



HONDA *Gold Wing* GL 1800



» **TESTES**

HARLEY-DAVIDSON FAT BOY 114

KYMCO SUPERDINK 350

» **VELOCIDADE**

AO LONGO DA HISTÓRIA

» **10 CONSELHOS**

PARA OS RECÉM-CHEGADOS

» **70 ANOS** CAPACETES AGV

» **TOM VITOÍN**



DESDE 11.000€



**SOLUÇÕES
FINANCEIRAS**

EASY TRIUMPH

AVENTURA MÁXIMA TODOS OS DIAS

**NOVA TIGER
800XC**

**NOVA TIGER
800XR**

NOVA TIGER 800. PRAZER SEM LIMITES. TODOS OS DIAS. EM QUALQUER LUGAR

A Tiger 800, uma das Triumph mais apreciadas de sempre, foi actualizada em mais de 200 pontos, incluindo a incorporação de um elevado nível de tecnologia, aerodinâmica e ergonomia melhoradas, melhor capacidade 'off-road' e um motor com mais resposta em toda a gama de rotações. Esta aventureira está ainda melhor. Nas versões XR e XC. Para todos os dias.

Para mais informações, marcar um test-ride ou pedir uma simulação de financiamento, consulte um concessionário oficial.

TRIUMPH LISBOA: 218 292 170 | TRIUMPH PORTO: 224 108 000
Mail: info@triumphportugal.pt Saiba mais em: triumphmotorcycles.pt



FOR THE RIDE

PORQUE SIM...



José
Fernandes

Muito mais do que uma peça de engenharia

O acto de comprar uma moto é essencialmente emocional. A maioria dos que gostamos, temos e andamos de moto, pensávamos assim e dizia-se mesmo que é como que um “ataque” de paixão.

Em grande parte ainda é assim e quem “prova do veneno” muito dificilmente não se deixa perder de “amores” por essas peças de engenharia designadas por motos.

No essencial é assim. No entanto, na altura da compra, e em grande parte pelo facto da oferta ser muito superior e diversificada, passou a haver também uma grande dose racional no momento da decisão final. Sim, na decisão final, porque nestas coisas há, muitas vezes, sucessivas decisões, a que talvez seja mais correcto chamar de indecisões.

Independentemente de no momento da compra haver maior dose emocional ou racional, depois de adquirida, são poucos os casos em que não permaneça a paixão a roçar contornos de “culto”. Talvez seja isso que cria um denominador comum entre todos os que gostamos de motos, apesar das nossas enormes diferenças em tantos outros aspectos da vida. É nessa diferença que sedimentamos a fantástica e tão saudável pluralidade, bem como a nossa individualidade e ao mesmo tempo consolidamos o tal denominador comum: gostamos de motos e não conseguimos explicar, a quem nunca experimentou, o prazer sublime que temos quando estamos a ANDAR

DE MOTO.

Muitas vezes, a única coisa que nos ocorre dizer para explicar tamanha sensação é: porque sim!

Este é o número dois desta vossa Revista mensal, digital e gratuita e provavelmente a única que consegue, com precisão, saber quantas pessoas a leram.

...quem “prova do veneno” muito dificilmente não se deixa perder de “amores”..

O número 1 obteve uma adesão fantástica e que se traduz em 9 mil 683 leitores.

Mas continuamos a trabalhar no projecto global e graças a si que nos visita regularmente em andardemoto.pt, a audiência continua a crescer. No que designamos de Diário digital, andardemoto.pt obtivemos no mês de Junho 185 mil 884 leitores, os quais visualizaram 2 milhões, 625 mil, 335 páginas. Gratos pelo vosso apoio.

Bons andamentos!

#BEaSprinter

@sprintmoto.pt



 **SPRINT**
Motorcycle Equipment

Coleção Verão 2018
www.sprintmoto.pt

PORQUE NÃO...



Rogério Carmo
Publisher

Todos sabemos isso!

Andar de moto é perigoso. Todos sabemos isso. Obrigado pela preocupação!

No outro dia li, assinado por alguém com responsabilidades, que as motos, as pequenas scooters, aquelas de 125cc que, e cito: “atingem uma velocidade na ordem dos 120km/h e pesam em média 127kg”, são perigosas. E que deveriam estar sujeitas quer a inspecção, quer a exame de condução específico dos seus condutores, a quem a lei actual apenas permite a utilização se já foram titulares de carta de condução de automóvel e tiverem mais de 25 anos.

As mesmas pessoas que também podem legalmente, e sem qualquer restrição ou exame extraordinário, conduzir automóveis que até podem ter 500 ou mais cavalos, 1800 ou mais quilos de peso e atingir os 100km/h em 3 ou 4 segundos ou os 300km/h de velocidade máxima, ainda que seja um septuagenário demente, ou mesmo um inexperiente jovem de 18 anos.

Nem vou perder o meu, nem o seu, tempo a discutir isso, até porque há entidades que deveriam estar bastante mais preocupadas com toda esta polémica e não estão!

Mas não deixo de me questionar sobre os princípios evocados e as reais intenções de alguém que, supostamente, deveria ser um entendido na matéria e zelar pela melhoria da mobilidade nas cidades e pela efectiva diminuição da sinistralidade.

Toda a gente sabe que a preparação da generalidade dos condutores recém encartados é deficiente. E refiro-me a todas as categorias de condutores! Seja por uma ineficaz formação, seja por uma inexistente reciclagem, seja ainda por uma evidente inépcia ou mau carácter, a ver-

dade é que no dia-a-dia, na estrada e na cidade, deparo-me frequentemente com manobras de bradar aos céus, que só podem ser justificadas por uma gravemente deficitária formação, informação e uma inexistente fiscalização.

Todos sabemos como se processa a atribuição das cartas de condução, concretamente como funciona a sua instrução e, pior ainda, como se processam os exames de código e de condução.

Assim como todos sabemos como se proces-

“...a verdade é que no dia-a-dia, na estrada e na cidade, deparo-me frequentemente com manobras de bradar aos céus...”

sam as revalidações obrigatórias das referidas licenças, que permitem que verdadeiros “zombies” peguem num automóvel, qualquer que seja, e saiam para a estrada, sem terem a mínima noção do que estão a fazer. É que também por tudo isso é que andar de moto é perigoso.

Queremos combater a sinistralidade? Vamos encarar os problemas com seriedade, e discutir estes e outros assuntos igualmente importantes, mas sem obrigar o pobre do contribuinte a pagar mais impostos sem receber qualquer benefício! Ou então não! //



» Galeria de fotos aqui



BMW Motorrad Concept 9cento

UM CONCEITO DE DESIGN INOVADOR APRESENTADO NO CONCURSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2018

COMO VEM SENDO HABITUAL, a BMW Motorrad apresentou hoje, no decorrer do Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2018, um novo protótipo. Trata-se da 9cento, que à semelhança das motos que nos últimos anos a marca bávara tem vindo a apresentar neste concurso de elegância, que se realiza anualmente em Itália nas margens do bellissimo Lago Como, pode bem ser um presságio de uma nova moto que a BMW está para apresentar ao Mundo.

Tal como aconteceu em 2015 com a BMW Concept 101, que veio a transformar-se na BMW K1600B que tivemos oportunidade de lhe apresentar recentemente (clique aqui para ver o teste), ou como pode vir a acontecer com a Concept Link, a scooter eléctrica apresentada há precisamente um ano, por ocasião deste Concurso de Elegância de Villa d'Este (clique para ver), que pode vir a transformar-se num complemento da gama de scooters eléctricas da BMW Motorrad, ou tão somente vir a substituir a ac-

tual C Evolution.

Mas esta Concept 9cento pode não estar assim tão longe da realidade!

A BMW Motorrad assegura que a 9cento é a interpretação daquilo que uma moto "Adventure Sport" pode vir a ser: Uma moto que combina emoção e performance, com um espírito aventureiro. Agilidade e uma condução divertida estão na génese da 9cento, cujos genes "Sport Touring" a deixam pronta para enfrentar auto-estradas, estradas de montanha, ruelas de aldeias remotas ou simples idas ao café.

As suas proporções formam uma silhueta compacta e muito apelativa, sobretudo devido às linhas limpas que inspiram leveza e agilidade. As proporções do volume, com a frente mais carregada e a traseira elevada conferem-lhe movimento, mesmo quando parada.

A suspensão foi desenhada com as grandes viagens em mente. O longo curso dos amortecedores >>



"A BMW MOTORRAD ASSEGURA QUE A 9CENTO É A INTERPRETAÇÃO DAQUILO QUE UMA MOTO "ADVENTURE SPORT" PODE VIR A SER: UMA MOTO QUE COMBINA EMOÇÃO E PERFORMANCE..."

promete um conforto elevado, ao mesmo tempo que reforça a sensação de leveza. O ecrã e a carenagem garantem uma protecção aerodinâmica elevada, enquanto que o guiador elevado e os poisa-pés bastante baixos contribuem para uma boa ergonomia, e promovem uma posição de condução elevada, apropriada para percorrer longas distâncias.

O quadro é reforçado com CFRP (Carbon Fibre Reinforced Plastics), uma mistura altamente resistente de plástico, altamente resistente, que integra fibras de carbono, facto que contribui para a redução do peso e que ajuda a moldar as linhas do design tridimensional da traseira, integrando-a com o maior volume da frente.

Um dos detalhes mais curiosos da BMW Motorrad Concept 9cento, e um delicioso exercício de design, é o inovador sistema de carga, composto por duas malas laterais, se integram na traseira da moto, sem qualquer ligação mecânica, já que são apenas penduradas e mantidas no seu lugar com recurso a potentes ímanes.

Quando colocadas, as malas também aumentam substancialmente a área do assento do passageiro, tornando possível, de forma extremamente fácil, ter duas versões da mesma moto: sem as malas, uma desportiva extremamente ágil; com as malas, uma viajante confortável para condutor e passageiro.

A iluminação, integralmente em LED, contribui para marcar as linhas leves do conjunto, com recurso a DRL (luzes de condução diurna) em forma de "U" e que remetem para a imagem de marca, sendo facilmente identificadas com a BMW.

O farolim traseiro, e os pisca-piscas, estão integrados na carenagem, por debaixo do assento, e o seu desenho, dois "C" virados um para o outro, é inspirado no formato das "grelhas" dos automóveis da marca, e conjugam perfeitamente na esguia silhueta traseira.

Assim, a BMW Motorrad Concept 9cento pretende alargar os horizontes do conceito "Sport Touring", com um design apaixonante, mas que não descora a funcionalidade, nem a agilidade e o prazer de condução.

Obviamente que ainda é cedo para se saber se a 9cento vai chegar ao mercado. Mas a nova plataforma recentemente desenvolvida pela BMW para a família F, tanto a F850GS como a F750GS que já tivemos oportunidade de testar ([clique aqui para ver](#)), parece ser mesmo a calhar para servir de base a uma moto polivalente, com apetência para as grandes distâncias, moto essa que actualmente não existe na gama do fabricante alemão, e que terá um enorme potencial nos mercados asiáticos, aqueles que agora movem os esforços comerciais das marcas europeias (sobre este tema pode ler mais se clicar [aqui](#)). //



O European H.O.G. Rally regressa a Cascais em 2019

TAL COMO ACONTECEU EM 2012, A BELA EX-ALDEIA PISCATÓRIA DA COSTA DO SOL PORTUGUESA VAI VOLTAR A TREMER AO SOM DAS "BIG TWIN".

● European H.O.G. Rally regressa a Cascais em 2019

Tal como aconteceu em 2012, a bela ex-aldeia piscatória da Costa do Sol portuguesa vai voltar a tremer ao som das "Big Twin".

Acaba de ser confirmado! O 28º encontro anual europeu de proprietários de Harley-Davidsons, vai realizar-se novamente em Cascais.

A data já está marcada para os dias 13 a 16 de Junho de 2019 se clicar aqui. //



de Junho de 2019, e promete vir a ser um dos maiores eventos motociclísticos do ano, com um enorme impacto em termos de imagem do motociclismo e de Portugal, aproveitando a "hype" de destino turístico da moda que se tem vindo a verificar.

Pode ficar a saber mais sobre o programa do 28ª European H.O.G.

UM NOVO BLUSÃO DE VERÃO DA MARCA PORTUGUESA

**A SPRINT ACRESCENTOU À SUA
COLEÇÃO DE VERÃO DOIS NOVOS
BLUSÕES PARA HOMEM: O "SPRINT
FUN CINZA/ICE" E "SPRINT FUN
CINZA/PRETO".**

DOIS NOVOS MODELOS de blusão curto, que apresentam um design moderno sendo de salientar o facto de serem totalmente ventilados e incluem uma membrana destacável que serve de corta vento e que é resistente à água, prevenindo assim qualquer imprevisto meteorológico. Fabricados em S-TEX Poliéster e Mesh, os Sprint Fun contam com 2 bolsos exteriores e 1 bolso interior, e proteções homologadas, semirrígidas e removíveis, nos ombros, cotovelos e costas.

Nos braços e na cintura dos Sprint Fun, existem cintas de ajuste reguláveis. Inserções em material refletor SafetyLite, garantem uma boa visibilidade. Disponíveis nas cores: cinza/ice e cinza/preto, em tamanhos: do S ao 3XL, têm um preço recomendado de venda ao público de 129,89 Euros. Para mais informações contacte a Sprint Moto ou acompanhe a sua página oficial no Facebook //



Moto Adventure sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

TRAIL 125cc




VORTEX
Motorcycles

MUTT Motorcycles em Portugal com a Unik Edition

ACABADA DE CHEGAR AO NOSSO PAÍS, ESTA É UMA MARCA QUE SE DEDICA A PRODUZIR MOTOS 125CC COM MUITO ESTILO, QUALIDADE, E UM PREÇO ACESSÍVEL.

DURANTE ANOS A MUTT construiu motas vintage customizadas de elevadíssima qualidade, muitas delas bastante caras! Ao longo de mais de 15 anos de carreira, a Mutt customizou mais de 200 motos, desde (re)construir de raiz Indians de 1920, até Harleys (Knuckles e Panheads), Motos Clássicas Britânicas do século XX, Hondas dos anos 70, etc.

Entretanto a marca sentiu necessidade de criar algo não só a um preço mais acessível, mas também mais fácil de customizar e mais prático do que as motas vintage com que costumava trabalhar. Assim, de certa forma, a Mutt Motorcycles nasceu de uma frustração. A frustração de não conseguir encontrar no mercado internacional uma moto 125cc com um estilo retro muito “cool”. É claro que existem imensas motas 125cc por aí, mas encontrar alguma que reflita minimamente um estilo refinado não é fácil.

A ideia de Benny Thomas, o fundador da Mutt, era a de produzir uma moto 125cc com muito estilo, mas com um preço acessível, ficou latente durante muito tempo, até que a Mutt decidiu passar à ação. Todo o espírito da Mutt consiste em proporcionar aos clientes uma moto fácil de conduzir e de manter, a um preço de compra acessível, com o tato, o estilo e o som de uma grande moto clássica, e que garanta infinitas possibilidades de personalização.

Um dos objetivos principais era manter o custo das Mutt o mais baixo possível e, ainda assim, proporcionar um produto de qualidade; com esse foco, era necessário encontrar uma base a partir da qual pudessem trabalhar.

Começámos a trabalhar com vários fabricantes na zona Este de Inglaterra que desenvolveram e forneceram as nossas peças. Dentre os vários motores disponíveis, a Mutt escolheu uma versão à prova de



MUTT BAJA 125



MUTT BLACKEST SABBATH 125



MUTT HILTS 125



MUTT MONGRELL 125





MUTT S54 125



MUTT RS-13

bala, originária da Suzuki GN 125, construído por um parceiro da própria marca, o que é, só por si, um ponto de partida perfeito.

As peças que compõem o quadro e a transmissão são produzidas de acordo com as especificações e design da Mutt, com uma superabundância de peças únicas que lhe proporcionam um típico look clássico britânico personalizado.

Todas as peças chegam à oficina da Mutt, em Birmingham, no coração histórico da produção de motos britânicas, onde uma equipa especializada completa o processo de criação da Mutt, que por isso gosta de pensar que resgatou a produção de motos de volta ao seu coração (em Birmingham) e que as suas motos são criadas com uma atmosfera seme-

lhante àquela onde eram construídas nos primórdios, as míticas BSA, Triumph e New Imperial, uma antiga marca originária de Birmingham que agora é da sua propriedade.

A produção das Mutt rege-se por incríveis níveis de detalhe, uma elevada atenção ao cliente, e um grande orgulho. E obviamente que a fábrica está apta a customizar qualquer uma das Mutt ao gosto específico de cada cliente, por isso quase todas as Mutt saem da fábrica com alterações à versão base, sejam poucas ou muitas.

A Mutt continua a evoluir com uma enorme rapidez, desenvolvendo novos modelos, com maior cilindrada, conquistando novos mercados internacionais e desenvolvendo um maior leque de produtos, desde peças a acessórios, todos com a assinatura e identidade Mutt.

A Mutt Motorcycles tem como representante e importador em Portugal a Unik Edition Custom Motorcycles cuja sede se situa na Rua Salvador Allende, nº 28-C, 1885-070 Moscavide onde, além da oficina da Unik Edition e do showroom da Mutt Motorcycles também dispõe de loja de “apparel”. Neste momento a Mutt possui uma gama alargada de modelos 125cc. equipadas como um motor monocilíndrico a 4 tempos, refrigerado a ar, e que desenvolve uma potência máxima de 11,6 cv às 8.750rpm. Os preços começam nos 3.300 euros da versão base, a Mongrell.//



Yamaha Niken Demo Tour

A MAIS RECENTE MONTRA TECNOLOGIA DA CASA DE IWATA JÁ ROLA NAS ESTRADAS E VAI EM BREVE CHEGAR A PORTUGAL!

COM A EXCLUSIVA TECNOLOGIA de inclinação em várias rodas (LMW - Leaning Multi Wheel) da Yamaha, que já equipa a pequena Yamaha Tricity 125, a NIKEN dispõe de um funcionamento e sensação de condução como nenhuma outra moto na estrada.

O projeto da tecnologia de inclinação em várias rodas (LMW) da YAMAHA foi apresentado pela primeira vez no Tokyo Motor Show em 2013 e despertou imediatamente as atenções, e pode ver mais informações sobre a Yamaha Niken se clicar aqui.

O design único da NIKEN proporciona ao condutor um controlo inigualável sobre a sua experiência de condução. A estabilidade extra criada pelo quadro inovador faz com que qualquer pessoa possa conquistar a estrada e proporciona ao condutor da NIKEN aquela que poderá ser a mais emocionante experiência numa moto do mundo.

Alie esta revolução em design a um motor CP3 de 847 cc especialmente afinado para obter uma máquina que não só tem uma capacidade de res-

posta incrível como combina potência e performance, sendo por isso necessário carta de moto para a poder conduzir.

A NIKEN Demo Tour é a primeira oportunidade do público para conduzir aquela que é considerada uma verdadeira revolução do mundo das motos, com demonstrações e orientação especializada, sendo por isso uma oportunidade a não perder para conduzir a revolução em primeira mão.

Esta acção vai percorrer a Europa e encontrar os locais mais apropriados para exhibir o que torna esta máquina em algo tão único. Ao conquistar montanhas e desbravar vales, este circuito vai expor todas as capacidades da NIKEN.

A NIKEN Demo Tour inicia-se em Junho e prolongar-se-á até Outubro de 2018, passando por diversos países europeus, incluindo Portugal. No entanto nem as datas nem os locais foram ainda revelados.

Mas fique atento, que em breve teremos mais novidades! //

Z 650

PVP / Valor Financiado	6.990,00€
Prazo	48 Meses
Entrada	0,00€
Prestação	145,63€
Comissão de Abertura	100,00€
Comissão Proc. Prestações	3,75€/mês
TAEG - 2,8% / TAN - 0,00%	
MTIC - 7.375,09€	

0% JUROS **48 MESES**

0€ ENTRADA **2,8% TAEG**

CAMPANHA PARA TODA A GAMA Kawasaki



OFERTA
EQUIPAMENTO
NO VALOR DE
400€



Capacete Scorpion Exo-390 HAWK



Luvas Alpinestars SMX-1



Blusão Alpinestars Fastback

TAEG 2,8%. TAN 0%. Exemplo para um financiamento de 6.990€, a 48 meses, com uma prestação de 145,63€. MTIC 7.375,09€. Comissão de Abertura 100€. Comissão Processamento de Prestação 3,75€/mês. As Comissões já incluem Imposto do Selo. Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Condições válidas até 15 de Setembro de 2018. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis. Os PVP apresentados excluem despesas com documentação, ISV, IUC e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores. **Mais informações em: www.kawasaki.pt  [kawasaki.pt](https://www.facebook.com/kawasaki.pt)**



Travis Pastrana numa Indian vai tentar bater recorde de Evel Knievel

EM PARCERIA COM O NITRO CIRCUS E A INDIAN MOTORCYCLES, E O APOIO DO CANAL HISTÓRIA, PASTRANA QUER ENTRAR PARA A HISTÓRIA COM 3 MANOBRAS ARRISCADAS NO “EVEL LIVE”.

SALTAR SOBRE 52 AUTOMÓVEIS, sobre 16 autocarros e por cima da emblemática fonte do Caesars Palace, em Las Vegas, são as 3 manobras arriscadas que Travis Pastrana vai tentar conseguir realizar com sucesso no próximo dia 8 de Julho de 2018.

Caso consiga efectuar os 3 saltos num período de tempo inferior a 3 horas, o piloto que conta com 17 medalhas conquistadas nos X-Games, 11 das quais medalhas de ouro, será o primeiro a conseguir tal façanha.

Travis Pastrana vai assim prestar a sua homenagem a Evel Knievel, o mítico “daredevil”, no “Evel Live”, um evento promovido em parceria com o Nitro Circus e a Indian Motorcycle, com cobertura mediática garantida pelo Canal História.

A moto usada por Travis Pastrana vai ser uma Indian Scout FTR750, a moto que tem causado furor na América por ter vencido praticamente todas as provas do campeonato americano de “flat track” desde que aí começou a militar, no início de 2017, ano em que conquistou o título de construtores e o de pilotos. Este ano a Scout FTR750 já venceu todas as 5 corridas disputadas

até esta data.

“É extremamente importante que utilize nestes saltos uma moto semelhante às que Evel Knievel usava na sua época, e a Scout FTR 750 é precisamente isso: uma evolução moderna das motos de “flat track” do passado. Ela tem a potência que necessito e é muito ágil e manobrável. Ainda me estou a habituar a ela, pois nunca saltei com uma “V-Twin”, mas no Nitro Circus estamos habituados a fazer as coisas em grande!” declarou Pastrana.

“Não poderíamos estar mais empolgados com Travis a pilotar uma Scout FTR750 e procurando fazer história”, disse Reid Wilson, Diretor Sénior de Marketing e Desenvolvimento de Produtos da Indian Motorcycle. “Evel Knievel é um verdadeiro ícone global e estamos orgulhosos de participar deste incrível evento, que presta homenagem ao legado dele em grande estilo”, completou.

A Indian Motorcycle anunciou há dias o lançamento da versão de estrada da FTR750. [Clique aqui para saber tudo sobre a FTR1200! //](#)

REV'IT CLARE LADIES

UM BLUSÃO DE SENHORA CONCEBIDO ESPECIFICAMENTE PARA O VERÃO. FABRICADO EM PELE, COM ESTILO RETRO E DISCRETO, GARANTE MUITO CONFORTO E SEGURANÇA NO DIA-A-DIA URBANO

O REV'IT CLARE LADIES é um blusão fabricado em pele de búfalo Iceland, com painéis laterais em tecido elástico para maior conforto, incluindo debaixo dos braços, onde a malha perfurada ajuda a uma melhor ventilação, principalmente nos dias mais quentes.

O seu design é elegante e discreto com inspiração retro, mas sem prejudicar o conforto nem a segurança, necessários para andar de moto, diariamente, com todo o estilo

O seu corte curto, com ajustes e fechos de mola nos punhos e cintura, não impede que tenha uma ligação própria para prender às calças. Conta com proteções nos ombros e cotovelos sendo ainda possível de montar uma proteção cervical, vendida em separado, como acessório.

No capítulo das arrumações, o Clare Ladies conta com três bolsos, dois exteriores, laterais, e um interior, ao nível do peito. Para as noites e manhãs mais frias, conta com um forro térmico interior, destacável.

Está disponível em 3 cores, preto, castanho e vermelho, em tamanhos do 34 ao 44, por um preço de 449,99 euros. //



lismotor
lombasecurvas
caismotor



NA COMPRA DA **KTM 125 DUKE ABS**
OFERECEMOS O CAPACETE!

Campanha válida de 27 de Junho 2018 até 27 de Julho 2018



Oferta
Airoh GP500



Oferta válida para
qualquer grafismo ou cor do modelo GP500 ou
valor (439.97€) equivalente em acessórios à sua escolha.

KTM 125 DUKE ABS
PVP/Valor Financiado 5.199,80€
Sem entrada inicial
92.98€ x 72 Meses

TAEG 9,1%
TAN 6,96%
MTIC 6.694,56€
Comissão de Abertura 50€
Comissão de Processamento de
prestações 1.50€/por mês



MV Agusta vai regressar ao Campeonato do Mundo de Velocidade

A MÍTICA MARCA ITALIANA ANUNCIOU QUE SERÁ JÁ NO PRÓXIMO MÊS DE JULHO DE 2018 QUE IRÁ VOLTAR ÀS PISTAS!

A **MV AGUSTA** tem uma ligação histórica com as corridas de motos. Sendo a mais bem sucedida marca europeia no que respeita a campeonatos de mundo de motociclismo de velocidade, venceu 275 provas de GP, que totalizaram 75 títulos mundiais (38 de pilotos e 37 de construtores) entre 1952 e 1974.

Nomes como Carlo Ubbiali, John Surtees, Mike Hailwood, Phil Read e Giacomo Agostini vieram a ficar famosos, aos comandos de máquinas da MV Agusta.

Após mais de 40 anos afastada da competição, a MV Agusta pretende voltar à ribalta, e por isso já tem, em avançado estado de desenvolvimento, uma moto específica, pronta para começar a rolar em pista já no

próximo mês de Julho de 2018.

A informação é escassa, mas a equipa que irá liderar as operações é a Forward Racing, fundada em 2009, que compete em Moto2 desde a criação da classe, em 2010, ano que que na corrida inaugural subiu ao pódio, tendo conquistado a sua primeira vitória na 5ª corrida do mesmo ano.

A Forward Racing, gerida por Giovanni Cuzari, homem chegado a Claudio e a Giovanni Castiglioni, também já participou em MotoGP, tendo em 2014 conquistado o título da classe "Open", com Aleix Espargaró.

"O regresso da MV Agusta aos Grandes Prémios é uma grande honra, para mim. O campeonato de Moto2 é muito competitivo e, se quisermos vencer, temos que nos empenhar e aplicar toda a nossa tecnologia e experiência no desenvolvimento das nossas motos" - declarou Giovanni Castiglioni, CEO da MV Agusta.

Apesar de ainda nem sequer haver qualquer referência a nomes de pilotos, vai ser interessante ver, em 2019, qual será o comportamento do motor Triumph (também ele um tricilíndrico) na ciclística de uma MV Agusta. //



CAPACETE "JET" SPRINT ROCKET

**UM CAPACETE DE VERÃO,
UNISEXO, MUITO PRÁTICO PARA
UTILIZAÇÃO URBANA**

COM UMA CALOTA EXTERNA fabricada em ABS, o Capacete "jet" Rocket da Sprint tem homologação ECE e um peso de apenas 1 quilograma. O forro interior em Nubuk confere-lhe um aspecto luxuoso. Incorpora painéis respiráveis e as almofadas laterais são destacáveis. O sistema de aperto é feito por um fecho rápido do tipo micro-métrico, que o torna extremamente prático.

Como capacete aberto (tipo "Jet") é sobretudo recomendado para o verão, e o seu formato é unisexo.

Disponível em Preto mate e Branco brilhante, nos tamanhos XS, S, M, L e XL, este capacete Rocket da Sprint tem um P.V.P. recomendado de 79,95 €. Para mais informações contacte a Sprint (clique aqui). //



Moto Vintage

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

CAFE RACER 125cc




VORTEX
Motorcycles

Dguard: Um sistema eCall para motos



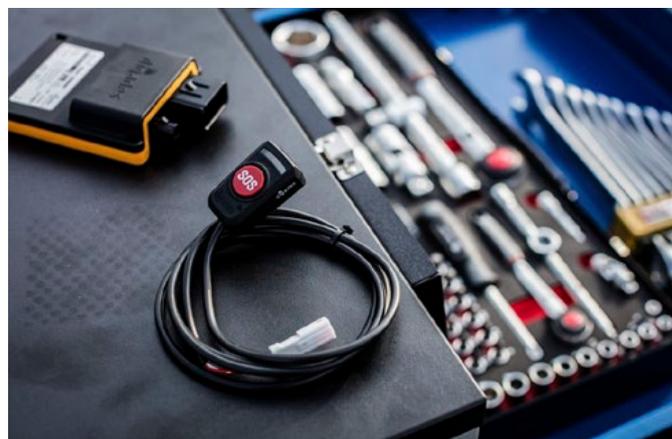
UM ACESSÓRIO PARA A SUA MOTO QUE ALÉM DE PODER SALVAR VIDAS, AINDA O PROTEGE CONTRA FURTOS

A **DIGADES**, uma empresa referência no fornecimento de equipamentos electrónicos para alguns dos maiores construtores automóveis, acaba de apresentar, oficialmente, o primeiro sistema eCall para motos, do mundo. O sistema automático de chamada de emergência dguard® adapta-se a todos os modelos de todas as marcas de motos, de forma simples e prática.

Considerando que os motociclistas têm apetência para a velocidade, e também tendem a procurar estradas pouco movimentadas e sem populações por perto, como por exemplo estradas de montanha, e é precisamente nesses locais mais remotos que os acidentes podem ter consequências mais graves, numa situação de emergência uma resposta rápida e pronta, pode salvar vidas.

Um acidente num destes locais remotos ao circular sozinho, confere ao motociclista que não estiver capaz de ligar para as equipas de socorro, a sua única esperança de socorro. Mas até nos meios urbanos, estima-se que um dispositivo eCall possa reduzir o tempo de chegada das equipas de emergência em mais de 40%.

O novo sistema dguard eCall é uma mais-valia em todas as situações. Graças à sua tecnologia sofisticada, com recurso a vários sensores, permite uma



identificação precisa do local onde ocorreu o acidente e efetua, de imediato uma chamada para o centro de coordenação de emergências, numa questão de segundos.

O centro de emergência recebe uma mensagem, no idioma do país em questão, com as coordenadas exatas obtidas viaGPS, do local onde ocorreu o acidente. Caso o motociclista tenha o dguard ligado ao sistema de comunicação do seu capacete, via Bluetooth, e caso se encontre consciente e capaz de comunicar, o centro de coordenação de emergências pode falar diretamente com a vítima.

E também, um motociclista que encontre um aci- >>>

"ESTIMA-SE QUE UM DISPOSITIVO ECALL POSSA REDUZIR O TEMPO DE CHEGADA DAS EQUIPAS DE EMERGÊNCIA EM MAIS DE 40%..."



dente, se tiver o sistema dguard montado na sua moto, pode pedir o socorro das equipas de emergência de forma muito rápida e simples, bastando para isso premir o botão vermelho SOS, instalado no guiador da sua moto, durante alguns segundos. Chamadas inadvertidas através deste botão SOS podem ser canceladas num espaço de 15 segundos.

De forma a assegurar que a chamada de emergência está disponível em todas as áreas do globo, o dguard recorre às redes de todas as operadoras móveis locais, GSM, do país em que se encontre, cobrindo assim, praticamente, todo o globo. O dguard não apresenta qualquer encargo adicional com as chamadas, nem requer qualquer vinculação a uma rede móvel. Funciona em toda a Europa, com exceção da Holanda, e pode ser configurado e utilizado, de forma simples e intuitiva, através da aplicação disponível para smart phones ou tablets.

De forma a que o dguard pudesse distinguir o que é um acidente do que é uma condução extrema, foram necessários muitos quilómetros e muitas horas de testes, tendo a equipa da digades, percorrido mais de 60,000 km nas estradas da Alemanha, Áustria, Espanha, Estados Unidos e África do Sul.

O fabricante da Saxónia, teve ainda que garantir que o aparelho continua em pleno funcionamento, mesmo sob condições climáticas e em trilhos mais extremos. Por isso mesmo, recorreu ao conhecido piloto de Enduro, Paul Roszbach, que montou na sua moto de enduro o sistema dguard, utilizando-o nos seus exigentes treinos de preparação, tanto para o campeonato alemão de enduro como para o campeonato europeu da especialidade.

O sistema foi assim colocado à prova, até mesmo em situações completamente impossíveis de acontecerem em estrada. Estes testes permitiram recolher dados importantes, relativamente ao fun-

cionamento e possíveis fragilidades do sistema, procedendo-se em conformidade aos respetivos acertos ou melhorias.

Para além disto tudo, o dguard apresenta ainda uma função anti-roubo. Se alguém mover a moto, a aplicação emite de imediato um alerta para o telemóvel do proprietário de forma silenciosa. O melhor de tudo, é o consumo mínimo da bateria:

Em comparação com um sistema convencional de alarme, o consumo de energia é efectivamente muito baixo (menos que 100 μ A). Caso o roubo já tenha sido consumado, é fácil para a polícia e proprietário seguirem o seu rasto através da localização via GPS, disponível através da aplicação.

O sistema ainda permite a gravação dos percursos e detalhes da viagem que podem posteriormente ser analisados na aplicação e partilhados nas redes sociais.

O dguard já se encontra em comercialização em diversos países, estando a sua chegada prevista ao mercado português no final do mês de Outubro de 2017, estando a importação a cargo da New Golden Bat.

Na compra deste equipamento, que é instalado num concessionário autorizado, é fornecido o módulo, o sensor, o botão SOS e a App que permite configurar todo o sistema. O dguard foi desenvolvido e é fabricado pela Digades, empresa líder no desenvolvimento e fabrico de componentes eletrónicos da Saxónia, sendo por isso um sistema cem por cento "Made in Germany".

O preço do equipamento é de 499 Euros, a que acresce uma verba de 69 euros para activação do cartão SIM e inclui a anuidade do serviço por 2 anos. Anuidades seguintes têm um custo de 29 euros.

Pode ficar a saber mais, ligando-se aos websites da Digades, do Dguard ou da New Golden Bat. //

Airflaps - uma lufada de ar fresco no todo-o-terreno

MELHORE A SUA VISÃO E O CONFORTO NOS DIAS MAIS QUENTES OU NOS MAIS EXIGENTES!

OS AIRFLAPS são um sistema de instalação simples, adaptável a praticamente todos os capacetes e óculos de todo-o-terreno. Permitem criar uma folga regulável de 1 a 10mm entre os óculos e o rosto, para aumentar a circulação do ar, reduzindo o embaciamento e a condensação.

Simples de fixar a qualquer capacete, com potentes autocolantes 3M, podem ser utilizados em múltiplos capacetes, sendo apenas necessário comprar o seu suporte. Os Airflaps são compatíveis com o sistema Roll-off, e pesam apenas 60g.

Ao aumentar a circulação de ar no rosto e no interior do capacete, melhoram a visibilidade e o conforto, por via da ventilação do capacete enquanto conduz, ou em breves paragens, pelo que não necessita remover os óculos tão frequentemente, e assim fica mais tempo protegido.

Os Airflaps facilitam ainda a secagem da esponja



interior, e aliviam a pressão dos óculos no rosto. A sua operação é fácil e feita com apenas uma das mãos, e permite ainda poder colocar e retirar o capacete sem ter que remover os óculos.

Para mais informações, contacte a Salgados Moto, o distribuidor oficial da marca Airflaps para Portugal. //

DUCATI FINANCIAL SERVICES JÁ DISPONÍVEIS EM PORTUGAL

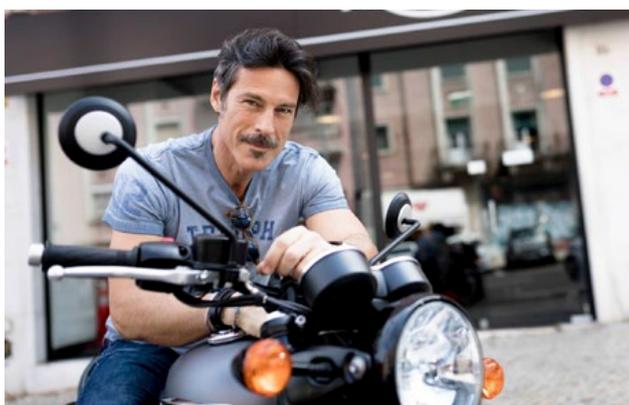
TER UMA DUCATI NUNCA FOI TÃO FÁCIL! APROVEITE AS VANTAGENS DE UTILIZAR OS SERVIÇOS FINANCEIROS DA MARCA ITALIANA.

A DUCATI acaba de apresentar soluções de financiamento para Portugal. Através da Ducati Financial Services é agora mais fácil ter uma Ducati.

É muito simples: basta escolher o modelo Ducati (clique aqui), definir a entrada e um prazo de financiamento entre 24 e 60 meses!

E depois beneficie da oferta das despesas de abertura do dossier (uma economia de 300 euros), da extensão da garantia "Ducati Ever Red" por um ano, e bilhetes duplos com acesso à Box Ducati para o Campeonato do Mundo FIM de Superbikes.

Para isso basta entrar na página da Ducati Financial Services, preencher o formulário, escolher o modelo, definir a entrada e o prazo de financiamento! //



PAULO PIRES É O NOVO EMBAIXADOR DA TRIUMPH EM PORTUGAL

PAULO PIRES, ACTOR CONHECIDO E MOTOCICLISTA NAS HORAS VAGAS, ASSUME AGORA O PAPEL DE EMBAIXADOR DA MARCA INGLESA EM PORTUGAL.

PAULO PIRES iniciou a sua vida profissional como modelo mas cedo começou a dar os primeiros passos como actor, destacando-se tanto na televisão como no cinema. Entre os seus trabalhos mais notórios destacam-se as recentes participações na novela da TVI “A Herdeira” e também na série televisiva da RTP, “Madre Paula” (onde fez o papel do Rei de Portugal D. João V). No cinema, o destaque vai para ao seu papel em “Cinco Dias, Cinco Noites” de José Fonseca e Costa, co-protagonizado com Victor Norte.

O actor, que assume agora o papel de embaixador da Triumph em Portugal, é proprietário de uma Triumph Bonneville. A marca inglesa é também a escolha de Lourenço Ortigão e Joaquim Horta, parceiros de Paulo Pires na novela da TVI. //



Moto Emotion

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

NAKED

125cc




VORTEX
Motorcycles



» TESTE CAPACETE NOLAN N100-5

Um capacete modular para todo o serviço

HÁ CAPACETES QUE NOS AGRADAM DESDE O PRIMEIRO MOMENTO QUE OS POMOS NA CABEÇA. SEJA PORQUE, ASSENTAM BEM, OU PORQUE OS INTERIORES SE SENTEM AGRADÁVEIS À PELE, OU PORQUE NÃO FAZEM PRESSÃO EM NENHUM PONTO.

O CAPACETE NOLAN N100-5 é um desses. Foi a grande novidade no catálogo de 2018 da Nolan, e já tinha tido a oportunidade de o experimentar na visita que tive oportunidade de fazer à fábrica de Bergamo do construtor italiano em finais de 2017 (clique para ver mais).

Saltou-me imediatamente à vista pelo seu desenho elegante, pelas suas características técnicas de topo de gama e pela funcionalidade dos seus sistemas de abertura da queixeira, de ventilação, e de ajuste do colar da nuca.

O seu peso, dentro da média dos seus concorrentes mais directos, não era exagerado, e o equilíbrio que mostrava quando posto na cabeça, tampouco me desiludiu.

Gostei também e imediatamente da grande amplitude do campo de visão que proporciona, e do sistema de trincos que permite regular a posição da viseira solar assim como do seu sistema de abertura automático.

Confesso que inicialmente esse foi um dos causa-»

dores de alguma desconfiança no que à sua robustez diz respeito, e apesar de normalmente não a utilizar, já que normalmente não prescindo da utilização de óculos de sol (mais pelo facto de não prescindir da sua utilização quando tiro o capacete e de não gostar de andar com eles no bolso) tenho feito os possíveis por usar e abusar do mecanismo apenas pela curiosidade de aferir a sua robustez. O que é verdade é que ao cabo de seis meses de utilização intensiva o sistema continua a funcionar na perfeição, tal como no primeiro dia.

Mas há outros factores que, até ao momento me surpreenderam, como por exemplo o sistema de trinco da queixeira, cuja eficácia e precisão são admiráveis, tanto no acto de fechar como no acto de abrir. O trinco de dupla acção também me dá uma confiança acrescida já que, em caso de queda, obviamente que apenas com a queixeira fechada, esta não corre o risco de abrir com o impacto, já que o sistema de acção combinada requer dois movimentos em simultâneo, para que o trinco se solte. E de qualquer forma, é também necessária apenas uma mão para o fazer. Outra operação que se faz igualmente com apenas uma mão é a abertura da viseira, já que a pega está colocada bem ao centro, acessível a qualquer uma delas. O sistema de substituição da »

"SALTOU-ME IMEDIATAMENTE À VISTA PELO SEU DESENHO ELEGANTE, PELAS SUAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE TOPO DE GAMA..."





"O SISTEMA DE ROTAÇÃO ELÍPTICA DA QUIXEIRA FAZ COM QUE, QUANDO ABERTA, ESTA FIQUE MAIS PERTO DA CALOTA..."

viseira não é dos mais "user friendly", mas garanto-lhe que há muitos bem piores por serem mais complicados e ainda menos intuitivos.

O sistema de rotação elíptica da quixeira faz com que, quando aberta, esta fique mais perto da calota, não causando desequilíbrios durante as manobras, nem turbulência excessiva se por alguma razão a abrimos em andamento a velocidades mais elevadas.

O sistema de ventilação é outro aspecto que me tem seduzido, já que, e apesar de o calor não ter, até agora, sido intenso, já o pude desfrutar em situações bastante extremas, como nos estradões de Marrocos, ou durante algumas sessões de fotos mais intensivas com motos de grande porte que, por mais amenas que sejam as temperaturas, nos obrigam a "suar as estupinhas" durante horas a fio. A abertura e o fecho dos ventiladores é firme, mas facilmente realizável mesmo com luvas grossas calçadas.

E apesar de já ter transpirado muito dentro dele, a sensação de desconforto é bastante atenuada pela qualidade dos materiais empregues nos forros interiores que, como convém em qualquer capacete de gama média/alta, também são facilmente desmontáveis e laváveis.

Aliás, o conforto é a palavra de ordem do Nolan 100-5. Desde a fita de retenção almofadada até ao robusto sistema de fecho, com regulação micrométrica, passando pelo colar cervical regulável que além de proporcionar uma maior insonorização e protecção térmica é inclusivamente removível para no Verão permitir uma ventilação ainda mais eficaz, tudo foi concebido para garantir uma máximo conforto nas utilizações mais variadas.

E para mim, o Nolan N100-5 ainda tem outras vantagens, como a homologação P/J, cujo trinco permite circular com a quixeira aberta, com mais segurança, já que fica trancada e não corremos o risco que ela descaia e nos tape a visão, e legalmente, em países como França ou Espanha, onde a maioria das apresentações internacionais de novos modelos de motos tem ocorrido, e onde as autoridades (muito mais eficazes e "zelosas" que as nossas) não perdoam e controlam efectivamente este aspecto.

Claro que, em estrada e a alta velocidade, circulo com a quixeira fechada, mas fora de estrada, em troços mais difíceis e lentos, ou dentro da cidade, a baixa velocidade e no meio do trânsito, poder abrir a quixeira é um luxo que, nos dias de hoje, já não >>>

"A BOA INSONORIZAÇÃO,
QUE NÃO FICA, EM
NADA ATRÁS DE ALCUNS
CAPACETES DE MAIOR
FAMA..."



dispenso, pelas mais variadas razões.

Outra das vantagens é a boa insonorização, que não fica, em nada (em alguns casos antes pelo contrário) atrás de alguns capacetes de maior fama, preço e gabarito. Outro dos motivos de destaque é a resistência da pintura que, apesar dos maus tratos e da utilização que até pode ser considerada intensiva e pouco cuidada, se mantém com um aspecto impecável. O mesmo acontece com os forros e todos os demais componentes.

O Nolan N 100-5 foi pensado não apenas para viajar, mas também para uma utilização polivalente, e por isso está também preparado para receber o sistema de comunicação N-Com, desenvolvido especificamente pela Sena para a Nolan, e que conta com o sistema ESS (Emergency Stop Signal) ou luz de travagem, mas que ainda não tive oportunidade de testar.

O modelo que tenho andado a utilizar (e até com bastante mais frequência que outros) e que pode ver nas imagens, tem um PVP recomendado que ronda os 410 euros. Pode ficar a saber mais sobre este Nolan N 100-5 Consistency, de cor prateada, se clicar aqui. //

Moto City

sinta a inspiração!



www.vortex.com.pt

AXIS SCOOTER

125cc




VORTEX
Motorcycles



2ª Edição Honda Adventure Roads rumo ao hemisfério sul em 2019

UMA JORNADA DE 12 DIAS, AO LONGO DE 3200 KMS PARA DESFRUTAR DAS MAIS BELAS PAISAGENS DE ÁFRICA!

A HONDA TEM O PRAZER DE ANUNCIAR que, após o bem-sucedido evento realizado em 2017, a próxima edição do Adventure Roads, a realizar em Março de 2019, vai dar aos participantes a oportunidade única de atravessarem o sul do continente africano. A primeira edição Adventure Roads levou um grupo de 40 motociclistas numa jornada de 3.500 km e 8 dias de Oslo ao Cabo Norte – o ponto mais a norte no continente europeu – percorrendo as estradas da linha costeira do Mar do Norte na Noruega (clique para ver mais).

Agora a Honda vai voltar a dar oportunidade a 40 proprietários da CRF1000L Africa Twin e da sua nova variante de 2018, a "Adventure Sports", de poderem participar nesta viagem inesquecível que, desta vez, percorrerá o extremo sul do continente africano.

Com início em Durban, na costa sul da África do Sul, a segunda edição do Adventure Sports Tour vai levar

os participantes numa jornada de 3.200 km a toda a largura do país – através do Lesotho – até à bonita Cidade do Cabo. Esta jornada de 12 dias atravessará diversos tipos de terreno e paisagens épicas, num dos mais celebrados destinos de aventura do mundo.

Os 40 participantes no evento Adventure Roads 2019, oriundos de toda a Europa, contam com um programa com tudo incluído: alojamento, guias e manutenção dos veículos, pelo que apenas terão de conduzir as suas motos, descontraír e apreciar a aventura. De salientar que os aventureiros poderão contar com a companhia preciosa de alguns pilotos da equipa Honda HRC, como Joan Barreda e Ignacio Cornejo, beneficiando de toda a sua experiência neste fantástico evento.

Para mais informações sobre o programa e para se inscrever, visite o site oficial do Honda Adventure Roads. //



NOVO CAPACETE JET SMK COOPER

COM A CHEGADA DO CALOR, OS MOTOCICLISTAS COMEÇAM A PROCURAR SOLUÇÕES MAIS FRESCAS PARA OS SEUS EQUIPAMENTOS. A PENSAR NOS DIAS QUENTES DE VERÃO, A SMK APRESENTA O SEU NOVO CAPACETE JET COOPER.

O COOPER É UM CAPACETE SIMPLES, discreto, elegante e moderno, ideal para as deslocações diárias na cidade.

Apesar de ser um modelo de entrada de gama, o Cooper é um capacete confortável que prima pela segurança e pelo estilo, com acabamentos de elevada qualidade e compatível com Bluetooth.

A calota exterior é fabricada em material termo-plástico EIRT (Energy Impact Resistant Thermo-plastic) e tem um design aerodinâmico. Por dentro, o Cooper apresenta um forro respirável hipo-alérgico, removível e lavável. O ajuste do capacete é feito através de uma cinta com fecho micrométrico.

A viseira exterior, de fácil desmontagem, é anti-riscos e assegura um amplo campo de visão. Por sua vez, a viseira interior é escurecida de modo a permitir uma visão ideal mesmo nos dias de sol mais intenso.

O capacete está disponível em três esquemas de cores (preto mate, preto brilhante e branco) e nos tamanhos XS ao XL com o PVP de 69,95 euros. //

MOTO PONTO

A Febre do Saco Amarelo continua. Deixe-se contagiar!



Loja Junqueira

Rua da Junqueira nº 1 - Lojas A e B
1300-342 Lisboa

213640853 | 912176338

Loja Restelo

Av. Dom Vasco da Gama nº 39 - A
1400-127 Lisboa

210999390 | 912174800

www.motoponto.pt
motoponto@gmail.com



Susana Esteves
Jornalista e motociclista

FÉRIAS EM DUAS RODAS: Não negue à partida uma experiência que desconhece

O sol, o calor e as férias são os ingredientes preferidos de qualquer amante das duas rodas. Ainda assim, são poucos os que se aventuram a deixar o carro em casa e a levar a mota de férias. Porquê? O que faço aos 300 kg de bagagem que levo comigo todos os anos? E o guarda-sol? E as toalhas? E os sapatos? E a maquiagem? E o tablet, portátil, carregadores, consolas...

O primeiro passo é parar para pensar: queremos viver umas férias divertidas, relaxantes e inesquecíveis, ou vamos apenas mudar de casa? Existem várias opções para quem quer ir de férias com a sua mota, seja ela uma scooter 125c ou uma mota de grande cilindrada.

Por que não fazer a rota das mais bonitas praias fluviais do país? Conhecer as fantásticas (e mais escondidas) praias do Algarve, explorar a sério o Gerês, seguir o rio Tejo até Espanha, criar uma rota transmontana ou fazer a rota dos vinhos com direito a degustação. As vantagens são muitas: a viagem é mais agradável, não existem filas de trânsito nem problemas de estacionamento.

É claro que este privilégio é só para alguns. Com filhos abaixo dos 7 anos as coisas complicam-se, mas se já forem crescidos é uma boa oportunidade para lhes proporcionarmos umas férias diferentes e com mais adrenalina. E é de pequenino que o “bichinho” começa.

São vários os desafios.

Arrumação - O principal desafio é o espaço de arrumação. Os detentores de uma Scooter ou de um modelo de Touring conseguem mais facilmente gerir o problema do espaço, mas existem inúmeras al-

ternativas disponíveis que podem ajudar.

Os alforges são excelentes e fáceis de usar. Pode optar pelas malas que assentam sobre os depósitos, pelas redes elásticas (muito úteis) ou pelas tradicionais mochilas.

Independentemente da opção, procure manter o equilíbrio de tudo: as coisas mais pesadas, mais largas e mais estáveis no fundo; nada de peças soltas que possam deslocar-se nas curvas e peso equilibrado, principalmente se usar alforges.

Roupa - Quando fazemos duas e três viagens por mês aprendemos “à força” a colocar na mala apenas o necessário, a abdicarmos de algumas coisas e a não exagerarmos. Rapidamente perdi o meu espírito “feminino” de transportar todos os acessórios e cremes e roupas extra e sapatos extra e as restantes centenas de coisas extra (que nunca usamos, mas levamos na mesma).

Há roupas mais leves e mais finas, que não se amarrotam facilmente e que são extremamente confortáveis. Calções que se transformam em calças, casacos quentes que ficam do tamanho de um pacote de arroz, as opções são muitas.

Para arrumar tudo basta uma pequena pesquisa na Internet para facilmente dominarmos as técnicas de dobrar roupa e conseguirmos colocar uns calções, camisola e roupa interior num rolo de roupa minúsculo (quase magia).

Acessórios - As toalhas, cremes, chapéus e chinelos são apenas um pormenor. O chapéu-de-sol facilmente se substitui por uma tenda de praia que dobrada cabe em qualquer cantinho, as grandes e volumosas toalhas são substituídas por umas mais »



finas e os chapéus de corrida são uma ótima opção: frescos, de boa qualidade e podem ser facilmente dobrados sem perderem o formato.

Qualquer supermercado hoje em dia tem cremes, champôs e todo o tipo de produtos de higiene pessoal em tamanho de viagem, que muitas vezes usamos nos ginásios e nas piscinas. Também pode aproveitar o pretexto das férias para fazer um "upgrade" à mota, seja com umas malas fantásticas que dão para transportar tudo sem ter de fazer malabarismos ou magia com as roupas, com um pequeno suporte para o telemóvel/GPS, ou com uns intercomunicadores que permitem atender chamadas, ouvir música e falar com os companheiros de viagem.

Organização - Seja prático. O espírito de ir de férias de mota está assente num ponto importantíssimo: a liberdade e o descanso. Organize a sua viagem e aproveite para visitar os locais que sempre quis, desfrute da natureza, pare mais, conviva, descanse, vá sem horários e saia da zona de conforto. A experiência de viagem pode ser inesquecível.

Segurança e Seguros - Manutenção, pneus, gasolina são pontos de verificação obrigatória antes de seguir viagem, e a documentação (pessoal e do veículo) é tão importante num carro como numa mota. A questão dos seguros não está associada à validade. Por regra procuramos sempre o seguro mais barato, mas ao fazê-lo temos que ter a noção das coberturas.

Este podia ser um parágrafo desnecessário por ser lógico, mas depois de algumas conversas recentes achei por bem incluí-lo. Por uma questão de preço, e generalizando, a maior parte dos seguros tem

apenas a obrigatória responsabilidade civil perante terceiros, ou seja, o condutor não está seguro. Os outros um pouco mais completos também nem sempre cobrem roubos, incêndios do motor ou des-pistes.

Estes são aqueles "pormenores" que ficam abandonados nas letrinhas pequeninas que acompanham os contratos de muitas páginas que ninguém lê, e que para serem contemplados exigem franquias mais altas e apólices complementares. As segura-

"O primeiro passo é parar para pensar: queremos viver umas férias divertidas..."

doras e os motociclos têm uma espécie de relação ódio/ódio e muitas vezes só percebemos isto quando precisamos delas.

Os próprios seguros de vida que somos obrigados a fazer quando pedimos um empréstimo para uma casa não cobrem, habitualmente, acidentes com veículos de duas rodas. Antes de uma viagem maior informe-se.

Por fim, mas não menos importante: a segurança. Casaco, luvas, capacete bem ajustado e um calçado confortável.

Boas curvas //



10

conselhos

PARA OS RECÉM CHEGADOS
AO MUNDO DAS MOTOS

10 regras de sobrevivência que não são milagrosas, mas ajudam muito a sobreviver no meio do trânsito



*"...EM PEQUENOS
TRAJETOS, NÃO CAIA
NA TENTAÇÃO DE LEVAR
CALÇADO MAIS LEVE! "*



Este artigo foi escrito exclusivamente para si, que agora pertence àquele restrito grupo de utilizadores da estrada que sofrem na pele os seus erros e os erros dos outros, mas que, em contrapartida, desfruta de uma enorme alegria e mobilidade no trânsito.

A nossa intenção é poupar-lhe dissabores, pois a nossa experiência como motociclistas pode ajudá-lo. Memorize as 10 regras de sobrevivência que a seguir transcrevemos. Não são milagrosas, mas ajudam muito!

1

A EXPERIÊNCIA CONTA

Antes de se aventurar em grandes odisseias, tente primeiro “dominar a máquina”. Ganhe experiência a curvar e a manobrar.

Procure locais pouco movimentados e treine os arranques e as travagens, aumentando progressivamente a intensidade. Treine os “8” e as inversões de marcha. Vá buzinando e fazendo “piscas” e olhando para os espelhos retrovisores, para que, em caso de necessidade, o possa fazer por reflexo em vez de “estar a pensar” como tem de o fazer.

Ande em Zig-Zag, aumentando a cadência aos poucos até perceber como a sua moto faz a transferência do peso. Pela mesma razão, treine também a travagem, com ambos os travões e faça-o a diversas velocidades, começando devagar. Simule também travagens de emergência.

Se usa uma scooter, tem que treinar bastante o travão traseiro (o da mão esquerda). Se tem uma moto, então tem que treinar mais o travão da frente (o da mão direita).

Se não tem muita experiência a andar no meio

do trânsito da cidade, então talvez o melhor seja iniciar-se com uma scooter. Mesmo que esteja habituado a andar de carro na cidade, andar de moto é completamente diferente! E quando se atirar ao trânsito faça-o com calma. Não se esqueça que “mau papel”, mesmo, é ir ao chão!

Enquanto não se sentir completamente seguro no que está a fazer, não deve “dar boleias” a ninguém. E a primeira vez que o fizer, deverá ser a título de “ensaio geral”, numa zona sossegada, para que possa aperceber-se das diferenças do equilíbrio, ou da dinâmica da moto que, seja ela qual for, vai ter mais peso para travar, para amortecer e para acelerar, tornando a sua condução substancialmente diferente.

2

NÃO ESQUEÇA O EQUIPAMENTO

Use sempre capacete (de preferência integral), e óculos de protecção se optar por um capacete aberto ou de estilo “cross”. Obrigatório também é o uso de um blusão que seja resistente à abrasão. Cabedal é uma excelente solução e se tiver protecções nas costas, nos ombros e nos cotovelos, tanto melhor. No verão, equipamento textil é mais fresco, mas na generalidade menos resistente.

Complete o conjunto com luvas, de preferência específicas para a prática do motociclismo, com palmas de mão reforçadas. As botas são essenciais. Dão um bom suporte ao pé para manobrar bem a moto. Mas devem também proteger os tornozelos e ter uma sola antiderrapante!

No verão, dentro da cidade, em pequenos trajetos, não caia na tentação de levar calçado mais leve! O mercado já tem inúmeras ofertas de botas de verão para motociclismo, com protecções e para vários >>

estilos.

Com chuva e frio, é muito importante manter-se confortável. Luvas à prova de água são quase um mito, mas um bom isolamento térmico é essencial.

Uma gola de tubo, ou uma balaclava, garantem conforto que por sua vez proporciona uma melhor capacidade de concentração. Evite cachecóis, camisas ou lenços com pontas pendentes. Roupas largas e desabotoadas tampouco são aconselháveis, pois em casos extremos podem mesmo prender-se na roda traseira ou interferir com a estabilidade.

3

VER E SER VISTO 1

Faça-se ver! Usar equipamento de cores claras é muito importante. Sobretudo de noite, ou em dias cinzentos. Circular com os “médios” ligados é obrigatório e permite-lhe ser visto mais facilmente nos retrovisores dos carros. Sobretudo em dias de chuva. Debaixo de chuva forte ou nevoeiro, mesmo durante o dia, não hesite em fazer sinais de luzes com os máximos e manter os pisca-piscas a funcionar.

De noite, se os faróis da sua moto são fracos, o melhor é ir mais devagar. E não se esqueça que, no meio das curvas, a maioria dos faróis das motos deixam de apontar para a berma! Afaste-se dela! Confirme frequentemente que o farolim e os piscas traseiros estão a funcionar corretamente.



4

VER E SER VISTO 2

Não circule no ângulo morto dos espelhos da viatura que segue à sua frente. Sobretudo se está a pensar ultrapassá-la. O ideal é manter-se sempre na direção deles, dos espelhos, num ângulo que lhe permita ver refletida a cara (ou as mãos) do condutor. Assim tem mais hipóteses de ser visto, e ainda consegue ver o que se passa mais à frente, para estar em controlo da situação.

Circule sempre na metade esquerda da sua faixa de rodagem. Além de garantir maior visibilidade nas curvas para a direita, também fica visível mais cedo para os que, em sentido contrário, gostam de “cortar” as curvas. Evita também ser empurrado para a berma pelos “enlatados” que o ultrapassam.

5

OBSERVE

Na estrada, observe os condutores dos carros que o precedem. Se vir alguém a falar ao telefone, ou algum “cheio de pressa” a mudar de faixas aos zig-zagues, prepare-se para o pior e mantenha distância. Um carro parado, ou a circular devagar, pode estar a preparar-se para fazer uma inversão de marcha! Mantenha-o controlado! O mesmo se aplica aos ciclistas. Os automobilistas desviam-se deles, e normalmente sem fazer piscas, metem-se na nossa frente!

Os autocarros e os camiões (os SUV e os “jipes” também) tapam a visibilidade. Quando a baixa velocidade, em meios urbanos, tenha cuidado ao ultrapassá-los. Podem esconder alguém que esteja a atravessar a estrada e surja subitamente no seu caminho!

Dê regularmente uma olhadela para cada um dos seus espelhos retrovisores, mesmo que não vá mudar de direção, e sobretudo antes de começar a travar, quando pretender parar. Certifique-se que não tem ninguém “colado” à sua traseira, pois





isso pode evitar-lhe grandes sustos. Se necessário, reduza a velocidade e deixe-o passar!

Tenha cuidado com as bermas. Muitas estradas acumulam imensa gravilha no meio das curvas. Sobretudo as de montanha.

6

CUMPRE, MAS NÃO CONFIE NO CÓDIGO DA ESTRADA

Quando arrancar num semáforo verde, olhe sempre para ambos os lados do cruzamento, como se o sinal não existisse. Pode vir uma ambulância ou um condutor distraído. Também nas passeiras, os peões frequentemente as atravessam quando não devem.

Deverá ter muita atenção em todos os cruzamentos, ainda que tenha prioridade. Há muito condutor de automóvel que não conhece nem o sinal de Stop, nem muitos outros.

Tenha também atenção aos riscos contínuos. Muitos automobilistas não sabem que não os podem pisar! Não circule muito colado a eles (aos riscos contínuos).

As saídas dos estacionamento e garagens também são causa de preocupação, pois muitas vezes os condutores “não vêem” a moto e arrancam mesmo na sua frente.

7

ATENÇÃO À VELOCIDADE EXCESSIVA

Quando circular a uma velocidade que não lhe permita parar em segurança no espaço livre e visível à sua frente, está em velocidade excessiva. O que não tem nada que ver com o excesso de velocidade.

Em estrada, na saída de uma curva pode muito bem encontrar, sem estar à espera, um veículo lento, gravilha, ou qualquer outra coisa a obstruir a via e, se for demasiado rápido, em velocidade excessiva, pode não ter tempo para parar. Aproveite essas ocasiões também para abastecer de combustível. Evita mais paragens e aumenta o período de descanso.

8

NA CIDADE

Não circule rente a viaturas estacionadas. Está sujeito a chocar com alguma porta que se abra de repente, ou com algum peão que tente atravessar >>>

"TENHA EM CONTA QUE AS PINTURAS DO PISO SÃO ALTAMENTE ESCORREGADIAS QUANDO MOLHADAS."

entre os carros, ou em alguém que, de repente e sem aviso, vai arrancar.

Tenha atenção aos autocarros parados! Normalmente aparecem peões "escondidos" por detrás deles! E nunca, mas nunca mesmo, confie nos piscas dos outros. A maior parte dos condutores não os usa, ou então vai com eles ligados sem saber, e faz precisamente o oposto ao que nos informa!

Quando tiver que estacionar, se tiver que deixar a moto num local onde passem peões, tente resguardá-la o mais possível. As partes quentes do motor e dos escapes podem queimar crianças pequenas. Evite estorvar a passagem dos peões e das pessoas com mobilidade reduzida.

Nunca estacione a sua moto entre automóveis. Com a falta de habilidade de muitos condutores a estacionar, o mais certo é que a sua moto vai ser atirada ao chão a meio de alguma manobra. Aparte que quem entrar distraidamente para um carro, vindo da parte da frente, pode nem ver a moto que está estacionada na sua traseira. E já se saber que basta um pequeno toque...

Tenha em conta que as pinturas do piso são altamente escorregadias quando molhadas. Evite-as. Mesmo com o piso seco! O mesmo para os carris de eléctrico, uniões metálicas dos viadutos e ruas calçetadas, riscos que infelizmente não podem ser evitados!

9

COM CHUVA

Evite as poças de água (normalmente escondem buracos) ou passe-as com muito cuidado. Conduza ainda com maior suavidade. Engrene uma mudança

acima daquela que usaria em condições normais (isto claro, se a sua moto não tiver controlo de tracção).

Nos arranques e nas paragens, a tendência para patinar ou derrapar é muito elevada, e os pés também não agarram tão facilmente ao chão. Use sempre ambos os travões e rode o acelerador com mais calma.

Não se esqueça que os outros utentes da estrada ainda o vão ver com maior dificuldade, e os peões tentam fugir para seco em corridas suicidas no meio do trânsito. Quando travar para parar, faça-o com maior antecedência, para que, quem vier atrás, se possa aperceber da sua intenção!

Em ambiente rural tenha cuidado com os cursos de água que atravessam a estrada, pois além de mais frequentes, normalmente arrastam areias e lamas altamente escorregadias.

Os tratores também deixam normalmente muita lama dos rodados, quando saem de um terreno para a estrada.

10

CONDUZA COM O OLHAR

Não esqueça nunca que a moto vai ter tendência para seguir o caminho do seu olhar. Se ficar a olhar para um buraco, quase de certeza absoluta que vai passar por cima dele! Os metros logo à frente da roda dianteira pertencem ao passado, pois dificilmente vai ter tempo de reação para evitar o que quer que seja, e pode colocar-se em risco a tentar.

Por isso, mais vale ir a olhar mais para a frente, definir a sua trajectória, e usar a visão periférica para se aperceber de algum imprevisto ou de alguma manobra de outro veículo.

A melhor estratégia é antecipar a sua trajetória. E nas curvas, em vez de olhar para a berma, olhe para a saída! Nas curvas mais apertadas, aponte mesmo o peito para a saída da curva. E mantenha-se quieto em cima da moto.

Na estrada, tentar sair da moto à moda do MotoGP, apenas serve para o pôr em elevado risco se, por alguma razão, tiver que travar repentinamente. Mantenha-se bem sentado e atento! //

Leoncino
CINQUECENTO



0% JUROS

0€ ENTRADA

48 MESES

3,1% TAEG

CAMPANHA PARA TODA
A GAMA **BENELLI**
VÁLIDA ATÉ 15 SETEMBRO 2018



PURA PASSIONE DAL 1911

Leoncino
CINQUECENTO

PVP / Valor Financiado	5.990,00€
Prazo	48 Meses
Entrada	0,00€
Prestação	124,80€
Comissão de Abertura	100,00€

Comissão Proc. Prestações	3,75€/mês
TAEG	3,1%
TAN	0,00%
MTIC	6.360,25€

Importador:

Multimoto

/BenelliPortugal

256 000 200

info@benelli.pt

www.benelli.pt

O P.V.P. apresentado exclui despesas de Documentação, I.S.V., I.U.C e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores.

TAEG 3,1%. TAN 0%. Exemplo para um financiamento de 5.990,00€, a 48 meses, com uma prestação de 124,80€. MTIC 6.360,25€. Comissão de Abertura 100€. Comissão Processamento de Prestação 3,75€/mês. As Comissões já incluem Imposto do Selo. Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis.



EM GRANDE Estilo

HONDA GL1800 GOLD WING

O emblemático modelo de luxo da Honda, em produção desde 1975, recebeu uma actualização de fundo. Aproveitando a sua chegada ao nosso mercado, fomos testar duas das versões disponíveis, a “Bagger” e a “Tour” automática com DCT.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Tozé Canaveira



» [Galeria de fotos aqui](#)





No total são três as versões da nova Gold Wing: a GL1800 Gold Wing (a versão “Bagger” aqui testada, a GL1800 Gold Wing Tour com “top case” e caixa de 6 velocidades, e a GL1800 Gold Wing Tour com DCT e airbag (a versão de luxo que pode ver nas imagens).

Depois de já ter tido oportunidade de ser muito feliz aos comandos de versões anteriores da mítica “Gold Wing”, chegou finalmente a ocasião de testar os novos modelos que tinha visto em Milão, na EICMA de 2017.

Quem nunca andou numa Gold Wing não consegue sequer imaginar a facilidade e o prazer de condução que estas gigantescas motos proporcionam. Nem sequer imagina que, mesmo manobrar, é mais fácil do que em muitas outras motos que vulgarmente se encontram na estrada. Nem tampouco tem ideia da experiência de condução proporcionada pelo motor boxer de 6 cilindros, cuja suavidade e disponibilidade são quase desconcertantes.

É impossível referir aqui todas as características e todos os pormenores que estas motos encerram. Por isso vou apenas cingir-me ao essencial.

Tudo nas Gold Wing está relacionado com o conforto, para que o cansaço se mantenha em níveis mínimos e permita que a atenção se

mantenha em níveis elevados durante as grandes viagens.

Começo com a posição de condução, que é extremamente relaxada, com os assentos ergonómicos e confortáveis. Mas isso é apenas o princípio já que a nova Gold Wing ainda oferece de série um pára-brisas com regulação eléctrica, um sistema de chave “Smart Key” e um sistema de “infotainment” de elevada qualidade, compatível com o protocolo de interface para smartphones Apple CarPlay, a par com a conectividade por Bluetooth, e suportado por um painel TFT de 7 polegadas, a cores e de alto brilho, complementado por um sistema de áudio de muito boa qualidade.

A protecção aerodinâmica é extraordinária, mesmo para o passageiro, pois com o ecrã elevado à sua posição máxima, nem há vento nem turbulência, mesmo para os condutores de estatura mais elevada.

O monumental motor boxer, de seis cilindros opostos e 1800cc, cuja suavidade e regularidade de funcionamento são quase impressionantes, foi completamente revisto e passa a “respirar” através de 4 válvulas em cada cilindro e por um novo escape, contando com um acelerador electrónico que disponibiliza 4 modos de condução, TOUR (turismo), SPORT (desportiva), ECON (económica) e RAIN (chuva). Além da resposta do motor, os modos de condução também incidem na suspensão, no ABS e no Controlo de tracção, pelo que, com apenas»



"TUDO NAS GOLD WING ESTÁ RELACIONADO COM O CONFORTO, PARA QUE O CANSAÇO SE MANTENHA EM NÍVEIS MÍNIMOS.."





*"...FORQUILHA HIDRÁULICA TELESCÓPICA,
REVELA-SE NUMA **QUASE COMPLETA AUSÊNCIA**
DE VIBRAÇÕES NOS PUNHOS..."*

uma rápida operação, todo o conjunto se adapta instantaneamente à situação.

Controlo automático de velocidade e sistema de assistência ao arranque em subidas (Hill Start Assist) são outras das funcionalidades disponibilizadas para tornar qualquer viagem ainda mais confortável e menos cansativa, razão pela qual a Gold Wing conta inevitavelmente com transmissão por veio e cardã.

Como conveniente numa moto destinada a fazer grandes tiradas, a iluminação é integralmente em LED e os piscas têm função de cancelamento automático. Os punhos e os assentos também são aquecidos, contando o do passageiro com regulação independente.

Além da versão base, a "Bagger", que possui um nível de accessorização inferior apesar de permitir a instalação da "Top Case", também pude testar a Gold Wing "Tour" dotada da terceira geração do exclusivo sistema DCT de transmissão de dupla embraiagem, exclusiva da Honda, que disponibiliza agora 7 relações de caixa e que inclui marcha-atrás e ainda, como novidade, uma função de andamento lento para a frente, extremamente conveniente e prática, para manobrar os 383kg de peso em ordem de marcha (menos 34kg que a versão anterior), que

combinada com um raio de viragem de 3,4 metros também facilita as manobras, apesar de a altura do assento, cotada em 745mm, se tornar um pouco escassa para as estaturas mais baixas devido à sua largura e formato.

A capacidade do depósito de combustível foi reduzida, passando a ser de "apenas" 21,1 litros, mas foi compensada com um consumo melhorado devido ao cumprimento da normativa Euro 4, pelo que Honda anuncia valores de 5.6 litros/100km (claro que a ritmos de 125cc) mas que durante o teste e sessão de fotos, sempre em modo "Sport" ou "Tour", ambos os modelos registaram médias na ordem dos 6,5 litros, pelo que se pode concluir que a autonomia não foi realmente afectada, permitindo tiradas ininterruptas de aproximadamente 300km, realizados em menos de duas horas.

Na ciclística nota-se bem a maior rigidez do novo quadro de dupla trave em alumínio, e o excelente desempenho da nova suspensão dianteira, de braços articulados duplos e sobrepostos, que, à semelhança da traseira com monobraço oscilante Pro-Arm, tem regulação eléctrica do amortecimento, comandada a partir do painel de instrumentos, podendo ser configurável em





1833 CC
127 CV
5,6 L/100 KM

» [Mais dados técnicos aqui](#)



"EM ANDAMENTO A GOLD WING REVELA-SE DE UMA LIGEIREZA QUASE INACREDITÁVEL, COM UMA DIRECÇÃO SURPREENDENTEMENTE LEVE..."

função da carga ou de gostos pessoais. Aliás, a nova suspensão dianteira é onde se nota a maior evolução da Gold Wing.

A grande vantagem da nova suspensão dianteira, que abandona o sistema de forquilha hidráulica telescópica, revela-se numa quase completa ausência de vibrações nos punhos, mesmo quando se circula em pisos muito degradados, eliminado também o afundamento da frente sob travagem.

Outra das vantagens da nova suspensão dianteira, além da maior rigidez, é permitir a colocação do motor numa posição mais avançada, facto que torna a Gold Wing muito mais compacta, proporcionando ainda uma maior precisão na direcção.

A capacidade de carga é grande, com a versão "Tour" a reclamar uma capacidade superior a 100 litros, mas ao contrário da versão anterior, as malas laterais não conseguem albergar capacetes integrais. Mesmo na "Top Case", apenas cabem 2 capacetes se forem de tamanho médio. No entanto as fechaduras das malas são eléctricas (no painel existe inclusivamente um avisador para indicar se estão abertas), o que lhes permite bloquear em simultâneo e automaticamente mal nos afastamos da moto, uma das grandes vantagens do sistema

"sem chave". Ainda existem 2 compartimentos para arrumação, mas infelizmente nenhum deles contém tomadas de carregamento para um telefone ou outro equipamento. Nas versões sem "air bag", o compartimento central tem uma tomada USB, mas nas versões com "air bag", que só têm um compartimento (o outro é ocupado precisamente pelo dispositivo de segurança) a única tomada disponível está na "Top Case", e serve ao mesmo tempo para ligar um dispositivo de som. Nenhum destes compartimentos tem fechadura. Em contrapartida, o cavalete central é agora muito mais fácil de usar, sendo necessário muito menos esforço para subir e descer a moto.

Em andamento a Gold Wing revela-se de uma ligeireza quase inacreditável, com uma direcção surpreendentemente leve e mudanças de direcção rápidas, acelerações muito contundentes, uma travagem excepcional, mesmo tendo em conta o peso do conjunto, oferecendo níveis de ruído muito baixos, a par com uma sonoridade de escape quase viciante. Sobretudo na versão DCT, recomendada para quem quiser fazer grandes viagens com passageiro, já que proporciona um nível de conforto acima da média. Sobretudo em percursos urbanos ou em estradas sinuosas. >>





A versão “Bagger” conta com uma caixa de 6 velocidades convencional, apresentando um accionamento muito leve e preciso, beneficiando duma embraiagem muito leve.

Em qualquer dos modelos, o prazer de condução é quase indescritível, assemelhando-se a estar sentado num belo sofá, frente a uma ecrã tridimensional, dando a sensação de que o mundo desfila, ao vivo, diante dos nossos olhos.

Os comandos dos punhos são bastante acessíveis, e até o interruptor de máximos está colocado na posição em que deveriam estar todos, ao alcance do dedo indicador. Apesar das suas dimensões, e do seu aspecto imponente, a versatilidade da Gold Wing permite até uma eventual utilização urbana, despreocupada e cheia de estilo, que não passa despercebida em nenhuma situação.

Considerando o tamanho e o peso do conjunto, a Honda esmerou-se no desenho da moto e na incorporação de protecções que, em caso de queda a manobrar, evitam qualquer dano nas carenagens ou nos escapes.

Os espelhos retrovisores, são bastante mais



"A CAPACIDADE DE CARGA É GRANDE, COM A VERSÃO "TOUR" A RECLAMAR UMA CAPACIDADE SUPERIOR A 100 LITROS, MAS AO CONTRÁRIO DA VERSÃO ANTERIOR, AS MALAS LATERAIS NÃO CONSEGUEM ALBERGAR CAPACETES INTEGRAIS."

pequenos que os das versões anteriores, mas a visibilidade não ficou comprometida. Devido ao relativamente curto contacto que tive com estas duas motos, muito ficou por explorar. Nomeadamente factores importantes para quem viaja, como a eficácia do sistema GPS, o emparelhamento com o sistema Android ou com sistemas de intercomunicação, ou a importante opinião do passageiro, que nesta versão da GL1800 conta efectivamente com menos espaço.

A qualidade de construção é irrepreensível, seja ao nível dos equipamentos seja nos acabamentos, com pormenores de requinte e materiais de elevada qualidade que resultam numa ausência de ruídos parasitas. Mas para os mais exigentes, a Honda preparou uma gama completa de acessórios originais.

Resta dizer a quem é que recomendo esta nova Honda Gold Wing. Para começar, aos actuais proprietários de Gold Wing de gerações anteriores. As suas novas capacidades dinâmicas, as linhas modernas e o elevado teor tecnológico que encerram, fazem dela uma excelente opção, apesar

de alguns se poderem vir a queixar das dimensões mais compactas. Depois, àqueles motociclistas que gostam de fazer grandes viagens com passageiro, e que nunca tiveram nenhum contacto com estas verdadeiras “globetrotters”, pois nenhuma outra moto lhes oferece estes níveis de conforto e sofisticação. E por último, quem quiser ostentar uma moto exclusiva e impactante, tem na versão “Bagger” uma opção a que ninguém fica indiferente, capaz de uma grande versatilidade de utilização, e a par com um enorme prazer de condução.

Por isso, se ficou curioso, ou interessado, deve dirigir-se a um concessionário Honda e pedir para fazer um “test-ride”.

Para este artigo contámos com a habitual gentileza do concessionário Honda de Évora, a Motodiana, reconhecido especialista em Gold Wings, a quem deixamos o nosso agradecimento pelo acréscimo de trabalho. //

EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N87

Blusão RSW Dennis

Jeans Rev’it Corona TF

Luvax RSW MSL – 009

Botas TCX Airtech Evo Gore-Tex



EXTERMINADORA Implacável



HARLEY-DAVIDSON FAT BOY 114

Quando se pretende a essência do espírito motociclista americano, é difícil conseguir algo mais genuíno do que uma Fat Boy.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Tozé Canaveira

A Fat Boy foi, desde o início, concebida para ser um mito! Foi desenhada pelo próprio Willie G. Davidson, que a conduziu, ainda como protótipo, em 1988 e em 1989, a caminho da grande concentração de Daytona. Mas a impactante moto cuja assinatura é as suas jantes sólidas e as ponteiros de escape “shot gun”, chegou pela primeira vez aos concessionários da Harley-Davidson em 1990.

A máquina de marketing apostou forte na promoção, e para nem sequer dar hipóteses ao fracasso, logo em 1991, a nova “softail” chegou a milhões de americanos pelo grande ecrã, com o ainda maior Arnold Schwarzenegger aos comandos, como protagonista de um dos grandes “blockbuster” da época: o filme Terminator 2.

Ficou para a história o bem coreografado “salto” de 3 metros de altura, para dentro dos canais de esgoto de águas pluviais de Los Angeles.

Tendo em conta que a Fat Boy pesava bastante

mais de 300kg, não é de admirar que a filmagem tenha sido assistida por especialistas de efeitos especiais, que utilizaram um guindaste e cabos de 3 centímetros de espessura para suportar o peso durante o “vôo”, fazendo com que, no momento do impacto com o solo, o conjunto pesasse apenas cerca de 80kg.

Ainda assim, foi um momento espectacular e uma imagem que, depois de os cabos terem sido removidos digitalmente, ficou bem marcada no imaginário de qualquer motociclista, e nos relatórios de vendas da “Motorcycle Company” com as encomendas da Fat Boy a subirem em flecha, mantendo-se ainda hoje como um dos modelos mais vendidos da gama.

Sim, já tinha dito isto há dias, quando falei sobre a moto do Exterminador Implacável 2 que ia ser leiloada, e que acabou por ser vendida por 520 mil dólares, grosso modo: 450 mil euros! Mas é um facto que prova bem a importância deste modelo para o fabricante de Milwaukee.

Esta versão de 2018, que agora tive oportunidade de testar, estava equipada com o motor Milwaukee-»





*"...FAT BOY É BASTANTE CARISMÁTICA,
TIPICAMENTE "CRUISER", MAS EXIGINDO
CALMA NAS MANOBRAS.."*

Eight 114 e, na prática, apenas se assemelha esteticamente à sua versão original.

Fiel nas linhas, difere substancialmente no comportamento dinâmico, devido ao elevado teor tecnológico e ao desenvolvimento aturado do quadro tubular em aço, fruto da "custom revolution" que agregou as famílias Dyna e Softail na gama de 2018 da Harley-Davidson, da qual também consta a Fat Bob que também já tive oportunidade de lhe apresentar (clique aqui se não viu o teste), Novas jantes de 18 polegadas, invariavelmente maciças, com pneus 160 na frente e 240 na traseira, carregam sobre a frente uma imponente silhueta que conta com um bastante estilizado farol de LED.

Também por isso, a condução da Fat Boy é

bastante carismática, tipicamente "cruiser", mas exigindo calma nas manobras, sobretudo devido às dimensões dos pneus, apesar de não se coibir de arranques demolidores e curvas bastante entusiasmadas.

A travagem é também ela muito boa, incisiva e eficaz, a tirar proveito do ABS e da grande pegada das generosas borrachas, com o travão traseiro a ser ainda uma preciosa ajuda no controlo do ângulo de inclinação, e a baixa velocidade.

Mas o grande destaque vai para a suspensão. Nas lamentáveis ruas esburacadas-remendadas-cheias-de-tampas-de-esgoto-e-carris-de-eléctrico-desnivelados-muitas-vezes-em-calçada da nossa capital, a Fat Boy comporta-se de tal forma





1868 CC
317 KG
5,6 L/100 KM

» Mais dados técnicos aqui



*"...EXCELENTE QUALIDADE DE CONSTRUÇÃO,
ISENTA DE RUÍDOS PARASITAS E TREPIDAÇÕES
DESNECESSÁRIAS..."*

que só me vinha à memória aquela imagem do hipopótamo a saltar levemente de nenúfar em nenúfar!

Mesmo sob forte travagem (sim, a travagem é muito boa para os normais padrões de uma cruiser), a forquilha comporta-se exemplarmente, com um afundamento muito aceitável, o que não deixa de ser impressionante se tiver em conta o peso do conjunto e, também, o peso das imponentes rodas!

Tudo isto, a par de uma excelente qualidade de construção, isenta de ruídos parasitas e trepidações desnecessárias, proporcionando ainda um excelente conforto, que convenientemente pode ser facilmente adequado às circunstâncias, já que o eficaz e quase milagroso amortecedor traseiro, possui um prático regulador de pré-carga remoto, muito acessível, e conveniente à cervical.

As circunstâncias não permitiram que me

aventurasse a grandes viagens, mas no total, ao fim de uma semana a ser alvo de olhares bastante interessados, os cerca de 500 quilómetros que pude rodar com ela, praticamente sempre numa utilização urbana e arredores, foram fraccionados em períodos máximos de 30 minutos, facto que não me permitiu confirmar as aptidões turísticas da Fat Boy.

Mas tampouco senti o mínimo desconforto, pelo que deduzo que, exceptuando a necessidade de limpar a mosquitada dos óculos, dentes, pernas e blusão, é provável que se possam facilmente cumprir tiradas consecutivas de 150km, equivalentes a mais ou menos hora e meia, sem grande esforço, por uma bela estrada de curvas, e a desfrutar da afinação sinfónica do V-Twin.

Efectivamente o Milwaukee-Eight 114 permite rolar a muito baixa rotação, mesmo em sexta







velocidade, sempre com binário disponível para, em cada enrolar de punho, castigar impiamente o 240 traseiro.

Infelizmente, poucas oportunidades tive de ir, nem que fosse, dar uma voltinha nocturna pela Serra da Arrábida, desfrutando da excelente iluminação, pois a meteorologia nem sequer ajudou! Ou ajudou... mas foi para confirmar que todo aquele binário, espalhado pelo pneu 240, à chuva, é um verdadeiro desafio, sobretudo na cidade! E apesar de o acelerador ser de uma grande docilidade, o controlo de tracção faz falta!

Por outro aspecto, como limpar os cromados dá uma trabalheira, e andar com a "Fat" à chuva é como estar num verdadeiro "poliban", com água a entrar por todos os lados, mais vale usá-la só nos dias de sol! E aí sim, sentir-se um verdadeiro Exterminador Implacável do Stress! //

EQUIPAMENTO

Capacete Nau N600
Blusão Merlin Hixon Black
Jeans Rev'it Corona TF
Botas TCX Hero WP
Luvax Rev'it Cooper



» Galeria de fotos aqui



0% JUROS
0€ ENTRADA
36 MESES
5,7% TAEG



CONQUER
THE WORLD

RENEGADE

Renegade Commando 125

P.V.P. / Valor Financiado - 2.799,00€
 Prazo - 36 meses Entrada - 0,00€
 Prestação - 77,75€ TAEG - 5,7%
 Comissão Abertura - 60,00€ TAN - 0,00%
 Comissão Proc. Prestações - 3,75€/mês
 MTIC - 3.035,99€/mês



Renegade Classic 125



Renegade Sport S 125



Renegade Scrambler 125



Cria as tuas próprias regras e traça o teu caminho.
 Vive o teu legado com a tua RENEGADE.

Toda a Gama 125cc



Conduz com carta de automóvel



Euro4



Intermediário de Crédito não exclusivo a título acessório. Condições válidas até 15 de Setembro 2018. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis.
 Para mais informações contacte a Cofidis. Os PVP apresentados excluem despesas com documentação, ISV e despesas de transporte para arquipélagos da Madeira e Açores.



www.umiberica.com



umiberica.pt



Grande EM TUDO

KYMCO SUPERDINK 350

Uma maxi scooter na verdadeira acepção da palavra. Confortável, rápida, de linhas cativantes e com muito espaço para bagagem.

Texto: Rogério Carmo **Fotos:** Tozé Canaveira

"CONCRETAMENTE
NA SUPERDINK
350, A VERSÃO
AQUI TESTADA,
O CONFORTO A
BORDO É MUITO
BOM,..."



» [Galeria de fotos aqui](#)



Estou para aqui farto de pensar, como dar a volta ao texto para que não pareça que, nas linhas que se seguem, me limitei a descarregar um chorrilho de epítetos. Mas o que é certo é que esta Kymco Superdink 350 é realmente grande em tudo, e só é pequena, mesmo, no preço.

Começando por aí, pelo preço, 5199 euros é, efectivamente, uma grande pechincha, sobretudo se tivermos em conta que há bastantes scooters 125, mais caros do que isso (confirme, clique aqui). Mesmo a sua “irmã” mais pequena, a Superdink 125i ABS, que partilha toda a ciclística e equipamento com a 350, custa apenas uns escassos 800 euros a menos.

Convém esclarecer que as Superdink são, nada mais nada menos, do que a evolução das conceituadas Kymco Downtown (125 e 300cc), mas que agora adoptam a denominação usada em Espanha, onde são líderes de mercado.

Completamente renovadas, o seu aspecto é impactante, com linhas bem traçadas, elegantes mas agressivas, e uma qualidade de construção bastante

acima da média. A atenção ao detalhe é grande, saltando à vista os acabamentos cuidados, que começam na qualidade da pintura, e se estendem até à ausência de ruídos parasitas.

Concretamente na Superdink 350, a versão aqui testada, o conforto a bordo é muito bom, com o assento e a suspensão a trabalharem em conjunto para garantirem horas de condução sem cansaço. Nesse aspecto, a ergonomia também colabora, com os comandos bem posicionados, manetes reguláveis e plataformas dos pés bastante espaçosas, a permitirem posições alternativas, e sem estorvar na hora de manobrar, já que são recortadas na zona do acesso ao chão.

Também o passageiro encontra um assento bem espaçoso, umas pegadas bem firmes e envolventes, e poisa-pés bem colocados. A protecção aerodinâmica também é boa, para ambos os ocupantes, isto apesar do ecrã não ter regulação em altura. No entanto, tampouco causa uma grande turbulência, pelo que os níveis de ruído nos diversos capacetes que usei ao longo do teste, se mantiveram muito razoáveis.

No entanto, a grande estrela é o novo motor “350”, >>



"...AS SUPERDINK SÃO, NADA MAIS NADA MENOS, DO QUE A **EVOLUÇÃO DAS CONCEITUADAS KYMCO DOWNTOWN...**"





"A SUSPENSÃO TRASEIRA É REGULÁVEL EM PRÉ-CARGA, OFERECENDO UMA AFINAÇÃO IDEAL PARA CADA UTILIZAÇÃO."

que tem efectivamente apenas 321cc, um incremento suficiente para que a norma Euro4 não penalizasse o desempenho. Mas o novo motor ganhou uma linearidade e uma suavidade de funcionamento e entrega verdadeiramente impressionantes que resultam, na prática, numa condução bastante divertida e despreocupada, capaz de proporcionar um elevado prazer.

Até a resposta do variador é bastante rápida no arranque, suave ao desengatar, e muito progressiva nas retomadas, permitindo arranques nos semáforos, de fazer inveja a muita moto bastante mais potente. Efectivamente, os quase 30cv parecem ser bastantes mais, pelo que enrolar o punho resulta sempre num agradável empurrão, sendo bastante fácil fazer percursos e mesmo médias, em auto-estrada, superiores a 150km/h, com consumos bastante comedidos que, na pior das hipóteses, em ambiente urbano, podem rondar os 5 litros/100km.

A suavidade de funcionamento é impressionante, praticamente isenta de vibrações, e com o escape a emitir um som bastante agradável, apesar de bastante reduzido.

A ciclística, tendo em conta que estamos a falar de uma scooter com o motor "pendurado" na roda traseira, é quase impressionante, sendo rápida e

assertiva na mudança de direcção, e extremamente estável em curvas a alta velocidade, mesmo com passageiro.

A suspensão traseira é regulável em pré-carga, oferecendo uma afinação ideal para cada utilização. A inclinação lateral é grande, permitindo desfrutar das curvas mais lentas, e levar quase até ao limite os admiravelmente performantes pneus Kenda OEM.

Na travagem, assistida por um ABS Bosch de última geração, o 9.1M, encontrei o único defeito da Superdink 350. Não que a travagem não seja doseável, e até mesmo potente, se circularmos dentro dos limites legais de velocidade.

Mas a "alegria" com que o motor monocilindrico nos catapulta, originou que, por vezes, tivesse sentido a falta de um segundo disco de travão na roda dianteira. Mas isto é apenas um desabafo, pois estou a referir-me a ritmos muito pouco recomendados numa utilização consciente, e que a maioria dos utilizadores não irá seguramente imprimir.

Em termos de mordomias, a iluminação é muito boa, e a arrumação tampouco desilude. Debaixo do assento, há um espaço iluminado suficiente para guardar um capacete integral e um "jet", sobrando ainda para acomodar latas de anti-furos, cadeados e fatos de chuva.



321 CC
21,2 KW
192 KG

» [Mais dados técnicos aqui](#)





No painel frontal existem dois generosos porta-luvas, infelizmente sem fechadura, mas um deles dotado de tomada de corrente USB. O acesso ao depósito de combustível é ótimo, já que está colocado à frente do assento, entre as pernas.

Por falar em pernas, não se deixe intimidar pela altura de 810mm do assento. O seu formato, bastante estreito na frente, e os recortes nas plataformas dos pés, permitem que mesmo os mais “curtos de perna” cheguem bem ao chão. Apesar disso, estaturas de metro e oitenta têm espaço mais do que suficiente, mesmo quando transportam passageiro.

Para aqueles que adoram andar de moto mas que, por razões de praticidade elegem a scooter como o meio de transporte para uma utilização diária intensiva, os titulares de Carta A2, os que queiram uma alternativa mais executiva ou os que procuram uma segunda moto mais polivalente, então esta é uma opção que devem ter em conta. Há várias unidades em “Test-ride” nos concessionários Kymco (clique aqui para ver qual está mais perto de si), por isso aproveite e vá experimentá-la. //



EQUIPAMENTO

Capacete Nolan N87 Rapid Flat

Lava Grey

Overshirt Rev'it Tracer

Jeans Rev'it Corona TF

Botas TCX Hero WP

Luvas Rev'it Cooper

NOVO
MODELO

 **KEEWAY**

K-LIGHT 125

P.V.P. 2.480€

Entrada - 82,67€

Prestação - 82,67€

Financiamento/
MTIC - 2.397,33€

Prazo - 29 meses

TAEG - 0%

0% JUROS

0% TAEG

ISENTO COMISSÃO ABERTURA CONTRATO

29 PRESTAÇÕES

ENTRADA MÍNIMA
(no valor de uma prestação)

CAMPANHA VÁLIDA ATÉ
15 SETEMBRO 2018



OFERTA
CAPACETE

**Campanha válida para todos os
modelos até 125cc**

SUPERLIGHT E.L. 125

P.V.P. - 2.370,00€
Entrada - 79,00€
Prestação - 79,00€
Financiamento/
MTIC - 2.291,00€
Prazo - 29 meses
TAEG - 0%



RKS 125 SPORT EVO

P.V.P. - 2.095,00€
Entrada - 69,83€
Prestação - 69,84€
Financiamento/
MTIC - 2.025,17€
Prazo - 29 meses
TAEG - 0%



RKS 125

P.V.P. - 1.890,00€
Entrada - 63,00€
Prestação - 63,00€
Financiamento/
MTIC - 1.827,00€
Prazo - 29 meses
TAEG - 0%



TX 125 SUPERMOTO

P.V.P. - 2.395,00€
Entrada - 79,83€
Prestação - 79,84€
Financiamento/
MTIC - 2.315,17€
Prazo - 29 meses
TAEG - 0%



CITYBLADE 125

P.V.P. - 1.995,00€
Entrada - 66,50€
Prestação - 66,50€
Financiamento/
MTIC - 1.928,50€
Prazo - 29 meses
TAEG - 0%



ZAHARA 125

P.V.P. - 1.699,00€
Entrada - 56,63€
Prestação - 56,64€
Financiamento/
MTIC - 1.642,37€
Prazo - 29 meses
TAEG - 0%



   Keeway

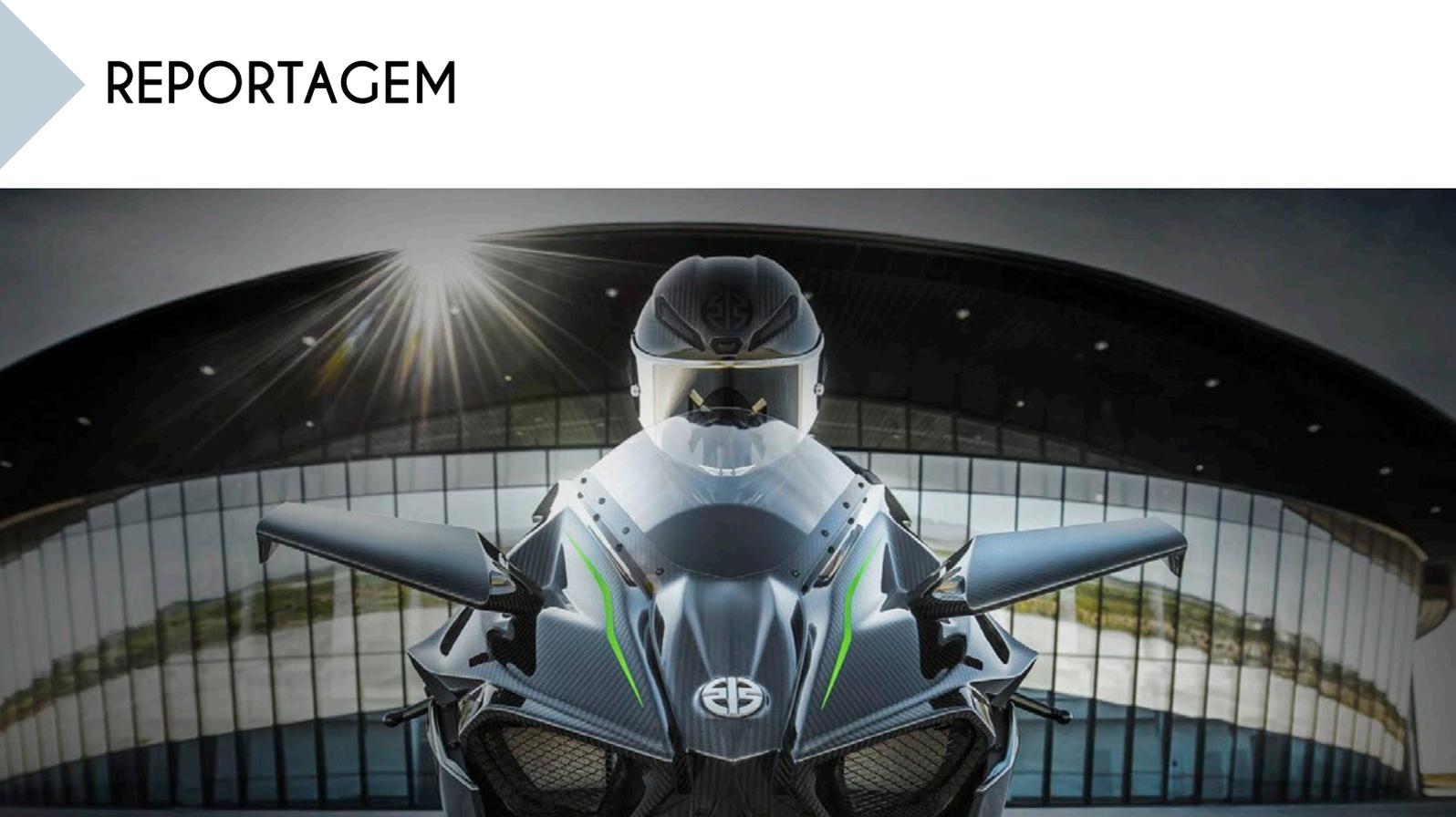
www.keeway.pt | info@keeway.pt | 256 000 200

Importador:



Intermediário de crédito não exclusivo a título acessório. Crédito automóvel sujeito a aprovação Cofidis. Para mais informações contacte a Cofidis.

Valores com IVA incluído. Excluem despesas de Documentação/Registo, I.S.V. e despesas de transporte para os arquipélagos da Madeira e Açores. As cores reais podem divergir das apresentadas.



DOS 40 AOS 400 KM/H

A ESCALADA DA VELOCIDADE AO LONGO DA HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO.

Uma evolução com mais de 100 anos que cresceu de uns modestos 40 km/h, até uns alucinantes 400km/h.

A velocidade sempre fascinou o ser humano. E os motociclistas não são exceção. As motos evoluíram lentamente durante mais de 120 anos, e decuplicaram a sua velocidade máxima mas, curiosamente, hoje em dia, não são os limites tecnológicos que não permitem que se possam atingir velocidades mais elevadas!

Para percebermos como é que o seu desempenho melhorou ao longo dos anos, e o que é que refreou a corrida em busca da maior velocidade máxima, abaixo fica um resumo sobre as motos de produção em série que, na sua época, estabeleceram importantes recordes de velocidade máxima para um veículo de 2 rodas. >>



1894 - HILDEBRAND & WOLFMÜLLER

O primeiro recorde de velocidade de uma moto foi, obviamente, a velocidade máxima atingida pela primeira moto produzida em série!

O evento aconteceu ainda no século 19, em 1894, e a sua protagonista foi uma Hildebrand & Wolfmüller, basicamente uma bicicleta dotada de um motor bicilíndrico paralelo, com uma cilindrada de 1.500cc a debitar 2,5cv, que, completamente espremidos, conseguiam propulsionar a moto desenvolvida em Munique a uns estonteantes 45km/h (28 milhas por hora).



1914 - POPE MODEL L

Passar a barreira dos 100km/h demorou quase 10 anos. Foi na América, em Westfield, no estado do Massachusetts, no decorrer de 1914 quando a Pope Model L, dotada de um motor "V-twin" de dois cilindros em "V", com 999cc de capacidade e a debitar cerca de 12cv, conseguiu atingir a barreira dos 110Km/h (70mph).



1925 - BROUGH SUPERIOR SS100

Bater a marca das 100 milhas por hora demorou outra década, e só em 1925 é que a Brough Superior SS100, com um motor semelhante mas mais evoluído em termos de rendimento energético, um V-twin de 988cc que debitava uns substanciais 45cv, conseguiu chegar aos 160km/h (100mph).

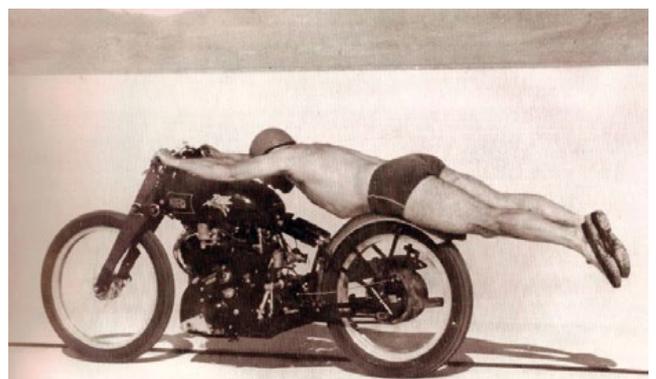


1949 - VINCENT BLACK LIGHTNING

Chegar à marca das 150 milhas por hora tornara-se quase uma obsessão. Mas, com todas as peripécias históricas, foi preciso esperar mais de 20 anos, até 1949, quando Rollie Free se tornou famoso por ter conseguido, em Salt Flats no Utah, atingir a velocidade de 241,905km/h (150,313mph). Fê-lo aos comandos de uma Vincent Black Lightning dotada também ela de um motor V-twin, com 998cc que debitavam 70cv.

Mas não foi por ter ultrapassado a barreira das 150mph (240km/h) que Rollie Free ficou famoso. O que o catapultou para a fama foi uma foto. Talvez a mais divulgada foto de uma moto em andamento, alguma vez publicada.

Isto porque, para que a sua Vincent Black Lightning conseguisse estabelecer o recorde de velocidade no grande lago salgado do Utah, Rollie teve que, além de remover o assento, adoptar uma caricata posição de condução, completamente empranchado, tentando reduzir ao mínimo o coeficiente de resistência aerodinâmica, tendo mesmo chegado ao ponto de remover as suas roupas, e fazer a tentativa apenas com um fato de banho vestido, facto que posteriormente valeu à Vincent Black Lightning, a alcunha de moto do fato de banho ("bathing suit bike").





1996 - *CBR1100XX SUPER BLACKBIRD*

Depois disso foram precisos quase 50 anos, para que aparecesse outra moto capaz de alcançar velocidades marcantes. A Kawasaki já tinha lançado, em 1990, a sua mítica ZZ-R1000, cuja velocidade máxima era de umas frustrantes 179mph (288km/h), quando a Honda, em 1996, apresentou ao mundo a sua CBR1100XX Super Blackbird.

O seu nome, inspirado no Lockheed SR-71 Blackbird, um avião de reconhecimento da Força Aérea America, capaz de atingir velocidades 3 vezes superiores à do som (mais de 3.700km/h), revelava que se tratava de uma moto muito rápida!

A "XX" estava efectivamente dotada de um motor de quatro cilindros em linha, com uma cilindrada de 1.137cc que debitava 162cv, e prometia uma velocidade máxima de 180mph, o equivalente a 290km/h.

2001 - *KAWASAKI NINJA ZX-12R*

Por esta altura da história, corriam rumores de que a Kawasaki ia atirar mais lenha para a fogueira da velocidade, com o lançamento no ano 2001 da sua nova Ninja ZX-12R, capaz de passar a barreira das 200 milhas por hora (322km/h).

O chamado acordo de cavalheiros:

Mas o politicamente correcto já tinha tomado conta da nossa sociedade, e as marcas, com medo de serem alvo da ociosidade dos políticos e legisladores europeus, extremamente preocupados com a "segurança" dos seus eleitores, firmaram o chamado "acordo de cavalheiros", que se destinava a acabar com a corrida pela maior velocidade, e definiram que a velocidade máxima que qualquer moto de produção em série deveria poder atingir, seria a de 300km/h.

Por isso a versão comercializada da Ninja ZX-12R



1999 - *SUZUKI GSX1300R HAYABUSA*

Pouco faltava para que uma moto conseguisse bater a barreira dos 300km/h, e foi mesmo antes do virar do século, em 1999, que a Suzuki, com a sua GSX1300R Hayabusa, conseguiu o feito. O nome da moto mais rápida do século XX, evoca o da mais rápida ave de rapina, o Falcão Peregrino (Hayabusa em Japonês), que em voo picado atinge velocidades terminais superiores a 180 milhas por hora.

A Suzuki Hayabusa, com um motor de arquitectura semelhante ao da Honda CBR1100XX Super Blackbird, mas com 1299cc, debitava 173cv e conquistou o interesse de muitos que queriam experimentar a sensação de uma velocidade máxima superior a 310km/h.



estava electronicamente limitada a 300km/h, apesar da sua cilindrada de 1.199cc produzir 161,2cv à roda, capazes de um arranque (0-100km/h) em apenas 2,59 segundos.





2007 - MV AGUSTA F4 R 312

Mas isso não impediu que, em 2007, a MV Agusta viesse a colocar no mercado uma moto que alegadamente seria capaz de atingir os 312 quilómetros por hora, e até exibia esse mesmo número na sua denominação e estampado nas carenagens. Era nem mais nem menos do que a MV Agusta F4 R 312.



2013 - DUCATI PANIGALE R

Em 2013, também a Ducati apresentou a Panigale R, dotada do seu típico motor desmodromico, V-twin, com 1,198cc, capaz de debitar 202cv e chegar a uma velocidade máxima de 202mph (325km/h). isto apesar de ter de o fazer com um escape de fábrica não homologado para circulação na via pública.



2015 - KAWASAKI NINJA H2R

Entretanto, em 2015, a Kawasaki não quis saber de acordos e apresentou a Ninja H2R, cujo motor de 4 cilindros sobrealimentado, debita uns estonteantes 310cv, sendo capaz de ultrapassar a barreira dos 100 metros por segundo (360km/h) e até mesmo a barreira dos 400km/h.

O feito aconteceu em 2016, pela mão de Kenan Sofuoglu, na Turquia, e pode saber mais sobre esse recorde se clicar [aqui](#).

» Mundial de Velocidade - Moto 2



Triumph Moto2 em testes no circuito de Aragon

KALEX, KTM E NTS JÁ ROLARAM COM OS SEUS PROTÓTIPOS EQUIPADOS COM OS MOTORES TRICILÍNDRICOS DO CONSTRUTOR INGLÊS.

ALGUNS DOS PROTAGONISTAS do campeonato do Mundo de Moto2 levaram a cabo testes de desenvolvimento dos seus chassis no circuito de Aragon, em Espanha, palco da 14ª etapa do Mundial. Nos testes estiveram representados três construtores de chassis, Kalex, KTM & NTS, cada um a testar os seus novos protótipos propulsionados pelo novo motor tricilíndrico Triumph de 765cc... e a "sinfonia" foi, como calculam, de arrepiar.

A Kalex foi conduzida pelo piloto da marca, Alex Marquez e pelo piloto de testes Jesko Raffin. Para surpresa de todos os presentes, Jonas Folger foi um dos pilotos que também teve oportunidade de rolar com a Kalex, depois de em 2017 ter abandonado a equipa da Tech3 por razões de saúde, depois de lhe ter sido diagnosticado síndrome de Gilbert's, uma disfunção hepática.

A KTM foi levada pelas mãos de Julian Simon, Campeão do Mundo de 125cc em 2009 e vice-Campeão do Mundo de Moto2 e ainda pelas do piloto de testes Ricky Cardús.

A NTS recorreu aos predicados do experiente piloto de Moto2 e MotoGP Alex de Angelis.

As equipas ainda aproveitaram a oportunidade para testar a electrónica especificamente desenvolvida para os motores Triumph, cuja sofisticação é bastante superior à usada nos motores Honda CBR600RR que são actualmente usados.

Este é um pormenor interessante que vai preparar melhor as equipas e os pilotos que venham a eventualmente subir à categoria máxima, MotoGP, já que lhes dá uma preparação mais completa em termos de afinação das motos. Isto já para não falar na maior potência debitada e que as torna, sobretudo na saída »

das curvas, mais parecidas com as motos da classe rainha, tal como revelou Alex Marquez no final da sessão de treinos:

“Foi muito bom ter tido a oportunidade de testar a Kalex com o motor Triumph. Temos mais potência e binário. A maior entrega em médios regimes muda bastante o estilo de condução. Precisamos preparar melhor a saída da curva, pelo que penso que a classe Moto2 vai mudar radicalmente no próximo ano. Poder trabalhar com a electrónica também é bom pois dá-nos experiência para as MotoGP. Penso que vamos chegar melhor preparados à categoria máxima. Até porque tenho a certeza que a diferença de tempos das Moto2 para as MotoGP vai baixar substancialmente. Vai ser bom para os pilotos e para as equipas.”

Trevor Morris, Director Técnico da ExternPro declarou:

“Hoje foi o primeiro dia em que tudo esteve no seu lugar para vermos como podia funcionar o novo “pacote”, e os resultados foram incrivelmente positivos. Estamos particularmente satisfeitos por vermos que o novo conjunto já consegue rodar nos tempos de 2018, com apenas

dois dias de teste. Isto demonstra a grande mudança que está para acontecer, e estamos exactamente onde queríamos estar.”

Steve Sargent, Chief Product Officer da Triumph Motorcycles também comentou:

“Foi muito entusiasmante ver os novos chassis e o nosso motor tricilíndrico de 765cc juntos em pista pela primeira vez e mais ainda ver o excelente resultado final do teste. Estamos muito satisfeitos com o progresso até à data e com o nível de paixão e esforço por parte dos construtores de chassis, dos pilotos, da equipa da ECU Magnetti Marelli, ExternPro e Dorna. no desenvolvimento da nova geração das Moto2.”

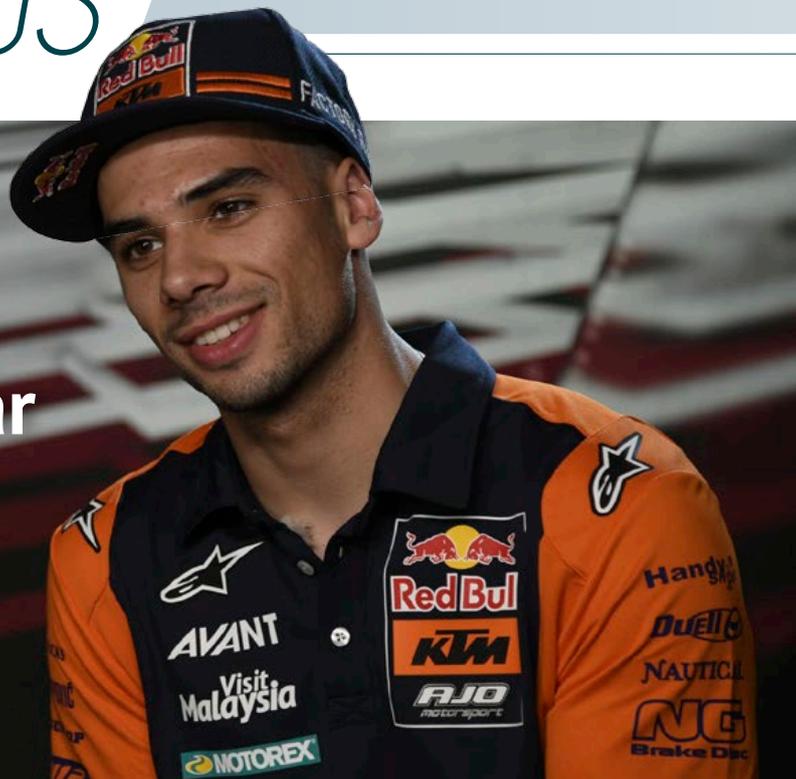
As equipas Italtrans, Pons, Swiss Innovative Investor, Speed Up e Kiefer também participaram nestes dois dias de teste, mas com as motos e motores actuais.

A MV Agusta, que recentemente anunciou o seu retorno aos GP em 2019, precisamente na classe Moto2 (clique aqui para ver mais), apenas se vai estrear nos treinos que vão ter lugar em Misano, em finais de Julho de 2018. //

“FOI MUITO ENTUSIASMANTE VER OS NOVOS CHASSIS E O NOSSO MOTOR TRICILÍNDRICO DE 765CC JUNTOS EM PISTA PELA PRIMEIRA VEZ...”



Pode Miguel Oliveira transitar para a MotoGP como Campeão da Moto2?



MIGUEL OLIVEIRA ESTÁ CONFIRMADO NA MOTOGP EM 2019. ISTO É UM DADO MAIS DO QUE ADQUIRIDO, QUE JÁ NÃO É NOVIDADE. O QUE SERIA MESMO, MESMO, EXCELENTE, ERA O PILOTO PORTUGUÊS, QUE VEM BATENDO RECORDES, TRANSITAR PARA A CLASSE RAINHA COMO CAMPEÃO DE MOTO2.



O MIGUEL já correu em 125, Moto 3 e Moto2. Já fez “poles” e já ganhou Grandes Prémios. Foi vice-campeão, em 2015 em Moto3, circunstância que, neste momento, se repete em Moto2, onde já esteve a um escasso ponto do líder Bagnaia antes da prova na Holanda.

Isto foi conseguido, em parte, consolidando e dando continuidade ao bom trabalho feito em 2017 e, em parte, corrigindo áreas menos conseguidas - uma das quais era a qualificação, onde a equipa de Ajo ainda tem muito trabalho a fazer, pois não é realístico que, qualificando apenas na 4ª ou na 6ª fila da grelha, Miguel venha a chegar à dianteira corrida após corrida, embora tenha sido exatamente isso que o piloto de Almada fez, para ganhar, em Mugello.

Também a fase inicial da corrida foi alvo de uma mudança de estratégia. Muitas vezes, e fruto talvez de uma prudência excessiva (reflexos daquelas corridas de Moto3 que o Falcão não terminou por ter sido abalroado pela traseira logo no início, ou dos tempos em que corria em Espanha, e que em caso de dúvida nas decisões da direcção de prova, a culpa era sempre sua, apenas por ser português) ou de arranques menos conseguidos, Miguel andava no ritmo dos pilotos da frente, mas 7 ou 8 lugares mais atrás, sem hipótese de conseguir chegar à liderança nas últimas voltas, numa classe tão competitiva como a de Moto2, mesmo quando frequentemente era o mais rápido em pista.

Mais recentemente, e pelo contrário, ao conseguir partidas impecáveis, ganhando lugares logo nas primeiras curvas com uma precisão estonteante, Oliveira passou a ser um adversário a ter sempre em conta, vindo de trás para liderar, aproveitando os seus inegáveis pontos fortes: velocidade elevada em curva, travagens bem calculadas, >>>

saídas igualmente impecáveis, trajectórias perfeitas e uma regularidade espantosa.

Até agora, marcou pontos em todas as provas de 2018, (até nos treinos só caiu uma ou duas vezes, ao contrário do Marquez mais velho) e já conta com 5 pódios, os mesmos que o comandante Bagnaia, que tem por detrás da sua Kalex a poderosa estrutura da VR46 de Valentino Rossi.

Só que dos pódios de Bagnaia, 4 são vitórias. Mas a sua consistência é pouca, já que os resultados “maus” não favorecem o Italiano. O “pio” resultado de Miguel foi um sexto lugar, enquanto que Bagnaia na Argentina foi nono e na Catalunha foi oitavo. Depois, há sempre o facto do putativo campeão, Alex Márquez, (que supostamente terá dito antes do começo da época que não pensava no português como um rival para o Campeonato) estar atrás, em terceiro, com 18 pontos de desvantagem.

A própria marca da moto não é garantia de sucesso, pois todas as motos da frente, com exceção da de Miguel Oliveira, são Kalex, encontrando-se a segunda KTM, a de Brad Binder, em sétimo lugar.

É caso para dizer que nos outros ganha a moto, mas na KTM, ganha o Miguel! O que falta então à marca austríaca? Decerto, um pouco mais de aceleração em certos



sítios não faria mal nenhum... e como os motores são Honda 600, todos idênticos, isto só pode ficar a dever-se à capacidade do chassis em colocar a potência na asfalto de forma eficiente. Sabe-se que a equipa tem tentado várias configurações, regressando até, por vezes, aos básicos, na tentativa de melhorar as coisas para o Miguel.

Da posição do braço oscilante à taragem do amortecedor, todas as configurações vão melhorar alguma coisa na moto ao ser alteradas, mas vão também potencialmente estragar duas ou três outras. Melhorar por um lado sem estragar por outro, é o segredo!

Igualmente importante é dar ao piloto uma moto fácil de guiar, consistente e pouco cansativa, que lhe permita – e isto parece ser outro ponto forte do português – estar tão fresco na penúltima volta como na primeira.

Bagnaia não vai estar dominante em todas as pistas nem todas as vezes... Mas outros há na grelha que podem causar surpresa, já que ainda nem estamos a meio da época, e com 275 pontos por atribuir, as coisas podem mudar rapidamente. Vamos ver como corre a próxima corrida em Sachsenring. Para já, Niklaas Ajo sabe que, dando a Miguel Oliveira uma moto igual (já nem dizemos superior!) terá – teremos todos! - um campeão Mundial em mãos...Disso ninguém tem dúvidas! //





Ducati volta a vencer Pikes Peak

A MARCA ITALIANA RECONQUISTA COM A MULTISTRADA 1260 O TÍTULO DE “RAÍNHA DA MONTANHA”

A 96ª EDIÇÃO DA PIKES PEAK International Hill Climb decorreu este fim-de-semana, com os pilotos a tentarem bater o recorde da mais rápida subida às nuvens, que é como quem diz, subir a famosa montanha dos arredores de Colorado Springs.

A corrida deste ano tinha como mote o “picanço” entre a Ducati e a KTM. A marca austríaca que em 2017, pela mão de Chris Fillmore, tinha batido o recorde do traçado aos comandos de uma KTM 1290 Super Duke R, com um tempo de 9:49.625, tentava defender o título de rainha da montanha, mas a Ducati regressou a Pikes Peak, contando com a ajuda do experiente piloto Carlin Dunne aos comandos da nova Multistrada1260.

A Ducati, além de defrontar a ameaça de Chris Fillmore, que tentava impor a sua nova KTM 790 Duke na classe de peso médio e que tinha por missão fazer um tempo inferior a 10 minutos, e a de Rennie Scaysbrook aos comandos de uma KTM 1290 Super



Duke R, tentava ainda reconquistar o recorde perdido em 2017.

A corrida foi muito renhida, e a Ducati venceu com apenas sete décimos de segundo de vantagem sobre Rennie Scaysbrook, mas sem no entanto ter conseguido bater recorde de 2017 de Chris Fillmore em KTM.

Esta foi a sétima vitória para a Ducati desde que, em 2012, a marca italiana se estreou nesta prova, tendo de imediato estabelecido o recorde da subida mais rápida, registando pela primeira vez um cronómetro >>>

inferior a 10 minutos, para cumprir os 19,99 quilómetros do percurso, que engloba 156 curvas e um desnível de 1,440 metros.

O Pikes Peak Internacional de 2018 ficará como um dos mais emocionantes e Scaysbrook ficou obviamente desapontado com a estreita margem por que a sua KTM perdeu. O australiano disse estar "de coração partido" com o resultado:

"Que mais posso dizer? Eu dei tudo o que tinha", disse Scaysbrook. "As condições do piso estavam realmente escorregadias, e o pneu traseiro estava constantemente a lutar por aderência. A pista estava suja, um pouco como no início da semana durante os treinos da manhã, por isso ficar confiante com a moto a escorregar por todo lado era difícil. Parabéns a Carlin. Ele é verdadeiramente uma lenda neste lugar. Estou seriamente



chateado por perder o total por essa margem, mas é as corridas", acrescentou ainda.

Também Chris Fillmore disputou uma corrida recorde (na categoria de peso médio) na menos potente KTM 790 Duke tendo terminado no terceiro lugar da geral, mas falhou por muito pouco o objectivo de fazer um tempo inferior a 10 minutos, o que teria sido realmente um feito impressionante.

No entanto Fillmore é o actual detentor dos recordes da categoria Heavyweight e Middleweight no Pikes Peak International Hill Climb.

Outros resultados notáveis incluem o companheiro de Dunne, na Ducati, Codie Vahsholtz, que terminou num muito respeitável quarto lugar. A estreante do Pikes Peak Lucy Glöckner também impressionou, terminando em sexto na sua BMW S1000R. //



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

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

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



HYPERSPORT



TOURING



URBAN



CUSTOM



TRAIL



OFF-ROAD



SCOOTER



MOTO-QUATRO

MICHELIN

BRIDGESTONE

DUNLOP

METZELER

PIRELLI

Continental

HEIDENAU

AVON TYRES

DURO

RINALDI

Mitas

Sava

IRC

NANKANG

LOCALIZAÇÃO

Rua Dr. António Martins, N°3 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

» Mundial de MotoGP



Como vão as coisas na classe rainha

A ÉPOCA DE GRAND PRIX DE 2018 É A SEPTUAGÉSIMA EDIÇÃO DO MUNDIAL DE VELOCIDADE, MAIS CONHECIDA ULTIMAMENTE COMO MOTOGP.

MARC MÁRQUEZ da Honda Repsol chegou como o Campeão reinante, e a Honda como campeã de construtores. Após 8 provas, que é como quem diz, até Assen, ainda é Marquez que lidera, com quatro vitórias consecutivas entre a América, Espanha, França e Assen, uma corrida que vai ficar para a história com mais de 100 ultrapassagens e 5 líderes de prova..

Ultimamente, porém, uma nova força se levantou, na pessoa do espanhol Jorge Lorenzo, que de repente, e já depois de ter assinado pela Honda em 2019, parece ter resolvido os problemas de confiança na sua Ducati que lhe vinham afetando a confiança, e portanto, a capacidade de conseguir resultados na moto de Borgo Panigale, apesar de no campeonato ainda se menter num modesto sétimo lugar..

No entanto, em termos de campeonato, Valentino Rossi ainda é segundo, sobretudo devido à sua grande consistência, que o viu até agora pisar o pódio 4 vezes, três delas consecutivas, mais do que propriamente vitórias,

que ainda lhe escapam até agora em 2018.

Os pódios recentes devem-se, aparentemente, a um aumento de competitividade da Yamaha da Movistar, leia-se uma melhor capacidade de colocar a potência no solo sem a moto sub-virar, que vinha afetando quer Rossi, quer o seu colega de equipa Maverick Viñales, que não coincidentalmente, está em terceiro na corrida pelo título, também ele com apenas um pódio (um segundo lugar no GP das Américas).

De certa forma, as dificuldades da Honda e Yamaha vêm-se traduzindo num melhor equilíbrio do Campeonato, também orquestrado pela Dorna através de controlos ao número de pneus e de motores e ao nível de eletrónica que disponibiliza para cada equipa.

A seguir a estes três, aparece Johann Zarco, sem vitórias ainda em MotoGP, mas com dois pódios, ambos em segundo, apesar de uma ocasião em que não marcou pontos, por queda, em França, justamente quando já se antevia a vitória (que se vem anunciando mas parece nunca chegar) do GP Francês. Certamente o entusiasmo ou pressão de estar a correr em casa falaram mais forte nessa ocasião.

Outro dado como um sério candidato ao título este ano, Andrea Dovizioso, ganhou logo na estreia no Qatar, mas que não pontuou já em três ocasiões por não terminar a corrida, tendo subido apenas mais uma vez ao pódio, razão para o seu posicionamento atual, relativamente



"APÓS 8 PROVAS, QUE É COMO QUEM DIZ, ATÉ ASSEN, AINDA É MARQUEZ QUE LIDERA, COM QUATRO VITÓRIAS CONSECUTIVAS ENTRE A AMÉRICA, ESPANHA, FRANÇA E ASSEN..."



baixo, apenas em 5º lugar, a 61 pontos do líder Marquez.

Segue-se Cal Crutchlow, que apenas subiu ao pódio na Argentina, com o seu palmarés de resultados só a ser prejudicado por exhibições menos conseguidas na América e Espanha, onde não pontuou.

E os outros? A Suzuki? A Aprilia? A KTM? Para estas marcas, está provado que até competir com as equipas satélites, da cauda do pelotão, pode ser, por vezes, difícil.

A Suzuki aproveitou toda a foga de guerra de Andrea Iannone para ocasionalmente aparecer à frente por umas voltas, com um melhor de dois pódios consecutivos na América e em Espanha.

Iannone nem sempre é habilmente secundado por Alex Rins, que no entanto também conseguiu um pódio na Argentina e fez uma excelente exibição, no passado fim-de-semana em Assen, conseguindo outra meritória subida ao pódio, com um inesperado 2º lugar. A gestão da equipa continua a ser um desafio assumido por Davide Brivio, que passa por atrair capital humano de qualidade, uma das especialidades do italiano ex-manager de Rossi, mais do que propriamente o desenvolvimento técnico das motos.

Quanto à KTM, esta depende dum Pol Espargaró que é ocasionalmente muito rápido, sem depois ser capaz de traduzir essa rapidez em pontuações consistentes. De longe o melhor piloto da marca, após 8 corridas o Espanhol ainda está para acabar dentro do top ten. Talvez a chegada em 2019 da experiente Tech 3, com Miguel Oliveira a bordo, venha acelerar o desenvolvimento da moto austríaca... A ver vamos.

Finalmente, a marca mais recente em termos do regresso à classe rainha, a Aprilia, ressentiu-se disso mesmo, e de não ter sido capaz de atrair pilotos mais combativos. Aleix Espargaró e Scott Redding (18º e 19º da tabela) estão a poucos pontos um do outro, ilustrando talvez bem demais as atuais capacidades da moto italiana. Já para não falar nos salários onde há uma grande disparidade, com Redding supostamente a ganhar o dobro do Espanhol, que até tem mostrado melhores resultados...

Na generalidade os "rookies" subidos das Moto2 têm passado quase despercebidos, com Franco Morbidelli a ser, de longe, o melhor, classificando-se em 16º, com 19 pontos, e Nakagami a seguir, em 19º, com 10 pontos, já que Luthi nem sequer ainda marcou pontos.

Em resumo, e quanto ao título, é provável que o final da época se venha a reduzir a um solo de Márquez e da Honda, com o Catalão lutando mais contra a sua tendência para exagerar do que propriamente contra a capacidade de algum dos seus adversários em o bater... Com 11 corridas por disputar, e portanto 275 pontos em jogo, Lorenzo até poderia chegar lá... mas os outros, e a menos que a Yamaha descubra, de repente, o Santo Graal, não vão ter muitas hipóteses. //

»CNV - Estoril II



Superbike- tudo ao rubro na classe rainha

Que dizer da classe Superbike do CNV, onde apesar do domínio de Ivo Lopes já se produziram 3 vencedores? Reigoto chegou à primeira prova com tudo muito organizado e Ivo Lopes deu muita luta, mas com a sua Yamaha R1 notoriamente a falhar em alta, teve de conceder a vitória, mas ainda assim na frente de André Pires que completou o pódio nesta ocasião. Por aqui deu para perceber que a classe é uma espécie de Troféu Yamaha R1, que compõem teoricamente 9 das 16 motos na grelha, embora também haja 3 ZX10R, a coqueluche de anos anteriores.

No Algarve, Ivo já tinha as coisas compostas e ganhou, com, mais uma vez, Tiago Magalhães a mostrar-se muito rápido, (e recuperado das lesões que o afastaram no Estoril) a terminar em segundo lugar. Mas o tempo de Ivo, que deixou todos a 2 segundos, não deu hipóteses... No terceiro lugar apareceu Rui Marto, na BMW da Motomil/Zanza, até porque André Pires caiu quando lutava no grupo da frente.

Seguia-se uma rodada dupla no Estoril, e novo vencedor: Tiago Magalhães, recente papá, voou para a vitória, (parabéns a dobrar!) com a Aprilia ENI, numa prova em que a caixa de velocidades de Ivo

Lopes começou a falhar, acabando por levar o piloto a ter uma saída de pista e ir à gravilha. Mesmo assim, o tempo de Magalhães foi o mais rápido da classe, e André Pires e Rui Marto foram os restantes no pódio, descontando a presença do Sul-africano luso-descendente Sheridan Morais numa 600.

Isto tudo se passou no Sábado, e no Domingo a grelha formou-se com ameaça de chuva, que pareceu dar ainda mais determinação a Ivo Lopes... com uma segunda moto reparada à pressa, o piloto da Pequeno Motos fez um tal arranque que passou logo isolado na primeira volta, só com Pires a seguir a uma certa distância. Ivo à frente e o piloto da Fast Bike a seguir fariam uma corrida isolada, com a luta pelo terceiro lugar a desenvolver-se mais atrás, a quase 12 segundos, e a deixar mais uma vez Rui Marto a acabar, também ele isolado, com a sua BMW em terceiro lugar. Reigoto, envolvido numa discussão sobre o tempo alocado à mudança de pneus na grelha, não pontuaria, o que não ajuda nada as suas aspirações... Quanto ao Campeonato, com as suas duas vitórias, Ivo Lopes lidera, seguem-se André Pires e Tiago Magalhães, e empatados em pontos em quarto lugar estão Reigoto e Marto. »



TROFÉU ENI TLC/ KAWASAKI Z CUP

Este Troféu Luís Carreira, agora apelidado ENI, que acumula a Kawasaki Cup, está muito animado. O equilíbrio entre desportivas com uns anos e as novas Kawasaki Z900 é notório, com ambos os grupos a rodar, por exemplo, no Estoril em cerca de 1:57 à frente, ou 2:02 um pouco mais atrás. A amalgamação de classes parece ter dado resultado, com 27 pilotos, a maioria veteranos, a alinhar nas duas corridas entre as várias classes, que incluem também as Supersport.

O vencedor de cada corrida inaugural, a 21 Abril no Estoril, foi um piloto da Z Cup, Paulo Vicente, e um do Troféu Luís Carreira, João Vieira em Yamaha R6, mas atrás dele classificaram-se praticamente em massa as Kawasaki da Z Cup, com António Maximiano, Frédéric Bottoglieri, Nuno Faria e Duarte Amaral à cabeça. Mais uma vez, no Algarve, os mesmos 27 envolveram-se em boas lutas ao longo da grelha, com Rui Felisberto do TLC a vencer, mas como já vem sendo hábito, seguido depois dos 5 mais rápidos do Troféu Kawasaki, no caso, com Bottogleiri e Miguel Vilares à frente. Teríamos de descer ao sétimo classificado para encontrar o segundo piloto do TLC, justamente o vencedor do Estoril João Vieira.

Já no Estoril II, este mesmo João Vieira viria a cair, atrasando Vicente e Amaral, mas deixando 5 Z900 à frente sem oposição lideradas por Miguel Vilares, que viria a vencer, seguido de Nuno Farias e Bottoglieri. Nesta prova, o troféu acusou ainda mais saúde, com 30 participantes, apesar da ausência do ainda lesionado Miguel Franco de Sousa.



KIKO MARIA LIDERA EM PRÉ-MOTO3

Kiko Maria tem sido o grande pequeno dominador da categoria Pré-Moto 3 do nosso Campeonato, talvez um dos mais importantes porque, em princípio, é de onde sairão novos valores para a velocidade, agora que se percebeu a importância da quase inevitabilidade de um piloto ter de começar muito cedo, se quer atingir o topo numa carreira a nível internacional.

A classe, que aglomera as pequenas 85cc com as Pré-Moto3 e com as Supersport 300, está de plena saúde, com 17 pilotos a alinhar na grelha. Logo na primeira prova no Estoril, a vitória foi de Kiko Maria, com Pedro Fragoso e Pedro Fraga, estes dois da Oliveira Fan Club a seguir no pódio. Veio Portimão, e foi de novo Kiko Maria a ganhar, mas desta vez Tomás Alonso intrometeu-se com a Supersport 300 da Samurai, deixando Angel Dominguez em terceiro- o que, claro, em termos de Campeonato favorece Maria, já que os seus rivais do Estoril, Fragoso e Fraga, apenas acabaram em 7º e 8º no exigente traçado algarvio.

Agora, na segunda visita ao Estoril... sim, Kiko impôs a sua BEON 250 da Marinelli Snipers, uma espécie de clone da equipa do Mundial, evidenciando de novo maturidade na forma como se envolveu numa luta com o grupo da frente, para sair dominador exatamente quando contava, isto é, nas últimas voltas. Só que o cenário repetiu-se atrás dele, com desta Pedro Fraga e Angel Dominguez a seguir, pelo que o Campeonato promete, e até cresceu em números, já com 18 pilotos a alinhar no Autódromo, entre eles uma menina, Nama Rosa. Falta uma visita de novo a Portimão e ao Estoril, pelo que há 50 pontos em jogo e muito pode ainda acontecer...//

Mundial de MX



Laranja mecânica

O CAMPEONATO DO MUNDO DE MX TEM ESTADO SOB UM DOMÍNIO QUASE ABSOLUTO DA KTM

A TENDÊNCIA que por vezes se verifica, em certos Campeonatos, para uma marca, equipa, ou piloto, dominarem quando tudo corre bem, açambarcando os resultados, tem estado bem patente na edição de 2018 da categoria rainha do Mundial de Motocross...

Quando a caravana fez a longa deslocação para a Indonésia, há dias, abandonando uma série de 10 rondas na Europa após o começo na Argentina, a KTM tinha ganho 20 das 22 provas disputadas, com Jeffrey Herlings a encabeçar a lista (e o Mundial), tendo ganho dessas, por sua conta, 16, com Cairoli a levar as restantes 5...

A outra, a que não foi ganha pela KTM, foi quase um fait-divers, uma vitória solitária de Clément Desalle na primeira manga da Rússia. O Belga aproveitou um encontro em que se conseguiu superiorizar a Herlings, momentaneamente quando este teve uma saída de pista quase no fim da segunda corrida.

Outros não-KTM a partilhar pódios têm sido precisamente Clément Desalle, o Belga da Kawasaki, Gautier Paulin, o Francês da Husqvarna, Romain Febvre, da Yamaha, e Tim Gajser da Honda HRC. Já sem pódios com resultados combativos, mas logo a seguir, encontramos nomes como Glenn Coldenhoff, outro piloto KTM e Jeremy Sewer, um Suiço da Yamaha.

As lutas do meio do pelotão são preenchidas normalmente por pilotos como Max Nagl da TM ou Jeremy Van

Horenbeek, outro piloto Yamaha, seguidos do Russo Bobyshrev na Suzuki, com um melhor resultado de 9º, que repetiu várias vezes, como na Argentina, Portugal, Alemanha e Inglaterra.

O Britânico Max Anstie, bem capaz de se colocar no pódio, foi prejudicado por ausências em Espanha, Itália e Portugal logo no início da temporada. Uma das coisas que é notória, num Campeonato que visita numerosos países Europeus – é muito mais fácil conseguir uma infraestrutura para receber um GP de Motocross do que, por exemplo de velocidade, é o número de nacionalidades a competir.

Tendo sempre em conta uma presença numerosa de países onde a modalidade é mais forte, como a Bélgica, Itália ou Holanda, a grelha inclui também pilotos Checos, Russos, Suecos, Lituanos, Eslovenos, Suiços, Búlgaros, Estónios, Espanhóis, Peruanos e Indonésios e, claro, até há bem pouco, o português Rui Gonçalves, um dos que detém mais anos de atividade contínua neste Campeonato.

Com rondas ainda por disputar na República Checa, Bélgica, Suíça, Bulgária, Turquia, Holanda e Itália, o Mundial é longo com 17 países visitados ao todo, sendo que alguns repetem a dose! E muito pode acontecer ainda. No que podemos apostar é que, perto do topo da tabela, andarão sempre dois senhores chamados Cairoli e Herlings, ambos em KTM's idênticas...//

MOTOS NOVAS

CARACTERÍSTICAS

DADOS TÉCNICOS

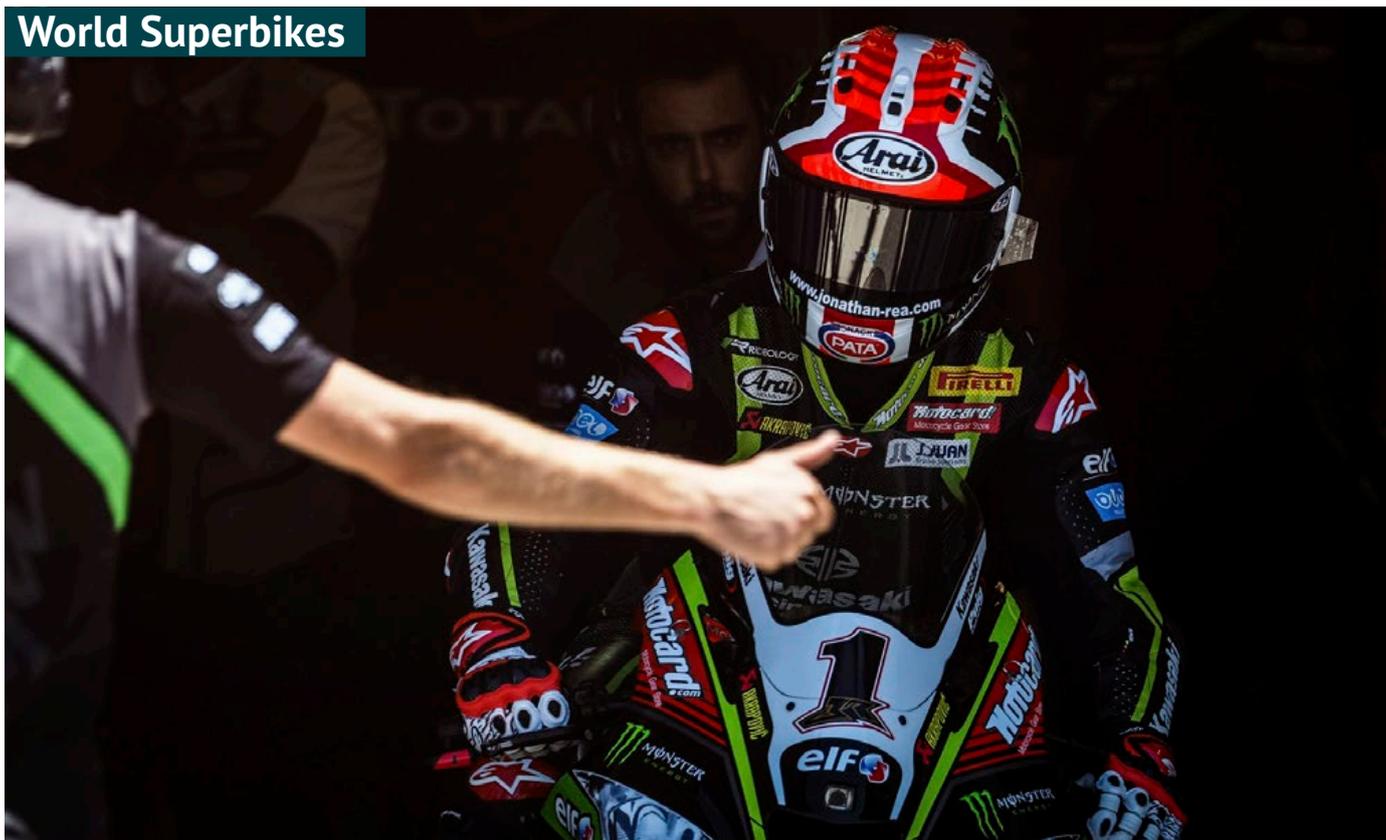
PREÇOS

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



ANDAR DE MOTO

World Superbikes



Kawasaki domina!

O CAMPEONATO DO MUNDO DE SUPERBIKES EM 2018 CONTINUA A SER DOMINADO PELA KAWASAKI

DEPOIS DE UM 2017 em que Jonathan Rea ganhou 16 mangas de 26 possíveis, a caminho do seu terceiro título mundial consecutivo na Kawasaki, pisando o pódio em todas menos duas rondas, a organização do Mundial de Superbike tinha de fazer alguma coisa para equalizar as forças em campo, ajudando as marcas envolvidas a tornarem-se mais competitivas e eventualmente até encorajando outras a ingressar no Mundial...

Essa alguma coisa foi um conjunto de medidas, algumas vindas já do ano passado, como um pacote electrónico comum a todas as motos que comanda o controlo de tração, ECU, etc.

Por isso em 2018 a Kawasaki foi penalizada com 200 rpm no regime máximo dos seus motores tetracilíndricos. Mas ainda assim amarcas japoneses continuou a ganhar... até ao fim de semana de Laguna Seca, somando oito vitórias de Rea e duas de Sykes. A vitória em 10 de 16 mangas manteve a Ninja ZX10R no topo do jogo, apesar de pilotos como Davies (2 vitórias e 10 pódios) ou Melandri (2 vitórias e 5 pódios) ou ainda Michael van der Mark, (recém-chegado ao redil

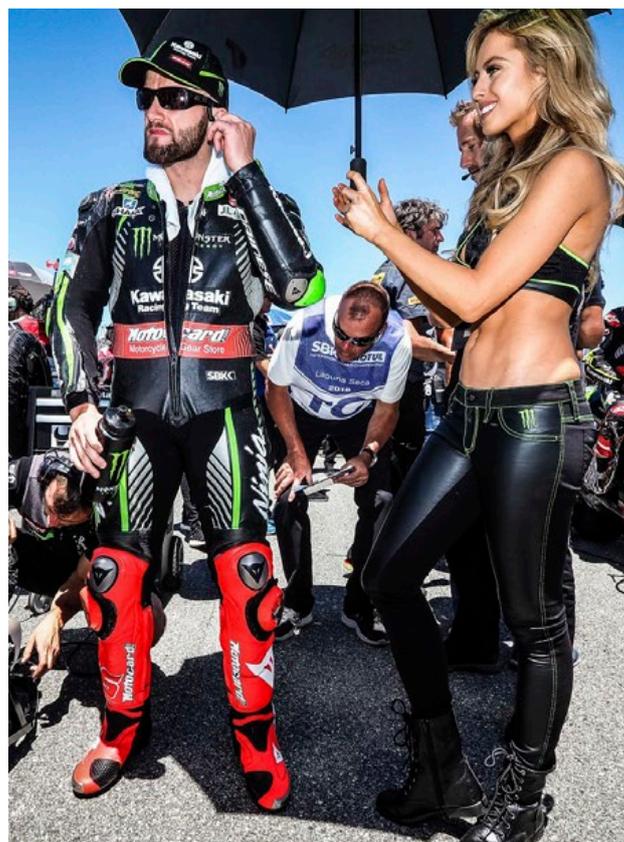
dos vencedores com 2 vitórias e 6 pódios) se terem esforçado ao máximo.

A 2ª lufada de medidas equalizadoras aconteceu a partir de Donington, com a Honda, a BMW e a MV Agusta autorizadas a libertar mais 250 rpm aos seus regimes máximos de motor que, diga-se em abono da verdade, não parece ter feito diferença rigorosamente nenhuma.

Camier na Honda, Baz na BMW e Torres na MV Agusta continuam em dificuldades, sendo-lhes difícil por vezes entrarem sequer no Top Ten... Em vez disso, as marcas que deram o salto foram a Yamaha, com Lowes e Michael van der Mark a dividirem entre eles 3 vitórias e 9 pódios, e mais recentemente (só desde a República Checa) a Aprilia, onde Savadori vem prometendo, mas que, quem cumpriu com um melhor resultado na RSV4 foi Eugene Laverty, conquistando um excelente terceiro nos EUA, batendo no processo, justamente Michael van der Mark, Sam Lowes, mas também Tom Sykes e Fabien Fores.

Se é bem verdade que Melandri, passe a dobradinha na estreia de 2018 na Austrália, não tem estado no seu melhor, já Fores, na Ducati Panigale satélite da Barni, >>

"ERA MESMO ESTA LUFADA DE AR FRESCO QUE A DORNA, ORGANIZADORA DO CAMPEONATO, ESPERAVA,..."



surpreende a cada corrida, com um segundo lugar e mais seis resultados nos primeiros 4 a torná-lo, de longe, o piloto independente de maior sucesso do Mundial... Se bem que há ainda um jovem piloto, Michael Rinaldi, a fazer maravilhas numa terceira Ducati oficial, da Aruba.it Racing.

Tudo isto vem trazendo o interesse do Campeonato em alta, até porque há outros fatores de regozijo: Um é o jovem Turco Toprak Razgatlioglu, que vem fazendo exibições espetaculares na sua Kawasaki muito privada, da Pucetti, ficando mesmo segundo em Donington há umas semanas, conseguindo bater, desde logo, Rea, Davies e Sykes!

Era mesmo esta lufada de ar fresco que a Dorna, organizadora do Campeonato, esperava, para provar que as SBK estão longe de ser uma série dominada (apenas) pelas fábricas.

O outro fator de interesse, para nós, é que daqui a uma ronda, a 16 Setembro, vamos estar em Portimão a ver esta gente toda em pista, com os motores a rugir no nosso solo, ao vivo, e um espetáculo sempre digno de apreciar...

Já para não falar nas classes de apoio, com uma Supersport e Superstock muito animadas, e com as pequenas SSP300, a darem-nos a eventual possibilidade de vermos uma mulher, Ana Carrasco (que venceu, justamente, pela primeira vez, em Portimão há um ano) torna-se Campeã Mundial! //



Lopes & Lopes
Avenida Raúl Solnado 7A
2725-397 Mem Martins

tel: 219229195 | 934996502
e-mail: vendas@lopeslopes.pt
website: www.lopeslopes.pt



70 anos DE CAPACETES AGV

A História da AGV funde-se com a própria história e a evolução dos capacetes de motociclismo. Fique a conhecê-la.



"O PRIMEIRO CAPACETE DE MOTOCICLISMO AGV DATA DE 1947"



Numa terra de sapateiros e de fabricantes de marroquinaria, quase todos apaixonados pelo ciclismo, Gino era um jovem contabilista que, em 1945 decidiu tornar-se empresário. Juntamente com dois sócios começou a fabricar dois tipos de produtos:

- Capas para selins das bicicletas, vendidas sob a marca FAB
- Capacetes para os ciclistas, comercializados sob a marca Robic.

A sua ambição era grande e no ano seguinte, já separado dos seus sócios, o empreendedor italiano cria a AGV, cuja designação é a sigla com que se identificava o seu proprietário: Amisano, de nome próprio Gino, que vivia em Valenza, uma pequena aldeia da zona de Alessandria, situada no centro do triângulo formado por Milão, Turim e Génova.

Ainda em 1946 a AGV reposicionou-se comercialmente e começou a dirigir-se ao novo mercado das motos, ou melhor, das scooters, construindo assentos e encostos para Vespas e Lambretas que entretanto começavam a conquistar o mercado.

Nesse mesmo ano Gino conheceu Luciana Morando. Casou-se com ela em 1947 e envolveu-a na sua empresa, onde ele, sozinho, além de gerir, ia também vender os seus produtos para Milão, tendo conseguido aumentar a produção de 20 assentos para 700 unidades por semana.

Amisano tinha visto que a maioria dos pilotos de motos protegiam as suas cabeças com gorros de pele, semelhantes aos usados pelos aviadores.

Raros, os mais sortudos usavam aquilo que ainda hoje é conhecido como "pudding basins" ou seja, tigelas de pudim, (em português seriam os "penicos") fabricados pela Cromwell, em Inglaterra.

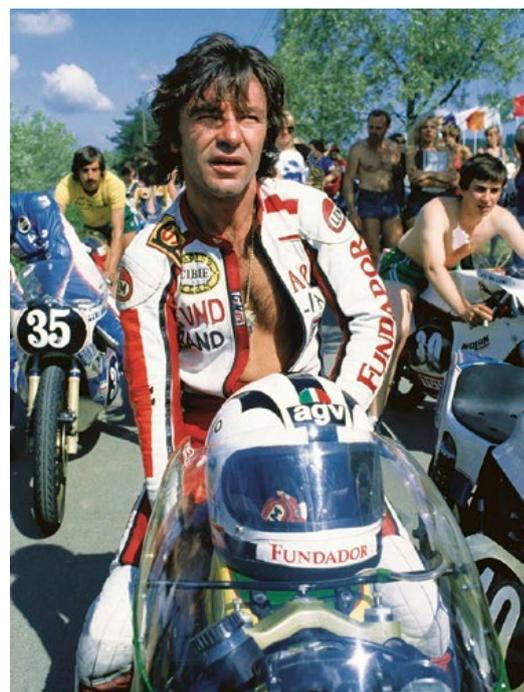
Eram construídos com diversas camadas de tecido de algodão e fibras de coco, que depois de embebidas em resina e prensadas, eram impermeabilizadas com laca da China. Eram mais usados para proteger do frio e das pequenas pedras projectadas pelos outros veículos, do que propriamente como protecção em caso de acidente.

Os primeiros capacetes para moto da AGV eram fabricados completamente à mão, em pele, que era esticada sobre moldes de madeira que Gino tinha pedido emprestados a Borsalino, o famoso chapeleiro, também ele da região de Alessandria. Depois de formados, os "barretes" eram secos num forno, durante uma hora, a 50° C, para endurecerem. Posteriormente eram pintados. A produção inicial limitava-se a cinco unidades por semana.

Pioneiro no design de capacetes, Gino fez experiências sucessivas começando com calotas fabricadas em feltro e amido, e mais tarde em matérias compostas alternativas como papelão prensado, fabricado exclusivamente para si.

Não era o material adequado, já que amolecia com a chuva e enrijecia demasiado ao sol, ficando quebradiço. Mas, em condições normais, garantia boas propriedades de absorção de impactos. Isto apesar de nessa época não haver testes nem normas de segurança!

O passo seguinte na evolução dos capacetes AGV foi a fibra. Por volta dos anos cinquenta, as calotas >>



1956 - o primeiro capacete "Jet"



AGV Valenza 1960

exteriores eram fabricadas com fibras impregnadas de resina que eram moldadas, e endurecidas quimicamente, com recurso a um catalisador. Todo o processo era manual, e semelhante ao que na época era usado na construção de iates.

Em 1954 nasce o primeiro capacete italiano moderno, fabricado em fibra de vidro. As calotas eram inicialmente fabricadas pela mesma empresa que produzia os painéis frontais em fibra para os Piaggio Ape.

Foi o nascimento do modelo 160, que ainda assim continuava a ter o formato das "tigelas de pudim", com um arnês de fita cruzada no seu interior. Mas foi um verdadeiro sucesso. O primeiro piloto a usá-lo foi Carlo Bandirola, da escuderia da MV Agusta, que o fez sem qualquer contrapartida financeira.

O primeiro capacete "Jet" começou a ser fabricado em 1956, impulsionado pelo sucesso da sua apresentação no London's International Motor Show de 1955. Inspirado nas linhas dos capacetes dos pilotos de "caças", as suas linhas aerodinâmicas e a maior protecção fizeram furor.

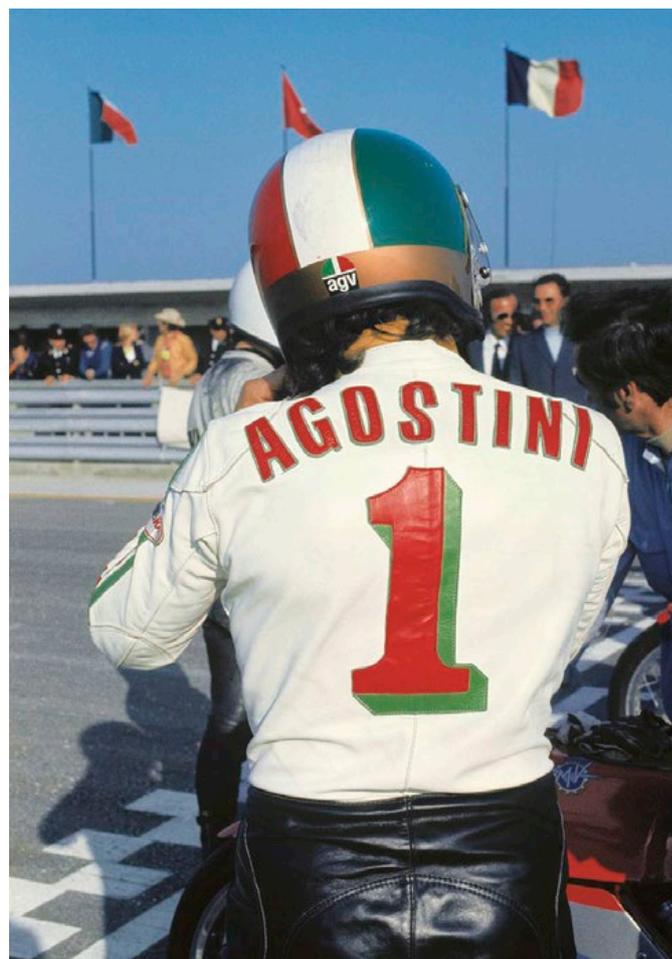
Novamente Carlo Banderola, secundado por outros pilotos, começou a depender exclusivamente de Gino como fornecedor de capacetes. Era publicidade praticamente sem custos já que, naquele tempo, os pilotos apenas pediam um par de capacetes decorados e pintados com as suas cores.

Mas em 1958, a AGV foi a primeira marca de capacetes a usar as corridas de motos para





"...EM 1958, A AGV FOI A PRIMEIRA MARCA DE CAPACETES A USAR AS CORRIDAS DE MOTOS PARA FAZER PUBLICIDADE. "



fazer publicidade. O génio de “Ginetta”, como era conhecido Gino no seio dos pilotos, decidiu colocar nos circuitos de corrida telas publicitárias bem identificadas com a sua marca e com os seus produtos, nas curvas mais fotografadas.

Em 1967 surge o primeiro contrato publicitário com um piloto. Giacomo Agostini era o grande piloto da época. Depois de assinar um contrato de três milhões de liras com Gino, “Ago” começou a usar um capacete AGV.

Ficou célebre o capacete modelo 160, com pintura própria, nas cores da bandeira italiana e com o logótipo da MV Agusta bem destacado na frente. As vitórias por si alcançadas ao serviço do Conde Agusta foram um factor muito importante na divulgação da marca AGV.

Em 1968, mal Gino viu os primeiros capacetes integrais a serem usados na América (a Shoei lançou o SR-Z e a Bell lançou o Star nesse ano) decidiu imediatamente começar a produzi-los em Itália. Mas não esperava a resistência que iria ser posta à utilização desse novo conceito.

Apesar de se viverem anos de grande progresso tecnológico, o mundo das corridas mantinha-se muito conservador. Os pilotos mais velhos,

sobretudo os ingleses, declaravam em entrevistas que os capacetes integrais estavam longe de ser seguros pois diminuía o campo de visão e o sentido da audição. Os mais extremados defendiam que os verdadeiros motociclistas deviam usar na cara as marcas dos seus acidentes!

Assim, o primeiro piloto italiano a usar um capacete integral, obviamente um AGV, terá sido Alberto Pagani, em Imola, no GP das nações, mas só em Setembro de 1969, prova em que Agostini não participou com a sua MV Agusta devido a, pela primeira vez, o circuito ter ficado excluído do campeonato pela federação. Como seria de esperar, Pagani venceu a prova de 500cc.

Assim, a primeira exibição pública do primeiro capacete integral AGV, o X-80, terá sido um sucesso imediato.

Foi então que Agostini, apesar de relutante, começou a usar capacete integral. De início usou um modelo standard, apenas pintado com as suas cores.

Em 1971 deu-se o boom na utilização dos capacetes integrais, e aí começou a sua produção em massa.

O AGV X-3000 foi desenvolvido precisamente com a ajuda de Agostini, que ia dando conselhos. >>



AGV Pista GP Project 46



*E NOS DIAS DE HOJE,
OUTROS CAMPEÕES
CONTINUAM A
HONRAR A MARCA
COM O SEU
PRESTÍGIO, COMO É
O CASO DO NOVE
VEZES CAMPEÃO
DO MUNDO,
VALENTINO ROSSI.*

Como resultado, este novo capacete apresentava a queixeira menos saliente, que permitia ao piloto encostar mais a cabeça ao depósito durante as rectas, enquanto que na zona da nuca também era ligeiramente mais subido, para permitir uma maior liberdade de movimentos ao piloto.

Em 1977 nasce a Clínica Móvel do Dr. Claudio Costa. Aquele que é literalmente um hospital móvel, e que ainda é uma imagem visível em todos os Grandes Prémios actuais, só foi possível devido ao patrocínio que recebeu de Gino Amisano. Com um donativo de 27 milhões de liras, a AGV foi a primeira e a única patrocinadora a acudir à chamada do médico.

Em Fevereiro desse ano, em França, perto do circuito de "Le Castellet", foi apresentada ao mundo a pequena carrinha Volkswagen TL 35, completamente equipada para emergência médica, e que exibia bem visível o logo da marca AGV.

Foram nomes míticos como Giacomo Agostini, Barry Sheene, Kenny Roberts, Johnny Cecotto, Angel Nieto, Marco Lucchinelli, Franco Uncini, Fausto

Gresini, Randy Mamola e Luca Cadalora, e os de outros tantos pilotos de primeira linha de outras modalidades do desporto motorizado, como a F1, que catapultaram a AGV para a fama.

E nos dias de hoje, outros campeões continuam a honrar a marca com o seu prestígio, como é o caso do nove vezes campeão do mundo, Valentino Rossi.

Gino Amisano faleceu em 2009. Ficará para sempre conhecido como "il re dei caschi" - O rei dos capacetes.

A marca AGV, depois de ter sido propriedade de um fundo de investimento belga do Imag Group, voltou para Itália ao ser comprada, em 2007 pela Dainese. //

"Este é um desafio que carrega uma imensa responsabilidade, mas esta união também cria uma infinidade de oportunidades para a AGV e para a Dainese. A nossa equipa está comprometida em acrescentar valor e prestígio ao lendário nome AGV."

Lino Dainese
(Fundador da Dainese em 1972)



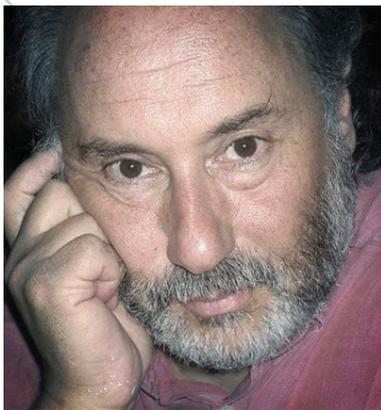
Marcas
Importadores
Catálogos
Preços

ACESSÓRIOS & EQUIPAMENTO

Tudo o que precisa de saber está aqui em andardemoto.pt



ANDAR DE MOTO



Paulo Araújo
*Motociclista, jornalista
e comentador desportivo*

UMA CRÓNICA acerca de... nada!

O leitor já terá reparado que todas as semanas publicamos uma crónica, no meu caso, normalmente, acerca do mundo que me é mais querido e próximo dentro do universo das motos, o das corridas de velocidade...

Às vezes, porém, não me apetecia escrever nada, ou escrever acerca de nada... e é daí mesmo que vem a crónica desta semana... uma crónica sobre nada. Já verão adiante como o nada é importante!

Nada é o que tem de estar no depósito antes de o podermos encher de gasolina para mais uma saída nas nossas queridas motos... mas se não tivermos nada com que pagar a gasolina, isso também não ajuda... nada! Nada é o que esperamos encontrar à nossa frente, ou seja, estrada livre, para progredir a bom ritmo e sem colidir com... nada. Por falar nisso, nada como um bom dia de sol, verão ou inverno, para nos fazer sentir... como nada além da moto nos consegue fazer sentir!

Se a vida é feita de pequenos nada, as motos são, por vezes, um tudo... (ou nada) ...indispensáveis para a nossa sanidade mental. Ou, se quiserem, para que nada se passe com as nossas cabeças. Nada pode ser negativo quando perdemos alguma coisa e não encontramos nada, quando o sistema eléctrico falha e nada funciona, ou não vemos nada por estar escuro demais... nesses casos, nada como ter uma daquelas lanternas de LEDs algures na bagagem... Nesse caso, nada é bom de encontrar!

Nada pode ser positivo... nada ainda é bom, quando esperamos uma má notícia... no news is good news, a lembrar o famoso livro sobre a Grande Guerra de Erich Maria Remarque, all quiet on the western front... que, claro, traduzido em português é... a oeste nada de novo!

Nada que fazer é o que nos permite pegar na

moto e, sem destino particular, ir dar uma volta... rumo a nada? E que melhor desculpa para quando nos perguntam o que estávamos a fazer e não queremos, ou podemos, dizer? Pois, claro, nada! Há nada menos agradáveis, como estar desempregado e não ter nada que fazer, ou estar à espera de uma encomenda e não chegar nada... nada é o que nos deixava o governo, por vontade deles, depois de pagarmos Imposto disto e daquilo, segurança social, IRS, IRC, IVA, IUC, IMI, ISV, Imposto de Selo, ou o outro imposto menor, o de parecê-lo, porque como todos sabemos, mais vale sê-lo que parecê-lo! Nada é o que nunca esperamos encontrar quando deixamos a moto estacionada, mas por vezes acontece... o melhor mesmo, é que esteja lá no sítio e nada nem ninguém lhe tenha tocado!

Nada, no sentido de vazio, ou vácuo, é o que permite ao movimento descendente do pistão encher a câmara de mistura, para de seguida a comprimir para (quase) nada, antes da explosão... claro que, depois da explosão, o pistão sobe de novo para realizar o tempo de escape, deixando de novo... nada dentro do cilindro! Quando este movimento se repetir vezes suficientes, daí a muito quilómetro (mas numa Superdesportiva, daquelas que dão 300, pode ser já aqui a nada!) voltamos a não ter nada no depósito e é tempo de o encher de novo.

Nada é o que esperamos ouvir quando fazemos análises para saber se temos alguma coisa grave, ou quando deixamos a moto no mecânico para ver o que era aquele barulho misterioso e ele nos diz que... não era nada!

Claro que não vos estou a dizer nada de novo... desculpem lá qualquer coisinha, ou nada ... e espero que nada semelhante me ocorra nos próximos tempos! //

MOTOS USADAS

**PROCURAS UMA
MOTO USADA?
ENCONTRA-A AQUI EM
[ANDARDEMOTO.PT](https://andaridemoto.pt)**



ANDAR DE MOTO



COMO FAZER A RODAGEM

da sua moto

Os primeiros 1000 km são os mais importantes na vida do seu veículo novo. Saiba como os deve fazer. »

PROVIDENCIAR UMA RODAGEM ADEQUADA DURANTE OS PRIMEIROS QUILOMETROS DA SUA MOTO NOVA, AJUDA A ASSEGURAR A LONGEVIDADE, A FIABILIDADE E O BOM RENDIMENTO DO SEU VEÍCULO.

A rodagem apropriada permite que as peças, sobretudo as do motor, se acoplem uma às outras de forma suave, minimizando o contacto entre elas, facto que posteriormente reverterá também a favor de melhores prestações e menores consumos de combustível. Por isso é importante que, nos primeiros quilómetros, seja prudente no uso do acelerador.

Há uma regra básica que se pode aplicar a praticamente todos os veículos, salvaguardando obviamente as condições referidas no manual do proprietário que, sem qualquer dúvida ou desculpa, deve ler antes de se sentar aos comandos da sua nova moto.



CONSISTE EM:

Durante os primeiros 500 quilómetros, nunca rodar o punho do acelerador, mais do que metade do seu curso.

A partir daí, e até aos 1000km, imediatamente antes de fazer a primeira revisão, pode aumentar o ritmo, desde que nunca rode o acelerador mais do que 3 quartos do seu curso. É importante que, durante os primeiros 1000km, varie frequentemente o regime do motor. Numa moto, basta, por vezes, reduzir ou aumentar a relação de caixa, mais frequentemente do que seria normalmente necessário.

Numa scooter deve conseguir o mesmo objectivo, mas rodando a velocidades diferentes, alterando a intervalos de aproximadamente 5 minutos, e fazendo curtas paragens a cada 30 ou 45 minutos.

Assim, os componentes móveis do interior do motor e caixa de velocidades são submetidos a sucessivas cargas e descargas permitindo, entre outros fenómenos físicos e químicos, uma temperatura de funcionamento mais baixa e uma melhor lubrificação. Isto favorece também o processo de acoplamento das peças.

Mas não exagere! Evite uma velocidade baixa constante, o que também não é, de todo, recomendável, pois é tão ou mais prejudicial do que a rotação excessiva. Acelere normalmente o motor, sem problemas ou preconceitos, dentro dos limites recomendados.

Ainda assim, depois dos 1.000 e até por volta dos 1.500 quilómetros, evite conduzir com o acelerador completamente aberto durante mais de 10 minutos consecutivos.

Há quem diga que os motores são rodados em fábrica, e de diversas formas, o que é verdade, mas são-no em bancada, por poucos minutos, e fora da moto! E verdade seja dita é que, mesmo o motor mais bem equilibrado, não está livre de uma falha humana na sua instalação. Por isso mais vale prevenir!

AQUECIMENTO DO MOTOR

Será que, a frio, se deve manter o motor a trabalhar ao ralenti durante tempo suficiente para permitir que o óleo chegue a todas as partes internas do motor, ou como se diz na gíria “aqueça”?

Há quem jure que sim, e quem deixe o motor a trabalhar durante alguns minutos até estar bem quente”, mas há engenheiros das próprias marcas que dizem que, ao fim de 4 ou 5 segundos, a lubrificação já funciona a 100%.

Claro que tudo depende da temperatura ambiente, e com valores negativos será completamente diferente do que com valores acima dos 12 graus, mas precisamente por isso, os lubrificantes actuais são todos multigrado, ou seja, mantêm (dentro de certos parâmetros) a sua viscosidade independentemente da temperatura.

A teoria de alguns fabricantes é a de que o período de aquecimento pode eventualmente favorecer o desempenho do moto logo após o arranque, mas que, por outro aspecto, é contraproducente para outros componentes da





RODAGEM DOS PNEUS

Mas é mesmo necessário fazer a rodagem de pneus novos?

A maioria dos fabricantes de pneus garante que sim, que é essencial fazermos uma rodagem aos pneus novos, com uma duração de, pelo menos, 100 km. Durante esse período, devemos conduzir a uma velocidade moderada e evitar acelerações e travagens bruscas, por várias razões:

Primeiro porque o rasto do pneu tem menos aderência, sobretudo por causa da película fina de parafina, ou silicone, materiais que inicialmente servem para “desenformar” o pneu depois do processo de vulcanização, e posteriormente servem de proteção durante o seu transporte e armazenamento.

Depois porque esse período também ajuda o condutor a conhecer melhor as novas características de aderência e comportamento na entrada em ângulo, já que cada marca, modelo e tipo, oferecem diferentes sensações na condução.

Além disso, deve evitar-se uma condução muito desportiva sem que primeiro se vá, gradualmente, exigindo uma maior performance. É nestas alturas que se revelam alguns defeitos de fabrico, pelo que convém ser prudente. Por isso, é até aconselhável fazer, com frequência, uma inspeção prévia antes da partida. Mas já lá vamos!

moto, vejamos:

A transmissão, seja a primária (caixa de velocidades) seja a secundária (Pinhão, Corrente e Cremelheira, veio e cardã, ou mesmo as CVT, de variação contínua - Continuously Variable Transmission, que englobam a embraiagem centrífuga (automática) que vulgarmente se encontra nas scootes “aceleras”), por essa altura, e por terem estado paradas, tal como os pneus, não estão ainda na sua temperatura ideal de funcionamento.

Por isso, segundo eles, faz mais sentido dar arranque ao motor, e praticamente logo de seguida começar a andar, devagar, e fazer os primeiros 3 ou 4 quilómetros a ritmos francamente baixos, para que todos os componentes aqueçam por igual, até à sua ideal temperatura de funcionamento.

INSPECÇÕES ANTES DE CONDUZIR

Esta é uma prática que, apesar de lógica e incontestada, é frequentemente ignorada, sobretudo pelos motociclistas mais experientes.

Consiste em, antes de conduzir o seu veículo, verificar alguns componentes fulcrais para a manutenção da integridade física do motociclo e, por inerência, do próprio condutor.

Sobretudo numa moto nova a que ainda não se está bem acostumado, é importante saber-se que tudo está em ordem e que não vamos apanhar um valente susto na primeira travagem, ou na primeira curva. Por isso, nunca subestime a importância de realizar (pelo menos) as seguintes verificações, diariamente, antes da partida. E se detectar qualquer anomalia, tentar resolvê-la de imediato.

O QUE VERIFICAR:

A DIRECÇÃO:

O guiador deve sentir-se suave, sem prisões ou estalidos. Qualquer folga é um mau sintoma! Aperte o travão dianteiro, e sem usar nenhum dos descansos, empurre o guiador para a frente e para trás. Novamente, qualquer folga é um mau sintoma!

Empurre o guiador para baixo, e verifique se a suspensão volta, com suavidade, ao ponto inicial.

OS TRAVÕES:

Verifique a folga das manetes. Aperte-as. Tudo o que seja mais de um centímetro entre a posição >>



livre e o momento em que se começa a sentir o esforço do accionamento, é demais. Ao largá-la ela deve voltar imediatamente à posição inicial.

Veja se consegue corrigir qualquer eventual problema, senão passe numa oficina. Numa travagem de emergência, poder dosear a força é muito importante, e uma folga ou tensão exagerada pode comprometer a sensibilidade, ou a própria capacidade de travagem.

Verifique os tubos de travagem. Não deve encontrar nenhuma união a babar-se nem nenhuma irregularidade ou vinco em nenhum ponto do revestimento exterior.

Com o guiador a direito e em piso plano, verifique o nível de óleo dos travões! Caso não encontre nenhuma fuga nas tubagens, um nível ligeiramente abaixo do máximo pode indicar que as pastilhas de travão devem já estar bastante gastas. Em caso de dúvida, passe numa oficina.

Entretanto, aproveite e rode o punho do

acelerador ao máximo, e solte-o. verifique que regressa sem esforço nem ajuda à posição original.

O NÍVEL DO MOTOR:

Por precaução, assegure-se também de que o nível de óleo do motor se encontra na marca de nível superior da vareta ou do visor do nível de óleo. Se não encontrar nenhuma fuga de óleo, um nível baixo pode ser um mau sintoma. Uma fuga, no entanto, pode ser facilmente solucionada, tratando-se normalmente de uma falha humana, que normalmente não compromete a longevidade ou o bom funcionamento do motor. Nunca permita que o nível de óleo desça abaixo da marca inferior de forma a evitar danos no motor.

Se acrescentar óleo, e pela mesma razão, não deve permitir que este suba acima do nível máximo. Nos motores que utilizam vareta, convém certificar-se no manual de instruções se, para fazer a medição, esta deve ou não ser enroscada no bucal. Nos motores que têm visor, deve certificar-se que tem a moto nivelada e exactamente na vertical!

Em teoria, até ao fim da rodagem não deve necessitar de acrescentar óleo, mas numa moto nova pode sempre haver uma qualquer tipo de fuga facilmente reparável, que pode destruir o motor caso este fique sem lubrificação. Se verificar um nível invulgarmente baixo, deve consultar um concessionário da marca, com a maior brevidade possível.

OS PNEUS:

Primeiro verifique o seu perfil. A olho nú, é possível ver-se se a pressão existente é insuficiente já que se forma uma “batata” entre o aro da roda >>



e o piso. Mas uma pressão excessiva, mais difícil de verificar a olho nú, também é nociva, e deve ser corrigida assim que possível.

Verifique ainda se no piso dos pneus existe algum corpo estranho (pedras, pregos, farpas, etc) entalado nas ranhuras, ou mesmo cravado na banda de rolamento. Veja nas paredes laterais se há sinais de deformações, ou cortes na borracha.

Quando os pneus são novos, também é importante controlar regularmente a pressão. Esta função é obrigatória se deseja prolongar a sua vida útil e consumir menos combustível. Mas durante os primeiros 100 quilómetros ainda mais, uma vez que uma má montagem ou qualquer defeito de fabrico, no aro ou no pneu, podem causar perda de pressão.

A ILUMINAÇÃO

Verifique se todos os componentes estão a funcionar correctamente: Farol, farolim, piscas e luz de Stop. É importante ser visto!

Qualquer fusível queimado nesta fase, pode indicar

uma deficiência no sistema eléctrico. Fique atento!

Aproveite ainda para regular bem os espelhos, e caso necessário, limpá-los.

O COMBUSTÍVEL:

Certifique-se de que tem combustível suficiente para o percurso que pretende fazer. Se tiver menos de 1/4 de depósito mais vale abastecer antes de se meter ao caminho!

Há grandes teorias sobre que gasolina utilizar, e sobre qual a melhor marca, mas na realidade são todas boas, residindo a diferença sobretudo /além do preço) na quantidade e qualidade dos aditivos, por isso utilize a que melhor lhe aprouver. Afinal, o dinheiro é seu!

Não se esqueça é que, com a globalização, os motores estão preparados para consumir combustíveis com muito menos qualidade do que aquela que normalmente encontramos, mesmo nas gasolinas mais baratas da Europa! E que a electrónica se ajusta automaticamente em função da sua octanagem e pureza. //



A PRIMEIRA REVISÃO

Finalmente a rodagem da sua moto chegou ao fim! Ou quase! Não importa se comprou uma moto "descartável", ou o supra-sumo da tecnologia, mas a revisão de manutenção dos 1.000 km é a mais importante que lhe vai realizar.

Durante o período de rodagem, o motor sofre desgastes internos devido ao acoplamento das peças, sendo por isso eventualmente necessário fazer reajustes em determinados componentes, nomeadamente do motor, já para não falar na inevitável primeira mudança de óleo e respectivo filtro, onde podem ser detectadas provas de uma eventual deficiência que se poderá vir a reflectir de forma pouco agradável num futuro próximo, ou na performance e longevidade do motor.

Por tudo isto pode evitar muitos problemas se realizar esta operação que nem é das mais demoradas, em muitos casos é até gratuita, ou tem grandes descontos, e ainda evita pôr em causa a validade da garantia que, como sabe, é de, no mínimo 2 anos, havendo inclusivamente marcas que a estendem até aos 5 anos, mas que em qualquer caso é automaticamente anulada se as manutenções técnicas obrigatórias, referidas no manual, não tiverem sido efectuadas por uma oficina credenciada.

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD





Paula Kota

DEIXAR A "MARIQUICE" em casa...

Uma das vantagens de viajar sozinha é poder vestir o que me apetece sem ter alguém a vigiar a minha "toilette". Por restrições profissionais, nunca posso ir de férias mais de 20 dias seguidos. Ora, com tão pouco tempo, a última coisa que quero é viajar carregada com conjuntos da moda ou pechisbeques. Escrevo hoje umas linhas sobre viajar com sentido prático – levar apenas o essencial de roupa, gadgets, documentos, medicamentos ou ferramentas, sem que sobrem coisas que nunca precisei durante a viagem. Muita ou pouca bagagem, o fundamental para viajar é a ATITUDE.

Viagem, viagem, significa andar dias seguidos com o equipamento da moto vestido. Blusão, calças e botas. Então só preciso de T-shirts, peúgas e cuequitas. Estas últimas, se não chegar o stock compram-se descartáveis. T-shirts e peúgas levo apenas para metade dos dias. Sim, a mesma T-shirt pode ser vestida vários dias. Depois é deitar fora ou oferecer a alguém. Se não forem suficientes podem-se comprar pelo caminho. Em 2014 comprei 6 pares de peúgas e 6 T-shirts no Bazar de Istambul por 5 euros. Má qualidade. Não interessa. Não chegaram a Portugal. No ano passado, no Vietname, perdi os meus ténis. Comprei outros à beira da estrada por 7 euros. Serviram na perfeição. Estão no armário prontos para a próxima viagem. Há quem guarde as meias e t-shirts rotas para levar em viagem e largá-las pelo caminho. Eu já não posso fazer isso. Já larguei toda a minha roupa velha por meio mundo.

O que falta? Roupa para usar nos dias de descanso ou ao fim da tarde ao jantar. Aqui entra o sentido prático. Posso usar as mesmas calças (ou calções) e a mesma camisola durante diferentes dias. Cada dia estou num destino diferente, ninguém controla se usei a roupa de

ontem. Os finais de tarde, durante o jantar, são curtos, apenas poucas horas. A não ser que alguém entorne o copo para cima de mim, não preciso de roupa extra. E para isso também há as peças de secagem rápida. Vão para o duche comigo e o sabão azul e branco lava tudo. É só pendurar e no dia seguinte está operacional. No verão só uso roupa de secagem rápida. Com o calor, o algodão ensopa, arrefece, nunca mais seca e torna-se desconfortável.

Extras altamente recomendados: Óculos de sol, fato de banho, toalha (daquelas leves e de secagem rápida), um par de luvas extra, fato de chuva uns chinelos e um casaco leve. Com isto tudo e mais os artigos de higiene já quase se enchem as malas laterais.

Gadgets

O telemóvel já se tornou indispensável. O tablet dá jeito. O carregador é o mesmo para os dois (e o cabo serve para passar ficheiros entre os dois). Se a bateria falhar compra-se. Até no Irão é possível comprar acessórios para os gadgets. O problema foi eu ter um telemóvel velho e ter sido difícil encontrar uma bateria tão antiga. No Camboja o cartão SIM que comprei não funcionava. Um miúdo com uma banca de "tecnologia" na rua resolveu o problema.

GPS não tenho. Nasci no século passado e uso mapas. Aliás, nenhuma máquina me diz para onde ir. EU escolho o meu percurso. No mapa. Preferencialmente pelas estradas secundárias. O gozo da Viagem começa no planeamento. Dizem que um GPS dá muito jeito para encontrar o hotel dentro das cidades. Não acho assim tão necessário. Quando preciso, pergunto direções. Se a cidade for mesmo muito grande, contrato um táxi para ir à minha frente até ao destino. Simples!

Máquina fotográfica, embora já não tão fundamental »»

como antes (há telemóveis que fazem melhores fotos que algumas máquinas) levo sempre, só porque o meu telemóvel é muito antigo e as fotos ficam fraquitas.

Tenho sempre comigo, à mão, um bloco de notas e caneta. Centenas de vezes que parei à borda da estrada para escrever. Devo ser doída.

Documentos

O passaporte é mais valioso que o cartão de crédito. Caso o dinheiro acabe, há sempre um familiar ou Amigo que nos envia por sistemas de expresso. Agora sem passaporte ... corremos o risco de ter um problema gravíssimo. Para além dos documentos obrigatórios que levo sempre em papel (passaporte, CC, cartão de vacinas, carta de condução, documentos da moto e papel de exportação temporária) tenho sempre cópias no e-mail. Em qualquer lado se imprime e facilita bastante em caso de roubo.

Só uso o cartão de crédito em pagamentos em hotéis. Não levanto dinheiro em ATM pois os bancos cobram taxas pornográficas. Saio daqui com euros divididos e escondidos em diferentes partes da moto, da bagagem ou em mim. No último dia da minha viagem pelo Butão e Sikkim estava falida. Estive o dia todo sem comer à espera de entrar no avião. Só quando cheguei cá descobri que ainda tinha 50 euros escondidos...

Medicamentos

Viajar pela Europa é fácil e há tudo. As únicas coisas que podem dar jeito numa emergência são os comprimidos para a dor de cabeça e as pastilhas para a ressaca. Quem vai para o Norte da Europa no Verão deve levar também repelente de mosquitos e creme para picadas (apanhei com tantos, tantos, na Escócia que tinha de parar regularmente para limpar a viseira). Agora para outros destinos mais “agrestes” há algumas precauções. Para além do que já escrevi, levo sempre antibiótico para os desarranjos intestinais. Quando a coisa acontece, é fortíssima. Falem com o vosso médico. Costumo levar também soro fisiológico para os olhos, pensos rápidos e uma ligadura elástica. Há outras coisas que se podem levar, mas para mim, estas são essenciais. Por fim o “medicamento” que é mesmo o mais im-

portante é - deixar a mariquice em casa!!!

Ferramenta

O que levar sempre, sempre, seja em viagem seja num fim de semana: fita americana, abraçadeiras pequenas, cintas de aperto e WD-40. O que não se conseguir resolver com um destes 4 itens, só mesmo na oficina.

Adicional ao kit de ferramenta da moto, um telefone é o mais importante. Para ligar a um mecânico ou à assistência em viagem. Sou daquelas “viajantes” que não percebe nada de mecânica e acredita que existem chaves de parafusos em todo o mundo. Neste capítulo não posso ajudar mais. Deixo para os “profissionais”.

Embora não seja “overlander” tenho sempre comigo um canivete suíço e uma lanterna. Nunca precisei. Mas cada um com a sua mania.

Atitude

Até se pode não levar bagagem nenhuma ou levar tudo o inimaginável. Mas o fundamental para viajar é a ATITUDE.

Vamos para a casa de outros, respeitamos os costumes deles. Estamos num país diferente do nosso, há que perceber que somos apenas visitantes.

Por favor e obrigado é linguagem universal. Só

muda o idioma, mas os gestos e o olhar falam mais que as palavras.

Paciência, humildade e simpatia – Desde as formalidades para passar fronteiras até simplesmente pedir o almoço. Três características que ajudam e fazem a diferença.

Os Ocidentais que viajam com a mania que são ocidentais e têm uma mota “muita-gande” São sempre enganados.

.... Acho que já escrevi demais

Ponho-me a “falar” da minha paixão e não me calo. Para aqueles que leram até aqui, são os meus heróis de leitores. Desculpem a seca. Um destes meses falo mais sobre este tema.

Deixo apenas uma sugestão: SEJAM PRÁTICOS

Boas Viagens //

PS: *Então e se surge algum convite ou situação extraordinária que se precise de uma roupinha mais “formal”? Simples, uma Mulher com um vestido preto e um batom está sempre elegante ...*

"O passaporte é mais valioso que o cartão de crédito. Caso o dinheiro acabe, há sempre um familiar ou amigo..."

N100₅**#NOLANRIDERS
ON TOUR**

MARGO MELANDRI




- CONCEBIDO, DESENVOLVIDO E PRODUZIDO EM ITÁLIA • 3 TAMANHOS DE CALOTA EXTERNA
- SISTEMA DE REMOÇÃO DO CAPACETE EM CASO EMERGÊNCIA (NERS) • MELHOR VISIBILIDADE
- MECANISMO VISEIRA COM SISTEMA DE DUPLA ACÇÃO • PINLOCK ACOPOLADO DE SÉRIE • SISTEMA DE AJUSTE DE ESTABILIDADE (ASD) • ALTA ESTABILIDADE A VELOCIDADES ELEVADAS • MAIOR ÁREA DE CONFORTO NA ZONA DO QUEIXO • FECHO DA CORREIA COM SISTEMA DUPLO "D" • INTERIOR COM SISTEMA DE CONFORTO "CARBON FITTING RACING EXPERIENCE" • PINLOCK ACOPOLADO DE SÉRIE

NOLAN

made in Italy, made in Nolan



BE #NOLANRIDERS