

**Preço:** € 63.990  
**Potência:** 305 cv  
**Peso:** 216 kg



**KAWASAKI NINJA H2 SX SE**

**Preço:** € 31.790  
**Potência:** 200 cv  
**Peso:** 267 kg



Leia aqui o teste

**KAWASAKI NINJA 1000 SX**

**Preço:** € 15.990  
**Potência:** 142 cv  
**Peso:** 235 kg



**KAWASAKI VERSYS 1000 S**

**Preço:** € 16.495  
**Potência:** 120 cv  
**Peso:** 255 kg



**KAWASAKI VERSYS 1000 SE**

**Preço:** € 18.695  
**Potência:** 120 cv  
**Peso:** 257 kg



Motos >900cc



**KTM 1290 SUPER ADVENTURE R**

**Preço:** € 23.102  
**Potência:** 160 cv  
**Peso:** 221 kg (a seco)



**KTM 1290 SUPER ADVENTURE S**

**Preço:** € 22.942  
**Potência:** 160 cv  
**Peso:** 220 kg (a seco)



**KTM 1290 SUPER DUKE GT**

**Preço:** € 23.294  
**Potência:** 175 cv  
**Peso:** 209 kg (a seco)



**KTM 1390 SUPER DUKE R EVO**

**Preço:** € 25.157  
**Potência:** 190 cv  
**Peso:** 200 kg (a seco)



**KTM 1390 SUPER DUKE R**

**Preço:** € 23.092  
**Potência:** 190 cv  
**Peso:** 200,5 kg (a seco)



**KTM 990 DUKE**

**Preço:** € 15.933  
**Potência:** 123 cv  
**Peso:** 179 kg (a seco)





Leia aqui o teste

### MOTO GUZZI STELVIO

Preço: € 16.499

Potência: 115 cv

Peso: 246 kg



### MOTO GUZZI STELVIO PFF RIDER

Preço: € 17.299

Potência: 115 cv

Peso: 246 kg



Leia aqui o teste

### MOTO GUZZI V100

Preço: € 18.499

Potência: 115 cv

Peso: 233 kg



### MORBIDELLI (MBP) C1002V

Preço: € S/D

Potência: 88 cv

Peso: 268 kg (a seco)



### MV AGUSTA RUSH 1000

Preço: € 51.500

Potência: 208 cv

Peso: 186 kg (a seco)



### MV AGUSTA BRUTALE 1000 RS

Preço: € 27 165

Potência: 208 cv

Peso: 186 kg (a seco)



Motos >900cc



**MV AGUSTA BRUTALE 1000 RR**

Preço: € 33.959  
Potência: 208 cv  
Peso: 186 kg (a seco)



**MV AGUSTA ENDURO VELOCE**

Preço: € 23.700  
Potência: 124 cv  
Peso: 224 kg (a seco)



Leia aqui o teste



**SUZUKI GSX1300R HAYABUSA**

Preço: € 19.999  
Potência: S/D  
Peso: 264 kg



Leia aqui o teste



**SUZUKI GSX-S1000 GX**

Preço: € 17.999  
Potência: S/D  
Peso: 232 kg



Leia aqui o teste



**SUZUKI GSX-S1000 GT**

Preço: € 15.449  
Potência: S/D  
Peso: 226 kg



**SUZUKI GSX-S1000**

Preço: € 13.499  
Potência: S/D  
Peso: 214 kg





**FEITO POR MOTOCICLISTAS  
PARA MOTOCICLISTAS** 

[www.merlinbikegear.com](http://www.merlinbikegear.com)

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

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

C. MACHADO LDA. | [geral@cmachado.pt](mailto:geral@cmachado.pt)

Motos >900cc

Leia aqui o teste



**SUZUKI V-STROM 1050DE**

Preço: € 15.999

Potência: S/D

Peso: 252 kg



**SUZUKI V-STROM 1050**

Preço: € 14.999

Potência: S/D

Peso: 242 kg



**SWM CUSTOM 1200 STORMBREAKER**

Preço: € 9.990

Potência: 81 cv

Peso: 250 kg



Leia aqui o teste



**TRIUMPH TIGER 1200**

Preço: € 22.095

Potência: 150 cv

Peso: 245 kg



Leia aqui o teste



**TRIUMPH TIGER 900**

Preço: € 14.195

Potência: 108 cv

Peso: 222kg



**TRIUMPH SCRAMBLER 1200**

Preço: € 15.495

Potência: 90 cv

Peso: 228 kg





### TRIUMPH BONNEVILLE T120

Preço: € 14.595

Potência: S/D

Peso: S/D



### TRIUMPH SPEED TWIN 1200

Preço: € 14.795

Potência: 100 cv

Peso: 216 kg



### TRIUMPH BONNEVILLE BOBBER

Preço: € 15.795

Potência: 78 cv

Peso: 251 kg



### TRIUMPH BONNEVILLE SPEEDMASTER

Preço: € 15.795

Potência: 78 cv

Peso: 263 kg



### TRIUMPH THRUXTON RS

Preço: € 18.595

Potência: 105 cv

Peso: 197 kg



Leia aqui o teste

### TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS

Preço: € 19.595

Potência: 180 cv

Peso: 198 kg



Motos >900cc

Leia aqui o teste



**TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RR**

Preço: € 21.250  
Potência: 180 cv  
Peso: 199 kg



**TRIUMPH ROCKET 3 STORM**

Preço: € 25.295  
Potência: 180 cv  
Peso: 317 kg



**YAMAHA R1M**

Preço: € 27.995  
Potência: 200 cv  
Peso: 202 kg



**YAMAHA R1**

Preço: € 20.795  
Potência: 200 cv  
Peso: 201 kg



**YAMAHA MT-10 SP**

Preço: € 19.350  
Potência: 165 cv  
Peso: 214 kg



**YAMAHA MT-10**

Preço: € 16.350  
Potência: 165 cv  
Peso: 212 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/](http://www.umiberica.com/pt/)

 [umiberica.pt](https://www.facebook.com/umiberica.pt)  [ummotorcycles\\_pt](https://www.instagram.com/ummotorcycles_pt)

Recomendamos lubrificantes  **CEPSA**



**Adelina Graça**

*Duas rodas, duas asas*

## Ensinaamentos QUE ABREM CAMINHOS

**E**ste ano, como não poderia deixar de ser, estive mais uma vez presente no travelers event de Avis.

A paixão das motas e das viagens é algo que nos une, a forma como cada um conta as histórias de aventuras por esse mundo fora é uma inspiração para aqueles que querem ir mais longe ou, simplesmente, para aqueles que se querem iniciar.

Mas, mais do que contar histórias e maravilhar-se com as motas em exposição, é lugar de abraços, de encontrar amigos, de confraternizar, de sorrisos que nos afastam dos monótonos dias enquanto aguardamos a próxima aventura e sobretudo, de sonhos.

Sonhar é o motor de qualquer aventureiro, é isso que nos une neste fim de semana.

“Onde foste este ano?” e a magia acontece, ficamos embasbacados a ouvir as histórias mais ou menos rocambolescas que nos enchem o coração, por entre copos, bons petiscos e histórias de lugares mágicos.

Por entre aquelas maravilhosas máquinas que as marcas colocam à disposição e que dão aso a conversas intermináveis. Como diz um amigo, “Não consigo escolher nenhuma, porque, afinal, gosto de todas!”

E enquanto a noite cai sobre a pequena vila de Avis, bebe-se mais um copo e soltam-se as almas ao infinito, todos os lugares parecem ser já ali.

Ouvimos histórias de Africa, dos lugares escondidos na Europa, dos destemidos dos organizadores, dos “expert” em navegação, dos que estudam a história,

dos que sabem de mecânica, dos que abrem fronteiras. Tanta informação que vai abrindo o caminho a novos mundos, porque, no final do dia e depois de um fim-de-semana maravilhoso, chegas à conclusão de que o maior desafio de qualquer aventureiro é mesmo sair do sofá, chegar à garagem, ligar o motor e seguir o sonho.

Claro, todos os ensinamentos são tudo o que torna mais fácil o quilómetro seguinte e sobretudo, o reduzir daquela ansiedade de quem quer ir mais longe, mas como é natural, todos temos medo do que fica para lá do horizonte.

Obrigada, amigos para o ano lá estaremos de novo a partilhar mais um ano de aventuras. //

**"E enquanto a noite cai sobre a pequena vila de Avis, bebe-se mais um copo e soltam-se as almas ao infinito, todos os lugares parecem ser já ali."**

# EXPANDE O TEU HORIZONTE

## OFERTA ESPECIAL



## KIT MALAS SUZUKI

POR APENAS 500€

**V-STROM 1050 DIE**

**V-STROM 800 DIE**

Campanha de oferta de 1.500,00€ de desconto no kit de 3 malas originais Suzuki (2 malas laterais e 1 top case em alumínio, suportes e conjunto de fechos) na compra da tua nova Suzuki V-STROM 1050DE ou Suzuki V-STROM 800DE. Valor PVPR do kit de malas de 2.000,00€. Campanha válida até 31 de outubro, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor.



/SuzukiPT



/suzukimotospt

[www.suzukimoto.pt](http://www.suzukimoto.pt)



**SUZUKI**



# Segurança CONFORTÁVEL

O NOVO CAPACETE AIROH SPARK 2 PROMETE REDEFINIR OS PADRÕES DE SEGURANÇA, CONFORTO E ESTILO PARA OS MOTOCICLISTAS MAIS EXIGENTES.

O Airoh Spark 2 é um capacete integral que se destaca pelo seu design aerodinâmico, garantindo estabilidade a altas velocidades e minimizando o impacto do vento. Com um perfil agressivo e linhas modernas, o Spark 2 combina estilo marcante e funcionalidade otimizada, sendo ideal tanto para o motociclismo urbano quanto para longas viagens em estrada.

O novo capacete Airoh Spark 2 foi concebido para proporcionar um conforto excepcional, incluindo um interior removível e lavável, fabricado com materiais respiráveis e antibacterianos, assegurando frescura mesmo em viagens prolongadas. O forro interior ergonômico adapta-se perfeitamente à cabeça do motociclista, permitindo um ajuste personalizado.

A segurança é um pilar fundamental do Airoh Spark 2. Equipado com um sistema de fecho micrométrico para um ajuste rápido e seguro, este capacete possui uma calota em HRT (High Resistant Thermoplastic) que oferece alta resistência a impactos, garantindo

máxima proteção em caso de acidente. Além disso, o Spark 2 cumpre as rigorosas normas de segurança europeias, reforçando a confiança dos motociclistas.

O capacete Spark 2 apresenta uma viseira extra-larga, que proporciona um campo de visão aumentado e sem distorções. Compatível com o sistema Pinlock para evitar o embaciamento, a viseira assegura uma visibilidade clara em qualquer condição meteorológica.

Para um conforto ideal em todas as condições climáticas, o Airoh Spark 2 dispõe de um sistema de ventilação eficiente, com entradas e saídas de ar estrategicamente posicionadas, que ajudam a regular a temperatura interna do capacete durante a condução.

Disponível em várias cores e tamanhos, o Airoh Spark 2 oferece opções para todos os gostos.

O Airoh Spark 2 está disponível em qualquer estabelecimento Salgados Moto, com preços entre 219,99 € e 239,99 €, dependendo da paleta de cores escolhida. //



*Marcas  
Importadores  
Catálogos  
Preços*

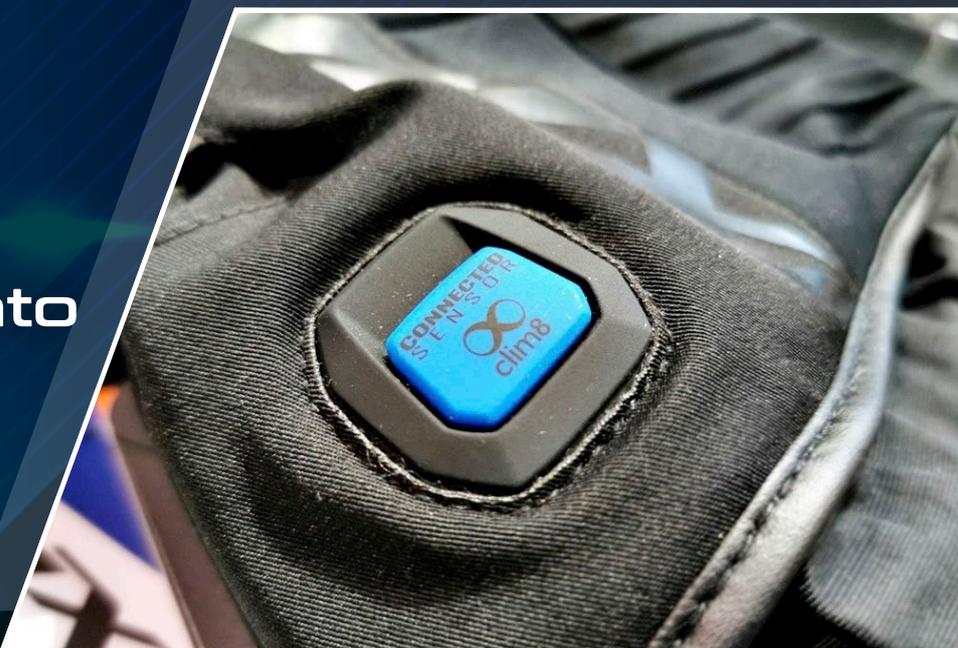


# ACESSÓRIOS

# EQUIPAMENTO



**Tudo** o que precisa de saber sobre equipamento e acessórios está aqui em [andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**ANDAR DE MOTO**



## A magia DO TITÂNIO



A AKRAPOVIČ EXPANDIU A SUA LINHA DE ESCAPES PARA MOTOS DUCATI COM UM NOVO ESCAPE ATRAENTE PARA A DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO / RVE.

O Slip-On Line (Titanium) é um escape totalmente novo, desenvolvido de raiz para se adaptar às linhas da Ducati Hypermotard 698 Mono / RVE. É fabricado a partir de titânio de alta qualidade, com mangas exteriores do silenciador em titânio escovado, tubos de ligação em aço inoxidável e tampas finais em fibra de carbono com detalhes impressos.

Esta configuração dupla (um a sair de cada lado do assento) cria um visual único, que é ainda mais realçado com a inclusão de uma “rede” em forma de favo de mel nas tampas finais, como visto em muitas motos de competição apoiadas pela Akrapovič, incluindo as máquinas de MotoGP.

O processo de investigação e design de ponta levado a cabo pelos engenheiros da Akrapovič resultou num escape que se foca na resposta do acelerador e na manobrabilidade da Ducati Hypermotard 698 Mono / RVE, ao mesmo tempo que proporciona melhorias de desempenho para o motociclista exigente.

O Slip-On Line (Titanium) foi testado no dinamómetro da Akrapovič, comparando-se com o mesmo modelo de moto equipado com o sistema de escape de série, e revelou um aumento de potência e binário de 3,9 cv (2,9 kW) às 10.000 rpm e 1,9 Nm às 6.800 rpm, respetivamente.

O uso de materiais comprovados em corridas confere ao Slip-On Line (Titanium) uma poupança de peso de 0,2 kg (4,3%) em comparação com o sistema de escape de origem, e o processo de engenharia de som proporciona um tom profundo e rico, perfeitamente equilibrado e em sintonia com o motor monocilíndrico da Ducati. O escape está totalmente aprovado de acordo com as normas EC/ECE e em conformidade com a norma Euro5+, e a instalação simples plug-and-play significa que não é necessário qualquer remapeamento; basta instalá-lo e desfrutar.

Para mais informações acerca deste escape, entre em contacto com um revendedor autorizado Akrapovič ou visite o site da marca. //

LEONCINO 800



# UMA HISTÓRIA FORJADA COM PAIXÃO

O ADN inconfundível que distingue este "clássico-moderno" da marca originária de Pesaro, reflete a sua evolução na nova **Leoncino 800**. Um modelo com um estilo autêntico, caracterizado por uma mistura equilibrada dos estilos clássico e moderno, que alcança a sua máxima expressão graças ao novo motor de 754 cc, 76,2 cv às 8.500 rpm, o mais avançado da gama Benelli.

**PVP de 8.590,00€**

(IVA incluído. Acresce Documentação/ Transporte, ISV e IUC).

Descobre-a num concessionário Benelli.





# Turísticas **E ROBUSTAS**

A BMW MOTORRAD APRESENTA AS NOVAS BOTAS GAVIA AIR, CONCEBIDAS ESPECIALMENTE PARA OS AMANTES DE TURISMO QUE ENFRENTAM TEMPERATURAS ELEVADAS.

**A**s botas Gavia Air da BMW Motorrad destacam-se pelo seu tecido altamente respirável, tanto no forro interior como no material exterior, proporcionando uma ventilação ideal durante os passeios. A combinação da leveza da sola interior com a aderência da sola exterior Vibram faz com que a sensação ao andar seja comparável à de umas sapatilhas.

As Gavia Air também oferecem características de segurança avançadas, como proteções robustas SC 1/KA no tornozelo e contra o seletor de mudanças, garantindo uma proteção adicional. A sola de turismo, robusta e resistente ao óleo e ao combustível, oferece durabilidade e segurança em diferentes condições.

Disponíveis em tamanhos que variam do 36 ao 48, as Gavia Air são unissexo, adaptando-se

perfeitamente a todos os motociclistas. O preço de venda ao público recomendado é de 269,00 €.

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



**ADX**

**JETX**



**DESPERTA O X QUE HÁ EM TI!**

**ADX 125**  
**Antes ~~3.899 €~~**  
**Agora 3.699 €**

**JETX 125**  
**Antes ~~3.199 €~~**  
**Agora 2.999 €**

**SCOOTER MAX, PREÇO XS**



Campanha válida até 31 de outubro de 2024, limitada ao stock existente no concessionário aderente e no importador. Todos os preços incluem IVA à taxa legal em vigor e ISV. Despesas de Legalização e Transporte não incluídas.

\*A escolha inteligente.



**THE SMART  
CHOICE\***

[WWW.SYM.PT](http://WWW.SYM.PT)





# Estilo CLÁSSICO

PARA OS AMANTES DE JEANS COM CORTE TAPERED-FIT E VISUAL INTEMPORAL, A REV'IT! APRESENTA AS CALÇAS ORTES TF.

**A**s calças REV'IT! Ortes TF destacam-se pela sua segurança e conforto, apresentando um fecho e botão frontais clássicos, além de proteções Seesmart nas zonas da anca e dos joelhos.

Fabricadas em tecido altamente resistente à abrasão, estas calças têm uma certificação de segurança AA, com apenas uma camada de tecido. As proteções dos joelhos são ajustáveis em altura, garantindo proteção adicional, independentemente do estilo de moto.

Feitas em ganga elástica Cordura, as calças Ortes

TF combinam resistência e conforto. Incorporando as tecnologias Coolmax e Thermolite, mantêm o motociclista fresco em dias quentes e protegido do frio em dias mais frescos, sendo adequadas para todas as estações do ano.

Disponíveis em duas cores (cinza e azul-escuro) e nos tamanhos do 28 ao 38, as calças REV'IT! Ortes TF têm um preço de venda ao público recomendado de 219,99 €.

Para mais informações e aconselhamento, contacte um distribuidor autorizado REV'IT! ou visite o site do fabricante. //

# MOTO GUZZI V100



1.500€  
DE DESCONTO

+

**OFERTA DA PRIMEIRA MANUTENÇÃO**

Campanha válida para Moto Guzzi V100 Mandello de 1 de outubro a 30 de novembro nos Concessionários Moto Guzzi aderentes.



# Estabilidade **GARANTIDA**

A MATRIS, ESPECIALISTA ITALIANA EM SUSPENSÕES, ANUNCIOU O LANÇAMENTO DOS SEUS POPULARES AMORTECEDORES DE DIREÇÃO SENSÍVEIS À VELOCIDADE, DISPONÍVEIS NAS VERSÕES RACE (SDR) E STREET (SDK).

**E**stes amortecedores de direção são produzidos com precisão em CNC a partir de um bloco de alumínio de alta resistência e baixo peso, sem peças forjadas, oferecendo uma estética desportiva e melhorias comprovadas na utilização para uma vasta gama de modelos de motos desportivas e de estrada.

As aplicações recentemente adicionadas incluem modelos como a BMW 900XR, 750 GS, Kawasaki ZX-4RR, ZX-6R e Z900, CFMoto 800 MT, Ohvale GP-0, Suzuki GSX-8R/GSX-8S e Triumph Speed Triple 1200 RS, 765R/RS e Moto2.

Alberto Turcato, representante da Matris, destacou que as motos desportivas modernas, com curta distância entre eixos e motores de alta

performance, são naturalmente mais propensas a movimentos instáveis. "Os nossos amortecedores de direção SDR (Race) e SDK (Street) melhoram o controlo sob o eixo dianteiro, amortecendo tanto as oscilações lentas como as mudanças rápidas de direção, reduzindo vibrações e movimentos bruscos da roda dianteira para proporcionar uma maior segurança a altas velocidades em uso desportivo", explicou.

Totalmente ajustáveis, os amortecedores da Matris oferecem 13 níveis de amortecimento ativo na versão Street e 16 na versão Race, utilizando pontos micrométricos de resistência e dureza para regular um amortecimento hidráulico progressivo e sensível à velocidade.

O design avançado inclui um sistema de tubo

duplo com cilindro externo em titânio e cilindro interno coaxial em alumínio, além de uma haste de pistão única em aço de alta resistência, revestida em cromoduro com acabamento liso. A versão SDR (Race) possui ainda um tratamento de superfície PVD-TIN (nitreto de titânio) para garantir desempenho adicional.

Um reservatório externo pressurizado com gás nitrogénio melhora a dissipação de calor, garantindo maior estabilidade a temperaturas elevadas e compensando os efeitos da expansão do fluido devido ao calor e à pressão.

Recentemente a Matris lançou amortecedores de direção para outros modelos, incluindo a BMW R12 nineT, Ducati Multistrada V4, Kawasaki ZX 636R e Yamaha MT-09 e R6.

Alberto Turcato aproveitou para alertar os motociclistas sobre a proliferação de falsificações e imitações baratas no mercado, sublinhando a importância de adquirir apenas produtos originais, 100% Made in Italy, através da rede oficial de distribuidores da Matris. //



NOVOS

## Punhos Comfort MX

Desenvolvidos com a máxima precisão, os punhos MX Comfort da Renththal são a solução perfeita para quem procura conforto e elevada performance, tanto em competição como em qualquer aventura off-road.





# Inspirado NA COMPETIÇÃO

O COLETE REV'IT! TRAIL É UMA SOLUÇÃO INOVADORA PARA MOTOCICLISTAS À PROCURA DE PRATICIDADE E FUNCIONALIDADE EM AVENTURAS OFF-ROAD.

Inspirado nos coletes de competição, o REV'IT! Trail foi projetado especificamente para o motociclismo, fundindo-se perfeitamente com as linhas do blusão e ajustando-se ao tronco. Ao contrário da coleção de mochilas Kriega X REV'IT!, este colete é mais discreto, proporcionando liberdade de movimento e conforto durante longas viagens fora de estrada.

O colete Trail inclui duas bolsas no peito, preparadas para acomodar sacos de hidratação de 500 ml, garantindo que os motociclistas se mantenham hidratados durante as suas aventuras. Na parte inferior das costas, um bolso adicional acomoda um saco de hidratação lombar de 1,5 L, ajudando a distribuir o peso de forma equilibrada. Além disso, o compartimento principal impermeável de 7 L oferece espaço para transportar roupa, equipamento de chuva, comida ou outros itens essenciais.

O design também inclui um suporte para o tubo

de hidratação, evitando que a água escape ou que o tubo interfira na condução. Para uma maior segurança, foram adicionadas bolsas nos ombros, preparadas para transportar o dispositivo Garmin InReach Mini, ideal para quem valoriza a conectividade e a segurança nas suas aventuras.

O colete Trail é altamente ajustável, com alças tanto na frente como na cintura, proporcionando um ajuste confortável e personalizado para diferentes tipos de corpo. Fabricado com materiais leves e resistentes, como rede 3D, Cordura Ripstop, malha e PWR|Shell elásticas, o colete pode ser usado sobre um colete protetor ou blusão e é compatível com o Neckbrace REV'IT! Segur.

Disponível na cor preta e nos tamanhos do S ao XL, o colete TRAIL tem um preço de venda recomendado de 199,99 €. Para mais informações ou aconselhamento personalizado, visite um distribuidor autorizado REV'IT! ou consulte o site da fabricante. //

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



## Legado HISTÓRICO

COM O TTT KNieVEL A REC WATCHES CUMPRIU O OBJETIVO DE CRIAR RELÓGIOS QUE ENCAPSULAM A VIDA NOTÁVEL E AS FAÇANHAS OUSADAS DO FAMOSO “DARE DEVIL” EVEL KNieVEL.

Com o marcador das 12 horas em forma de estrela como ponto focal, o TTT Knievel foi forjado a partir de alumínio reciclado proveniente das manetes do guidador da Harley-Davidson XR750 “Shark Bike” de Evel Knievel.

Cada relógio TTT Knievel possui uma aparência distinta, graças a este material único e devido às limitações de uso dos componentes originais da XR750 Shark Bike, apenas 736 relógios TTT Knievel serão fabricados, garantindo assim a sua exclusividade.

O movimento SW200-15b, com um revestimento de ródio negro e rotor que lembra as rodas da moto, é exibido através de um mostrador aberto e do fundo da caixa em vidro. No interior do vidro do fundo da caixa, destaca-se a assinatura de Evel Knievel impressa em azul. Uma placa com o número de série está discretamente colocada no

lado esquerdo do exterior da caixa.

A icônica roupa vermelha, branca e azul de Evel Knievel influencia vários elementos de design, como as riscas em relevo no forro interno da correia dupla fabricada em pele de bezerro.

O relógio TTT Knievel apresenta um design único de caixa dupla, permitindo aos utilizadores alternarem entre os modos Ride e Dress de forma fácil, usando a coroa ou o bisel. No modo Ride, o mostrador gira 30 graus no sentido horário, alinhando a posição das 12 horas para uma visualização ideal enquanto se segura o guidador da moto. Como uma homenagem ao estilo de Evel Knievel, gravações ocultas dentro do sistema de caixa interna são reveladas perto da junção da coroa. No modo Ride, uma estrela cadente é exibida, enquanto no modo Dress, lê-se “SHOW TIME”.

A REC Watches foi fundada em 2014. Destaca-

se como uma marca independente de relógios dinamarquesa. A sua especialização reside na criação de relógios excepcionais, utilizando materiais originais provenientes de máquinas notáveis e icónicas ao longo da história humana.

Seguindo o conceito “recuperar – reciclar – reclamar” os seus relógios servem como tributos aos legados das máquinas dadoras, encapsulando as suas narrativas através de uma atenção meticulosa aos detalhes e ao design.

Na REC, a missão principal é honrar e preservar o rico legado e história das máquinas icónicas com as quais trabalham, permitindo que clientes e entusiastas em todo o mundo carreguem um pedaço da história no pulso.

Utilizando exclusivamente peças originais consideradas inutilizáveis, garantem uma conexão autêntica com o passado, e para além do seu significado histórico, o uso de materiais originais reaproveitados produz um efeito colateral cativante: cada relógio possui uma pátina única, garantindo que não existam dois relógios iguais.

Todos os produtos são meticulosamente desenvolvidos na Dinamarca e fabricados na Suíça.

Além disso, são “naturalmente limitados” pela disponibilidade de materiais de origem de cada máquina dadora, garantindo a exclusividade de cada peça.

O relógio de pulso TTT Knievel tem um preço de 2.295,00 USD e pode ser comprado no site da REC Watches (clique nesta ligação), onde também pode ficar a conhecer todas as suas especificações. //



**LOPES & LOPES**

O seu concessionário Honda em Sintra

Avenida Raúl Solnado 7A  
2725-397 Mem Martins

219 229 195  
[lopeslopes.pt](http://lopeslopes.pt)

Faça-nos uma Visita!



 **HONDA**

CBR650R | Desempenho de um puro motor de 4 cilindros



# Proteção **INVERNAL**

A PYRAMID, ESPECIALISTA BRITÂNICA EM EQUIPAMENTOS PARA MOTOS, LANÇOU EXTENSÕES DE GUARDA-LAMAS PARA A MAIS RECENTE GERAÇÃO DA BMW R1300 GS, OFERECENDO PROTEÇÃO ADICIONAL TANTO PARA A FRENTE COMO PARA A TRASEIRA DESTA MOTO DE AVENTURA.

**A** extensão do guarda-lamas traseiro dobra instantaneamente o tamanho do guarda-lamas de série, proporcionando uma área de superfície adicional que reduz significativamente os detritos e os salpicos levantados pela roda traseira, mantendo a parte traseira da moto, as pernas do condutor e do passageiro, bem como qualquer bagagem, mais seguras e limpas. É moldada para seguir os contornos do guarda-lamas existente e é fabricada em ABS durável e de cor correspondente, semelhante a um componente original de fábrica, não interferindo com o design minimalista da traseira da BMW.

A instalação é fácil, pois a extensão é fixada ao suporte existente e não requer perfuração ou corte do guarda-lamas original.

Também disponível, a Pyramid Extenda Fenda EXTRA tem um design baseado no feedback dos motociclistas e oferece a proteção necessária para a superfície dianteira exposta do motor, dos tubos de escape e dos sensores de oxigénio. Esta extensão adiciona uns impressionantes 250 mm de comprimento ao guarda-lamas dianteiro e é moldada para canalizar o máximo de água, gravilha, lama e outros detritos para longe da moto.

Fabricada em ABS resistente e flexível, a Extenda Fenda EXTRA é montada nas pinças de travão dianteiras utilizando dois suportes de aço e fixa-se ao guarda-lamas original com as almofadas "Stick Fit Pads", especialmente desenvolvidas pela Pyramid (sem necessidade de perfurações).

Para mais informações, visite [Pyramid Motorcycle Accessories](#). //

# QJ SRT700X

**6**  
ANOS  
GARANTIA  
QJ



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

Cores ● Vermelho ● Cinzento ● Branco

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



Let's connect!



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

QJ Motor Portugal  
Importador exclusivo:

**MB** Motor Portugal

**ALWAYS  
FORWARD**

www.qjmotor.pt

QJ Motor Portugal  
Recomenda:

**MOTUL**



# Bagagem PROTEGIDA

A SHAD DEU UM NOVO PASSO NA DIVERSIFICAÇÃO DA SUA GAMA DE PRODUTOS COM O LANÇAMENTO DAS MALAS LATERAIS TR30.

**E**stes alforjes vêm ampliar a gama de malas laterais flexíveis de aventura, sendo os únicos no mercado 100% impermeáveis e equipados com um sistema de fixação rápida e um duplo sistema de segurança, que permite fechar as bolsas e bloqueá-las na moto com uma única chave.

Desenhado em Barcelona, cada alforje TR30 tem uma capacidade de 30 litros e pode transportar até 6 kg de carga. São destinados aos utilizadores que procuram um equipamento leve e resistente, ideal para viagens off-road. Com um único compartimento, os alforjes garantem um acesso rápido e fácil à carga.

Fabricados com materiais de tripla camada de alta resistência, os TR30 destacam-se pelos seus materiais técnicos e alto desempenho para os

motociclistas mais exigentes.

O sistema de fecho "Double Locking System" permite bloquear as malas nos sistemas de fixação 4P e 3P, impedindo, ao mesmo tempo, o acesso ao seu interior. A placa de montagem, altamente resistente, é feita de poliamida reforçada com fibra de vidro.

Cada alforje possui seis fivelas para ajustar o volume ao tamanho da carga, assegurando uma melhor estabilidade durante a condução. Todas as correias incluem fechos nas extremidades para evitar pontas soltas e contam também com elementos refletivos e alças acolchoadas para facilitar o transporte.

A TR30 inaugura um novo conceito na gama de produtos SHAD, que será em breve ampliada com o lançamento da TR10, a primeira mala de depósito impermeável da marca. //



**650NK** COMPATÍVEL  
CARTA **A2**

## LEVA-TE AINDA MAIS LONGE

Equipada com um motor de 649cc de 2 cilindros e uma caixa de 6 velocidades para extrair o melhor do motor, a 650NK é perfeita tanto para viagens em cidade como em auto-estrada, sendo uma excelente primeira experiência para os que estão a dar os primeiros passos nas motos de média-alta cilindrada.

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





## Ajuste "ativo" SEM NECESSIDADE DE ELETRÔNICA

AJUSTAR A SUSPENSÃO DE UMA MOTO PODE SER UMA TAREFA ABORRECIDA, ENQUANTO SISTEMAS ELETRÔNICOS SOFISTICADOS AUMENTAM O CUSTO E A COMPLEXIDADE. CONTUDO, A EMPRESA ALEMÃ DE SUSPENSÕES WILBERS AFIRMA TER ENCONTRADO UMA SOLUÇÃO INOVADORA.

**E**m vez de exigir ajustes de pré-carga para se adaptar a diferentes cargas, o novo sistema de suspensão Nivomat da Wilbers garante manter a afinação perfeita, sem necessidade de atuadores eletrônicos ou de uma unidade de medição inercial (IMU) sensível à inclinação.

Para alcançar este objetivo, a Wilbers recorreu à "hidropneumática", uma tecnologia pioneira na indústria automóvel, adaptando o design para caber num amortecedor de moto. O sistema utiliza uma combinação de duas câmaras de óleo separadas: uma

de baixa pressão (reservatório de óleo) e outra de alta pressão (com uma almofada de gás), um sistema de amortecimento de tubo único e uma haste de bomba com mangas de controlo que incluem válvulas.

Quando uma carga é aplicada ao amortecedor traseiro, como no transporte de um passageiro ou bagagem pesada, a haste da bomba, ativada pelo movimento natural da moto, regula automaticamente a pressão entre as duas câmaras. Para tal, o óleo é bombeado para a câmara de alta pressão, exercendo

força na haste do pistão, fazendo com que esta se estenda. Este processo aumenta a carga da mola e prolonga o curso do amortecedor, tudo isto em apenas algumas centenas de metros após começar a andar.

Segundo a Wilbers, o efeito de bombeamento continua até que a suspensão regresse ao seu nível pré-definido, o que significa que, quer esteja a conduzir sozinho, com bagagem ou com um passageiro, a moto manterá a mesma geometria e afinação da suspensão. À medida que a carga é reduzida, o óleo regressa à câmara de baixa pressão, suavizando o amortecedor.

Darren Wnukoski, proprietário da MCT Suspension e especialista em suspensões Wilbers, comentou: “É realmente revolucionário. O motociclista já não necessita de anos de conhecimento para obter a melhor configuração da suspensão. Basta instalar este amortecedor e esquecer. E não é de baixa manutenção, é de manutenção zero.”

Ele continuou: “A ideia é que nunca precise de fazer alterações. Como vem de fábrica, deve ser tudo o que precisa para a sua moto. A suspensão eletrónica semi-ativa também tem os seus pontos positivos, mas o problema é a falta de consistência, pois tenta constantemente analisar informações

limitadas e ajustar as definições conforme necessário. Com este sistema, os parâmetros estão definidos, por isso a suspensão responderá sempre da mesma forma, mantendo a geometria da moto exatamente como deveria ser.”

Wnukoski acrescentou: “O problema sempre foi a escala. Os fabricantes têm tentado descobrir como fazer isto acontecer há anos mas, até agora, ninguém conseguiu desenvolver algo suficientemente compacto.”

Cada unidade é construída por encomenda, com a Wilbers a recolher informações sobre o peso do motociclista e do passageiro, bem como o estilo de condução habitual da moto, garantindo que cada amortecedor é adaptado às necessidades específicas do cliente.

O Nivomat é direcionado principalmente para o mercado de turismo, especialmente para motociclistas que percorrem grandes distâncias em diversas condições. A compressão e a recuperação não são ajustáveis, mas são “ativas” e adaptam-se automaticamente às condições de condução.

Naturalmente, a inovação tem o seu preço, mas para mais informações, visite o site da fabricante. //



#### REVISÕES

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

#### PASTILHAS DE TRAVÃO

BATERIAS/LÂMPADAS  
KITS REPARAÇÃO DE FUIROS  
KITS DE TRANSMISSÃO

#### PNEUS PARA MOTO / JANTES

LAVAGEM  
PICK MY MOTO  
STORE MY MOTO



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

**MICHELIN**

**BRIDGESTONE**

**DUNLOP**

**METZELER**

**PIRELLI**

**Continental**

**HEIDENAU**

**AVON TYRES**

**DURO**

**RINALDI**

**Mitas**

**Sava**

**IRC**

**NANKANG**

#### LOCALIZAÇÃO

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

#### HORÁRIOS

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

#### TELEFONES

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

#### E-MAIL

geral@motocenter.pt

**ESPECIALISTAS EM PNEUS DE MOTO**



## Passeando pela Grécia/Balcãs A ESLOVÊNIA E A BELA LJUBLJANA

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

**6** de setembro de 2022  
Depois da longa distância de mais de 500km de ontem, hoje tinha um pequeno trajeto para percorrer.

Frequentemente, faço isso ao planejar as minhas viagens, quando tenho um percurso longo num dia, trato de desenhar um pequeno para o dia seguinte.

Na realidade eu quis fazer a costa croata de uma vez só, como uma história contada seguida, um passeio de dia inteiro, e deixara a passagem pela Eslovénia para um passo a passo e assim poder apreciar cada curva do seu caminho, cada subida e descida, até à capital.

O meu quarto era tão bonito, com a cama junto à enorme janela de parede inteira, a dar-me a sensação de que estava a flutuar sobre a paisagem. Até apetecia viver ali mais tempo.

A vista sobre a baía era fenomenal!

Mas estava na hora de partir. A sensação de ter de seguir entristecia-me um pouco, estava numa viagem encurtada e, de alguma forma, sentia isso no meu esqueleto, habituado a passar muito mais tempo na estrada.

Naquela altura eu já estava tão habitada à dor no pulso que, se pudesse, teria alongado a viagem mesmo com o ritual de dor-estrada-gelo-e-mais-estrada, sem problema.

Não foi longo o caminho até passar mais uma fronteira e lá estava a Eslovénia.

A Eslovénia é um país deslumbrante, com uma paisagem natural impressionante de majestosas montanhas. As minhas memórias, das vezes que me





passarei pelo país, são recheadas de percursos encantadores, mesmo quando não há mais nada para ver para além de estradas rodeadas de natureza.

Estava a passar em Bač quando vi a indicação do castelo de Kalec. Não pude resistir e tentei ir até ele...

Mas tive de o ver de longe, porque o caminho era ruim, em terra batida... isso não me teria stressado noutras circunstâncias, mas, naquele momento, não me atrevi a meter a moto por ele. Era triste para mim sentir-me limitada, mas não tinha alternativa, não podia correr riscos.

O castelinho do séc. XIV, tem apenas uma torre e alguns trechos de muralha, mas parece que está em ruínas. Então contentei-me imaginando que, se

calhar, ele até era mais bonito visto ali da rua, com a torre a aparecer por cima das árvores...

Normalmente eu percorreria caminhos e ruelas, sem me importar com o estado em que estivessem, mas tinha de me reduzir à minha incapacidade e permanecer civilizada, andando apenas por estradas em bom estado. Nada a fazer!

Logo à frente, em Pivka, fica o Parque de História Militar.

O Parque é o maior complexo museológico da Eslovénia, tornando-se um dos museus mais visitados. O projeto transformou Pivka em atração turística, impulsionando o desenvolvimento local. A exposição "Caminho para a Independência" relata a defesa da Eslovénia em 1991, aquando da Guerra dos Dez Dias, >>





ou Guerra da Independência da Eslovénia, o conflito armado decorrente da declaração de independência da Eslovénia da Jugoslávia.

Eu queria visitar o museu, mas o paleio com um par de motociclistas acabou por esgotar-me e esgotar o meu tempo, e a visita seria muito demorada para eu a iniciar tão tarde.

É muito gratificante ficar à conversa com motociclistas, mas, numa viagem, normalmente é pouco produtivo, porque se fala essencialmente de motos e se gasta muito tempo com isso. Mesmo tendo tentado saber coisas diferentes, sobre locais e histórias de viagem, nem sempre adiantou. Falou-se de motos e mais motos, encontros e outros motociclistas que fazem trilhos e convívios... tudo coisas que não conheço e de que só gosto de falar quando estou quieta, porque me esgotam quando estou em viagem, pois não trazem nada de novo.

Momentos giros que me tiraram o tempo que podia ter usado a visitar o museu...

Entrei na loja, comprei um boné para o meu moçoilo, dei uma olhada em redor e segui o meu caminho. Pode ser que um dia eu lá passe de novo e consiga visitar a coisa com calma!

Parei mais à frente na sombra da igreja Župnijska

cerkev sv. Petra, a igreja paroquial lá do sítio. As igrejas prendem-me sempre a atenção, sobretudo em países onde sei que os interiores são inesperadamente diferentes dos nossos.

E mais uma vez não me enganei! Embora a igreja fosse simples no exterior, era muito bonita no interior, tudo pintado com cores e imagens extraordinárias. Pelo que percebi tudo aquilo foi pintado por um padre pintor. Fantástico!

Estava nos domínios do Castelo de Predjama – o Predjamski grad.

O imponente Castelo, que tem mais de 800 anos, está encrustado no topo de um penhasco e é uma maravilha de origem medieval que parece saída de um conto de fadas.

Ali por baixo dizem que há uma rede de túneis secretos pelos quais o cavaleiro Erasmo de Lueg, saía e entrava, para as suas expedições de saque. Sob o castelo, encontra-se a Caverna de Predjama, com uma colónia de morcegos, acrescentando um toque misterioso e fascinante a toda a área.

E há mais lendas ali, adoro descobrir lendas, e castelos sempre têm as suas.

Então, reza outra lenda que Erasmo de Lueg teria matado um nobre na Corte de Viena durante uma



discussão onde o outro teria ofendido a honra de um seu amigo falecido. Como o nobre era parente do Sacro Imperador Romano Frederico III, Erasmo fugiu para o seu Castelo de Predjama, para evitar a punição. Então o imperador enviou o governador de Trieste para cercar o Castelo, planeando privar Erasmo de comida. No entanto, Erasmo conseguiu sobreviver com alimentos entregues através de um túnel secreto no sistema de cavernas por baixo do castelo, ao que parece por uma mocinha que gostava dele.

Após o longo cerco de mais de um ano, Erasmo foi traído por um dos seus servos e morto, quando estava a fazer as suas necessidades, com um tiro de canhão que destruiu a retrete toda e parte da muralha do castelo.

Que forma mais embaraçosa de um cavaleiro morrer!

O castelo é conhecido como o maior castelo-caverna do mundo, sendo reconhecido como um dos recordes mundiais do Guinness. Devido à sua singularidade e grandeza, destaca-se como um dos castelos mais fascinantes do mundo, tendo já sido usado como cenário de vários filmes.

O edifício atual é do século XVI, quando outra família nobre decidiu reconstruir as ruínas da estrutura medieval. Depois disso ele foi sempre habitado, até à proclamação da República Federal Socialista da Jugoslávia, quando foi confiscado pelas autoridades comunistas jugoslavas e transformado em museu.

Já o tinha visitado numa outra viagem, anos atrás, por isso apreciei-o por fora, fiz uns pequenos desenhos e fui-me acomodar numa esplanada muito interessante, para lanchar qualquer coisa e apreciar o momento.

Um lanchinho delicioso, numa esplanada cheia de esculturas de madeira, acompanhado por música e conversas com os senhores que estavam a servir no local.





Até a placa dos bilhetes tinha direito ao seu próprio boneco em madeira. E sim, vstopnice quer dizer bilhetes. As coisas que eu sei, hein?

A seguir passei na famosa Idrija.

A cidade é famosa por várias coisas: primeiro ali existem as maiores minas de mercúrio do mundo, depois o seu famoso Castelo Gewerkenegg é património mundial da humanidade e, finalmente, um novo mineral foi encontrado pela primeira vez em Idrija e recebeu o nome de idrialita em homenagem à cidade.

Segundo a lenda, há mais de 500 anos, um fabricante de baldes descobriu mercúrio líquido perto de uma fonte e hoje sabe-se que Idrija é um local raro onde o mercúrio pode ser encontrado tanto na sua forma líquida como mineral.

E lá estava o famoso Castelo Gewerkenegg. Foi construído pelos proprietários das minas, no séc. XV, para abrigar a administração, apoiar as minas e armazenar e proteger o precioso mercúrio contra as invasões turcas e venezianas. Por isso nunca foi um castelo convencional, dado que nunca foi residência de uma família aristocrática.

Não sei porquê, mas estava fechado, por isso tive de seguir caminho sem o visitar. Uma pena, pode

ser que um dia eu volte a passar e consiga visitá-lo por dentro.

O verde é tão vibrante por aquelas terras!

A vantagem de se viajar de moto é que se sentem todas as variações de temperatura e todos os cheiros e aromas da natureza e isso é uma sensação que envolve completamente os sentidos, por vezes, de forma inebriante.

É sempre como se a própria terra me convidasse com segredos antigos para explorar cada recanto de cada cenário em redor.

A beleza cénica das estradas montanhosas da Eslovênia pode ser verdadeiramente incomparável. Terei de voltar ao país para fazer algumas estradas fantásticas que estão na minha agenda. Mas, infelizmente, não agora, que o tempo não deixa e a mão não ajuda...

Cheguei a Ljubljana cedo como eu queria. O meu hostel, moderno e bonito, foi ele próprio uma das razões da minha reserva, porque o queria ver por dentro.

Na realidade, o edifício onde ele está, era uma an-

tiga prisão militar que foi transformada num hostel moderno e artístico. Cada quarto do albergue foi projetado exclusivamente por diferentes artistas, tornando cada estadia uma aventura criativa e inspiradora.

O hotel é reconhecido e premiado internacionalmente pela sua singularidade, perfeita adaptação de um espaço militar e beleza de decoração.

Com um conceito e história únicos, passar a noite numa das 20 antigas celas da prisão, com grades nas janelas e portas, pode ser uma experiência muito interessante!

E tem um pátio, onde mais tarde eu guardaria a moto, com pormenores interessantes.

Outra razão para eu querer pernoitar ali é que o hostel está rodeado pela vibrante área de Metelkova, conhecida pelos seus bares, pubs, galerias, museus e teatros e arte urbana.

O nome completo é Avtonomni kulturni center Metelkova mesto – “Centro Cultural Autónomo da Cidade de Metelkova”, e é um centro social e cultural autónomo localizado no coração de Liubliana. >>



# CRÓNICA

Inicialmente, aquilo tudo era o quartel-general militar do Exército do Império Austro-Húngaro e, posteriormente, do Exército Popular Jugoslavo.

Entretanto, foi ocupado por artistas e ativistas, desde setembro de 1993, depois do país se ter separado da Jugoslávia e após o exército se retirar, e recebeu o nome de Metelkova, em homenagem a um padre católico, filólogo e reformador linguístico esloveno do século XIX, Fran Metelko.

Desde então, Metelkova transformou-se num centro cultural autónomo, conhecido pela sua arte de rua, eventos culturais, clubes noturnos e exposições.

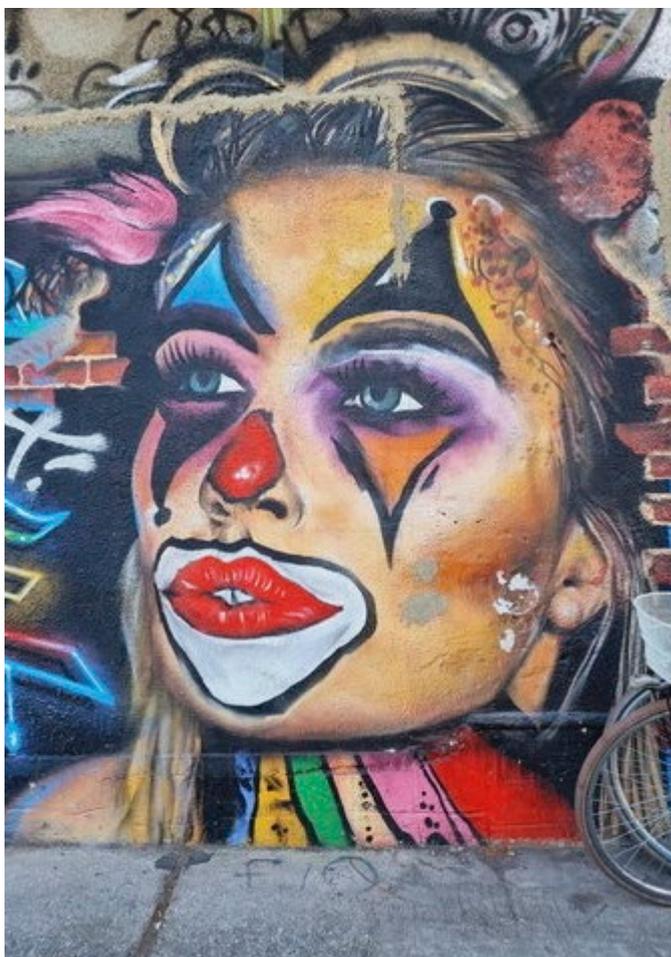
O quarteirão é composto por sete edifícios, antigos quartéis militares, espalhados por uma área total de 12.500 m<sup>2</sup>.

Metelkova atrai uma mistura eclética de visitantes com uma atmosfera alternativa e criativa, desde artistas e músicos a turistas curiosos em busca de algo diferente. Os edifícios coloridos e decorados com grafitis são palco para festas, concertos, performances teatrais e exposições de arte contemporânea. Além disso, o bairro é um importante espaço para a expressão artística e para o debate de questões sociais e políticas na Eslovénia.

Metelkova é estudada pela sua ocupação e convivência com as leis. É considerado um espaço heterotópico, que coexiste com a cidade legalmente. Dividido em áreas de arte, vida social, envolvimento civil, e comercial, convivendo bem com espaços institucionais como o Museu de Arte Contemporânea e o Hostel Celica.

Em 2005, Metelkova foi declarada património cultural nacional, recebendo apoio financeiro do Fundo Cultural Europeu. É uma comunidade autogerida com urbanismo informal, inicialmente ilegal, mas agora legalizado, que contribui significativamente para a cena cultural de Liubliana, concentrando grande parte dos concertos musicais e eventos artísticos da cidade.

Andava eu, nas minhas explorações, quando um rapazão meteu conversa comigo. Na realidade eu andava por ali praticamente sozinha, por isso a sua abordagem não me inspirou muita confiança. Mas ele era um tipo muito bem-disposto que se pôs a dizer uma infinidade de coisas até eu me rir. Aparentemente era esse o seu objetivo. Mas o ponto alto foi quando me dirigi à minha moto e ele ficou escandalosamente em estado de choque, por eu ir conduzir uma moto tão grande! Como ele continuava a gesticular eu acabei





por lhe tirar uma foto para a posteridade, quando já me ia a afastar.

Fui passear pela rua principal da zona antiga da cidade, que é sempre uma experiência encantadora. Àquela hora os monumentos estariam fechados, mas isso não seria um problema, visto que eu conhecia um pouco de tudo o que há para visitar por lá, de outras visitas anteriores à cidade.

Os edifícios históricos sucedem-se de forma harmoniosa, com lojinhas, cafés e esplanadas a adornar a rua. E apetece parar, sentar e ficar a apreciar quem passa.

Então chega-se à Praça da Cidade e lá está a Fonte Robba, também conhecida como Fonte dos Três Rios Carniolanos, um ícone de Liubliana. (Carniola é a região em redor da cidade).

Felizmente não havia demasiada gente, o que permitia apreciar a beleza do local com uma luminosidade impressionante. Acho que não havia tanta gente nas ruas por ser setembro, como em agosto quando costumava viajar, por isso foi um passeio descontraído, sem demasiados turistas nem demasiado calor.

O rio Ljubljanica atravessa a cidade serpenteando por ela de ponta a ponta e é ele quem dá o nome à cidade. Pude passear pelas margens calmamente. Lembro-me de passear por ali ao som de música ao vivo, com magotes de pessoas a fotografar tudo e

todos, sobretudo a si mesmas, e desejar voltar fora da época alta. Assim aconteceu.

Junto à Praça Peresen fica a Ponte Tripla e a Igreja Franciscana da Anunciação, do século XVII, a igreja paroquial é a mais icónica da cidade, que chama a atenção pela sua cor rosada, uma cor simbólica da ordem franciscana.

Eu já lá tinha entrado há muitos anos, mas não deixei de dar uma olhada.

O barroco não é o estilo que mais me fascina, mas não deixo de apreciar a sua grandiosidade decorativa.

Havia um clima sereno e, aparentemente, não era apenas eu que tinha vontade de sentar e apreciar o momento.

O ambiente era super agradável, com o pôr do sol a aproximar-se. Era como se a tranquilidade do lugar convidasse todos a desacelerar e simplesmente apreciar.

Acho que sempre que passo em Ljubljana junto ao rio e desta vez não foi exceção.

Comi uma deliciosa piza, empoleirada numa tábua com pernas, acompanhada por uma enorme cerveja. Nunca me desiludo a comer naquela cidade!

E fui embora com a barriga cheia, e o espírito leve por relembrar tão bela cidade, que já não visitava há alguns anos! //



# Ao serviço DE SUA MAJESTADE

Na I Guerra Mundial, as marcas britânicas haviam sido parte integrante do esforço bélico e fundamental no apoio às trincheiras, garantindo rápidas e eficazes vias de comunicação entre os comandos e a frente. Douglas e Triumph haviam-se destacado no fornecimento das forças armadas de 'Sua Majestade', mas no conflito que se seguiu, outras duas marcas suas concorrentes emergiram como principais fornecedoras.

Texto: Vitor Sousa

**N**o início de 1935, precavendo-se contra os 'ventos de guerra' que sopravam do continente, o governo britânico acelerou a produção da sua indústria de armamento e respectiva logística. Às marcas de motos (várias e de grande saúde à época), encomendou novos modelos que pudessem substituir o material antigo. Por um lado, não estava muito satisfeito com o desempenho da BSA B15 (2 cilindros em V, 500cc), por outro necessitava de substituir em grandes quantidades o velho material da Douglas e da Triumph (que conhecera grande sucesso entre 1914 e 1918 com o famoso modelo H).

Concorreram oito fabricantes. A Norton – na altura, talvez a mais credenciada, que não a maior, fruto, em grande parte, do seu incrível sucesso desportivo – acabou por ficar com a parte de leão das encomendas iniciais. Divididas por dois modelos: a 16H e a 'Big 4', esta equipada com side-car e tracção nas duas rodas posteriores (à maneira da BMW R75). Apesar do sucesso da 633 WD 'Big 4' (WD de 'War Department'), a Norton WD16H tornar-se-ia numa das principais motos das forças armadas britânicas durante a guerra, só ultrapassada em números de produção pela sua rival BSA M20.

### **NORTON WD16H**

Tendo a sua produção começado em 1936 na versão militar, a 16H seria uma das preferidas dos utilizadores. Leve, ágil, era fácil de manobrar e tinha um motor que respondia eficazmente, em boa parte, características que tinha conquistado nas 'pistas'. Quando o conflito começou, a 1 de Setembro de 1939, a Norton já havia renunciado à produção das motos 'civis' e encerrado o seu famoso departamento de competição para se concentrar totalmente no esforço de guerra. Cerca de 300 motos saíam semanalmente da linha de montagem de Bracebridge Street, em Birmingham, número que chegou aos 500 em 1940.

Os segredos da 16H eram a sua simplicidade e fiabilidade, sobejamente comprovada em vários tipos de competição antes da guerra e no dia a dia. Produzida para a vida civil há vários anos, estava equipada com o motor de 490cc a 4 tempos, de válvulas laterais, refrigerado por ar, capaz de produzir 14 hp às 4.500 rpm, com uma caixa de quatro velocidades e transmissão final por corrente. Pesava 176 kg a seco e fora 'levantada' para uma maior altura ao solo de modo a poder enfrentar as exigências do campo de batalha.

Ao contrário do que aconteceu com os seus ini- >>

**Norton WD16H de 1939**





Elementos da Polícia Militar dos exércitos britânico e americano cumprimentam-se



Norton WD 16H em serviço de mensageiro para o 8º Exército no norte de África



migos alemães, os ingleses não utilizaram a moto como arma tática, integrando forças mecanizadas de grande capacidade. Pelo contrário, mantiveram as funções que brilhantemente desempenhara no primeiro grande conflito mundial. As suas principais utilizações foram como moto de formação, serviço de mensageiro, escolta de colunas militares ou escolta de personalidades. Não impediu, no entanto, que fosse utilizada nas mais variadas frentes pelos exércitos britânico e da “Commonwealth”, especialmente o canadiano e o neo-zelandês.

A Norton terá fornecido mais de 100.000 motos durante a guerra. Os números conhecidos apontam para sensivelmente mais de 83.000 unidades do modelo WD16H.

### BSA M20

Foram várias as motos “de guerra” da produção britânica que ficaram para a história. Desde a original Roal Enfield WD/RE “Flying Flea” (a pequena

125cc a dois tempos de apenas 59 kg) das forças aerotransportadas, à Triumph 3HW (350cc) produzida temporariamente em Warwick, depois da fábrica de Coventry ter sido arrasada no bombardeamento da Luftwaffe de 14 de novembro de 1940... mas poucas terão ganho o estatuto da BSA M20.

Comecemos pelo impressionante número de unidades produzidas: 126.000 (!), o que faz dela a moto mais utilizada durante os anos da guerra. A M20 – que ainda hoje se pode ver com alguma facilidade em encontros de motos antigas ou de veículos militares antigos – que foi rejeitada no concurso do Gabinete de Guerra em 1936, em favor da Norton 16H, acabou por superar a sua rival em número de unidades produzidas e impacto no esforço bélico do Reino Unido e dos seus aliados. Inicialmente, a M20 não apresentou a fiabilidade exigida. Tinha de mudar pistão e cilindro a cada 10.000 km... curiosamente, acabariam por ser a fiabilidade e a facilidade de manutenção, os principais argumentos para se



**BSA M20 em apoio às populações, em 1940, no Reino Unido**



**Carabina Lee Enfield e BSA M20**



**Norton 'Big 4', equipada com side-car**

impor, após a correcção efectuada no ano seguinte.

Nos anos 1930, a BSA (Birmingham Small Arms) que, como o nome indica, nascera como fábrica de armamento em 1861, vindo a produzir a primeira moto em 1903, era então o maior construtor britânico. No preâmbulo da II Guerra Mundial, em 1937, um dos mais conceituados engenheiros da indústria britânica, Valentine 'Val' Page que desenhara os motores da Brough Superior SS80 e SS100 e da Ariel Red Hunter, para além de ter sido engenheiro chefe na Triumph onde colaborou com Edward Turner na criação do primeiro motor bicilíndrico da marca, foi encarregue do desenvolvimento da M20. Um motor simples (monocilíndrico a 4 tempos, válvulas laterais, 496cc, com 13 hp às 4.200 rpm e caixa de 4 velocidades) para uma moto que viria a ganhar um estatuto de indestrutível.

A versão base acabou por sofrer modificações para as forças armadas (passando a ser referida por W-M20), nomeadamente a introdução da suspensão dianteira

por sistema de traves paralelas ('girder forks').

Apenas cinco dias após o bombardeamento que arrasou a Triumph em Coventry, a Luftwaffe regressou aos Midlands para bombardear Birmingham. 53 operários morreram nessa noite e 89 ficaram feridos na fábrica de Armoury Road, em Small Heath, que ficou parcialmente destruída. Porém, a produção das M20 não parou uma vez que a empresa dispunha de muitos outros locais de fabrico que adaptou às necessidades.

A M20 serviu em todas as frentes, na Europa, África e Ásia/Pacífico. O principal destino foi o exército, mas a Real Força Aérea e a Marinha também a receberam em quantidade. Uma das maiores provas da sua grande capacidade e desempenho para a exigência militar é o facto de ser uma das motos preferidas dos... alemães! Sempre que a Wehrmacht capturava algumas M20 do exército britânico, não hesitava em (re)pintar as mesmas e colocá-las de imediato ao seu serviço. //

# Vive os Ducati Special Days

Com condições especiais em toda a gama

**E poupa até 3.000€**

Sujeito a financiamento\*



## Dias únicos, torna-os teus.

Descobre o melhor dos Ducati Special Days. Esta é a tua oportunidade de realizar o teu sonho de ter uma Ducati com as condições mais exclusivas.

Visita-nos no teu concessionário e desfruta de descontos especiais em toda a gama. Não deixes passar esta ocasião única, as melhores condições estão à tua espera.

\*Bonificação válida com o financiamento do Volkswagen Bank GmbH até 31/10/2024. Consulta as condições em [Ducati.pt](https://www.ducati.pt)



4 | Ever  
DUCATI

4 anos de garantia\*

O modelo mostrado corresponde à nova Multistrada V4 Pikes Peak.



## Nova Ducati Multistrada V4 Expande os teus limites

A nova Ducati Multistrada V4 foi desenhada para transformar cada viagem numa aventura sem limites, numa fusão de tecnologia de vanguarda com um conforto insuperável. A sua suspensão semi-ativa Ducati Skyhook (DSS EVO) e o chassis monocoque em alumínio determinam uma precisão impecável e uma estabilidade total, inclusivamente nos terrenos mais desafiantes. Com sistemas avançados como o radar dianteiro e traseiro, Cruise Control Adaptativo (ACC) e a Detecção do Ponto Cego (BSD), desfrutarás da máxima segurança em cada trajeto. Graças ao seu inovador sistema de redução de cilindros ativos, quando a necessidade de potência disponível é baixa, o consumo é otimizado, permitindo assim percorrer uma maior distância com eficiência e potência. A Multistrada V4 convida-te a conquistar novos horizontes, sem comprometer nem um só momento de emoção ou liberdade.

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

Cilindrada 1,158 cc | Potência 170 CV @ 10,750 rpm | Peso a seco 229 kg | Altura do assento 840-860 mm.  
Consumo 6,6l/100 km | Emissões CO2 152 g/km





# Motos A HIDROGÉNIO?

O hidrogénio continua a ser referido como uma solução para a questão das emissões de carbono. Mas será que o elemento mais comum do universo vai eventualmente poder vir a propulsionar as nossas motos?

**Texto:** Rogério Carmo

**A**té há poucos anos, o hidrogénio era apenas usado na indústria. Os fertilizantes consumiam mais de metade da sua produção, seguindo-se a refinação e produção de combustíveis que, em conjunto, consumiam mais cerca de 35% da produção.

Com o advento da pilha de combustível, o hidrogénio começou a chegar às notícias pela sua capacidade de, em conjunto com o oxigénio da atmosfera, produzir electricidade através de um processo químico cujo resíduo é apenas água pura, criando expectativa no que respeita à autonomia dos veículos elétricos, pois criar electrões em andamento é o Santo Graal da mobilidade elétrica.

Mas as células de combustível ainda têm uma longevidade questionável, sendo também muito caras de fabricar, requerendo metais nobres, platina, cobalto, níquel, paládio e um metal raro, o Lantânio (La), além de um hidrogénio muito mais puro do que o normalmente disponível.

Mais recentemente o hidrogénio começou também a ser falado como combustível para os convencionais motores de combustão interna, requerendo apenas pequenas modificações na alimentação. A

sua estrutura molecular não integra carbono, pelo que resulta numa combustão isenta de monóxido ou dióxido de carbono, mas no entanto regista emissões de óxido de nitrogénio, NOx, um gás altamente nocivo para a saúde.

Apesar de nenhuma destas tecnologias ser recente, pois ambas foram descobertas há mais de duzentos anos, a verdade é que nunca chegaram a ser utilizadas na prática, além de esporádicas experiências. E mesmo os fabricantes que já testaram o hidrogénio nos motores de combustão interna, no ramo automóvel, estão actualmente a dar preferência à célula, ou pilha de combustível.

No entanto a insistência no Hidrogénio não é fácil de entender.

Primeiro, no aspecto da sua produção, o hidrogénio pode ser obtido facilmente a partir de diversas técnicas, nomeadamente a eletrólise e a gaseificação de biomassa, ambas consideradas verdes, mas recorrendo a enormes quantidades de energia, no caso da primeira e a grandes quantidades de matéria orgânica, no caso da segunda.

Mais comum é a sua produção a partir do gás natural, sendo por isso denominado de hidrogénio cinzento, pois a sua produção implica uma elevada >>





emissão de CO<sub>2</sub>, sendo esta a forma utilizada para produzir praticamente a totalidade do hidrogénio consumido na actualidade.

Depois seguem-se os aspectos do transporte, abastecimento e armazenamento.

A distribuição do hidrogénio, tanto por via terrestre como por via marítima, vai consumir recursos e emissões de carbono, o abastecimento dos veículos que o consumirem vai ser mais complicado, obrigado a cuidados com a estanqueidade das ligações das tubagens e manguerias e a adoptar métodos preventivos de incêndio, como a descarga de electricidade estática dos veículos, devido ao elevado risco de deflagração apresentado pelo hidrogénio, que ainda por cima é um gás incolor, inodoro e insípido.

Para complicar, o hidrogénio à temperatura normal, seja para armazenamento, transporte ou durante o abastecimento, tem de ser mantido comprimido a uma pressão que normalmente ronda os 700 bar (10,000

psi). Por comparação, uma garrafa de gás propano tem uma pressão de apenas 6,5 bars (94 psi).

No que respeita à utilização do hidrogénio nos motores de combustão interna, o caso ainda enfrenta mais problemas. Apesar de 1 litro de hidrogénio à pressão de 700 bar ter um peso de apenas 40 gramas e de a mesma quantidade de gasolina pesar cerca de 750 gramas, a densidade energética volumétrica do hidrogénio é muito inferior à da sua oponente fóssil. Com apenas 8,5 MJ por litro, contra 32 MJ da gasolina, o hidrogénio necessita, para a mesma autonomia, depósitos quatro vezes maiores, além de capazes de suportarem a elevada pressão, temperaturas extremas e eventuais impactos em caso de acidente.

E se para os automóveis este já é um problema complicado de resolver, nas motos então... Basta reparar no protótipo da Kawasaki com motor de combustão interna a hidrogénio, que recentemente



te fez a sua primeira demonstração pública mundial no Circuito de Suzuka, no Japão (saiba mais nesta ligação).

Por todas estas razões, o hidrogénio dificilmente vai criar uma mobilidade de emissões zero, pelo menos num futuro próximo, apesar de aqui e ali se ouvirem notícias de protótipos ICE destinados a serem alimentados por hidrogénio, na prática ainda nenhum passou à produção.

Por seu lado, os painéis solares são cada vez mais eficazes e acessíveis e as baterias evoluem todos os dias, em termos de preço, de redução de peso e volume e aumento de capacidade. Os automóveis já as adoptaram, podendo ser consideradas um verdadeiro sucesso em termos de duração e autonomia, e com o seu desenvolvimento tornam-se cada vez mais capazes de serem integradas eficazmente nas motos e nas scooters.

Também a rede de carregamento elétrico está a

crescer a olhos vistos (A MOBI.E prevê criação de mais de 76 mil pontos de carregamento de veículos elétricos até 2050).

A rede Mobi.E integra atualmente 23 Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Eléctrica (CEME) e 87 Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) que disponibilizam um total de 5.167 postos e 8.367 pontos de carregamento, com 26 novos postos a serem, em média, instalados por semana em Portugal. Já ao nível do consumo de energia dos postos de carregamento, foram consumidos em Portugal, este ano de 2024 e até 30 de setembro, 48.266 MW, um aumento de 89% em comparação com o mesmo período de 2022.

E quem tiver medo de que a rede nacional não aguarde o aumento previsto, a potência total, que atualmente é de 216 MW (acima do valor necessário de 195 MW), tem uma previsão de alcançar os 1.230 MW até 2030 e os 3.320 MW até 2050. //



# Uma História de sucesso, TORMENTAS E COINCIDÊNCIAS

Fundada há mais de 50 anos em Itália a Speedy Working Motors nasceu para a competição, alcançou sucesso internacional durante os anos 70 e 80 mas, ainda antes do final da década de 80, enfrentou dificuldades e a sua produção ficou em pausa. Ressurgiu das cinzas em 2014 depois de uma história de aquisições, interesses e arrependimentos que pode ficar a conhecer de seguida.

Texto: Rogério Carmo

**E**m 1971 os italianos Piero Sironi e Fausto Vergani fundaram, perto de Milão, a SWM (Speedy Working Motors) e começaram a construir protótipos de motos de enduro.

Rapidamente a SWM teve sucesso na competição. A sua estreia internacional aconteceu em Espanha, em 1971, durante uma corrida do Campeonato Europeu em que Pierluigi Rottigni terminou em segundo lugar na classe 125cc e Giuseppe Signorelli terminou em terceiro lugar na classe 100cc.

Seguiu-se a conquista do campeonato italiano de motocross de 1972 na categoria 125cc. Em 1973, motos de produção com motores Sachs a dois tempos, de pequena cilindrada (50, 100 e 125cc), começaram a sair da fábrica. A SWM conquistou um título mundial de trial e vários campeonatos nacionais italianos em motocross e trial. Pilotos como Martin Lampkin (pai do 12 vezes campeão do mundo Dougie Lampkin) obtiveram inúmeros sucessos para a SWM.

Mais vitórias como as conquistas do Six Days Silver Vase, dos títulos europeus Endurance e Kart, de um título mundial Trial e de vários títulos italianos em Trial e Motocross.

No entanto, apesar desses sucessos, a SWM vacilou economicamente no início dos anos 1980 e foi liquidada em 1983. Três décadas depois a marca SWM foi comprada, em 2014, e no salão de Milão desse mesmo ano apresentou seis novas motos On e Off Road, com

cilindradas entre os 300cc e os 650cc.

Considerando que conceber novos modelos de motos é um empreendimento caro e moroso, como é que a nova gerência da SWM conseguiu em tão pouco tempo apresentar a sua nova gama de motocicletas?

Para dar resposta a tal mistério é necessário voltar atrás no tempo, a 1987, quando a Cagiva comprou a divisão de motocicletas da Husqvarna aos seus proprietários suecos e transferiu a produção para a sua fábrica em Varese, Itália. Mais tarde, a Cagiva comprou também a marca MV Agusta, em 1991.

Começava o ano de 2007 e, como parte dos seus planos para atacar o mercado off-road, a BMW comprou a Husqvarna à Cagiva, que entretanto tinha adoptado o nome de MV Agusta Motor S.p.A.

Inicialmente os alemães pretendiam operar a Husqvarna de forma independente e, durante um ano após a compra, a BMW produziu as motos e os motores desenvolvidos pela MV Agusta, enquanto internamente ia desenvolvendo os seus próprios modelos. Para tal, em 2009 a BMW financiou a construção de uma nova e impressionante fábrica em Biandronno, Itália, na margem oeste do Lago Varese.

Diversas novas Husqvarna foram desenvolvidas, mas a BMW mudou de ideias sobre o mercado off-road e decidiu desfazer-se da Husqvarna.

A marca histórica passou então para as mãos da Pierrer Industrie AG, liderada pelo CEO da KTM, Stefan Pierer, isto em janeiro de 2013. O austríaco estava sobre-»





tudo interessado no nome Husqvarna e na sua base de revendedores e não tinha necessidade das suas impressionantes instalações, nem dos modelos mais antigos da linha Husqvarna.

E ali estava, semi abandonada uma fábrica de motos moderna e uma força de trabalho treinada, disponível para o que quer que fosse. Além das instalações e dos funcionários, estava também disponível o famoso engenheiro Ampelio Macchi, que \*a data já tinha uma longa história nas motos italianas. Macchi não só tinha trabalhado para a Cagiva e Husqvarna, desenvolvendo todas as Huskys "cabeça vermelha", como também teve uma passagem como gerente técnico na Aprilia, responsável pelos motores V-Twin de 450cc e 550cc para as linhas de modelos SXV e RXV.

E foi em 2014, com o financiamento do grupo chinês Shineray, que fabrica de tudo, desde carros a motos e maquinaria agrícola, que nasceu a SWM Motorcycle Srl. A Shineray era a principal fabricante de motos off-road na China e passava assim a ter uma fábrica reluzente na Itália, e os direitos para fabricar alguns modelos da Husqvarna da era pré-BMW que haviam sido abandonados tanto pela BMW como pela KTM.

Assim, a primeira nova SWM da nova era, uma RS650 R, saiu da linha de produção em 8 de julho de 2015. A RS650 é essencialmente uma Husqvarna TE610 de 2009. Esse tema estendeu-se a toda a gama, com os modelos de 300, 500 e os de 600cc, estes rotulados

como 650's sendo basicamente Husqvarnas mais antigas, mas com injeção eletrónica de combustível actualizada e componentes fabricados na china para manter os custos controlados.

Reminiscente do legado da Husqvarna, ainda hoje está disponível no nosso mercado, através da Lusomototos que é o importador da marca para o nosso país, o modelo SUPERDUAL da SWM, uma pequena aventureira, fácil de conduzir, que permite fazer uma transição confortável da estrada para o fora de estrada de forma muito confortável e eficaz.

Com uma construção sólida e bons acabamentos, dotada de um motor monocilíndrico a 4 Tempos, com 600cc e capaz de debitar 54cv que enfrentam um peso de apenas 169 Kg, uma suspensão dianteira de forquilha telescópica hidráulica invertida com 45mm de diâmetro, regulável tal como o amortecedor traseiro assinado pela Sachs e pneus de medidas 90 / 90 x 21" na frente e 140 / 80 x 18" atrás, oferece uma posição de condução elevada, com o assento a apenas 860 mm do chão.

Com refrigeração por líquido e um depósito de combustível com capacidade para 18 litros do preciosos líquido, as longas distâncias não são problema para esta simpática moto que, ainda por cima tem um preço de 6.650€ a que apenas acrescem os custos de documentação, transporte, IUC, ISV e Ecovalor. //



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)**.

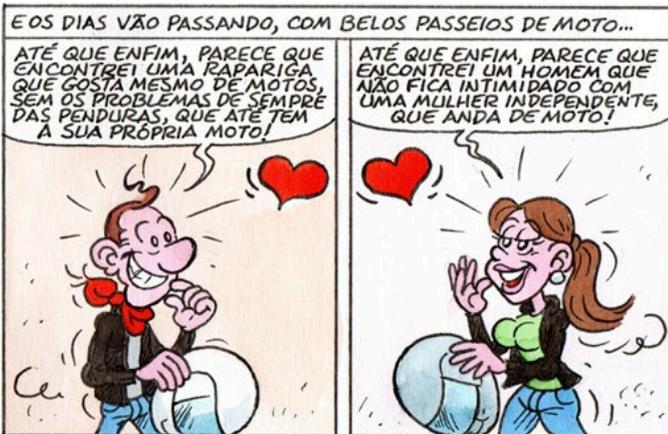
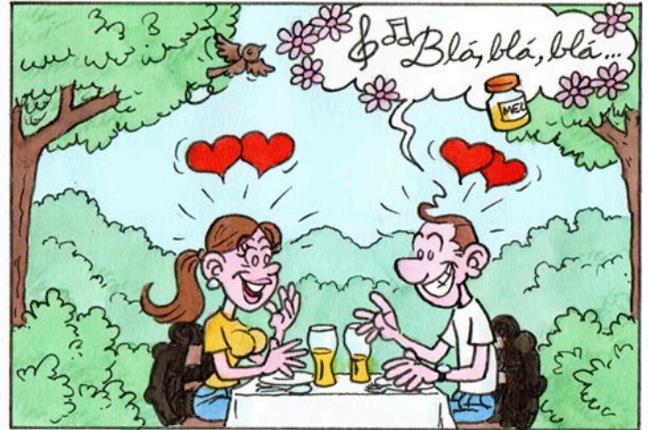
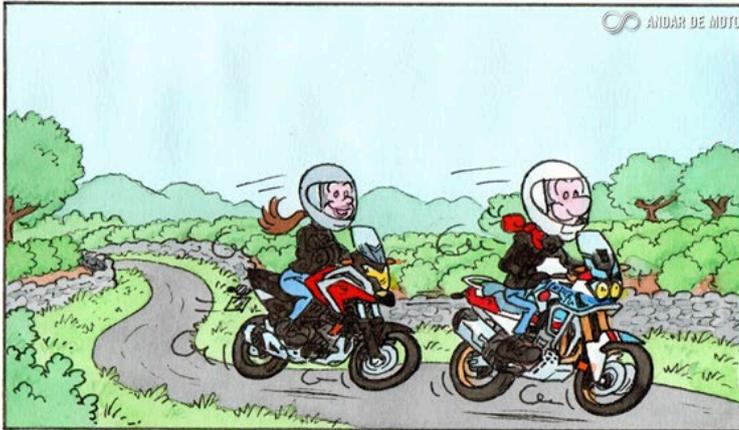
Sem rival no que toca às 2 e 3 rodas, esta é a scooter perfeita para entrar no futuro, através de uma experiência de condução refinada, **possível de conduzir também com Carta B**.

Vem experimentá-la num **Concessionário Autorizado Piaggio**,  
[andardemoto.pt](http://andardemoto.pt)



**PIAGGIO**<sup>®</sup>

[piaggio.pt](http://piaggio.pt)



# MOTOS **USADAS**

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

PROCURAS UMA  
MOTO USADA?  
ENCONTRA-A AQUI EM  
[ANDARDEMOTO.PT](http://ANDARDEMOTO.PT)



ANDAR DE MOTO



Susana Esteves  
Jornalista e motociclista

## Estacionamento para motociclos: UM PRESENTE QUERIDO OU ENVENENADO?

**H**á temas que são sensíveis de debater em grupo, seja que grupo for: futebol, religião, política, os maus hábitos do parceiro (a) em casa... e estacionamento de motos. Há alguns anos eram poucos os lugares reservados para os motociclos. Atualmente isto já não acontece, e ainda bem, mas está a ser bem feito? Mais importante ainda, há respeito e consideração para com os motociclistas?

Percebo que numa estrutura já existente é difícil encaixar um espaço para os motociclos, mas o que acontece é que se aproveita qualquer buraco para enfiar uma placa de Estacionamento para Motociclos e já está – passam a ser uns fofos, inclusivos.

Ressalvando que isto não é regra, há espaços ridículos onde é extremamente difícil estacionar, ou colocar mais de duas motos, ou sequer sair em segurança.

Há espaços em zonas com inclinação de telhados. A moto cabe porque é mais baixa? Sim. Mas e nós saímos como, de gatas?

E qual é o problema disto, à margem da falta de consideração pelos motociclistas? As regras de estacionamento dizem que as motos podem estacionar em qualquer lugar reservado para um automóvel, exceto se existirem lugares de estacionamento reservados para elas. Ou seja, se não conseguirmos ser artistas de circo ou

jogadores de topo em Tetris, não temos argumento de defesa.

É claro que, no dia a dia, se o lugar não existe estaciona-se onde dá. Motard que é motard não se faz rogado, nem tem tempo para frescuras nem atrofios. Mas se algo correr mal, perde argumento legal (isto dito com conhecimento de causa).

Há cada vez mais motos em circulação. Remover 2 ou 3 lugares de estacionamento de carros para criar uns para motos seria a alternativa decente. Mas para isso era preciso que houvesse mais respeito, e não há.

“Tomem lá este canto de 2x2 e desenrasquem-se.” O estacionamento em Portugal é problemático, nem para os carros chegam, quando mais para as duas rodas.

São todos assim? Não! Mas a maioria ainda é? Infelizmente sim. Eu até entendo as restrições nas grandes cidades, como Lisboa ou Porto, onde é já praticamente impossível garantir alguma coisa em termos de mobilidade. Mas nos restantes espaços custa perceber.

A resposta que sempre oiço é: “Não te queixes, contenta-te com o que já tens”, mas não pode ser assim?

É verdade que há alguns anos nem lugares tínhamos, portanto, vamos acreditar que devagar se vai ao longe. Sejam positivos!

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€**